

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

RELATÓRIO DE CONTRIBUIÇÕES

CONSULTA PÚBLICA Nº 13/2021

CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS SANTOS DUMONT - RIO DE JANEIRO/RJ, UBERLÂNDIA/MG, MONTES CLAROS/MG, UBERABA/MG E JACAREPAGUÁ - RIO DE JANEIRO/RJ, FORMANDO O BLOCO RJ/MG; BELÉM/PA E MACAPÁ/AP, FORMANDO O BLOCO NORTE II; E CONGONHAS - SÃO PAULO/SP, CAMPO GRANDE/MS, CAMPO DE MARTE - SÃO PAULO/SP, CORUMBÁ/MS, PONTA PORÃ/MS, SANTARÉM/PA, MARABÁ/PA, PARAUAPEBAS/PA E ALTAMIRA/PA, FORMANDO O BLOCO SP/MS/PA.

1 INTRODUÇÃO

De acordo com o Aviso de Consulta Pública nº 13/2021, publicado no Diário Oficial da União de 22 de setembro de 2021, Seção 3, a Diretoria Colegiada desta Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), conforme deliberado na 17ª Reunião de Diretoria, realizada em 21 de setembro de 2021, resolveu submeter à consulta pública, os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA e as minutas de Edital de Licitação, Contrato de Concessão e respectivos Anexos relativos à concessão da ampliação, manutenção e exploração dos aeroportos Santos Dumont (SBRJ) e Jacarepaguá (SBJR) - Rio de Janeiro/RJ, Uberlândia/MG (SBUL), Montes Claros/MG (SBMK) e Uberaba/MG (SBUR), formando o Bloco RJ/MG; Belém/PA (SBBE) e Macapá/AP (SBMQ), formando o Bloco Norte II; e Congonhas (SBSP) e Campo de Marte (SBMT) - São Paulo/SP, Campo Grande/MS (SBCG), Corumbá/MS (SBCR), Ponta Porã/MS (SBPP), Marabá/PA (SBMA), Parauapebas/PA (SBCJ), Altamira/PA (SBHT) e Santarém/PA (SBSN), formando o Bloco SP/MS/PA.

De acordo com a Lei Federal nº 13.848, de 25 de junho de 2019, a consulta pública é o instrumento de apoio à tomada de decisão por meio do qual a sociedade é consultada previamente, com o envio de críticas, sugestões e contribuições por quaisquer interessados sobre proposta de norma regulatória aplicável ao setor de atuação da agência reguladora.

Conforme disposto no Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, esclarece que a audiência pública deve cumprir os seguintes objetivos:

- I - recolher subsídios para o processo decisório da ANAC;
- II - assegurar aos agentes e usuários dos respectivos serviços o encaminhamento de seus pleitos e sugestões;
- III - identificar, da forma mais ampla possível, os aspectos relevantes da matéria objeto da audiência pública; e
- IV - dar publicidade à ação regulatória da ANAC.

Por isso, e conforme determina o artigo 18 da Lei nº 13.448, de 05 de junho de 2017, os referidos documentos foram colocados à disposição do público em geral no sítio desta Agência na rede mundial de computadores por meio do endereço eletrônico <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/concessoes/andamento/setima-rodada>. Os estudos de viabilidade técnica, por sua vez, foram disponibilizados no sítio eletrônico do Ministério da Infraestrutura - endereço: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/concessoes/concessoes-aeroportuarias/evtea-7a-rodada>.

As contribuições foram encaminhadas à Agência por formulário eletrônico próprio disponível no sítio da ANAC acima indicado até as 18 horas do dia 08 de novembro de 2021.

A matéria da consulta pública foi igualmente objeto de audiência pública com sessão virtual realizada no dia 27 de outubro de 2021, às 14:00.

As inscrições prévias dos interessados em manifestar-se verbalmente durante a referida audiência foram efetuadas por meio do endereço eletrônico secretaria.geral@anac.gov.br, até as 18 horas do dia 22 de outubro de 2021.

Os procedimentos formais foram conduzidos na íntegra e todos os prazos foram respeitados. Uma empresa especializada foi contratada para executar o processo de gravação e de gravação das sessões presenciais. Ressalta-se que o método utilizado foi o da de gravação in verbis, que consiste em transcrever integral e fielmente a fala de cada participante para o papel, inclusive em caso de intervenção, com registro prévio do nome de cada orador.

Registra-se que a ANAC, por meio do Ofício nº 130/2021/SRA-ANAC, de 12 de novembro de 2021, encaminhou à análise da Secretaria Nacional de Aviação Civil as contribuições recebidas no âmbito da Consulta Pública nº 13/2021 relacionadas aos estudos de viabilidade e às diretrizes políticas, para eventuais alterações e melhorias que aquela Secretaria entendesse conveniente promover, levando a efeito o teor do Decreto Federal nº 10.635/2021. A resposta foi formalizada por meio do Ofício nº 1340/2021/GAB-SAC/SAC, que encaminhou a esta Agência a Nota Técnica nº 92/2021/DPR/SAC, elaborada pelo Departamento de Políticas Regulatórias da SAC em resposta às contribuições formuladas, e também a Nota Informativa nº 80/2021/DEOUP/SAC, com o detalhamento dos complexos aeroportuários e suas plantas.

Por fim, ressalte-se que, para assegurar a integralidade da informação ora veiculada, sem prejuízo à compreensão dos interessados, optou-se por apresentar somente um relatório contendo tanto as respostas elaboradas pela Secretaria Nacional de Aviação Civil quanto as elaboradas por esta Agência Reguladora. Ademais, informa-se que, para as contribuições que trataram de temas afetos à SAC e à ANAC, simultaneamente, foi desenvolvida uma única resposta contemplando todos os assuntos.

Diante de todo o exposto, pelo presente, a Agência Nacional de Aviação Civil, ao lado da Secretaria Nacional de Aviação Civil do Ministério da Infraestrutura, torna

público o Relatório de Contribuições à Consulta Pública nº 13/2021, em consonância com o art. 9º, § 5º, da Lei nº 13.848/2019.

2 CONTRIBUIÇÕES E RESPOSTAS

2.1 CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS VIA FORMULÁRIO ELETRÔNICO

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18238
NOME DO CONTRIBUINTE
Leandro Urbano da Silva
CONTRIBUIÇÃO
SUGESTÕES PARA CONGONHAS (CGH): - Ampliação da pista auxiliar em 105 metros, na cabeceira 17, passando a ter 1600 metros e permitindo a operação de aeronaves categoria C. - Ampliação da quantidade de pontes de embarque, começando ao lado da ponte 12 e indo até toda aquela área da antiga VASP. - Passageiros do embarque remoto utilizando a mesma sala do embarque por pontes, semelhante em VIX, ao invés de uma sala segregada. - Desembarque (restituição) maior e com esteiras maiores, semelhante CWB.
JUSTIFICATIVA
.
RESPOSTA
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que a realização dos Estudos de Viabilidade Econômica, Técnica e Ambiental (EVTEA) pautou-se no atendimento da demanda projetada para cada aeroporto atendendo aos parâmetros e especificações técnicas mínimas, bem como evidenciando o atendimento a todas as normas técnicas aplicáveis às soluções de engenharia apresentadas, conforme escopo definido no Anexo I do Edital de Chamamento Público Minfra nº 5/2020 e documentos complementares disponíveis em: https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/concessoes/concessoes-aeroportuarias/evtea-7a-rodada. Ademais, as diretrizes adicionais emandas pela SAC para elaboração dos EVTEA foram disponibilizadas no data room da Sétima Rodada.</p> <p>Esclarece-se ainda, que os EVTEA não são vinculativos, de modo que o concessionário deverá propor à ANAC um plano de desenvolvimento próprio para o sítio visando a consecução das exigências do Contrato, entre elas o pleno atendimento à demanda projetada, independente do plano de desenvolvimento proposto nos Estudos de Viabilidade selecionados. A título de exemplo, em consonância com o disposto na minuta de contrato elaborada para a Sétima Rodada, em especial no PEA, o atendimento ao nível de serviço dos terminais de passageiros dar-se-á pela disponibilização de capacidade de processamento de passageiros igual ou superior à demanda de passageiros na Hora Pico de cada um dos componentes operacionais que compõem o equipamento e, para os aeroportos enquadrados na Faixa 2, pelo processamento de passageiros em posições próximas (pontes de embarque) em percentual igual ou superior ao mínimo estabelecido no documento, anexo ao contrato. Nesse sentido, a avaliação do nível de serviço observará a</p>

aplicabilidade dos parâmetros ao porte do aeroporto, conforme estabelecido no Apêndice A do PEA.

A ANAC igualmente agradece a contribuição e esclarece que, com relação à quantidade de pontes de embarque, entende-se ser mais eficiente definir o percentual de passageiros a serem processados em pontes de embarque, cabendo ao operador aeroportuário, a partir de sua malha e acordos com empresas aéreas, definir a quantidade efetiva de pontes a serem implantadas. Ademais, o contrato possui padrão de performance que deve ser seguido pela concessionária.

No tocante fluxo de embarque remoto, informamos que o contrato apresenta parâmetros de nível de serviço específicos para salas de embarque, remotas e de contato, que devem ser seguidos pelo operador aeroportuário. Independente do fluxo de processamento proposto pela futura concessionária para o embarque de passageiros, o monitoramento do nível de serviço observará os padrões de dimensionamento adotados em todos os aeroportos concedidos.

Por fim, o comprimento útil das esteiras de bagagem é avaliada do ponto de vista da capacidade e deve atender a demanda do aeroporto.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18239
NOME DO CONTRIBUINTE
JULIANA GOMES PEREIRA
CONTRIBUIÇÃO
<p>1) Texto PEA: 6.7.1.1 O percentual de passageiros em posições próximas (pontes de embarque) será calculado conforme a equação:</p> <p>Sugestão/justificativa: recomenda-se numerar essa equação de cálculo de pax processados em pontes, tal qual estão numeradas as equações de Capacidades (equação 1 e 2).</p> <p>2) Texto PEA: 6.6 Para aeroportos com movimentação anual superior a 5 milhões de passageiros, a ANAC poderá exigir a instalação de sistema de monitoramento de tempo de permanência ou processamento de passageiros, nos componentes operacionais elencados na tabela 1 deste capítulo, não sendo passível de reequilíbrio econômico-financeiro.</p> <p>Sugestão/justificativa: recomenda-se referenciar essa possibilidade de instalação de sistema de monitoramento para aeroportos da Faixa 3, pois não é de imediato que um aeroporto que processa mais de 5 milhões de passageiros passe a ser enquadrado na Faixa 3, o que daria maior previsibilidade à Concessionária, bem como se alinha à lógica de gradação da regulação conforme as faixas previamente estabelecidas.</p> <p>3) Texto PEA: 7.10.1 Adequar a capacidade de processamento de passageiros e bagagens no aeroporto, incluindo terminal de passageiros, estacionamento de veículos, vias terrestres associadas e outras infraestruturas de apoio, de modo a prover área e equipamentos adequados para processar no aeroporto, pelo menos, a demanda de passageiros equivalente a 1,3 vezes a quantidade de assentos oferecidos pela aeronave representativa de maior capacidade de passageiros a ter operado voos comerciais regulares no aeroporto, no período de 12 (doze) meses compreendidos entre o 23º (vigésimo terceiro) e o 34º (trigésimo quarto) mês da concessão, em embarque e em desembarque, ou 1,3 (uma e três décimos) vezes a quantidade total de assentos oferecidos em simultaneidade, observando a demanda de projeto mínima de 220 passageiros.</p> <p>7.10.1.1 Entende-se por simultaneidade quando duas ou mais operações exclusivamente de partida, ou exclusivamente de chegada, ou operações de chegada e partida, nesta ordem, ocorrem em dentro da mesma hora.</p> <p>Sugestão/justificativa:</p> <p>7.10.1 usualmente, a demanda é expressa em passageiros por unidade de tempo, que nesse caso seria hora (220 passageiros/hora), tendo em vista que os critérios de dimensionamentos consideram a métrica de hora-pico. Se a intenção de que se adeque para, no mínimo, 220 passageiros por hora tanto em fluxo de embarque como de desembarque, é recomendável deixar isso claro, pois pode sugerir a interpretação, por exemplo de, se caso ele se adeque para 110 passageiros no fluxo de embarque + 110 passageiros no fluxo de desembarque, ou seja, 220 passageiros processados em uma hora, ele atenderia à cláusula.</p>

7.10.1.1 o caso de simultaneidade não guarda uma melhor relação com o intervalo de tempo do que com a hora corrida? Recomenda-se substituir "... ocorrem dentro da mesma hora", por "... ocorrem dentro do intervalo de 60 minutos."

4) Texto PEA:

7.13.4 Prover um Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio de acordo com os requisitos regulamentares aplicáveis das aeronaves que operam no aeródromo.

Sugestão/justificativa:

a. A Anac está impondo como obrigação de longo prazo (ao longo de todo Contrato de Concessão) prover SESCINC para aeroportos que a regulação atual dispensa da provisão do serviço. Entendo a justificativa de que o serviço tem relevo para os aeroportos de Campo de Marte e Jacarepaguá, por conta das peculiaridades das operações nesses aeródromos, contudo o RBAC 153 prevê a possibilidade de a ANAC exigir esse Serviço sem que seja necessário incluir como uma obrigação contratual. Vejamos:

153.5.(f) A ANAC pode estabelecer requisitos específicos a qualquer aeródromo, desde que previamente justificado em função da complexidade da operação aeroportuária, frequência anual de pousos, do risco à segurança operacional, de suas atividades de fiscalização ou do recebimento por parte desta Agência, de denúncia, de ações civis públicas, relatos de setores da aviação civil, dentre outros.

A meu ver, a ANAC endereça melhor esses outliers via regulação técnica do que via contratual, tendo em vista maior flexibilidade de gestão da regulação técnica, maior capacidade de aderência à evolução das operações nesses aeroportos ao longo dos anos e que, uma possível flexibilização da exigência desse serviço no regulamento (caso a regulação técnica indique esse cenário no futuro) não teria reflexos em termos de revisão extraordinária do Contrato (a matriz de risco salvaguarda essa hipótese). Portanto, recomendo não prever essa obrigação no Contrato de Concessão e sim utilizar a previsão contida no RBAC 153.5(f) para exigir a provisão desse serviço.

b. Caso não seja aceito a proposta anterior, recomenda-se adequar a redação do item. A texto dá a entender que os requisitos regulamentares são das aeronaves, no entanto, o requisito regulamentar do 153 é um conjunto de associação do tipo de aeronave + operação. Como a intenção é de obrigar a Concessionária a continuar provendo o serviço de Contraincêndio, mesmo que o regulamento técnico o desobrigue, recomenda-se deixar mais claro, qual a intenção, em termos de nível de proteção que eles devem manter (CAT), que nesse caso, depreende-se que não estaria associada às operações (quantidades e tipos), mas sim às aeronaves.

Por exemplo, poderia ser algo assim (sugestão exemplificativa):

7.13.4 Prover Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio (SESCINC) de acordo com os requisitos regulamentares compatíveis aos portes e tipos de aeronaves que operam no aeródromo.

5) Texto PEA:

7.2.3 Adequar as pistas de táxi aos requisitos regulamentares de projeto para a aeronave crítica em operação, de modo a permitir a trajetória completa de táxi, até o final da fase 1B do contrato de concessão.

Sugestão/justificativa: recomenda-se harmonizar a exigência prevista no item, qual seja, de atendimento à requisitos regulamentares de projetos, às obrigações impostas para as adequações à pista de pouso e decolagem, como previsto na 6ª rodada de concessões. A desuniformidade das exigências gera incertezas que podem repercutir na precificação das obras por parte dos interessados no leilão.

JUSTIFICATIVA

Constam junto das contribuições.

RESPOSTA

A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que, no que tange às competências desta Secretaria:

3) Foi estabelecido como diretriz de política pública que o dimensionamento dos terminais de passageiros e infraestruturas associadas (não somente sala de embarque) dos aeroportos de Uberaba (SBUR), Altamira (SBHT), Corumbá (SBCR), Carajás (SBCJ) e Ponta Porã (SBPP), que processam menos de 200 mil passageiros anuais, deverá considerar, para fase inicial de investimentos, demanda equivalente a 1,3 vezes a quantidade de assentos da maior aeronave que operar no aeroporto (ou total de assentos, em caso de simultaneidade). A lógica da regra determinada deve-se ao fato de que a evolução do tráfego em aeroportos de menor volume ocorre mais tipicamente de forma discreta do que contínua, ou seja, a evolução ocorre de maneira primordialmente escalonada. Diante do exposto, entende-se que a métrica proposta na modelagem deve ser mantida.

5) Foi estabelecido como diretriz de política pública que as adequações de infraestrutura deverão obedecer à seguinte regra geral: a Concessionária deverá realizar todas as adequações necessárias para que os aeroportos se adequem, sem restrição, aos requisitos regulamentares de projeto para: código de referência 3C; pista de aproximação de não-precisão, tanto para operações diurnas quanto noturnas, até o fim da Fase 1B do contrato de concessão, a qual prevê os investimentos obrigatórios iniciais nos aeroportos. Nesse sentido, entende-se que as cláusulas do PEA atendem a referida diretriz.

A ANAC igualmente agradece a contribuição e informa que:

- 1) a equação do item 6.7.1.1. foi numerada;
- 2) a redação da do item 6.6 foi alterada, considerando a obrigação aplicável aos aeroportos enquadrados na Faixa 3;
- 3) a redação do item 7.10.1 (e as demais semelhantes a esta) foi alterada de forma a considerar a demanda de projeto mínima de 220 passageiros por hora em embarque e em desembarque;
- 4) a redação do item 7.10.1.1 (e as demais semelhantes a esta) foi alterada de forma a considerar simultaneidade de operações em um intervalo de 60 minutos.

Em relação à contribuição 4, considerando o risco já identificado desses aeródromos ante a alta densidade de tráfego da aviação geral, entende-se que estabelecer o provimento de SESCINC para o SBJR e SBMT (que inclusive já é atualmente provido) em contrato de concessão traz mais segurança ao contrato. Assim, tendo em vista a exigência contratual de adequação de infraestrutura para atendimento às aeronaves 2B, há a necessidade de provimento de SESCINC. Sobre o assunto, verificar item 5.8 da NOTA TÉCNICA Nº 2/2021/GCOP/SIA (sei! 6184749)

Nesse sentido, acolhe-se em parte a sugestão para propor adequação na redação das cláusulas Anexo 2 - PEA 7.13.4 e 7.26.4, visando esclarecimento da obrigação determinada, conforme proposta ao lado.

Em relação à contribuição 5), na qual requer harmonizar a exigência prevista no item, qual seja, de atendimento à requisitos regulamentares de projetos, às obrigações impostas para as adequações à pista de pouso e decolagem, a proposta de redação harmonizada encontra-se apresentada no §5.8. da Nota Técnica nº 2/2021/GCOP/SIA (sei! 6184749), de 10.09.2021.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18240
NOME DO CONTRIBUINTE
Manuel Aleixo Sallovitz
CONTRIBUIÇÃO
<p>Deveria ser criada uma tarifa para exploração dos serviços de fornecimento de energia elétrica em 400 Hz e ar pré-condicionado(PCA) , que é praticada em mais de 800 aeroportos pelo mundo, desde 1975 , com valor por hora de uso . O serviço é prestado através da instalação de equipamentos elétricos nas pontes de embarque , ou posições remotas, sendo a energia elétrica e ar pré-condicionado fornecidos por , respectivamente, cabos e mangueiras conectados a receptáculos já existentes em todos os aviões comerciais</p> <p>Os serviços podem ser prestados pelo próprio concessionário ou, à escolha desse, prestados por um terceiro que faria a instalação dos equipamentos e venderia os serviços para as empresas aéreas . A conexão ou desconexão de cabos e mangueiras pode ser feita pelas empresas aéreas ou funcionários terceirizados</p> <p>O contrato deve permitir que o uso de equipamentos poluentes como APU, GPU e ACU(conforme explicado na justificativa) , seja restrito a dois minutos antes da posta em marcha das turbinas ou motores dos aviões , a exemplo do que acontece na maioria dos 800 aeroportos onde os serviços são oferecidos</p> <p>O aumento de potência , a adequação da rede elétrica interna do aeroporto e a instalação dos equipamentos, bem como a aquisição e manutenção dos mesmos, seria de responsabilidade do novo concessionário do aeroporto, ou de terceiro, conforme descrito anteriormente.</p> <p>Os equipamentos adquiridos devem ser homologados pelos fabricantes de aeronaves e ter utilização comprovada em outros aeroportos ,devendo ser capazes de fornecer energia elétrica de alta qualidade, ar pré-condicionado mantendo a cabine em faixa de temperatura aceitável e outras características adequadas , devendo ter um grau de disponibilidade mínimo de 99 %</p> <p>A operação dos equipamentos aumenta consideravelmente a demanda de energia elétrica dos aeroportos , devendo a energia adicional ser contratada pelo novo concessionário , preferencialmente de fontes renováveis</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Aeronaves em solo necessitam de energia elétrica em 400 Hz e ar condicionado , além de ar comprimido para a posta em marcha das turbinas. Essa facilidades podem ser fornecidas por um equipamento interno chamado APU(auxiliary power unit) . Também podem ser fornecidas por equipamentos móveis a diesel conhecidos como GPU(ground power unit) ACU(air conditioning unit) e air starter(ar comprimido)</p> <p>As APUs implicam em alto consumo de querosene de aviação, e tem um custo de manutenção altíssimo, representando um custo relevante para as empresa aéreas Emitem 113 decibéis, apenas 27 decibéis abaixo das turbinas dos aviões , alem de gás carbônico e outros poluentes . Segundo o Inventário Nacional de Emissões , o uso das APUs implica em emissões de quase 10 % do LTO(landing and take off)</p> <p>O uso das APUs representa até 40 % do ruido total de um aeroporto, representando um incômodo para vizinhos(sobretudo em Congonhas), funcionários e usuários</p>

O uso de GPU e ACU implica em praticamente o mesmo nível de emissões das APUs , com nível de ruído de 95 decibéis . Segundo publicações especializadas Seu custo, incluindo operadores e reboque, é muito alto também

Mais de 800 aeroportos no mundo fornecem essas facilidades através de equipamentos elétricos colocados nas pontes de embarque ou nas posições remotas . Esses equipamentos tem nível de emissões atmosféricas equivalente à da matriz energética , que no Brasil é relativamente baixo . Em muitos aeroportos, esses equipamentos são alimentados por energia solar ou eólica Sua utilização proporciona redução de emissões , ruídos , e de custos para as empresas aéreas, consistindo em fonte adicional de receita para os operadores de aeroportos

O Brasil deverá, a partir de 2027 , se adequar às metas de emissões do CORSIA , e esses equipamentos dão uma contribuição expressiva para atingimento dessa metas , sem aumento de custo. As outras alternativas de redução de emissões , tais como biocombustíveis, aviões elétricos e hidrogênio , implica em aumento de custos e ainda tem prazo incerto de disponibilidade

No caso de Congonhas ,a estimativa de redução de emissões seria de 35.000 toneladas de CO2 por ano, com redução significativa do ruído

A implantação desses equipamentos é muito simples , podendo ser feita em prazos de 6 a 8 meses

RESPOSTA

A Anac agradece a contribuição e esclarece que a sugestão encontra-se abarcada pelo Capítulo XI do Contrato de Concessão, que explicita que a Concessionária pode celebrar com terceiros contratos que envolvam a utilização de áreas e a prestação de atividades operacionais, sendo que a remuneração deve ser definida mediante processo de consulta com as partes interessadas e com base em critérios objetivos e não discriminatórios, de forma a permitir uma precificação eficiente dos serviços e otimizar a utilização da infraestrutura aeroportuária.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18241
NOME DO CONTRIBUINTE
CAPITÃO DE MAR E GUERRA LUIS FABIANO ASSAF BASTOS
CONTRIBUIÇÃO
<p>Consulta-se a possibilidade de inclusão de demanda em infraestrutura no Plano de Expansão Aeroportuária (anexo 02 – PEA) da minuta de contrato referente ao Aeroporto Santos Dumont (SBRJ). Especificamente no Item 7 – Melhorias da Infraestrutura Aeroportuária, incluir cláusula contratual para a construção de um túnel sob a avenida Sylvio de Noronha na altura da cabeceira sul das pistas do Aeroporto Santos Dumont, como contrapartida da concessão planejada do mesmo à iniciativa privada. Segue arquivo anexo.</p>
JUSTIFICATIVA
Segue arquivo anexo com a justificativa.
RESPOSTA
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que a realização dos Estudos de Viabilidade Econômica, Técnica e Ambiental (EVTEA) teve como uma de suas diretrizes a apresentação, por parte das consultorias especializadas, da solução mais adequada para o desenvolvimento do aeroporto, considerando alternativas possíveis, tais como o Plano Diretor do aeroporto elaborado pelo operador aeroportuário atual, no que for aplicável, bem como os estudos e projetos existentes para desenvolvimento do sítio aeroportuário, conforme escopo definido no Anexo I do Edital de Chamamento Público Minfra nº 5/2020 e documentos complementares disponíveis em: https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/concessoes/concessoes-aeroportuarias/evtea-7a-rodada.</p> <p>Nesse contexto, informa-se que o projeto de acesso à Escola Naval foi disponibilizado como subsídio ao trabalho das consultorias no data room da Sétima Rodada, na pasta "/SETIMA_RODADA/DADOS_015_20210311_Estudos_disponibilizados_pela_Escola_Naval-Marinha_do_Brasil_em_10MAR2021". Ressalta-se que as consultorias autorizadas realizaram estudo próprio contendo análise, proposição e detalhamento de plano de desenvolvimento proposto.</p> <p>Cumprir informar que, nas concessões aeroportuárias, os EVTEAs não são vinculantes, de modo que o concessionário deverá propor à ANAC um plano de desenvolvimento próprio para o aeroporto visando atender as exigências do Contrato, entre elas o pleno atendimento à demanda projetada, independente do plano de desenvolvimento proposto nos Estudos de Viabilidade selecionados. Importa considerar que a escolha do plano de desenvolvimento proposto leva em consideração tanto aspectos operacionais e de infraestrutura quanto aspectos econômicos correlatos às alternativas propostas.</p> <p>Cabe ressaltar, ainda, que a área objeto da concessão está definida no Anexo 2 do Contrato de Concessão - Plano de Exploração Aeroportuária. Nesse sentido, áreas militares, como a Escola Naval, localizada na Ilha de Villegagnon, não são objeto da concessão.</p> <p>A ANAC igualmente agradece a contribuição. A sugestão se trata de uma solução prescritiva de engenharia para a solução da questão do acesso à Escola Naval, dentre outras possíveis</p>

- e aceitáveis, do ponto de vista da segurança operacional, como a exemplificada no EVTEA, menos onerosa e que traz ganhos em relação à situação atual. Entende-se, dentro da lógica de construção do contrato, ser adequado permitir que a futura concessionária enderece a questão e elabore uma solução que julgue adequada.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18242
NOME DO CONTRIBUINTE
Francisco Siemens Bulhões Carvalho da Fonseca
CONTRIBUIÇÃO
As características regionais, associadas aos novos desafios impostos pela pandemia, criaram um cenário ímpar para recuperação do setor de aviação civil. A área de planejamento de malha aérea é complexa e envolve diversas variáveis. O sistema multiaerportos precisa ser uma premissa considerada para a modelagem da concessão proposta. Os estudos apresentados no anexo evidenciam uma reinterpretação das premissas e de um maior debate sobre o desenho proposto para a modelagem do aeroporto Santos Dumont.
JUSTIFICATIVA
Os diversos argumentos apresentados no anexo demonstram que o sistema multiaerportos está desenhado na Cidade do Rio de Janeiro e constitui uma premissa fundamental para o desenho de uma modelagem adequada para o desenvolvimento do setor aeroportuário e para a economia na Cidade. Todas as considerações técnicas desenvolvidas nessa manifestação assumem essa visão e atentam para as externalidades negativas que sua ausência tem impactado na vida de todos os cariocas.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a sua contribuição. Sobre o tema, menciona-se que referências mundiais na temática Sistemas Multi-aerportos, como, por exemplo, o professor Ph.D. Richard de Neufville (MIT), que dispõe em seu livro 'Airport Systems: Planning, Design, and Management' os resultados de décadas de pesquisa, são categóricas em afirmar que a alocação forçosa de tráfego aéreo, salvo raras exceções, são infrutíferas, ao mesmo tempo em que geram efeitos danosos e imprevisíveis sobre o mercado e o comportamento dos usuários, asseverando que o que prevalece sempre é a dinâmica das forças de mercado. Desta feita, os postulados dos especialistas suportam que uma eventual intervenção para alocação forçosa de tráfego aéreo no SmaRJ tenderá mais a agravar a situação de danos à economia do Rio de Janeiro e potencializar a perda de turistas e viajantes que passam pelo sistema, do que gerar benefícios. Isto porque ferirá evidências robustas advindas de décadas de pesquisa que, sinteticamente, indicam que o usuário utiliza a infraestrutura que oferece o serviço que deseja consumir, com fatores de decisão próprios. Nesse cenário, menciona-se que os EVTEA traçaram análises visando entender o comportamento de preferência dos passageiros para aplicação posterior em um modelo competitivo na Região de Influência (que extrapola os limites do SmaRJ, abrangendo também os aeroportos de Campos dos Goytacazes, de Macaé e da Zona da Mata). Assim, com a análise de competição intramodal o estudo procurou projetar de maneira fidedigna o ambiente competitivo intra e extra Sistema Multi-aerportos. No caso específico da competição intramodal, lançou-se mão de regressão logística multinomial para representar a probabilidade de um passageiro, em função das variáveis independentes, escolher entre as opções de aeroportos competidores (tema explorado na Nota Informativa nº 13/2021/DPR/SAC - SEI nº

4300626). Portanto, ao interferir em tal dinâmica, o mercado poderá prover soluções que não necessariamente passarão pelo Aeroporto Internacional do Galeão, potencializando eventuais perdas. Em outro giro, a fundamentação teórica apresentada para dar suporte à alegação de insuficiência de movimentação de tráfego aéreo de passageiros para sustentar o sistema, e, em função disso, fundamentar a sugestão de imposição de restrições ao Aeroporto Santos Dumont, tem aplicabilidade limitada, já que deriva de contextos de estudo distintos do caso concreto. Isso porque, grande parte dos resultados gerais das pesquisas acadêmicas se aplica a sistemas multi-aeroportos em estágio embrionário, o que não é o caso do SMarJ, que é composto por dois aeroportos primários, consolidados e operando em harmonia há décadas, em função de modelos de negócios distintos. Nesse contexto, a teoria competitiva não gera efeitos absolutos sobre o SMarJ, uma vez que se identificou características, que condicionam ou mesmo limitam uma competição plena entre os aeroportos no SMarJ, resultando, inclusive, em reserva de mercado para Aeroporto Internacional do Galeão em nichos específicos. Não à toa, os dados de mercados explorados em ambos os aeroportos em 2019 indicam que o Aeroporto Internacional do Galeão detinha 66,60% do market share doméstico (medido em ASK, e chegando a 14 mercados exclusivos por uma única empresa) e 100% do internacional (32 mercados). Indo além, não se pode deixar de mencionar que, tendencialmente, ambientes competitivos equilibram naturalmente o excedente da indústria com o excedente do consumidor, fato desejável e de interesse público. Ainda, conforme expõe a literatura especializada, o SMarJ possui características que o enquadram em situação de exceção, especialmente no que tange às limitações de infraestruturas inerentes ao Aeroporto Santos Dumont, fato que afasta, de maneira inquestionável, a aplicação do limiar teórico de 17 milhões de passageiros originários (para utilizar a mesma métrica da literatura). Como evidência, menciona-se que a própria literatura lista Sistemas Multi-aeroportos que operam sem necessariamente atenderem o seu referencial teórico (incluindo o sistema carioca). Nesse contexto, vale ponderar que os dados apontam que a maior concorrência do Aeroporto do Galeão está localizada fora do sistema multi-aeroportos do Rio de Janeiro, já que a perda de tráfego aéreo registrada na última década não repercutiu em automática absorção por Santos Dumont. Nesse contexto, menciona-se que não há evidências de que uma eventual possibilidade de operação de tráfego aéreo internacional no Aeroporto Santos Dumont acarretaria uma migração integral e automática de tais mercados entre os aeroportos. Tal afirmação ignora a possibilidade de desenvolvimento de novos mercados, alinhados ao modelo de negócios de Santos Dumont. Em outro diapasão, há significativas evidências que indicam que as questões relacionadas ao planejamento e à mobilidade urbana (localização, congestionamento e ausência de transporte público confiável, ágil, previsível e acessível), assim como à violência, são fatores que podem estar afastando viajantes estrangeiros e brasileiros da cidade do Rio de Janeiro (afetando de maneira mais direta o Galeão). Soma-se a isso o fraco desempenho econômico da cidade e do estado nas últimas décadas, determinantes para a redução das viagens a negócios e da renda local disponível, afetando sobremaneira os indicadores de transporte aéreo. Neste íterim, não se pode deixar de frisar que o transporte aéreo se posiciona como facilitador da promoção da prosperidade econômica, e não, por si só, como a sua força motriz. Portanto, as análises caminham na direção de que o resgate do SMarJ não deva passar por intervenções estatais, que lhe podem causar ainda mais dano, mas sim pela recuperação econômica e social da cidade e do estado do Rio de Janeiro. Adicionalmente, contribuiriam favoravelmente ações e políticas públicas

que visem aprimorar a experiência dos viajantes e visitantes, seja no campo do transporte aéreo, com a oferta e a disponibilidade de uma gama maior de produtos de serviços aéreos para a escolha do consumidor, isto é, variadas opções de entrada e saída, de voos, empresas, preços e serviços, o que tende a atrair o maior escopo possível de visitantes, seja na experiência da exploração das cidades e das atrações que compõem os eixos da indústria de turismo fluminense. Para tanto, o visitante deseja se sentir seguro e ter uma mobilidade urbana acessível, previsível e confortável, tanto para desfrutar a cidade e seus atrativos, como para chegar e sair pelos seus aeroportos. Assim, diante dos subsídios fornecidos pelo estado-da-arte na literatura especializada, a análise não vislumbra evidências razoáveis para ratificar que restrições artificiais de tráfego aéreo sejam a melhor opção para o Sistema Multi-aeroportos do Rio de Janeiro, tema detalhadamente analisado na Nota Técnica nº 82/2021/DPR/SAC (SEI nº 4823070) e na Nota Informativa nº 26/2021/DPR/SAC (SEI nº 4751285). Por fim, salienta-se que fazem parte do rito comum do processo de licenciamento ambiental, a ser efetivado pelo futuro operador do Aeroporto Santos Dumont, o Estudo e Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA e o Estudo e Relatório de Impacto de Vizinhança - EIV/RIV, que abarca questões sensíveis ao ruído, impactos na mobilidade urbana e acessibilidade ao aeroporto, assim como Estudo de Tráfego e outros documentos exigidos pelo órgão ambiental.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18243
NOME DO CONTRIBUINTE
Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro
CONTRIBUIÇÃO
As características regionais, associadas aos novos desafios impostos pela pandemia, criaram um cenário ímpar para recuperação do setor de aviação civil. A área de planejamento de malha aérea é complexa e envolve diversas variáveis. O sistema multiaeroportos precisa ser uma premissa considerada para a modelagem da concessão proposta. Os estudos apresentados no anexo evidenciam uma reinterpretação das premissas e de um maior debate sobre o desenho proposto para a modelagem do aeroporto Santos Dumont.
JUSTIFICATIVA
O sistema multiaeroportos está desenhado na Cidade do Rio de Janeiro e constitui uma premissa fundamental para o desenho de uma modelagem adequada para o desenvolvimento do setor aeroportuário e para a economia na Cidade. Todas as considerações técnicas desenvolvidas nessa manifestação assumem essa visão e atentam para as externalidades negativas que sua ausência tem impactado na vida de todos os cariocas.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a sua contribuição. Sobre o tema, menciona-se que referências mundiais na temática Sistemas Multi-aeroportos, como, por exemplo, o professor Ph.D. Richard de Neufville (MIT), que dispõe em seu livro 'Airport Systems: Planning, Design, and Management' os resultados de décadas de pesquisa, são categóricas em afirmar que a alocação forçosa de tráfego aéreo, salvo raras exceções, são infrutíferas, ao mesmo tempo em que geram efeitos danosos e imprevisíveis sobre o mercado e o comportamento dos usuários, asseverando que o que prevalece sempre é a dinâmica das forças de mercado. Desta feita, os postulados dos especialistas suportam que uma eventual intervenção para alocação forçosa de tráfego aéreo no SmaRJ tenderá mais a agravar a situação de danos à economia do Rio de Janeiro e potencializar a perda de turistas e viajantes que passam pelo sistema, do que gerar benefícios. Isto porque ferirá evidências robustas advindas de décadas de pesquisa que, sinteticamente, indicam que o usuário utiliza a infraestrutura que oferece o serviço que deseja consumir, com fatores de decisão próprios. Nesse cenário, menciona-se que os EVTEA traçaram análises visando entender o comportamento de preferência dos passageiros para aplicação posterior em um modelo competitivo na Região de Influência (que extrapola os limites do SmaRJ, abrangendo também os aeroportos de Campos dos Goytacazes, de Macaé e da Zona da Mata). Assim, com a análise de competição intramodal o estudo procurou projetar de maneira fidedigna o ambiente competitivo intra e extra Sistema Multi-aeroportos. No caso específico da competição intramodal, lançou-se mão de regressão logística multinomial para representar a probabilidade de um passageiro, em função das variáveis independentes, escolher entre as opções de aeroportos competidores (tema explorado na Nota Informativa nº 13/2021/DPR/SAC - SEI nº 4300626). Portanto, ao interferir em tal dinâmica, o mercado poderá prover soluções

que não necessariamente passarão pelo Aeroporto Internacional do Galeão, potencializando eventuais perdas. Em outro giro, a fundamentação teórica apresentada para dar suporte à alegação de insuficiência de movimentação de tráfego aéreo de passageiros para sustentar o sistema, e, em função disso, fundamentar a sugestão de imposição de restrições ao Aeroporto Santos Dumont, tem aplicabilidade limitada, já que deriva de contextos de estudo distintos do caso concreto. Isso porque grande parte dos resultados gerais das pesquisas acadêmicas se aplica a sistemas multi-aeroportos em estágio embrionário, o que não é o caso do SMarJ, que é composto por dois aeroportos primários, consolidados e operando em harmonia há décadas, em função de modelos de negócios distintos. Nesse contexto, a teoria competitiva não gera efeitos absolutos sobre o SMarJ, uma vez que se identificou características, que condicionam ou mesmo limitam uma competição plena entre os aeroportos no SMarJ, resultando, inclusive, em reserva de mercado para Aeroporto Internacional do Galeão em nichos específicos. Não à toa, os dados de mercados explorados em ambos os aeroportos em 2019 indicam que o Aeroporto Internacional do Galeão detinha 66,60% do market share doméstico (medido em ASK, e chegando a 14 mercados exclusivos por uma única empresa) e 100% do internacional (32 mercados). Indo além, não se pode deixar de mencionar que, tendencialmente, ambientes competitivos equilibram naturalmente o excedente da indústria com o excedente do consumidor, fato desejável e de interesse público. Ainda, conforme expõe a literatura especializada, o SMarJ possui características que o enquadram em situação de exceção, especialmente no que tange às limitações de infraestruturas inerentes ao Aeroporto Santos Dumont, fato que afasta, de maneira inquestionável, a aplicação do limiar teórico de 17 milhões de passageiros originários (para utilizar a mesma métrica da literatura). Como evidência, menciona-se que a própria literatura lista Sistemas Multi-aeroportos que operam sem necessariamente atenderem o seu referencial teórico (incluindo o sistema carioca). Nesse contexto, vale ponderar que os dados apontam que a maior concorrência do Aeroporto do Galeão está localizada fora do sistema multi-aeroportos do Rio de Janeiro, já que a perda de tráfego aéreo registrada na última década não repercutiu em automática absorção por Santos Dumont. Nesse contexto, menciona-se que não há evidências de que uma eventual possibilidade de operação de tráfego aéreo internacional no Aeroporto Santos Dumont acarretaria uma migração integral e automática de tais mercados entre os aeroportos. Tal afirmação ignora a possibilidade de desenvolvimento de novos mercados, alinhados ao modelo de negócios de Santos Dumont. Em outro diapasão, há significativas evidências que indicam que as questões relacionadas ao planejamento e à mobilidade urbana (localização, congestionamento e ausência de transporte público confiável, ágil, previsível e acessível), assim como à violência, são fatores que podem estar afastando viajantes estrangeiros e brasileiros da cidade do Rio de Janeiro (afetando de maneira mais direta o Galeão). Soma-se a isso o fraco desempenho econômico da cidade e do estado nas últimas décadas, determinantes para a redução das viagens a negócios e da renda local disponível, afetando sobremaneira os indicadores de transporte aéreo. Neste íterim, não se pode deixar de frisar que o transporte aéreo se posiciona como facilitador da promoção da prosperidade econômica, e não, por si só, como a sua força motriz. Portanto, as análises caminham na direção de que o resgate do SMarJ não deva passar por intervenções estatais, que lhe podem causar ainda mais dano, mas sim pela recuperação econômica e social da cidade e do estado do Rio de Janeiro. Adicionalmente, contribuiriam favoravelmente ações e políticas públicas que visem aprimorar a experiência dos viajantes e visitantes, seja no campo do

transporte aéreo, com a oferta e a disponibilidade de uma gama maior de produtos de serviços aéreos para a escolha do consumidor, isto é, variadas opções de entrada e saída, de voos, empresas, preços e serviços, o que tende a atrair o maior escopo possível de visitantes, seja na experiência da exploração das cidades e das atrações que compõem os eixos da indústria de turismo fluminense. Para tanto, o visitante deseja se sentir seguro e ter uma mobilidade urbana acessível, previsível e confortável, tanto para desfrutar a cidade e seus atrativos, como para chegar e sair pelos seus aeroportos. Assim, diante dos subsídios fornecidos pelo estado-da-arte na literatura especializada, a análise não vislumbra evidências razoáveis para ratificar que restrições artificiais de tráfego aéreo sejam a melhor opção para o Sistema Multi-aeroportos do Rio de Janeiro, tema detalhadamente analisado na Nota Técnica nº 82/2021/DPR/SAC (SEI nº 4823070) e na Nota Informativa nº 26/2021/DPR/SAC (SEI nº 4751285). Por fim, salienta-se que fazem parte do rito comum do processo de licenciamento ambiental, a ser efetivado pelo futuro operador do Aeroporto Santos Dumont, o Estudo e Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA e o Estudo e Relatório de Impacto de Vizinhança - EIV/RIV, que abarca questões sensíveis ao ruído, impactos na mobilidade urbana e acessibilidade ao aeroporto, assim como Estudo de Tráfego e outros documentos exigidos pelo órgão ambiental.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18408
NOME DO CONTRIBUINTE
MANUEL ALEIXO SALLOVITZ
CONTRIBUIÇÃO
Deveria ser incluída no edital a obrigatoriedade de o concessionário realizar investimentos em sistemas de 400 Hz e ar pré condicionado para reduzir as emissões sobretudo em Congonhas e Santos Dumont
JUSTIFICATIVA
<p>No documento anexo Brazil Action for CO2 Emissions Reduction from Aviation, em sua página 41, a INFRAERO se comprometeu a instalar esse sistema em Congonhas até 2021, como ser visto no extrato abaixo, o que não aconteceu</p> <p>É importante que o novo concessionário venha a cumprir com o prometido</p> <p>GPU-400 Hz and PCA (air conditioning) at Congonhas Airport - Sao Paulo (June/2021)</p> <ul style="list-style-type: none"> • In a commercial concession format, GPU-400Hz and PCA supply services will be available to aircraft for each of the 29 (twenty-nine) existing parking positions, avoiding the annual emission of approximately 10,000 tonnes of CO2 per year according to preliminary project estimates. • The GPU-400Hz consists of a solid-state frequency converter mounted in a self-supporting enclosure with a suitable degree of protection, on a concrete base according to the mentioned parking positions, which provides electric power to the aircraft in 200/115 V at 400 Hz by means of appropriate cable and plug, with capacities varying according to the required size, up to 90 kVA for all parking positions. • Pre-conditioned air (PCA) is a self-contained, self-controlled, variable-output unit that connects aircraft through appropriate ducts, providing them with air conditioning while on the ground.
RESPOSTA
A SAC/MIInfra agradece a contribuição e esclarece que, com relação às mencionadas implantações de GPU-400 Hz e de PCA para fornecimento de energia elétrica e de ar-condicionado às aeronaves durante a permanência em solo no Aeroporto de Congonhas, tratam-se de medidas de planejamento ainda sob avaliação quanto à sua viabilidade pela Infraero quando da elaboração da 3ª edição do Plano de Ação

para a Redução das emissões de CO2 da Aviação Civil Brasileira, ano base 2018, sem, portanto, obrigação ou garantia de implementação. Informa-se, adicionalmente, que a regulamentação brasileira não contempla mecanismos que obriguem a implementação de medidas de redução de emissões de GEE e de poluentes atmosféricos por aeroportos. Sem embargo, optou-se por promover o desenvolvimento do tema por meio de incentivos não-regulatórios, a exemplo do programa Aeroportos Sustentáveis, conduzido pela ANAC, iniciativa de adesão voluntária que busca disseminar boas práticas de gestão ambiental em aeroportos e reconhecer iniciativas proativas relacionadas à sustentabilidade das operações aéreas. Destaque-se, ainda, que, além da Infraero, diversos operadores aeroportuários têm, voluntariamente, buscado implementar medidas para redução de emissões de GEE e de poluentes atmosféricos, conforme destacado pelo já mencionado Plano de Ação para a Redução das emissões de CO2 da Aviação Civil Brasileira.

A ANAC igualmente agradece a contribuição e esclarece que é previsto no Contrato de Concessão que as ampliações e reformas nos terminais de passageiros deverão incorporar as melhores práticas nacionais e internacionais, sendo que a concepção arquitetônica e padrões construtivos, operacionais e de manutenção destas intervenções deverão respeitar as particularidades socioeconômicas, culturais, geográficas e climáticas do local, incorporando princípios da sustentabilidade, eficiência energética e minimização dos impactos ambientais, bem como garantir operação ininterrupta, manutenção simplificada e econômica e alta durabilidade, nos termos do item 5.1 do PEA, Anexo 2 do Contrato.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18409
NOME DO CONTRIBUINTE
Maria Assuncao Santos
CONTRIBUIÇÃO
<p>Por gentileza, gostaria que sempre seja MOTIVADO e acrescentado como Cláusula Compromissória aos INVESTIDORES, a utilização dos MEXSC's, (MÉTODOS EXTRAJUDICIAIS DE SOLUÇÃO DE CONTROVÉRSIAS/CONFLITOS, principalmente: a ENDOMEDIAÇÃO, OUVIDORIA e a JUSTIÇA ARBITRAL / ARBITRAGEM para a PREVENÇÃO e SOLUÇÃO das possíveis CONTROVÉRSIAS/CONFLITOS contratuais, desde o menor, ao enorme...</p> <p>Ademais, que seja realizado a IMPLANTAÇÃO de um Protótipo/Modelo de um CASSF BRASIL, CENTRO DE ATIVIDADES SUSTENTÁVEIS FAMILIARES, próximos aos AEROPORTOS para a Implementação dos PRS = PROGRAMAS DE RESPONSABILIDADE SOCIAL, AMBIENTAL, CULTURAL, FISCAL TRIBUTÁRIO, ESPORTIVO, de JUSTIÇA ARBITRAL e TURISMO para o PROTAGONISMO JUVENIL, utilizando-se o MÉTODO AFAGAR, que ensina a alcançar os Objetivos com êxito.</p> <p>Sendo assim, o Município que estiver "SEDIANDO", recebendo os INVESTIMENTOS, terão uma CONTRAPARTIDA dos INVESTIDORES, primeiramente, para que haja um MONITORAMENTO SISTEMÁTICO das Atividades Empresariais dos mesmos!</p> <p>Me faça entender?</p>
JUSTIFICATIVA
<p>#BastadecorrupçãoBrasil</p> <p>A intenção é que:</p> <p>1- PROTAGONISMO JUVENIL seja parte integrante das novas formas de EDITAIS para que Assuntos que "ELEVAM" O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, A SEGURANÇA JURÍDICA, A CREDIBILIDADE nos EMPREENDIMENTOS BRASILEIROS passem a ser vistos e respeitados, mundialmente, onde outros países possam "admirar" uma #politicaplusbrasil e ACREDITAR que nosso país está "SUSTENTADO" e já passou de ter um Desenvolvimento SUSTENTÁVEL...</p> <p>Me faça entender?</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a minuta do Contrato de Concessão dispõe de cláusula arbitral cheia, de modo a fornecer as informações necessárias a sua aplicação tão logo surja alguma controvérsia, dispensada a necessidade de que seja firmado compromisso arbitral no caso concreto, assegurando maior efetividade à cláusula, além de segurança jurídica às partes. Ademais, referida cláusula incentiva a solução amigável, nos termos do item 16.5 do Contrato, além de ratificar que competirá ao Tribunal Arbitral, no início do procedimento, tentar a conciliação das partes, conforme item 16.12. Por fim, no intuito de assegurar a evolução regulatória sobre o tema, referida cláusula também, no item 16.22, permite que a ANAC possa editar ato regulamentar superveniente relativo a arbitragem ou a outros mecanismos adequados de solução de controvérsias. Além disso, consta da minuta de Edital, em</p>

seu Anexo 19, que é requisito essencial do Estatuto Social da Concessionária a adoção de regras mínimas de governança corporativa, inclusive o dever de submeter à Câmara Arbitral eleita de comum acordo pelas partes envolvidas eventuais conflitos societários. Por fim, esclareça-se que é dever da Concessionária cumprir e fazer cumprir o contrato de Concessão, em conformidade com as disposições legais e regulamentares aplicáveis (item 3.1.1. do Contrato) e adotar as melhores práticas nacionais e internacionais em projetos de edificações (item 5.1 e 5.2 do Anexo 02). Pelo exposto, entende-se que as minutas submetidas à Consulta Pública já oferecem elementos suficientes para garantia do desenvolvimento eficiente das atividades da Concessionária, sem prejuízo da atividade fiscalizatória constante do Poder Concedente, nos limites da lei e do contrato.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18411
NOME DO CONTRIBUINTE
Petróleo Brasileiro S.A - PETROBRAS
CONTRIBUIÇÃO
<p>1) Inclusão de receita teto para Tarifa Unificada de Embarque e Pouso (não prevista na minuta do contrato), especialmente para Jacarepaguá. Segundo a Resolução ANAC nº 432/2017, citada no item 2.1.1. do anexo aqui em voga, a Tarifa Unificada de Embarque e Pouso (TU) é aplicável para o Grupo II que, por sua vez, contempla aeronaves de aviação geral registradas para as seguintes atividades: a) públicas: (i) administração direta federal, estadual, municipal e do Distrito Federal; (ii) instrução; (iii) experimental; e (iv) histórica; b) privadas: (i) administração indireta federal, estadual, municipal e do Distrito Federal, (ii) serviços aéreos especializados, (iii) táxi aéreo, (iv) serviços aéreos privados, (v) instrução, (vi) experimental e (vii) histórica. O Grupo II definido por essa resolução não é citado no anexo supracitado, tampouco é estabelecido um limite para a TU que possa vir a ser cobrada pelo futuro concessionário aeroportuário para os clientes do aeroporto. 2) Inclusão no Plano de Exploração Aeroportuária do aeroporto de Jacarepaguá as melhorias de ampliação do terminal de passageiros e do pátio de aeronaves. 3) Inclusão no Plano de Exploração Aeroportuária de exigência de implementação de controles de segurança relativos aos passageiros, especialmente de inspeção de passageiros e seus pertences de mão, de proteção de bagagem despachada e de inspeção de bagagem despachada.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Justificativa da Contribuição 1: o aeroporto de Jacarepaguá não possui voos regulares e a maior parte de sua demanda se enquadra no Grupo II, especialmente o segmento de aviação rotativa offshore (táxi aéreo), do qual a Petrobras é a principal demandante. Sem essa previsão contratual do valor teto que pode vir a ser cobrado do Grupo II, o ambiente de negócio se torna imprevisível e desvantajoso para todas as partes. A Petrobras tem notado isso ocorrer em outros aeródromos onde atua, recentemente concedidos, sem considerar a tarifa aplicável para o segmento offshore. Assim, solicita-se que seja incluído no edital os valores teto para a Tarifa Unificada de Embarque e Pouso, que é a tarifa válida e aplicáveis para a vocação do aeroporto de Jacarepaguá, que é o Grupo II. Justificativa da Contribuição 2: Justificativa: o aeródromo de Jacarepaguá possui intensa movimentação de passageiros do transporte aéreo offshore em seu terminal, que atualmente é insuficiente e inadequado para a demanda. As suas limitadas dimensões provocam desconforto aos usuários e perda potencial de receita comercial que poderia ser melhor explorada se houvesse melhores instalações. As mesas da lanchonete atualmente existente disputam espaço com as filas do check-in. Em dias de chuva, o desconforto é potencializado. Durante a pandemia, a Petrobras precisa alugar tendas para garantir o distanciamento social adequado, o que acaba refletindo em outros problemas operacionais. Da mesma forma, o pátio é disputado com aviões de vários segmentos diferentes como jornalismo cinematográfico, escolas de aviação, aviação executiva, etc.. Isso provoca uma redução da eficiência operacional e perda da atratividade econômica do aeroporto. Justificativa da contribuição 3: Embora o</p>

aeroporto de Jacarepaguá seja classificado como AP-0 e, conforme RBAC 107, o aeródromo seja dispensado dos respectivos itens 107.121 - Inspeção de passageiros e seus pertences de mão, 107.41 – Proteção da bagagem despachada e 107.43 – Inspeção da bagagem despachada, o alto volume de passageiros processados pelo segmento de aviação rotativa offshore justifica a inclusão dessas barreiras de segurança no aeródromo. A implementação dessas barreiras poderá ser custeada justamente pela Tarifa Unificada de Embarque e Pouso (TU), também proposta de ser incluída no edital por meio de outra manifestação pública específica.

RESPOSTA

A ANAC agradece a contribuição e informa que, no entanto, não será acatada. Ao longo dos processos de concessão de aeroportos, o modelo regulatório passou por transformações relevantes que foram reconhecidas pelo mercado, por órgãos de governo e até mesmo pela academia como avanços positivos a serem seguidos por outros setores. Entre estas melhorias, podemos destacar as mudanças do modelo de pagamento das outorgas, das obrigações de investimento e nível de serviço, a introdução e aperfeiçoamento dos mecanismos de consultas e de Proposta Apoiada, e as mudanças relativas às tarifas aeroportuárias. Com efeito, antes de cada processo licitatório, as áreas técnicas responsáveis, em conjunto com a Secretária de Aviação Civil, avaliam cuidadosamente as especificidades dos ativos a serem concedidos, e consideram toda a experiência adquirida com a gestão contratual até o momento.

A regulação tarifária segue o mesmo modelo da rodada anterior. Para os aeroportos com mais de 1 milhão de passageiros processados em 2019, a regulação direta se aplica às atividades de embarque, conexão, pouso e permanência de operações do Grupo I, além da capatazia de cargas em regime de trânsito aduaneiro.

Esta decisão se justifica, para os aeroportos de menor porte, por sua reduzida capacidade de exercício de poder de mercado, além de significar um menor do grupo de beneficiários da regulação. As operações que não pertencem ao Grupo I representam um grupo menor de beneficiários e estão menos sujeitas ao exercício de poder de mercado do aeroporto, visto que dispõe de diversas alternativas. Da mesma forma, o processamento de cargas dispõe de alternativas que induzem competição.

Para os casos em que não se prevê restrição específica, a tarifação é submetida a algumas diretrizes: (i) a tarifação deverá seguir boas práticas de precificação de infraestrutura e serviços aeroportuários – em particular, deverá ser baseada em critérios objetivos e não discriminatórios, tais como horário, dia, temporada, facilidades disponíveis e nível de serviço; e (ii) o operador aeroportuário deverá consultar as partes interessadas relevantes em relação às propostas de majoração das tarifas, apresentando à ANAC relatório da consulta quando exigido, e publicar os novos valores das tarifas com no ímimo

30 dias de antecedência da alteração.

Não obstante, a ANAC seguirá tendo em todos os casos a prerrogativa de intervir para evitar condutas inapropriadas. Nesse sentido, a minuta de Contrato prevê que, caso seja identificado qualquer desacordo da proposta em relação às diretrizes acima, a ANAC poderá suspender a implementação das tarifas propostas, devendo vigorar os valores anteriores à proposta suspensa.

Com relação aos itens (2) e (3) a ANAC esclarece que enquanto o Aeroporto de Jacarepaguá estiver enquadrado na Faixa 1-A, as especificações mínimas de

infraestrutura aeroportuária e nível de serviço dos terminais de passageiros não se aplicam a este aeroporto, nos termos do Apêndice A do PEA, Anexo 2 do Contrato. Em atenção aos requisitos de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita, entende-se que o cumprimento dos requisitos previstos na normatização vigente, para cada classe de aeroporto, é suficiente para garantir um nível aceitável de segurança no transporte aéreo brasileiro. Face ao exposto, entende-se pelo não acatamento da proposta sob a ótica da Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita.

A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece com relação aos itens (2) e (3) que, do ponto de vista do EVTEA, os estudos de Engenharia e Afins, em seus capítulos 2.3.3.3 e 2.3.3.4, propõe a necessidade de ampliação do TPS e do pátio em conformidade com a projeção de demanda para o aeroporto de Jacarépaguá. Quanto ao Sistema de Bagagens, conforme já mencionado, o enquadramento do aeroporto como AP-0, conforme RBAC 107, dispensa o aeródromo da inspeção. Ressalta-se, porém, que os EVTEA não são vinculativos, assim o futuro operador deverá desenvolver seu próprio plano de desenvolvimento para atendimento da evolução da demanda durante todo o período de concessão, nos termos do contrato de concessão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18412
NOME DO CONTRIBUINTE
Associação Comercial do Rio de Janeiro
CONTRIBUIÇÃO
vide anexo enviado
JUSTIFICATIVA
vide anexo enviado
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a sua contribuição. Sobre o tema, menciona-se que referências mundiais na temática Sistemas Multi-aeroportos, como, por exemplo, o professor Ph.D. Richard de Neufville (MIT), que dispõe em seu livro 'Airport Systems: Planning, Design, and Management' os resultados de décadas de pesquisa, são categóricas em afirmar que a alocação forçosa de tráfego aéreo, salvo raras exceções, são infrutíferas, ao mesmo tempo em que geram efeitos danosos e imprevisíveis sobre o mercado e o comportamento dos usuários, asseverando que o que prevalece sempre é a dinâmica das forças de mercado. Desta feita, os postulados dos especialistas suportam que uma eventual intervenção para alocação forçosa de tráfego aéreo no SmaRJ tenderá mais a agravar a situação de danos à economia do Rio de Janeiro e potencializar a perda de turistas e viajantes que passam pelo sistema, do que gerar benefícios. Isto porque ferirá evidências robustas advindas de décadas de pesquisa que, sinteticamente, indicam que o usuário utiliza a infraestrutura que oferece o serviço que deseja consumir, com fatores de decisão próprios. Nesse cenário, menciona-se que os EVTEA traçaram análises visando entender o comportamento de preferência dos passageiros para aplicação posterior em um modelo competitivo na Região de Influência (que extrapola os limites do SmaRJ, abrangendo também os aeroportos de Campos dos Goytacazes, de Macaé e da Zona da Mata). Assim, com a análise de competição intramodal o estudo procurou projetar de maneira fidedigna o ambiente competitivo intra e extra Sistema Multi-aeroportos. No caso específico da competição intramodal, lançou-se mão de regressão logística multinomial para representar a probabilidade de um passageiro, em função das variáveis independentes, escolher entre as opções de aeroportos competidores (tema explorado na Nota Informativa nº 13/2021/DPR/SAC - SEI nº 4300626). Portanto, ao interferir em tal dinâmica, o mercado poderá prover soluções que não necessariamente passarão pelo Aeroporto Internacional do Galeão, potencializando eventuais perdas. Em outro giro, a fundamentação teórica apresentada para dar suporte à alegação de insuficiência de movimentação de tráfego aéreo de passageiros para sustentar o sistema, e, em função disso, fundamentar a sugestão de imposição de restrições ao Aeroporto Santos Dumont, tem aplicabilidade limitada, já que deriva de contextos de estudo distintos do caso concreto. Isso porque grande parte dos resultados gerais das pesquisas acadêmicas se aplica a sistemas multi-aeroportos em estágio embrionário, o que não é o caso do SmaRJ, que é composto por dois aeroportos primários, consolidados e operando em harmonia há décadas, em função de modelos de negócios distintos. Nesse contexto,</p>

a teoria competitiva não gera efeitos absolutos sobre o SMarJ, uma vez que se identificou características, que condicionam ou mesmo limitam uma competição plena entre os aeroportos no SMarJ, resultando, inclusive, em reserva de mercado para Aeroporto Internacional do Galeão em nichos específicos. Não à toa, os dados de mercados explorados em ambos os aeroportos em 2019 indicam que o Aeroporto Internacional do Galeão detinha 66,60% do market share doméstico (medido em ASK, e chegando a 14 mercados exclusivos por uma única empresa) e 100% do internacional (32 mercados). Indo além, não se pode deixar de mencionar que, tendencialmente, ambientes competitivos equilibram naturalmente o excedente da indústria com o excedente do consumidor, fato desejável e de interesse público. Ainda, conforme expõe a literatura especializada, o SMarJ possui características que o enquadram em situação de exceção, especialmente no que tange às limitações de infraestruturas inerentes ao Aeroporto Santos Dumont, fato que afasta, de maneira inquestionável, a aplicação do limiar teórico de 17 milhões de passageiros originários (para utilizar a mesma métrica da literatura). Como evidência, menciona-se que a própria literatura lista Sistemas Multi-aeroportos que operam sem necessariamente atenderem o seu referencial teórico (incluindo o sistema carioca). Nesse contexto, vale ponderar que os dados apontam que a maior concorrência do Aeroporto do Galeão está localizada fora do sistema multi-aeroportos do Rio de Janeiro, já que a perda de tráfego aéreo registrada na última década não repercutiu em automática absorção por Santos Dumont. Nesse contexto, menciona-se que não há evidências de que uma eventual possibilidade de operação de tráfego aéreo internacional no Aeroporto Santos Dumont acarretaria uma migração integral e automática de tais mercados entre os aeroportos. Tal afirmação ignora a possibilidade de desenvolvimento de novos mercados, alinhados ao modelo de negócios de Santos Dumont. Em outro diapasão, há significativas evidências que indicam que as questões relacionadas ao planejamento e à mobilidade urbana (localização, congestionamento e ausência de transporte público confiável, ágil, previsível e acessível), assim como à violência, são fatores que podem estar afastando viajantes estrangeiros e brasileiros da cidade do Rio de Janeiro (afetando de maneira mais direta o Galeão). Soma-se a isso o fraco desempenho econômico da cidade e do estado nas últimas décadas, determinantes para a redução das viagens a negócios e da renda local disponível, afetando sobremaneira os indicadores de transporte aéreo. Neste ínterim, não se pode deixar de frisar que o transporte aéreo se posiciona como facilitador da promoção da prosperidade econômica, e não, por si só, como a sua força motriz. Portanto, as análises caminham na direção de que o resgate do SMarJ não deva passar por intervenções estatais, que lhe podem causar ainda mais dano, mas sim pela recuperação econômica e social da cidade e do estado do Rio de Janeiro. Adicionalmente, contribuiriam favoravelmente ações e políticas públicas que visem aprimorar a experiência dos viajantes e visitantes, seja no campo do transporte aéreo, com a oferta e a disponibilidade de uma gama maior de produtos de serviços aéreos para a escolha do consumidor, isto é, variadas opções de entrada e saída, de voos, empresas, preços e serviços, o que tende a atrair o maior escopo possível de visitantes, seja na experiência da exploração das cidades e das atrações que compõem os eixos da indústria de turismo fluminense. Para tanto, o visitante deseja se sentir seguro e ter uma mobilidade urbana acessível, previsível e confortável, tanto para desfrutar a cidade e seus atrativos, como para chegar e sair pelos seus aeroportos. Assim, diante dos subsídios fornecidos pelo estado-da-arte na literatura especializada, a análise não vislumbra evidências razoáveis para ratificar que restrições artificiais de tráfego aéreo sejam a melhor opção para o Sistema Multi-

aeroportos do Rio de Janeiro, tema detalhadamente analisado na Nota Técnica nº 82/2021/DPR/SAC (SEI nº 4823070) e na Nota Informativa nº 26/2021/DPR/SAC (SEI nº 4751285). Por fim, salienta-se que fazem parte do rito comum do processo de licenciamento ambiental, a ser efetivado pelo futuro operador do Aeroporto Santos Dumont, o Estudo e Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA e o Estudo e Relatório de Impacto de Vizinhança - EIV/RIV, que abarca questões sensíveis ao ruído, impactos na mobilidade urbana e acessibilidade ao aeroporto, assim como Estudo de Tráfego e outros documentos exigidos pelo órgão ambiental.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18413
NOME DO CONTRIBUINTE
Associação Comercial do Rio de Janeiro
CONTRIBUIÇÃO
Vide contribuição em anexo
JUSTIFICATIVA
Vide justificativa em anexo
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a sua contribuição. Sobre o tema, menciona-se que referências mundiais na temática Sistemas Multi-aeroportos, como, por exemplo, o professor Ph.D. Richard de Neufville (MIT), que dispõe em seu livro 'Airport Systems: Planning, Design, and Management' os resultados de décadas de pesquisa, são categóricas em afirmar que a alocação forçosa de tráfego aéreo, salvo raras exceções, são infrutíferas, ao mesmo tempo em que geram efeitos danosos e imprevisíveis sobre o mercado e o comportamento dos usuários, asseverando que o que prevalece sempre é a dinâmica das forças de mercado. Desta feita, os postulados dos especialistas suportam que uma eventual intervenção para alocação forçosa de tráfego aéreo no SmaRJ tenderá mais a agravar a situação de danos à economia do Rio de Janeiro e potencializar a perda de turistas e viajantes que passam pelo sistema, do que gerar benefícios. Isto porque ferirá evidências robustas advindas de décadas de pesquisa que, sinteticamente, indicam que o usuário utiliza a infraestrutura que oferece o serviço que deseja consumir, com fatores de decisão próprios. Nesse cenário, menciona-se que os EVTEA traçaram análises visando entender o comportamento de preferência dos passageiros para aplicação posterior em um modelo competitivo na Região de Influência (que extrapola os limites do SmaRJ, abrangendo também os aeroportos de Campos dos Goytacazes, de Macaé e da Zona da Mata). Assim, com a análise de competição intramodal o estudo procurou projetar de maneira fidedigna o ambiente competitivo intra e extra Sistema Multi-aeroportos. No caso específico da competição intramodal, lançou-se mão de regressão logística multinomial para representar a probabilidade de um passageiro, em função das variáveis independentes, escolher entre as opções de aeroportos competidores (tema explorado na Nota Informativa nº 13/2021/DPR/SAC - SEI nº 4300626). Portanto, ao interferir em tal dinâmica, o mercado poderá prover soluções que não necessariamente passarão pelo Aeroporto Internacional do Galeão, potencializando eventuais perdas. Em outro giro, a fundamentação teórica apresentada para dar suporte à alegação de insuficiência de movimentação de tráfego aéreo de passageiros para sustentar o sistema, e, em função disso, fundamentar a sugestão de imposição de restrições ao Aeroporto Santos Dumont, tem aplicabilidade limitada, já que deriva de contextos de estudo distintos do caso concreto. Isso porque grande parte dos resultados gerais das pesquisas acadêmicas se aplica a sistemas multi-aeroportos em estágio embrionário, o que não é o caso do SmaRJ, que é composto por dois aeroportos primários, consolidados e operando em harmonia há décadas, em função de modelos de negócios distintos. Nesse contexto,</p>

a teoria competitiva não gera efeitos absolutos sobre o SMarJ, uma vez que se identificou características, que condicionam ou mesmo limitam uma competição plena entre os aeroportos no SMarJ, resultando, inclusive, em reserva de mercado para Aeroporto Internacional do Galeão em nichos específicos. Não à toa, os dados de mercados explorados em ambos os aeroportos em 2019 indicam que o Aeroporto Internacional do Galeão detinha 66,60% do market share doméstico (medido em ASK, e chegando a 14 mercados exclusivos por uma única empresa) e 100% do internacional (32 mercados). Indo além, não se pode deixar de mencionar que, tendencialmente, ambientes competitivos equilibram naturalmente o excedente da indústria com o excedente do consumidor, fato desejável e de interesse público. Ainda, conforme expõe a literatura especializada, o SMarJ possui características que o enquadram em situação de exceção, especialmente no que tange às limitações de infraestruturas inerentes ao Aeroporto Santos Dumont, fato que afasta, de maneira inquestionável, a aplicação do limiar teórico de 17 milhões de passageiros originários (para utilizar a mesma métrica da literatura). Como evidência, menciona-se que a própria literatura lista Sistemas Multi-aeroportos que operam sem necessariamente atenderem o seu referencial teórico (incluindo o sistema carioca). Nesse contexto, vale ponderar que os dados apontam que a maior concorrência do Aeroporto do Galeão está localizada fora do sistema multi-aeroportos do Rio de Janeiro, já que a perda de tráfego aéreo registrada na última década não repercutiu em automática absorção por Santos Dumont. Nesse contexto, menciona-se que não há evidências de que uma eventual possibilidade de operação de tráfego aéreo internacional no Aeroporto Santos Dumont acarretaria uma migração integral e automática de tais mercados entre os aeroportos. Tal afirmação ignora a possibilidade de desenvolvimento de novos mercados, alinhados ao modelo de negócios de Santos Dumont. Em outro diapasão, há significativas evidências que indicam que as questões relacionadas ao planejamento e à mobilidade urbana (localização, congestionamento e ausência de transporte público confiável, ágil, previsível e acessível), assim como à violência, são fatores que podem estar afastando viajantes estrangeiros e brasileiros da cidade do Rio de Janeiro (afetando de maneira mais direta o Galeão). Soma-se a isso o fraco desempenho econômico da cidade e do estado nas últimas décadas, determinantes para a redução das viagens a negócios e da renda local disponível, afetando sobremaneira os indicadores de transporte aéreo. Neste ínterim, não se pode deixar de frisar que o transporte aéreo se posiciona como facilitador da promoção da prosperidade econômica, e não, por si só, como a sua força motriz. Portanto, as análises caminham na direção de que o resgate do SMarJ não deva passar por intervenções estatais, que lhe podem causar ainda mais dano, mas sim pela recuperação econômica e social da cidade e do estado do Rio de Janeiro. Adicionalmente, contribuiriam favoravelmente ações e políticas públicas que visem aprimorar a experiência dos viajantes e visitantes, seja no campo do transporte aéreo, com a oferta e a disponibilidade de uma gama maior de produtos de serviços aéreos para a escolha do consumidor, isto é, variadas opções de entrada e saída, de voos, empresas, preços e serviços, o que tende a atrair o maior escopo possível de visitantes, seja na experiência da exploração das cidades e das atrações que compõem os eixos da indústria de turismo fluminense. Para tanto, o visitante deseja se sentir seguro e ter uma mobilidade urbana acessível, previsível e confortável, tanto para desfrutar a cidade e seus atrativos, como para chegar e sair pelos seus aeroportos. Assim, diante dos subsídios fornecidos pelo estado-da-arte na literatura especializada, a análise não vislumbra evidências razoáveis para ratificar que restrições artificiais de tráfego aéreo sejam a melhor opção para o Sistema Multi-

aeroportos do Rio de Janeiro, tema detalhadamente analisado na Nota Técnica nº 82/2021/DPR/SAC (SEI nº 4823070) e na Nota Informativa nº 26/2021/DPR/SAC (SEI nº 4751285). Por fim, salienta-se que fazem parte do rito comum do processo de licenciamento ambiental, a ser efetivado pelo futuro operador do Aeroporto Santos Dumont, o Estudo e Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA e o Estudo e Relatório de Impacto de Vizinhança - EIV/RIV, que abarca questões sensíveis ao ruído, impactos na mobilidade urbana e acessibilidade ao aeroporto, assim como Estudo de Tráfego e outros documentos exigidos pelo órgão ambiental.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18414
NOME DO CONTRIBUINTE
AOPA BRASIL - ASSOCIAÇÃO DE PILOTOS E PROPRIETÁRIOS DE AERONAVES
CONTRIBUIÇÃO
Diversas contribuições no sentido de garantir acesso integral da aviação geral a todos os aeroportos a serem concessionados no contexto da 7ª Rodada de Concessões - Blocos RJ/MG, Norte II e SP/MS/PA.
JUSTIFICATIVA
O segmento de aviação geral brasileiro, formado por mais de 12.000 aeronaves devidamente registradas no Brasil e extremamente relevantes para o desenvolvimento nacional, encontra-se sistematicamente excluído ou prejudicado do contexto dos contratos de concessão que vêm sendo celebrados ao longo dos últimos anos. A AOPA Brasil, em nome dos seus associados, solicita participar em reunião com diretores da ANAC e da SAC para expor seus argumentos em benefício da manutenção do acesso da aviação geral a todos os aeroportos objetos de concessão da 7ª rodada.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a sua contribuição e esclarece que o Governo Federal corrobora com o caráter essencial da atividade de aviação geral e sua importância para o setor. Neste sentido, as políticas públicas implementadas pelo Governo Federal visam a melhoria da infraestrutura para a aviação civil como um todo, sem distinção entre os segmentos que o compõem. Eventuais conflitos entre diferentes segmentos de aviação poderão surgir quando a demanda agregada atingir o limite físico da capacidade, situação em que todos os segmentos serão afetados. Nesse contexto, a coordenação de slots realizada pela ANAC tem como objetivo regulamentar o acesso à infraestrutura em aeroportos saturados, buscando harmonizar a demanda por operações aéreas com a capacidade aeroportuária disponível. Potencial reserva de capacidade a qualquer segmento da aviação seria, em contraponto, um artificial favorecimento e caminharía no sentido de soluções sub-ótimas do ponto de vista da eficiência das operações a aviação civil, tal como disposto na Política Nacional de Aviação Civil (PNAC). Nesse contexto, cumpre observar que a minuta de contrato apresentada na presente Consulta Pública se assemelha, no que tange à aviação geral, aos editais das últimas duas rodadas. Em relação às diretrizes para elaboração dos EVTEA, informa-se que as mesmas se encontram disponíveis no Data Room da Sétima Rodada. Importa considerar que, na modelagem das concessões aeroportuárias, os EVTEA não são vinculativos. O cenário desenhado nos Estudos reflete uma hipótese de conduta do concessionário num cenário de escassez de capacidade para acomodar toda a demanda, em um contexto complexo em que os sítios aeroportuários terão que ser reconfigurados para ampliar a capacidade e solucionar as incompatibilidades com o RBAC 154. Entretanto, existem outros caminhos de desenvolvimento possíveis para os sítios aeroportuários além daqueles escolhidos nos EVTEAs. Caberá, então, ao futuro concessionário elaborar um plano de negócios e de desenvolvimento do sítio aeroportuário próprio, submetendo-se às regras contratuais de atendimento da

demanda e correção das inconformidades, e ainda ao arcabouço legal vigente. No que compete às regras contratuais, a minuta de Contrato de Concessão submetida à Consulta Pública nº 13/2021 traz, em seu item 3.1.7., como obrigação da futura Concessionária, "assumir integralmente os Contratos que envolvam a cessão de espaços nos Complexos Aeroportuários integrantes do Bloco, conforme as condições contratadas, mediante sub-rogação integral dos seus direitos e deveres", o que inclui eventuais cláusulas rescisórias ou de realocação. Por fim, repisa-se que não há, por parte da SAC, nenhuma diretriz para que os documentos jurídicos que vinculam a concessão da Sétima Rodada de Concessão sejam construídos considerando eventual preterição de tráfego aéreo ligado à aviação geral e executiva no aeroporto relacionado.

A ANAC igualmente agradece a contribuição e informa que o mecanismo da Consulta Pública não é adequado para agendamento de reuniões ou estabelecimento de tratativas com a Agência Reguladora. Recomenda-se, para tanto, o uso dos canais "Fale com a ANAC" ou "Reuniões Virtuais", disponíveis em https://www.gov.br/anac/pt-br/canais_atendimento.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18416
NOME DO CONTRIBUINTE
nelson luiz Piva
CONTRIBUIÇÃO
vejo por meio desta solicitar que estas exigências feitas pela prefeitura municipal de São Paulo seja incluído no processo de Edital de licitação conste as exigências da Licença Ambiental de Operação LAO numero 01/SVMA.G / 2009 que foi gerado através do estudo Comissão Parlamentar de Estudos para averiguar problemas relacionados ao aeroporto de Congonhas.
JUSTIFICATIVA
Solicitamos que este estudo seja incluído no processo de licitação. Visto que haverá um impacto direto no meio ambiente e nos habitantes que vive nas circo vizinhanças; isto porque com o crescimento previsto de mais de 10 milhões de usuários anual, ira alterar toda a infra estrutura de acesso ao aeroporto bem como em relação com os moradores que , circulação de pessoas em torno do aeroporto etc
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a contribuição e informa que todas as exigências da LAO 01/SVMA.G/2009 foram inseridas e detalhadas no EVTEA (item 2.1.1.1.1). Além disso, no mesmo item, foi descrito o histórico do processo judicial que definiu diversas condicionantes como atendidas e outras como "ilegítimas", ou seja, que não foram consideradas, pela Desembargadora, como de competência da Infraero (pág. 79). Cabe registrar que, com a mudança do processo de licenciamento da SVMA para a CETESB, o Município atestou o cumprimento de diversas condicionantes por meio do Relatório Técnico nº 040/DECONT-2/GTAIA/2017, conforme pode ser observado no quadro 2-9 (pág. 82 a 103) e que, caberá ao órgão ambiental (CETESB), manter ou não as condicionantes pendentes no processo de renovação em andamento. Por fim, vale ressaltar que os EVTEA não são vinculativos, cabendo ao futuro operador soluções próprias para solução das inconformidades dos aeroportos, em atendimento ao contrato e a regulamentações vigentes.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18417
NOME DO CONTRIBUINTE
nelson luiz Piva
CONTRIBUIÇÃO
vejo por meio desta solicitar que estas exigências feitas pela prefeitura municipal de São Paulo seja incluído no processo de Edital de licitação conste as exigências da Licença Ambiental de Operação LAO numero 01/SVMA.G / 2009 que foi gerado através do estudo Comissão Parlamentar de Estudos para averiguar problemas relacionados ao aeroporto de Congonhas.
JUSTIFICATIVA
Solicitamos que este estudo seja incluído no processo de licitação. Visto que haverá um impacto direto no meio ambiente e nos habitantes que vive nas circo vizinhanças; isto porque com o crescimento previsto de mais de 10 milhões de usuários anual, ira alterar toda a infra estrutura de acesso ao aeroporto bem como em relação com os moradores que , circulação de pessoas em torno do aeroporto etc
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a contribuição e informa que todas as exigências da LAO 01/SVMA.G/2009 foram inseridas e detalhadas no EVTEA (item 2.1.1.1.1). Além disso, no mesmo item, foi descrito o histórico do processo judicial que definiu diversas condicionantes como atendidas e outras como "ilegítimas", ou seja, que não foram consideradas, pela Desembargadora, como de competência da Infraero (pág. 79). Cabe registrar que, com a mudança do processo de licenciamento da SVMA para a CETESB, o Município atestou o cumprimento de diversas condicionantes por meio do Relatório Técnico nº 040/DECONT-2/GTAIA/2017, conforme pode ser observado no quadro 2-9 (pág. 82 a 103) e que, caberá ao órgão ambiental (CETESB), manter ou não as condicionantes pendentes no processo de renovação em andamento. Por fim, vale ressaltar que os EVTEA não são vinculativos, cabendo ao futuro operador soluções próprias para solução das inconformidades dos aeroportos, em atendimento ao contrato e a regulamentações vigentes.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18418
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
Quadro 3-2, Critério “Gerenciamento do consumo de energia elétrica”, recomendamos alterar o Status de “Parcialmente atendido” para “Atendido”.
JUSTIFICATIVA
A INFRAERO possui o acompanhamento em nível macro, por meio do Sistema de Gestão de Contratos de Energia Elétrica - GCE. Trata-se de sistema corporativo implantado em 2009 que permite o acompanhamento técnico dos contratos de energia elétrica, com base nas informações constantes nas faturas de energia elétrica das unidades consumidoras dos Aeroportos, possibilitando o controle do uso da energia, aprimorando e direcionando soluções e prioridades, além de ser possível identificar o consumo de grandes usuários.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que no referido quadro dos Estudos Ambientais é apresentada uma avaliação para cada aeroporto, feita exclusivamente no âmbito do Estudo de Viabilidade, para a identificação do status atual de cada critério que compõe a 2ª edição do Projeto Aeródromos Sustentáveis da ANAC.</p> <p>O relatório ainda apresenta o seguinte texto : "A avaliação se baseou nas informações coletadas no Data Room e na visita técnica ao aeroporto e, portanto, podem diferir das informações repassadas pela Infraero à ANAC."</p> <p>Portanto, conforme auditoria própria realizada pelo grupo de consultores responsável pela elaboração dos EVTEA nos aeroportos, não foram encontradas evidências que justifiquem a alteração do Status e Situação Identificada no quadro.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18419
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBCG: No quadro 3-2, Critério "Gerenciamento do consumo de energia elétrica", recomendamos alterar o Status de "Parcialmente atendido" para "Atendido".
JUSTIFICATIVA
A INFRAERO possui o acompanhamento em nível macro, por meio do Sistema de Gestão de Contratos de Energia Elétrica - GCE. Trata-se de sistema corporativo implantado em 2009 que permite o acompanhamento técnico dos contratos de energia elétrica, com base nas informações constantes nas faturas de energia elétrica das unidades consumidoras dos Aeroportos, possibilitando o controle do uso da energia, aprimorando e direcionando soluções e prioridades, além de ser possível identificar o consumo de grandes usuários.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que no referido quadro dos Estudos Ambientais é apresentada uma avaliação para cada aeroporto, feita exclusivamente no âmbito do Estudo de Viabilidade, para a identificação do status atual de cada critério que compõe a 2ª edição do Projeto Aeródromos Sustentáveis da ANAC.</p> <p>O relatório ainda apresenta o seguinte texto : "A avaliação se baseou nas informações coletadas no Data Room e na visita técnica ao aeroporto e, portanto, podem diferir das informações repassadas pela Infraero à ANAC."</p> <p>Portanto, conforme auditoria própria realizada pelo grupo de consultores responsável pela elaboração dos EVTEA nos aeroportos, não foram encontradas evidências que justifiquem a alteração do Status e Situação Identificada no quadro.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18420
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBCG: No quadro 3-2, Critério “Elaboração e acompanhamento de indicadores de uso de energia elétrica”, recomendamos alterar o Status de “Não atendido” para “Atendido”.
JUSTIFICATIVA
O GCE utiliza mensalmente os Indicadores R\$/UCT, kWh/UCT, kW/UCT, R\$/pax, R\$/MWh, Fator de Carga Fora Ponta, Fator de Carga Ponta.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que no referido quadro dos Estudos Ambientais é apresentada uma avaliação para cada aeroporto, feita exclusivamente no âmbito do Estudo de Viabilidade, para a identificação do status atual de cada critério que compõe a 2ª edição do Projeto Aeródromos Sustentáveis da ANAC.</p> <p>O relatório ainda apresenta o seguinte texto : "A avaliação se baseou nas informações coletadas no Data Room e na visita técnica ao aeroporto e, portanto, podem diferir das informações repassadas pela Infraero à ANAC."</p> <p>Portanto, conforme auditoria própria realizada pelo grupo de consultores responsável pela elaboração dos EVTEA nos aeroportos, não foram encontradas evidências que justifiquem a alteração do Status e Situação Identificada no quadro.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18421
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBCG: No quadro 3-2, Critério "Qual % de resíduos desviados de aterro?", recomendamos inserir alguma discussão em "Situação identificada"
JUSTIFICATIVA
Facilitação de entendimento.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que no referido quadro dos Estudos Ambientais, no item Destinação Adequada de Resíduos, é informado que os resíduos são destinados a aterro, especificando o nome do aterro. Para o caso específico, não há informações sobre o percentual de resíduos eventualmente Desviados de Aterro.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18422
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBCG: No quadro 3-2, Critério “Plano de gerenciamento da biodiversidade”, recomendamos alterar o Status de “Não atendido” para “Atendido”.
JUSTIFICATIVA
O plano de gerenciamento da biodiversidade está diluído no Plano de Manejo de Fauna através de ações de manejo de fauna que visam não apenas reduzir os atrativos para a área operacional que possam trazer riscos operacionais, mas também que possam trazer quaisquer riscos para as espécies de fauna residentes na mata. São priorizadas ações de manejo com baixo impacto na segurança das espécies do sítio aeroportuário, o que contribui para sua conservação, afastando-os da região de perigo, já que na grande maioria dos incidentes com fauna no aeroporto quem perde a vida são os animais.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que no referido quadro dos Estudos Ambientais é apresentada uma avaliação para cada aeroporto, feita exclusivamente no âmbito do Estudo de Viabilidade, para a identificação do status atual de cada critério que compõe a 2ª edição do Projeto Aeródromos Sustentáveis da ANAC. O relatório ainda apresenta o seguinte texto : "A avaliação se baseou nas informações coletadas no Data Room e na visita técnica ao aeroporto e, portanto, podem diferir das informações repassadas pela Infraero à ANAC." Portanto, conforme auditoria própria realizada pelo grupo de consultores responsável pela elaboração dos EVTEA nos aeroportos, não foram encontradas evidências que justifiquem a alteração do Status e Situação Identificada no quadro.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18423
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBCG: No quadro 3-2, Critério “Elaboração e acompanhamento de indicadores de ruído aeronáutico”, recomendamos alterar o Status de “Não atendido” para “Atendido”.
JUSTIFICATIVA
O Aeroporto possui Relatório de Monitoramento de Ruído – CG.01/800.73/0955/00 com o número de habitantes impactados.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que no referido quadro dos Estudos Ambientais é apresentada uma avaliação para cada aeroporto, feita exclusivamente no âmbito do Estudo de Viabilidade, para a identificação do status atual de cada critério que compõe a 2ª edição do Projeto Aeródromos Sustentáveis da ANAC.</p> <p>O relatório ainda apresenta o seguinte texto : "A avaliação se baseou nas informações coletadas no Data Room e na visita técnica ao aeroporto e, portanto, podem diferir das informações repassadas pela Infraero à ANAC."</p> <p>Portanto, conforme auditoria própria realizada pelo grupo de consultores responsável pela elaboração dos EVTEA nos aeroportos, não foram encontradas evidências que justifiquem a alteração do Status e Situação Identificada no quadro.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18424
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBCG: No quadro 3-2, Critério "Controle de licenças e autorizações ambientais", recomendamos alterar o Status de "Não atendido" para "Atendido".
JUSTIFICATIVA
O Aeroporto realiza o acompanhamento das licenças ambientais bem como suas respectivas condicionantes, com registro e arquivamento em processo administrativo específico e é acompanhado através do Indicador Corporativo IDMAI (Índice de Desempenho Ambiental da INFRAERO), tendo impacto direto no resultado do Indicador de Desempenho Ambiental do Aeroporto. O controle também é feito por meio de banco de dados em planilha Excel onde constam informações como: objeto licenciado, validade, data limite para solicitar renovação, etc.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que no referido quadro dos Estudos Ambientais é apresentada uma avaliação para cada aeroporto, feita exclusivamente no âmbito do Estudo de Viabilidade, para a identificação do status atual de cada critério que compõe a 2ª edição do Projeto Aeródromos Sustentáveis da ANAC.</p> <p>O relatório ainda apresenta o seguinte texto : "A avaliação se baseou nas informações coletadas no Data Room e na visita técnica ao aeroporto e, portanto, podem diferir das informações repassadas pela Infraero à ANAC."</p> <p>Portanto, conforme auditoria própria realizada pelo grupo de consultores responsável pela elaboração dos EVTEA nos aeroportos, não foram encontradas evidências que justifiquem a alteração do Status e Situação Identificada no quadro.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18425
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBCJ: No quadro 3-2, Critério "Gerenciamento do consumo de energia elétrica", recomendamos alterar o Status de "Parcialmente atendido" para "Atendido".
JUSTIFICATIVA
A INFRAERO realiza o acompanhamento em nível macro, por meio do Sistema de Gestão de Contratos de Energia Elétrica - GCE. Trata-se de sistema corporativo implantado em 2009 que permite o acompanhamento técnico dos contratos de energia elétrica, com base nas informações constantes nas faturas de energia elétrica das unidades consumidoras dos Aeroportos, possibilitando o controle do uso da energia, aprimorando e direcionando soluções e prioridades, além de ser possível identificar o consumo de grandes usuários.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que no referido quadro dos Estudos Ambientais é apresentada uma avaliação para cada aeroporto, feita exclusivamente no âmbito do Estudo de Viabilidade, para a identificação do status atual de cada critério que compõe a 2ª edição do Projeto Aeródromos Sustentáveis da ANAC.</p> <p>O relatório ainda apresenta o seguinte texto : "A avaliação se baseou nas informações coletadas no Data Room e na visita técnica ao aeroporto e, portanto, podem diferir das informações repassadas pela Infraero à ANAC."</p> <p>Portanto, conforme auditoria própria realizada pelo grupo de consultores responsável pela elaboração dos EVTEA nos aeroportos, não foram encontradas evidências que justifiquem a alteração do Status e Situação Identificada no quadro.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18426
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBCJ: No quadro 3-2, Critério “Elaboração e acompanhamento de indicadores de uso de energia elétrica”, recomendamos alterar o Status de “Não atendido” para “Atendido”.
JUSTIFICATIVA
O GCE utiliza mensalmente os Indicadores R\$/UCT, kWh/UCT, kW/UCT, R\$/pax, R\$/MWh, Fator de Carga Fora Ponta, Fator de Carga Ponta.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que no referido quadro dos Estudos Ambientais é apresentada uma avaliação para cada aeroporto, feita exclusivamente no âmbito do Estudo de Viabilidade, para a identificação do status atual de cada critério que compõe a 2ª edição do Projeto Aeródromos Sustentáveis da ANAC.</p> <p>O relatório ainda apresenta o seguinte texto : "A avaliação se baseou nas informações coletadas no Data Room e na visita técnica ao aeroporto e, portanto, podem diferir das informações repassadas pela Infraero à ANAC."</p> <p>Portanto, conforme auditoria própria realizada pelo grupo de consultores responsável pela elaboração dos EVTEA nos aeroportos, não foram encontradas evidências que justifiquem a alteração do Status e Situação Identificada no quadro.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18427
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBCJ: No quadro 3-2, Critério "Controle de licenças e autorizações ambientais", recomendamos alterar o Status de "Não atendido" para "Atendido".
JUSTIFICATIVA
O Aeroporto realiza o acompanhamento das licenças ambientais bem como suas respectivas condicionantes, com registro e arquivamento em processo administrativo específico e é acompanhado através do Indicador Corporativo IDMAI (Índice de Desempenho Ambiental da INFRAERO), tendo impacto direto no resultado do Indicador de Desempenho Ambiental do Aeroporto. O controle também é feito por meio de banco de dados em planilha Excel onde constam informações como: objeto licenciado, validade, data limite para solicitar renovação, etc.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que no referido quadro dos Estudos Ambientais é apresentada uma avaliação para cada aeroporto, feita exclusivamente no âmbito do Estudo de Viabilidade, para a identificação do status atual de cada critério que compõe a 2ª edição do Projeto Aeródromos Sustentáveis da ANAC. O relatório ainda apresenta o seguinte texto : "A avaliação se baseou nas informações coletadas no Data Room e na visita técnica ao aeroporto e, portanto, podem diferir das informações repassadas pela Infraero à ANAC." Portanto, conforme auditoria própria realizada pelo grupo de consultores responsável pela elaboração dos EVTEA nos aeroportos, não foram encontradas evidências que justifiquem a alteração do Status e Situação Identificada no quadro.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18428
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBCR: - No quadro 3-3, Critério "Gerenciamento do consumo de energia elétrica", recomendamos alterar o Status de "Parcialmente atendido" para "Atendido".
JUSTIFICATIVA
A INFRAERO realiza o acompanhamento em nível macro, por meio do Sistema de Gestão de Contratos de Energia Elétrica - GCE. Trata-se de sistema corporativo implantado em 2009 que permite o acompanhamento técnico dos contratos de energia elétrica, com base nas informações constantes nas faturas de energia elétrica das unidades consumidoras dos Aeroportos, possibilitando o controle do uso da energia, aprimorando e direcionando soluções e prioridades, além de ser possível identificar o consumo de grandes usuários.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que no referido quadro dos Estudos Ambientais é apresentada uma avaliação para cada aeroporto, feita exclusivamente no âmbito do Estudo de Viabilidade, para a identificação do status atual de cada critério que compõe a 2ª edição do Projeto Aeródromos Sustentáveis da ANAC.</p> <p>O relatório ainda apresenta o seguinte texto : "A avaliação se baseou nas informações coletadas no Data Room e na visita técnica ao aeroporto e, portanto, podem diferir das informações repassadas pela Infraero à ANAC."</p> <p>Portanto, conforme auditoria própria realizada pelo grupo de consultores responsável pela elaboração dos EVTEA nos aeroportos, não foram encontradas evidências que justifiquem a alteração do Status e Situação Identificada no quadro.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18429
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBCR: No quadro 3-3, Critério “Elaboração e acompanhamento de indicadores de uso de energia elétrica”, recomendamos alterar o Status de “Não atendido” para “Atendido”.
JUSTIFICATIVA
O GCE utiliza mensalmente os Indicadores R\$/UCT, kWh/UCT, kW/UCT, R\$/pax, R\$/MWh, Fator de Carga Fora Ponta, Fator de Carga Ponta.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que no referido quadro dos Estudos Ambientais é apresentada uma avaliação para cada aeroporto, feita exclusivamente no âmbito do Estudo de Viabilidade, para a identificação do status atual de cada critério que compõe a 2ª edição do Projeto Aeródromos Sustentáveis da ANAC.</p> <p>O relatório ainda apresenta o seguinte texto : "A avaliação se baseou nas informações coletadas no Data Room e na visita técnica ao aeroporto e, portanto, podem diferir das informações repassadas pela Infraero à ANAC."</p> <p>Portanto, conforme auditoria própria realizada pelo grupo de consultores responsável pela elaboração dos EVTEA nos aeroportos, não foram encontradas evidências que justifiquem a alteração do Status e Situação Identificada no quadro.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18430
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBCR: No quadro 3-3, Critério "Coleta seletiva", recomendamos alterar o Status de "Parcialmente atendido" para "Atendido".
JUSTIFICATIVA
O Critério é acerca da implantação da Coleta Seletiva e não da destinação (há um item específico para o tema).
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que no referido quadro dos Estudos Ambientais é apresentada uma avaliação para cada aeroporto, feita exclusivamente no âmbito do Estudo de Viabilidade, para a identificação do status atual de cada critério que compõe a 2ª edição do Projeto Aeródromos Sustentáveis da ANAC.</p> <p>O relatório ainda apresenta o seguinte texto : "A avaliação se baseou nas informações coletadas no Data Room e na visita técnica ao aeroporto e, portanto, podem diferir das informações repassadas pela Infraero à ANAC."</p> <p>Portanto, conforme auditoria própria realizada pelo grupo de consultores responsável pela elaboração dos EVTEA nos aeroportos, não foram encontradas evidências que justifiquem a alteração do Status e Situação Identificada no quadro.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18431
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBCR: No quadro 3-3, Critério "Qual % de resíduos desviados de aterro?", recomendamos complementar a "Situação identificada".
JUSTIFICATIVA
Facilitação do entendimento.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que no referido quadro dos Estudos Ambientais, no item Destinação Adequada de Resíduos, é informado que os resíduos são destinados ao lixão, ou seja, 100% desviados de aterros.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18432
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBCR: No quadro 3-3, Critério “Plano de gerenciamento da biodiversidade”, recomendamos alterar o Status de “Não atendido” para “Atendido”.
JUSTIFICATIVA
O plano de gerenciamento da biodiversidade está diluído no PGRF e no Plano de Manejo de Fauna através de ações de manejo de fauna que visam não apenas reduzir os atrativos para a área operacional que possam trazer riscos operacionais, mas, também que possam trazer quaisquer riscos para as espécies de fauna residentes na mata. São priorizadas ações de manejo com baixo impacto na segurança das espécies do sítio aeroportuário, o que contribui para sua conservação, afastando-os da região de perigo, já que na grande maioria dos incidentes com fauna no aeroporto quem perde a vida são os animais.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que no referido quadro dos Estudos Ambientais é apresentada uma avaliação para cada aeroporto, feita exclusivamente no âmbito do Estudo de Viabilidade, para a identificação do status atual de cada critério que compõe a 2ª edição do Projeto Aeródromos Sustentáveis da ANAC. O relatório ainda apresenta o seguinte texto : "A avaliação se baseou nas informações coletadas no Data Room e na visita técnica ao aeroporto e, portanto, podem diferir das informações repassadas pela Infraero à ANAC." Portanto, conforme auditoria própria realizada pelo grupo de consultores responsável pela elaboração dos EVTEA nos aeroportos, não foram encontradas evidências que justifiquem a alteração do Status e Situação Identificada no quadro.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18433
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBCR: No quadro 3-3, Critério "Iniciativas de proteção à biodiversidade", recomendamos alterar o Status de "Não atendido" para "Atendido".
JUSTIFICATIVA
O aeroporto encontra-se inserido na malha urbana, sendo sua mata considerada integrante de corredor ecológico juntamente com diversos fragmentos florestais nas proximidades cuja preservação da mata se faz fundamental para a conservação das espécies.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que no referido quadro dos Estudos Ambientais é apresentada uma avaliação para cada aeroporto, feita exclusivamente no âmbito do Estudo de Viabilidade, para a identificação do status atual de cada critério que compõe a 2ª edição do Projeto Aeródromos Sustentáveis da ANAC.</p> <p>O relatório ainda apresenta o seguinte texto : "A avaliação se baseou nas informações coletadas no Data Room e na visita técnica ao aeroporto e, portanto, podem diferir das informações repassadas pela Infraero à ANAC."</p> <p>Portanto, conforme auditoria própria realizada pelo grupo de consultores responsável pela elaboração dos EVTEA nos aeroportos, não foram encontradas evidências que justifiquem a alteração do Status e Situação Identificada no quadro.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18434
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBCR: No quadro 3-3, Critério "Controle de licenças e autorizações ambientais", recomendamos alterar o Status de "Não atendido" para "Atendido".
JUSTIFICATIVA
O Aeroporto realiza o acompanhamento das licenças ambientais bem como suas respectivas condicionantes, com registro e arquivamento em processo administrativo específico e é acompanhado através do Indicador Corporativo IDMAI (Índice de Desempenho Ambiental da INFRAERO), tendo impacto direto no resultado do Indicador de Desempenho Ambiental do Aeroporto. O controle também é feito por meio de banco de dados em planilha Excel onde constam informações como: objeto licenciado, validade, data limite para solicitar renovação, etc.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que no referido quadro dos Estudos Ambientais é apresentada uma avaliação para cada aeroporto, feita exclusivamente no âmbito do Estudo de Viabilidade, para a identificação do status atual de cada critério que compõe a 2ª edição do Projeto Aeródromos Sustentáveis da ANAC.</p> <p>O relatório ainda apresenta o seguinte texto : "A avaliação se baseou nas informações coletadas no Data Room e na visita técnica ao aeroporto e, portanto, podem diferir das informações repassadas pela Infraero à ANAC."</p> <p>Portanto, conforme auditoria própria realizada pelo grupo de consultores responsável pela elaboração dos EVTEA nos aeroportos, não foram encontradas evidências que justifiquem a alteração do Status e Situação Identificada no quadro.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18435
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBHT: No quadro 2-2, corrigir a área total suprimida.
JUSTIFICATIVA
Correção de informação.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que a alteração foi realizada na versão 3.00 do relatório.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18436
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBHT: No quadro Quadro 3-2, Critério "Gerenciamento do consumo de energia elétrica", recomendamos alterar o Status de "Parcialmente atendido" para "Atendido".
JUSTIFICATIVA
A INFRAERO realiza o acompanhamento em nível macro, por meio do Sistema de Gestão de Contratos de Energia Elétrica - GCE. Trata-se de sistema corporativo implantado em 2009 que permite o acompanhamento técnico dos contratos de energia elétrica, com base nas informações constantes nas faturas de energia elétrica das unidades consumidoras dos Aeroportos, possibilitando o controle do uso da energia, aprimorando e direcionando soluções e prioridades, além de ser possível identificar o consumo de grandes usuários.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que no referido quadro dos Estudos Ambientais é apresentada uma avaliação para cada aeroporto, feita exclusivamente no âmbito do Estudo de Viabilidade, para a identificação do status atual de cada critério que compõe a 2ª edição do Projeto Aeródromos Sustentáveis da ANAC.</p> <p>O relatório ainda apresenta o seguinte texto : "A avaliação se baseou nas informações coletadas no Data Room e na visita técnica ao aeroporto e, portanto, podem diferir das informações repassadas pela Infraero à ANAC."</p> <p>Portanto, conforme auditoria própria realizada pelo grupo de consultores responsável pela elaboração dos EVTEA nos aeroportos, não foram encontradas evidências que justifiquem a alteração do Status e Situação Identificada no quadro.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18437
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBHT: No quadro 3-2, Critério "Elaboração e acompanhamento de indicadores de uso de energia elétrica", recomendamos alterar o Status de "Não atendido" para "Atendido".
JUSTIFICATIVA
O GCE utiliza mensalmente os Indicadores R\$/UCT, kWh/UCT, kW/UCT, R\$/pax, R\$/MWh, Fator de Carga Fora Ponta, Fator de Carga Ponta
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que no referido quadro dos Estudos Ambientais é apresentada uma avaliação para cada aeroporto, feita exclusivamente no âmbito do Estudo de Viabilidade, para a identificação do status atual de cada critério que compõe a 2ª edição do Projeto Aeródromos Sustentáveis da ANAC.</p> <p>O relatório ainda apresenta o seguinte texto : "A avaliação se baseou nas informações coletadas no Data Room e na visita técnica ao aeroporto e, portanto, podem diferir das informações repassadas pela Infraero à ANAC."</p> <p>Portanto, conforme auditoria própria realizada pelo grupo de consultores responsável pela elaboração dos EVTEA nos aeroportos, não foram encontradas evidências que justifiquem a alteração do Status e Situação Identificada no quadro.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18438
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBJR: No quadro 3-8, Critério "Gerenciamento do consumo de energia elétrica", recomendamos alterar o Status de "Parcialmente atendido" para "Atendido".
JUSTIFICATIVA
A INFRAERO realiza o acompanhamento em nível macro, por meio do Sistema de Gestão de Contratos de Energia Elétrica - GCE. Trata-se de sistema corporativo implantado em 2009 que permite o acompanhamento técnico dos contratos de energia elétrica, com base nas informações constantes nas faturas de energia elétrica das unidades consumidoras dos Aeroportos, possibilitando o controle do uso da energia, aprimorando e direcionando soluções e prioridades, além de ser possível identificar o consumo de grandes usuários.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que no referido quadro dos Estudos Ambientais é apresentada uma avaliação para cada aeroporto, feita exclusivamente no âmbito do Estudo de Viabilidade, para a identificação do status atual de cada critério que compõe a 2ª edição do Projeto Aeródromos Sustentáveis da ANAC.</p> <p>O relatório ainda apresenta o seguinte texto : "A avaliação se baseou nas informações coletadas no Data Room e na visita técnica ao aeroporto e, portanto, podem diferir das informações repassadas pela Infraero à ANAC."</p> <p>Portanto, conforme auditoria própria realizada pelo grupo de consultores responsável pela elaboração dos EVTEA nos aeroportos, não foram encontradas evidências que justifiquem a alteração do Status e Situação Identificada no quadro.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18439
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBJR: No quadro 3-8, Critério "Elaboração e acompanhamento de indicadores de uso de energia elétrica", recomendamos alterar o Status de "Não atendido" para "Atendido".
JUSTIFICATIVA
O GCE utiliza mensalmente os Indicadores R\$/UCT, kWh/UCT, kW/UCT, R\$/pax, R\$/MWh, Fator de Carga Fora Ponta, Fator de Carga Ponta.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que no referido quadro dos Estudos Ambientais é apresentada uma avaliação para cada aeroporto, feita exclusivamente no âmbito do Estudo de Viabilidade, para a identificação do status atual de cada critério que compõe a 2ª edição do Projeto Aeródromos Sustentáveis da ANAC.</p> <p>O relatório ainda apresenta o seguinte texto : "A avaliação se baseou nas informações coletadas no Data Room e na visita técnica ao aeroporto e, portanto, podem diferir das informações repassadas pela Infraero à ANAC."</p> <p>Portanto, conforme auditoria própria realizada pelo grupo de consultores responsável pela elaboração dos EVTEA nos aeroportos, não foram encontradas evidências que justifiquem a alteração do Status e Situação Identificada no quadro.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18440
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBJR: No quadro 3-8, Critério "Plano de gerenciamento da biodiversidade", recomendamos alterar o Status de "Não atendido" para "Atendido".
JUSTIFICATIVA
O plano de gerenciamento da biodiversidade está diluído no PGRF e no Plano de Manejo de Fauna através de ações de manejo de fauna que visam não apenas reduzir os atrativos para a área operacional que possam trazer riscos operacionais, mas, também que possam trazer quaisquer riscos para as espécies de fauna residentes na mata. São priorizadas ações de manejo com baixo impacto na segurança das espécies do sítio aeroportuário, o que contribui para sua conservação, afastando-os da região de perigo, já que na grande maioria dos incidentes com fauna no aeroporto quem perde a vida são os animais.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que no referido quadro dos Estudos Ambientais é apresentada uma avaliação para cada aeroporto, feita exclusivamente no âmbito do Estudo de Viabilidade, para a identificação do status atual de cada critério que compõe a 2ª edição do Projeto Aeródromos Sustentáveis da ANAC. O relatório ainda apresenta o seguinte texto : "A avaliação se baseou nas informações coletadas no Data Room e na visita técnica ao aeroporto e, portanto, podem diferir das informações repassadas pela Infraero à ANAC." Portanto, conforme auditoria própria realizada pelo grupo de consultores responsável pela elaboração dos EVTEA nos aeroportos, não foram encontradas evidências que justifiquem a alteração do Status e Situação Identificada no quadro.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18441
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBJR: No quadro 3-8, Critério "Iniciativas de proteção à biodiversidade", recomendamos alterar o Status de "Não atendido" para "Atendido".
JUSTIFICATIVA
O aeroporto encontra-se inserido na malha urbana, sendo sua mata considerada integrante de corredor ecológico juntamente com diversos fragmentos florestais nas proximidades cuja preservação da mata se faz fundamental para a conservação das espécies.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que no referido quadro dos Estudos Ambientais é apresentada uma avaliação para cada aeroporto, feita exclusivamente no âmbito do Estudo de Viabilidade, para a identificação do status atual de cada critério que compõe a 2ª edição do Projeto Aeródromos Sustentáveis da ANAC.</p> <p>O relatório ainda apresenta o seguinte texto : "A avaliação se baseou nas informações coletadas no Data Room e na visita técnica ao aeroporto e, portanto, podem diferir das informações repassadas pela Infraero à ANAC."</p> <p>Portanto, conforme auditoria própria realizada pelo grupo de consultores responsável pela elaboração dos EVTEA nos aeroportos, não foram encontradas evidências que justifiquem a alteração do Status e Situação Identificada no quadro.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18442
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBJR: No quadro 3-8, Critério "Controle de licenças e autorizações ambientais", recomendamos alterar o Status de "Não atendido" para "Atendido".
JUSTIFICATIVA
O Aeroporto realiza o acompanhamento das licenças ambientais bem como suas respectivas condicionantes, com registro e arquivamento em processo administrativo específico e é acompanhado através do Indicador Corporativo IDMAI (Índice de Desempenho Ambiental da INFRAERO), tendo impacto direto no resultado do Indicador de Desempenho Ambiental do Aeroporto. O controle também é feito por meio de banco de dados em planilha Excel onde constam informações como: objeto licenciado, validade, data limite para solicitar renovação, etc.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que no referido quadro dos Estudos Ambientais é apresentada uma avaliação para cada aeroporto, feita exclusivamente no âmbito do Estudo de Viabilidade, para a identificação do status atual de cada critério que compõe a 2ª edição do Projeto Aeródromos Sustentáveis da ANAC.</p> <p>O relatório ainda apresenta o seguinte texto : "A avaliação se baseou nas informações coletadas no Data Room e na visita técnica ao aeroporto e, portanto, podem diferir das informações repassadas pela Infraero à ANAC."</p> <p>Portanto, conforme auditoria própria realizada pelo grupo de consultores responsável pela elaboração dos EVTEA nos aeroportos, não foram encontradas evidências que justifiquem a alteração do Status e Situação Identificada no quadro.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18443
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBMA: No quadro 3-3, Critério "Gerenciamento do consumo de energia elétrica", recomendamos alterar o Status de "Não atendido" para "Atendido".
JUSTIFICATIVA
A INFRAERO realiza o acompanhamento em nível macro, por meio do Sistema de Gestão de Contratos de Energia Elétrica - GCE. Trata-se de sistema corporativo implantado em 2009 que permite o acompanhamento técnico dos contratos de energia elétrica, com base nas informações constantes nas faturas de energia elétrica das unidades consumidoras dos Aeroportos, possibilitando o controle do uso da energia, aprimorando e direcionando soluções e prioridades, além de ser possível identificar o consumo de grandes usuários.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que no referido quadro dos Estudos Ambientais é apresentada uma avaliação para cada aeroporto, feita exclusivamente no âmbito do Estudo de Viabilidade, para a identificação do status atual de cada critério que compõe a 2ª edição do Projeto Aeródromos Sustentáveis da ANAC.</p> <p>O relatório ainda apresenta o seguinte texto : "A avaliação se baseou nas informações coletadas no Data Room e na visita técnica ao aeroporto e, portanto, podem diferir das informações repassadas pela Infraero à ANAC."</p> <p>Portanto, conforme auditoria própria realizada pelo grupo de consultores responsável pela elaboração dos EVTEA nos aeroportos, não foram encontradas evidências que justifiquem a alteração do Status e Situação Identificada no quadro.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18444
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBMA: No quadro 3-3, Critério "Elaboração e acompanhamento de indicadores de uso de energia elétrica", recomendamos alterar o Status de "Não identificado" para "Atendido".
JUSTIFICATIVA
O GCE utiliza mensalmente os Indicadores R\$/UCT, kWh/UCT, kW/UCT, R\$/pax, R\$/MWh, Fator de Carga Fora Ponta, Fator de Carga Ponta.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que no referido quadro dos Estudos Ambientais é apresentada uma avaliação para cada aeroporto, feita exclusivamente no âmbito do Estudo de Viabilidade, para a identificação do status atual de cada critério que compõe a 2ª edição do Projeto Aeródromos Sustentáveis da ANAC.</p> <p>O relatório ainda apresenta o seguinte texto : "A avaliação se baseou nas informações coletadas no Data Room e na visita técnica ao aeroporto e, portanto, podem diferir das informações repassadas pela Infraero à ANAC."</p> <p>Portanto, conforme auditoria própria realizada pelo grupo de consultores responsável pela elaboração dos EVTEA nos aeroportos, não foram encontradas evidências que justifiquem a alteração do Status e Situação Identificada no quadro.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18445
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBMA: No quadro 3-3, Critério “Coleta seletiva”, recomendamos alterar o Status de “Parcialmente atendido” para “Atendido”.
JUSTIFICATIVA
O Critério é acerca da implantação da Coleta Seletiva no aeroporto e não da destinação (há um item específico para o tema).
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que no referido quadro dos Estudos Ambientais é apresentada uma avaliação para cada aeroporto, feita exclusivamente no âmbito do Estudo de Viabilidade, para a identificação do status atual de cada critério que compõe a 2ª edição do Projeto Aeródromos Sustentáveis da ANAC.</p> <p>O relatório ainda apresenta o seguinte texto : "A avaliação se baseou nas informações coletadas no Data Room e na visita técnica ao aeroporto e, portanto, podem diferir das informações repassadas pela Infraero à ANAC."</p> <p>Portanto, conforme auditoria própria realizada pelo grupo de consultores responsável pela elaboração dos EVTEA nos aeroportos, não foram encontradas evidências que justifiquem a alteração do Status e Situação Identificada no quadro.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18446
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBMA: No quadro 3-3, Critério "Controle de licenças e autorizações ambientais", recomendamos alterar o Status de "Não atendido" para "Atendido".
JUSTIFICATIVA
O Aeroporto realiza o acompanhamento das licenças ambientais bem como suas respectivas condicionantes, com registro e arquivamento em processo administrativo específico e é acompanhado através do Indicador Corporativo IDMAI (Índice de Desempenho Ambiental da INFRAERO), tendo impacto direto no resultado do Indicador de Desempenho Ambiental do Aeroporto. O controle também é feito por meio de banco de dados em planilha Excel onde constam informações como: objeto licenciado, validade, data limite para solicitar renovação, etc.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que no referido quadro dos Estudos Ambientais é apresentada uma avaliação para cada aeroporto, feita exclusivamente no âmbito do Estudo de Viabilidade, para a identificação do status atual de cada critério que compõe a 2ª edição do Projeto Aeródromos Sustentáveis da ANAC. O relatório ainda apresenta o seguinte texto : "A avaliação se baseou nas informações coletadas no Data Room e na visita técnica ao aeroporto e, portanto, podem diferir das informações repassadas pela Infraero à ANAC." Portanto, conforme auditoria própria realizada pelo grupo de consultores responsável pela elaboração dos EVTEA nos aeroportos, não foram encontradas evidências que justifiquem a alteração do Status e Situação Identificada no quadro.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18447
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBMK: No quadro 3-9, Critério "Gerenciamento do consumo de energia elétrica", recomendamos alterar o Status de "Não atendido" para "Atendido".
JUSTIFICATIVA
A INFRAERO realiza o acompanhamento em nível macro, por meio do Sistema de Gestão de Contratos de Energia Elétrica - GCE. Trata-se de sistema corporativo implantado em 2009 que permite o acompanhamento técnico dos contratos de energia elétrica, com base nas informações constantes nas faturas de energia elétrica das unidades consumidoras dos Aeroportos, possibilitando o controle do uso da energia, aprimorando e direcionando soluções e prioridades, além de ser possível identificar o consumo de grandes usuários.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que no referido quadro dos Estudos Ambientais é apresentada uma avaliação para cada aeroporto, feita exclusivamente no âmbito do Estudo de Viabilidade, para a identificação do status atual de cada critério que compõe a 2ª edição do Projeto Aeródromos Sustentáveis da ANAC.</p> <p>O relatório ainda apresenta o seguinte texto : "A avaliação se baseou nas informações coletadas no Data Room e na visita técnica ao aeroporto e, portanto, podem diferir das informações repassadas pela Infraero à ANAC."</p> <p>Portanto, conforme auditoria própria realizada pelo grupo de consultores responsável pela elaboração dos EVTEA nos aeroportos, não foram encontradas evidências que justifiquem a alteração do Status e Situação Identificada no quadro.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18448
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBMK: No quadro 3-9, Critério "Elaboração e acompanhamento de indicadores de uso de energia elétrica", recomendamos alterar o Status de "Não identificado" para "Atendido".
JUSTIFICATIVA
O GCE utiliza mensalmente os Indicadores R\$/UCT, kWh/UCT, kW/UCT, R\$/pax, R\$/MWh, Fator de Carga Fora Ponta, Fator de Carga Ponta.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que no referido quadro dos Estudos Ambientais é apresentada uma avaliação para cada aeroporto, feita exclusivamente no âmbito do Estudo de Viabilidade, para a identificação do status atual de cada critério que compõe a 2ª edição do Projeto Aeródromos Sustentáveis da ANAC.</p> <p>O relatório ainda apresenta o seguinte texto : "A avaliação se baseou nas informações coletadas no Data Room e na visita técnica ao aeroporto e, portanto, podem diferir das informações repassadas pela Infraero à ANAC."</p> <p>Portanto, conforme auditoria própria realizada pelo grupo de consultores responsável pela elaboração dos EVTEA nos aeroportos, não foram encontradas evidências que justifiquem a alteração do Status e Situação Identificada no quadro.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18449
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBMK: Referente ao Item 2.2.1, informamos que a DAIA foi renovada (DAIA nº 036759 - 2021-2023).
JUSTIFICATIVA
Informação para esclarecimento.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que a alteração no texto foi realizada na versão 3.00 do relatório (item 2.1.1).

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18450
NOME DO CONTRIBUINTE
CONCESSÕES E PARTICIPAÇÕES BR LTDA.
CONTRIBUIÇÃO
Necessidade de informar, aos licitantes e interessados, os bens e serviços aeroportuários que já se encontram delegados (concedidos, permitidos e/ou autorizados) a particulares nos aeroportos objeto da consulta pública, com contratos em vigor, e/ou que sejam objeto de disputas judiciais. Neste momento, refere-se especificamente ao Contrato de Concessão de Uso de Área Aeroportuária nº 02.2018.024.0063, celebrado entre a EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA – INFRAERO e CONCESSÕES E PARTICIPAÇÕES BR LTDA., tendo por objeto a “Concessão de uso de área, com investimento, destinadas à implantação e exploração da atividade de Vip lounge no Aeroporto de São Paulo - Congonhas – SBSP”. O Contrato encontra-se plenamente em vigor, conforme Termo de Apostilamento n.º 063/024/SPNC-1/2021.
JUSTIFICATIVA
O mencionado Contrato de Concessão de Uso de Área Aeroportuária nº 02.2018.024.0063 tem por objeto a “Concessão de uso de área, com investimento, destinadas à implantação e exploração da atividade de Vip lounge no Aeroporto de São Paulo - Congonhas – SBSP”, de maneira que a CONCESSÕES E PARTICIPAÇÕES BR LTDA. tem hoje o direito de exploração das atividades na área, localizada no Aeroporto de Congonhas – SP, pelo prazo contratual respectivo. É essencial que os licitantes e interessados tenham ciência plena dessa situação, inclusive em relação à realização de investimentos na área pela Concessionária e à judicialização da matéria no âmbito do Processo nº 1012167-17.2021.4.01.3400, em trâmite perante a 2ª Vara Federal da Seção Judiciária do Distrito Federal. Naquela demanda, o Tribunal Regional Federal da 1ª Região (Agravo de Instrumento nº 1028622-72.2021.4.01.0000) determinou a suspensão do ATO ADMINISTRATIVO Nº SEDE-AAD2020/00774, por meio do qual a INFRAERO pretendia anular o Contrato de Concessão. Trata-se de fatos relevantes que devem ser informados aos interessados da maneira mais transparente possível, sob pena de nulidade do leilão envolvendo o Aeroporto de Congonhas.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que o contrato em questão foi disponibilizada no Data Room.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18451
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBMQ: No quadro 3-2, Critério "Gerenciamento do consumo de energia elétrica", recomendamos alterar o Status de "Parcialmente atendido" para "Atendido".
JUSTIFICATIVA
A INFRAERO realiza o acompanhamento em nível macro, por meio do Sistema de Gestão de Contratos de Energia Elétrica - GCE. Trata-se de sistema corporativo implantado em 2009 que permite o acompanhamento técnico dos contratos de energia elétrica, com base nas informações constantes nas faturas de energia elétrica das unidades consumidoras dos Aeroportos, possibilitando o controle do uso da energia, aprimorando e direcionando soluções e prioridades, além de ser possível identificar o consumo de grandes usuários.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que no referido quadro dos Estudos Ambientais é apresentada uma avaliação para cada aeroporto, feita exclusivamente no âmbito do Estudo de Viabilidade, para a identificação do status atual de cada critério que compõe a 2ª edição do Projeto Aeródromos Sustentáveis da ANAC.</p> <p>O relatório ainda apresenta o seguinte texto : "A avaliação se baseou nas informações coletadas no Data Room e na visita técnica ao aeroporto e, portanto, podem diferir das informações repassadas pela Infraero à ANAC."</p> <p>Portanto, conforme auditoria própria realizada pelo grupo de consultores responsável pela elaboração dos EVTEA nos aeroportos, não foram encontradas evidências que justifiquem a alteração do Status e Situação Identificada no quadro.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18452
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBMQ: No quadro 3-2, Critério “Elaboração e acompanhamento de indicadores de uso de energia elétrica”, recomendamos alterar o Status de “Não atendido” para “Atendido”.
JUSTIFICATIVA
O GCE utiliza mensalmente os Indicadores R\$/UCT, kWh/UCT, kW/UCT, R\$/pax, R\$/MWh, Fator de Carga Fora Ponta, Fator de Carga Ponta.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que no referido quadro dos Estudos Ambientais é apresentada uma avaliação para cada aeroporto, feita exclusivamente no âmbito do Estudo de Viabilidade, para a identificação do status atual de cada critério que compõe a 2ª edição do Projeto Aeródromos Sustentáveis da ANAC.</p> <p>O relatório ainda apresenta o seguinte texto : "A avaliação se baseou nas informações coletadas no Data Room e na visita técnica ao aeroporto e, portanto, podem diferir das informações repassadas pela Infraero à ANAC."</p> <p>Portanto, conforme auditoria própria realizada pelo grupo de consultores responsável pela elaboração dos EVTEA nos aeroportos, não foram encontradas evidências que justifiquem a alteração do Status e Situação Identificada no quadro.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18453
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBMQ: No quadro 3-2, Critério “Coleta seletiva”, recomendamos alterar o Status de “Parcialmente atendido” para “Atendido”.
JUSTIFICATIVA
O Critério é acerca da implantação da Coleta Seletiva e não da destinação (há um item específico para o tema).
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que no referido quadro dos Estudos Ambientais é apresentada uma avaliação para cada aeroporto, feita exclusivamente no âmbito do Estudo de Viabilidade, para a identificação do status atual de cada critério que compõe a 2ª edição do Projeto Aeródromos Sustentáveis da ANAC.</p> <p>O relatório ainda apresenta o seguinte texto : "A avaliação se baseou nas informações coletadas no Data Room e na visita técnica ao aeroporto e, portanto, podem diferir das informações repassadas pela Infraero à ANAC."</p> <p>Portanto, conforme auditoria própria realizada pelo grupo de consultores responsável pela elaboração dos EVTEA nos aeroportos, não foram encontradas evidências que justifiquem a alteração do Status e Situação Identificada no quadro.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18454
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBMQ: No quadro 3-2, Critério "Controle de licenças e autorizações ambientais", recomendamos alterar o Status de "Não atendido" para "Atendido".
JUSTIFICATIVA
O Aeroporto realiza o acompanhamento das licenças ambientais bem como suas respectivas condicionantes, com registro e arquivamento em processo administrativo específico e é acompanhado através do Indicador Corporativo IDMAI (Índice de Desempenho Ambiental da INFRAERO), tendo impacto direto no resultado do Indicador de Desempenho Ambiental do Aeroporto. O controle também é feito por meio de banco de dados em planilha Excel onde constam informações como: objeto licenciado, validade, data limite para solicitar renovação, etc.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que no referido quadro dos Estudos Ambientais é apresentada uma avaliação para cada aeroporto, feita exclusivamente no âmbito do Estudo de Viabilidade, para a identificação do status atual de cada critério que compõe a 2ª edição do Projeto Aeródromos Sustentáveis da ANAC. O relatório ainda apresenta o seguinte texto : "A avaliação se baseou nas informações coletadas no Data Room e na visita técnica ao aeroporto e, portanto, podem diferir das informações repassadas pela Infraero à ANAC." Portanto, conforme auditoria própria realizada pelo grupo de consultores responsável pela elaboração dos EVTEA nos aeroportos, não foram encontradas evidências que justifiquem a alteração do Status e Situação Identificada no quadro.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18455
NOME DO CONTRIBUINTE
Delmo Manoel Pinho
CONTRIBUIÇÃO
O documento anexo contém descrição detalhada de falhas e impedância para o Rio de Janeiro na modelagem proposta. Todavia, resumidamente, a modelagem parte de pressuposto equivocado a respeito do desequilíbrio funcional dos aeroportos na RMRJ (Santos Dumont e Galeão), ao mesmo tempo é incompleta vez que não aprofundou análise econômica sobre custos envolvidos com o crescimento irrestrito do SDU nos primeiros anos, trazendo graves prejuízos para a sociedade fluminense e o meio ambiente por não quantificá-los e monetizá-los adequadamente, passando ao largo também sobre os reflexos financeiros sobre o tesouro nacional, pela provável inviabilidade de se prosseguir com a atual concessão do Galeão. Resumidamente feitas tais contas, a concessão do SDU no modelo ora proposto além de desinteressante para a sociedade fluminense, levará muito possivelmente a graves perdas financeiras para o Tesouro Nacional
JUSTIFICATIVA
Explicado no texto acima
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a sua contribuição. Sobre o tema, menciona-se que referências mundiais na temática Sistemas Multi-aeroportos, como, por exemplo, o professor Ph.D. Richard de Neufville (MIT), que dispõe em seu livro 'Airport Systems: Planning, Design, and Management' os resultados de décadas de pesquisa, são categóricas em afirmar que a alocação forçosa de tráfego aéreo, salvo raras exceções, são infrutíferas, ao mesmo tempo em que geram efeitos danosos e imprevisíveis sobre o mercado e o comportamento dos usuários, asseverando que o que prevalece sempre é a dinâmica das forças de mercado. Desta feita, os postulados dos especialistas suportam que uma eventual intervenção para alocação forçosa de tráfego aéreo no SmaRJ tenderá mais a agravar a situação de danos à economia do Rio de Janeiro e potencializar a perda de turistas e viajantes que passam pelo sistema, do que gerar benefícios. Isto porque ferirá evidências robustas advindas de décadas de pesquisa que, sinteticamente, indicam que o usuário utiliza a infraestrutura que oferece o serviço que deseja consumir, com fatores de decisão próprios. Nesse cenário, menciona-se que os EVTEA traçaram análises visando entender o comportamento de preferência dos passageiros para aplicação posterior em um modelo competitivo na Região de Influência (que extrapola os limites do SMarJ, abrangendo também os aeroportos de Campos dos Goytacazes, de Macaé e da Zona da Mata). Assim, com a análise de competição intramodal o estudo procurou projetar de maneira fidedigna o ambiente competitivo intra e extra Sistema Multi-aeroportos. No caso específico da competição intramodal, lançou-se mão de regressão logística multinomial para representar a probabilidade de um passageiro, em função das variáveis independentes, escolher entre as opções de aeroportos competidores (tema explorado na Nota Informativa nº 13/2021/DPR/SAC - SEI nº

4300626). Portanto, ao interferir em tal dinâmica, o mercado poderá prover soluções que não necessariamente passarão pelo Aeroporto Internacional do Galeão, potencializando eventuais perdas. Em outro giro, a fundamentação teórica apresentada para dar suporte à alegação de insuficiência de movimentação de tráfego aéreo de passageiros para sustentar o sistema, e, em função disso, fundamentar a sugestão de imposição de restrições ao Aeroporto Santos Dumont, tem aplicabilidade limitada, já que deriva de contextos de estudo distintos do caso concreto. Isso porque grande parte dos resultados gerais das pesquisas acadêmicas se aplica a sistemas multi-aeroportos em estágio embrionário, o que não é o caso do SMaRJ, que é composto por dois aeroportos primários, consolidados e operando em harmonia há décadas, em função de modelos de negócios distintos. Nesse contexto, a teoria competitiva não gera efeitos absolutos sobre o SMaRJ, uma vez que se identificou características, que condicionam ou mesmo limitam uma competição plena entre os aeroportos no SMaRJ, resultando, inclusive, em reserva de mercado para Aeroporto Internacional do Galeão em nichos específicos. Não à toa, os dados de mercados explorados em ambos os aeroportos em 2019 indicam que o Aeroporto Internacional do Galeão detinha 66,60% do market share doméstico (medido em ASK, e chegando a 14 mercados exclusivos por uma única empresa) e 100% do internacional (32 mercados). Indo além, não se pode deixar de mencionar que, tendencialmente, ambientes competitivos equilibram naturalmente o excedente da indústria com o excedente do consumidor, fato desejável e de interesse público. Ainda, conforme expõe a literatura especializada, o SMaRJ possui características que o enquadram em situação de exceção, especialmente no que tange às limitações de infraestruturas inerentes ao Aeroporto Santos Dumont, fato que afasta, de maneira inquestionável, a aplicação do limiar teórico de 17 milhões de passageiros originários (para utilizar a mesma métrica da literatura). Como evidência, menciona-se que a própria literatura lista Sistemas Multi-aeroportos que operam sem necessariamente atenderem o seu referencial teórico (incluindo o sistema carioca). Nesse contexto, vale ponderar que os dados apontam que a maior concorrência do Aeroporto do Galeão está localizada fora do sistema multi-aeroportos do Rio de Janeiro, já que a perda de tráfego aéreo registrada na última década não repercutiu em automática absorção por Santos Dumont. Nesse contexto, menciona-se que não há evidências de que uma eventual possibilidade de operação de tráfego aéreo internacional no Aeroporto Santos Dumont acarretaria uma migração integral e automática de tais mercados entre os aeroportos. Tal afirmação ignora a possibilidade de desenvolvimento de novos mercados, alinhados ao modelo de negócios de Santos Dumont. Em outro diapasão, há significativas evidências que indicam que as questões relacionadas ao planejamento e à mobilidade urbana (localização, congestionamento e ausência de transporte público confiável, ágil, previsível e acessível), assim como à violência, são fatores que podem estar afastando viajantes estrangeiros e brasileiros da cidade do Rio de Janeiro (afetando de maneira mais direta o Galeão). Soma-se a isso o fraco desempenho econômico da cidade e do estado nas últimas décadas, determinantes para a redução das viagens a negócios e da renda local disponível, afetando sobremaneira os indicadores de transporte aéreo. Neste íterim, não se pode deixar de frisar que o transporte aéreo se posiciona como facilitador da promoção da prosperidade econômica, e não, por si só, como a sua força motriz. Portanto, as análises caminham na direção de que o resgate do SMaRJ não deva passar por intervenções estatais, que lhe podem causar ainda mais dano, mas sim pela recuperação econômica e social da cidade e do estado do Rio de Janeiro. Adicionalmente, contribuiriam favoravelmente ações e políticas públicas

que visem aprimorar a experiência dos viajantes e visitantes, seja no campo do transporte aéreo, com a oferta e a disponibilidade de uma gama maior de produtos de serviços aéreos para a escolha do consumidor, isto é, variadas opções de entrada e saída, de voos, empresas, preços e serviços, o que tende a atrair o maior escopo possível de visitantes, seja na experiência da exploração das cidades e das atrações que compõem os eixos da indústria de turismo fluminense. Para tanto, o visitante deseja se sentir seguro e ter uma mobilidade urbana acessível, previsível e confortável, tanto para desfrutar a cidade e seus atrativos, como para chegar e sair pelos seus aeroportos. Assim, diante dos subsídios fornecidos pelo estado-da-arte na literatura especializada, a análise não vislumbra evidências razoáveis para ratificar que restrições artificiais de tráfego aéreo sejam a melhor opção para o Sistema Multi-aeroportos do Rio de Janeiro, tema detalhadamente analisado na Nota Técnica nº 82/2021/DPR/SAC (SEI nº 4823070) e na Nota Informativa nº 26/2021/DPR/SAC (SEI nº 4751285). Por fim, salienta-se que fazem parte do rito comum do processo de licenciamento ambiental, a ser efetivado pelo futuro operador do Aeroporto Santos Dumont, o Estudo e Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA e o Estudo e Relatório de Impacto de Vizinhança - EIV/RIV, que abarca questões sensíveis ao ruído, impactos na mobilidade urbana e acessibilidade ao aeroporto, assim como Estudo de Tráfego e outros documentos exigidos pelo órgão ambiental.

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que o risco decorrente da concorrência com outros prestadores de serviços já é realidade em outros segmentos de infraestrutura, inclusive de aeroportos e, portanto, deve ser considerado pela Proponente na formulação de sua proposta econômica.

A constituição dos blocos de aeroportos e a alocação desse risco à Concessionária reflete a diretriz de política pública do Governo Federal, que tem como objetivo estimular concorrência no setor e, desse modo, beneficiar os usuários com melhores serviços e menores custos.

Assim, conforme previsto no Capítulo V da presente minuta do Contrato de Concessão e dos Contratos já firmados, os riscos de não efetivação da demanda projetada, com exceção daqueles provenientes de restrição operacional decorrentes de decisão ou omissão de entes públicos, deverão ser suportados exclusivamente pela Concessionária. Consequentemente, não há qualquer previsão de inclusão de garantia caso outras infraestruturas (inclusive aeroportuárias) concorram pela demanda, dentro ou fora da área de influência do aeroporto.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18456
NOME DO CONTRIBUINTE
Delmo Manoel Pinho
CONTRIBUIÇÃO
O anexo contém 10 perguntas e respostas sobre a modelagem de concessão do Santos Dumont e seus reflexos sobre a aviação civil e o hub aéreo internacional do Rio, pontos em que equivocadamente são pronunciados por autoridades em manifestadas em entrevistas, matérias e pronunciamentos
JUSTIFICATIVA
Explicado no texto acima
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a sua contribuição. Sobre o tema, menciona-se que referências mundiais na temática Sistemas Multi-aeroportos, como, por exemplo, o professor Ph.D. Richard de Neufville (MIT), que dispõe em seu livro 'Airport Systems: Planning, Design, and Management' os resultados de décadas de pesquisa, são categóricas em afirmar que a alocação forçosa de tráfego aéreo, salvo raras exceções, são infrutíferas, ao mesmo tempo em que geram efeitos danosos e imprevisíveis sobre o mercado e o comportamento dos usuários, asseverando que o que prevalece sempre é a dinâmica das forças de mercado. Desta feita, os postulados dos especialistas suportam que uma eventual intervenção para alocação forçosa de tráfego aéreo no SmaRJ tenderá mais a agravar a situação de danos à economia do Rio de Janeiro e potencializar a perda de turistas e viajantes que passam pelo sistema, do que gerar benefícios. Isto porque ferirá evidências robustas advindas de décadas de pesquisa que, sinteticamente, indicam que o usuário utiliza a infraestrutura que oferece o serviço que deseja consumir, com fatores de decisão próprios. Nesse cenário, menciona-se que os EVTEA traçaram análises visando entender o comportamento de preferência dos passageiros para aplicação posterior em um modelo competitivo na Região de Influência (que extrapola os limites do SmaRJ, abrangendo também os aeroportos de Campos dos Goytacazes, de Macaé e da Zona da Mata). Assim, com a análise de competição intramodal o estudo procurou projetar de maneira fidedigna o ambiente competitivo intra e extra Sistema Multi-aeroportos. No caso específico da competição intramodal, lançou-se mão de regressão logística multinomial para representar a probabilidade de um passageiro, em função das variáveis independentes, escolher entre as opções de aeroportos competidores (tema explorado na Nota Informativa nº 13/2021/DPR/SAC - SEI nº 4300626). Portanto, ao interferir em tal dinâmica, o mercado poderá prover soluções que não necessariamente passarão pelo Aeroporto Internacional do Galeão, potencializando eventuais perdas. Em outro giro, a fundamentação teórica apresentada para dar suporte à alegação de insuficiência de movimentação de tráfego aéreo de passageiros para sustentar o sistema, e, em função disso, fundamentar a sugestão de imposição de restrições ao Aeroporto Santos Dumont, tem aplicabilidade limitada, já que deriva de contextos de estudo distintos do caso concreto. Isso porque grande parte dos resultados gerais das pesquisas acadêmicas</p>

se aplica a sistemas multi-aeroportos em estágio embrionário, o que não é o caso do SMArJ, que é composto por dois aeroportos primários, consolidados e operando em harmonia há décadas, em função de modelos de negócios distintos. Nesse contexto, a teoria competitiva não gera efeitos absolutos sobre o SMArJ, uma vez que se identificou características, que condicionam ou mesmo limitam uma competição plena entre os aeroportos no SMArJ, resultando, inclusive, em reserva de mercado para Aeroporto Internacional do Galeão em nichos específicos. Não à toa, os dados de mercados explorados em ambos os aeroportos em 2019 indicam que o Aeroporto Internacional do Galeão detinha 66,60% do market share doméstico (medido em ASK, e chegando a 14 mercados exclusivos por uma única empresa) e 100% do internacional (32 mercados). Indo além, não se pode deixar de mencionar que, tendencialmente, ambientes competitivos equilibram naturalmente o excedente da indústria com o excedente do consumidor, fato desejável e de interesse público. Ainda, conforme expõe a literatura especializada, o SMArJ possui características que o enquadram em situação de exceção, especialmente no que tange às limitações de infraestruturas inerentes ao Aeroporto Santos Dumont, fato que afasta, de maneira inquestionável, a aplicação do limiar teórico de 17 milhões de passageiros originários (para utilizar a mesma métrica da literatura). Como evidência, menciona-se que a própria literatura lista Sistemas Multi-aeroportos que operam sem necessariamente atenderem o seu referencial teórico (incluindo o sistema carioca). Nesse contexto, vale ponderar que os dados apontam que a maior concorrência do Aeroporto do Galeão está localizada fora do sistema multi-aeroportos do Rio de Janeiro, já que a perda de tráfego aéreo registrada na última década não repercutiu em automática absorção por Santos Dumont. Nesse contexto, menciona-se que não há evidências de que uma eventual possibilidade de operação de tráfego aéreo internacional no Aeroporto Santos Dumont acarretaria uma migração integral e automática de tais mercados entre os aeroportos. Tal afirmação ignora a possibilidade de desenvolvimento de novos mercados, alinhados ao modelo de negócios de Santos Dumont. Em outro diapasão, há significativas evidências que indicam que as questões relacionadas ao planejamento e à mobilidade urbana (localização, congestionamento e ausência de transporte público confiável, ágil, previsível e acessível), assim como à violência, são fatores que podem estar afastando viajantes estrangeiros e brasileiros da cidade do Rio de Janeiro (afetando de maneira mais direta o Galeão). Soma-se a isso o fraco desempenho econômico da cidade e do estado nas últimas décadas, determinantes para a redução das viagens a negócios e da renda local disponível, afetando sobremaneira os indicadores de transporte aéreo. Neste ínterim, não se pode deixar de frisar que o transporte aéreo se posiciona como facilitador da promoção da prosperidade econômica, e não, por si só, como a sua força motriz. Portanto, as análises caminham na direção de que o resgate do SMArJ não deva passar por intervenções estatais, que lhe podem causar ainda mais dano, mas sim pela recuperação econômica e social da cidade e do estado do Rio de Janeiro. Adicionalmente, contribuiriam favoravelmente ações e políticas públicas que visem aprimorar a experiência dos viajantes e visitantes, seja no campo do transporte aéreo, com a oferta e a disponibilidade de uma gama maior de produtos de serviços aéreos para a escolha do consumidor, isto é, variadas opções de entrada e saída, de voos, empresas, preços e serviços, o que tende a atrair o maior escopo possível de visitantes, seja na experiência da exploração das cidades e das atrações que compõem os eixos da indústria de turismo fluminense. Para tanto, o visitante deseja se sentir seguro e ter uma mobilidade urbana acessível, previsível e confortável, tanto para desfrutar a cidade e seus atrativos, como para chegar e sair

pelos seus aeroportos. Assim, diante dos subsídios fornecidos pelo estado-da-arte na literatura especializada, a análise não vislumbra evidências razoáveis para ratificar que restrições artificiais de tráfego aéreo sejam a melhor opção para o Sistema Multi-aeroportos do Rio de Janeiro, tema detalhadamente analisado na Nota Técnica nº 82/2021/DPR/SAC (SEI nº 4823070) e na Nota Informativa nº 26/2021/DPR/SAC (SEI nº 4751285). Por fim, salienta-se que fazem parte do rito comum do processo de licenciamento ambiental, a ser efetivado pelo futuro operador do Aeroporto Santos Dumont, o Estudo e Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA e o Estudo e Relatório de Impacto de Vizinhança - EIV/RIV, que abarca questões sensíveis ao ruído, impactos na mobilidade urbana e acessibilidade ao aeroporto, assim como Estudo de Tráfego e outros documentos exigidos pelo órgão ambiental.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18457
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBMT: No primeiro parágrafo, recomenda-se atualizar as informações acerca do Plano de Gerenciamento de Recursos Hídricos – PGRH uma vez que há documento mais atualizado (MT.01/860.73/000494/00, de março de 2021).
JUSTIFICATIVA
Informação para esclarecimento.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que a alteração foi realizada na versão 3.00 do relatório.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18458
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBMT: No quadro 3-2, Critério "Gerenciamento do consumo de energia elétrica", recomendamos alterar o Status de "Parcialmente atendido" para "Atendido".
JUSTIFICATIVA
A INFRAERO realiza o acompanhamento em nível macro, por meio do Sistema de Gestão de Contratos de Energia Elétrica - GCE. Trata-se de sistema corporativo implantado em 2009 que permite o acompanhamento técnico dos contratos de energia elétrica, com base nas informações constantes nas faturas de energia elétrica das unidades consumidoras dos Aeroportos, possibilitando o controle do uso da energia, aprimorando e direcionando soluções e prioridades, além de ser possível identificar o consumo de grandes usuários.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que no referido quadro dos Estudos Ambientais é apresentada uma avaliação para cada aeroporto, feita exclusivamente no âmbito do Estudo de Viabilidade, para a identificação do status atual de cada critério que compõe a 2ª edição do Projeto Aeródromos Sustentáveis da ANAC.</p> <p>O relatório ainda apresenta o seguinte texto : "A avaliação se baseou nas informações coletadas no Data Room e na visita técnica ao aeroporto e, portanto, podem diferir das informações repassadas pela Infraero à ANAC."</p> <p>Portanto, conforme auditoria própria realizada pelo grupo de consultores responsável pela elaboração dos EVTEA nos aeroportos, não foram encontradas evidências que justifiquem a alteração do Status e Situação Identificada no quadro.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18459
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBMT: No quadro 3-2, Critério "Elaboração e acompanhamento de indicadores de uso de energia elétrica", recomendamos alterar o Status de "Não atendido" para "Atendido".
JUSTIFICATIVA
O GCE utiliza mensalmente os Indicadores R\$/UCT, kWh/UCT, kW/UCT, R\$/pax, R\$/MWh, Fator de Carga Fora Ponta, Fator de Carga Ponta.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que no referido quadro dos Estudos Ambientais é apresentada uma avaliação para cada aeroporto, feita exclusivamente no âmbito do Estudo de Viabilidade, para a identificação do status atual de cada critério que compõe a 2ª edição do Projeto Aeródromos Sustentáveis da ANAC.</p> <p>O relatório ainda apresenta o seguinte texto : "A avaliação se baseou nas informações coletadas no Data Room e na visita técnica ao aeroporto e, portanto, podem diferir das informações repassadas pela Infraero à ANAC."</p> <p>Portanto, conforme auditoria própria realizada pelo grupo de consultores responsável pela elaboração dos EVTEA nos aeroportos, não foram encontradas evidências que justifiquem a alteração do Status e Situação Identificada no quadro.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18460
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBMT: No quadro 3-2, Critério “Plano de gerenciamento da biodiversidade”, recomendamos alterar o Status de “Não atendido” para “Atendido”.
JUSTIFICATIVA
O plano de gerenciamento da biodiversidade está diluído no PGRF e no Plano de Manejo de Fauna através de ações de manejo de fauna que visam não apenas reduzir os atrativos para a área operacional que possam trazer riscos operacionais, mas, também que possam trazer quaisquer riscos para as espécies de fauna residentes na mata. São priorizadas ações de manejo com baixo impacto na segurança das espécies do sítio aeroportuário, o que contribui para sua conservação, afastando-os da região de perigo, já que na grande maioria dos incidentes com fauna no aeroporto quem perde a vida são os animais.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que no referido quadro dos Estudos Ambientais é apresentada uma avaliação para cada aeroporto, feita exclusivamente no âmbito do Estudo de Viabilidade, para a identificação do status atual de cada critério que compõe a 2ª edição do Projeto Aeródromos Sustentáveis da ANAC. O relatório ainda apresenta o seguinte texto : "A avaliação se baseou nas informações coletadas no Data Room e na visita técnica ao aeroporto e, portanto, podem diferir das informações repassadas pela Infraero à ANAC." Portanto, conforme auditoria própria realizada pelo grupo de consultores responsável pela elaboração dos EVTEA nos aeroportos, não foram encontradas evidências que justifiquem a alteração do Status e Situação Identificada no quadro.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18461
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBMT: No quadro 3-2, Critério "Controle de licenças e autorizações ambientais", recomendamos alterar o Status de "Não atendido" para "Atendido".
JUSTIFICATIVA
O Aeroporto realiza o acompanhamento das licenças ambientais bem como suas respectivas condicionantes, com registro e arquivamento em processo administrativo específico e é acompanhado através do Indicador Corporativo IDMAI (Índice de Desempenho Ambiental da INFRAERO), tendo impacto direto no resultado do Indicador de Desempenho Ambiental do Aeroporto. O controle também é feito por meio de banco de dados em planilha Excel onde constam informações como: objeto licenciado, validade, data limite para solicitar renovação, etc.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que no referido quadro dos Estudos Ambientais é apresentada uma avaliação para cada aeroporto, feita exclusivamente no âmbito do Estudo de Viabilidade, para a identificação do status atual de cada critério que compõe a 2ª edição do Projeto Aeródromos Sustentáveis da ANAC.</p> <p>O relatório ainda apresenta o seguinte texto : "A avaliação se baseou nas informações coletadas no Data Room e na visita técnica ao aeroporto e, portanto, podem diferir das informações repassadas pela Infraero à ANAC."</p> <p>Portanto, conforme auditoria própria realizada pelo grupo de consultores responsável pela elaboração dos EVTEA nos aeroportos, não foram encontradas evidências que justifiquem a alteração do Status e Situação Identificada no quadro.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18462
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBPP: No quadro 3-2, Critério "Gerenciamento do consumo de energia elétrica", recomendamos alterar o Status de "Parcialmente atendido" para "Atendido".
JUSTIFICATIVA
A INFRAERO realiza o acompanhamento em nível macro, por meio do Sistema de Gestão de Contratos de Energia Elétrica - GCE. Trata-se de sistema corporativo implantado em 2009 que permite o acompanhamento técnico dos contratos de energia elétrica, com base nas informações constantes nas faturas de energia elétrica das unidades consumidoras dos Aeroportos, possibilitando o controle do uso da energia, aprimorando e direcionando soluções e prioridades, além de ser possível identificar o consumo de grandes usuários.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que no referido quadro dos Estudos Ambientais é apresentada uma avaliação para cada aeroporto, feita exclusivamente no âmbito do Estudo de Viabilidade, para a identificação do status atual de cada critério que compõe a 2ª edição do Projeto Aeródromos Sustentáveis da ANAC.</p> <p>O relatório ainda apresenta o seguinte texto : "A avaliação se baseou nas informações coletadas no Data Room e na visita técnica ao aeroporto e, portanto, podem diferir das informações repassadas pela Infraero à ANAC."</p> <p>Portanto, conforme auditoria própria realizada pelo grupo de consultores responsável pela elaboração dos EVTEA nos aeroportos, não foram encontradas evidências que justifiquem a alteração do Status e Situação Identificada no quadro.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18463
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBPP: No quadro 3-2, Critério “Elaboração e acompanhamento de indicadores de uso de energia elétrica”, recomendamos alterar o Status de “Não atendido” para “Atendido”.
JUSTIFICATIVA
O GCE utiliza mensalmente os Indicadores R\$/UCT, kWh/UCT, kW/UCT, R\$/pax, R\$/MWh, Fator de Carga Fora Ponta, Fator de Carga Ponta.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que no referido quadro dos Estudos Ambientais é apresentada uma avaliação para cada aeroporto, feita exclusivamente no âmbito do Estudo de Viabilidade, para a identificação do status atual de cada critério que compõe a 2ª edição do Projeto Aeródromos Sustentáveis da ANAC.</p> <p>O relatório ainda apresenta o seguinte texto : "A avaliação se baseou nas informações coletadas no Data Room e na visita técnica ao aeroporto e, portanto, podem diferir das informações repassadas pela Infraero à ANAC."</p> <p>Portanto, conforme auditoria própria realizada pelo grupo de consultores responsável pela elaboração dos EVTEA nos aeroportos, não foram encontradas evidências que justifiquem a alteração do Status e Situação Identificada no quadro.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18464
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBPP: No quadro 3-2, Critério "Coleta seletiva", recomendamos alterar o Status de "Parcialmente atendido" para "Atendido".
JUSTIFICATIVA
O Critério é acerca da implantação da Coleta Seletiva e não da destinação (há um item específico para o tema).
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que no referido quadro dos Estudos Ambientais é apresentada uma avaliação para cada aeroporto, feita exclusivamente no âmbito do Estudo de Viabilidade, para a identificação do status atual de cada critério que compõe a 2ª edição do Projeto Aeródromos Sustentáveis da ANAC.</p> <p>O relatório ainda apresenta o seguinte texto : "A avaliação se baseou nas informações coletadas no Data Room e na visita técnica ao aeroporto e, portanto, podem diferir das informações repassadas pela Infraero à ANAC."</p> <p>Portanto, conforme auditoria própria realizada pelo grupo de consultores responsável pela elaboração dos EVTEA nos aeroportos, não foram encontradas evidências que justifiquem a alteração do Status e Situação Identificada no quadro.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18465
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBPP: No quadro 3-2, Critério "Qual % de resíduos desviados de aterro?", recomendamos complementar a "Situação identificada".
JUSTIFICATIVA
Facilitação do entendimento.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que no referido quadro dos Estudos Ambientais, no item Destinação Adequada de Resíduos, é informado que os resíduos são destinados ao lixão, ou seja, 100% desviados de aterros

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18466
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBPP: No quadro 3-2, Critério “Plano de gerenciamento da biodiversidade”, recomendamos alterar o Status de “Não atendido” para “Atendido”.
JUSTIFICATIVA
O plano de gerenciamento da biodiversidade está diluído no PGRF e no Plano de Manejo de Fauna através de ações de manejo de fauna que visam não apenas reduzir os atrativos para a área operacional que possam trazer riscos operacionais, mas, também que possam trazer quaisquer riscos para as espécies de fauna residentes na mata. São priorizadas ações de manejo com baixo impacto na segurança das espécies do sítio aeroportuário, o que contribui para sua conservação, afastando-os da região de perigo, já que na grande maioria dos incidentes com fauna no aeroporto quem perde a vida são os animais.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que no referido quadro dos Estudos Ambientais é apresentada uma avaliação para cada aeroporto, feita exclusivamente no âmbito do Estudo de Viabilidade, para a identificação do status atual de cada critério que compõe a 2ª edição do Projeto Aeródromos Sustentáveis da ANAC. O relatório ainda apresenta o seguinte texto : "A avaliação se baseou nas informações coletadas no Data Room e na visita técnica ao aeroporto e, portanto, podem diferir das informações repassadas pela Infraero à ANAC." Portanto, conforme auditoria própria realizada pelo grupo de consultores responsável pela elaboração dos EVTEA nos aeroportos, não foram encontradas evidências que justifiquem a alteração do Status e Situação Identificada no quadro.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18467
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBPP: No quadro 3-2, Critério "Controle de licenças e autorizações ambientais", recomendamos alterar o Status de "Não atendido" para "Atendido".
JUSTIFICATIVA
O Aeroporto realiza o acompanhamento das licenças ambientais bem como suas respectivas condicionantes, com registro e arquivamento em processo administrativo específico e é acompanhado através do Indicador Corporativo IDMAI (Índice de Desempenho Ambiental da INFRAERO), tendo impacto direto no resultado do Indicador de Desempenho Ambiental do Aeroporto. O controle também é feito por meio de banco de dados em planilha Excel onde constam informações como: objeto licenciado, validade, data limite para solicitar renovação, etc.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que no referido quadro dos Estudos Ambientais é apresentada uma avaliação para cada aeroporto, feita exclusivamente no âmbito do Estudo de Viabilidade, para a identificação do status atual de cada critério que compõe a 2ª edição do Projeto Aeródromos Sustentáveis da ANAC. O relatório ainda apresenta o seguinte texto : "A avaliação se baseou nas informações coletadas no Data Room e na visita técnica ao aeroporto e, portanto, podem diferir das informações repassadas pela Infraero à ANAC." Portanto, conforme auditoria própria realizada pelo grupo de consultores responsável pela elaboração dos EVTEA nos aeroportos, não foram encontradas evidências que justifiquem a alteração do Status e Situação Identificada no quadro.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18468
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBRJ: No quadro 2.3, Item 7, consta que a condicionante foi parcialmente atendida, citando apenas os anos 2016, 2017 e 2018, porém foram realizadas as auditorias ambientais também nos anos 2019 e 2020, conforme publicações do DOE.
JUSTIFICATIVA
Informação para esclarecimento.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que a alteração foi realizada na versão 3.00 do relatório.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18469
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBRJ: Na pg. 66, primeiro parágrafo, consta que não houve emissão do Termo de Quitação de Dívida referente ao Termo de Compensação Ambiental 13/2009, porém este foi emitido, com data de 07/06/2010.
JUSTIFICATIVA
Informação para esclarecimento.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que a alteração no texto foi realizada na versão 3.00 do relatório.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18470
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBSN: Item 3.1.5, Risco de Fauna e Biodiversidade – o aeroporto possui PGRF (SN.01/840.73/002335/00) elaborado em 2018.
JUSTIFICATIVA
Informação para esclarecimento.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que a existência do documento já havia sido mencionada no relatório, no subcapítulo 3.1.5 (Risco de Fauna e Biodiversidade), item "métodos e resultados". Entretanto, para deixar a informação com maior destaque, a ordem dos parágrafos foi alterada dentro do capítulo, na versão 3.00 do relatório.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18471
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBSN: Na Figura 3-2 e 3-3, solicitamos verificar o apontamento que trata de nascente, pois é possível se tratar da saída de drenagem do sistema de pistas.
JUSTIFICATIVA
Informação para esclarecimento.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que nos Estudos Ambientais, por meio de análise visual de imagens de satélite, realizou-se o mapeamento dos usos do solo e cobertura vegetal de relevância socioambiental na área patrimonial e em seu entorno.</p> <p>A classificação dos biomas, fitofisionomias, hidrografia e dos usos incidentes na área do empreendimento foi realizada a partir da análise de recursos cartográficos e de produtos oriundos de sensoriamento remoto.</p> <p>Foram levantados ainda, por fotointerpretação, avaliação de cartas topográficas do IBGE e da triagem de dados disponibilizados pela SAC/Minfra e dos processos ambientais, a ocorrência de drenagens, cursos e corpos d'água, bem como inferida, considerando-se situação mais restritiva, a existência de nascentes.</p> <p>Observa-se que para uma classificação mais detalhada da hidrografia, poderão ser necessários levantamentos e avaliações futuras.</p> <p>Nesse contexto, informa-se que os EVTEA não são vinculativos, cabendo aos interessados avaliação própria das condições do sítio aeroportuário, incluindo-se avaliação das condições ambientais.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18472
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBSN: No quadro 3-3, Critério "Gerenciamento do consumo de energia elétrica", recomendamos alterar o Status de "Parcialmente atendido" para "Atendido".
JUSTIFICATIVA
A INFRAERO realiza o acompanhamento em nível macro, por meio do Sistema de Gestão de Contratos de Energia Elétrica - GCE. Trata-se de sistema corporativo implantado em 2009 que permite o acompanhamento técnico dos contratos de energia elétrica, com base nas informações constantes nas faturas de energia elétrica das unidades consumidoras dos Aeroportos, possibilitando o controle do uso da energia, aprimorando e direcionando soluções e prioridades, além de ser possível identificar o consumo de grandes usuários.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que no referido quadro dos Estudos Ambientais é apresentada uma avaliação para cada aeroporto, feita exclusivamente no âmbito do Estudo de Viabilidade, para a identificação do status atual de cada critério que compõe a 2ª edição do Projeto Aeródromos Sustentáveis da ANAC.</p> <p>O relatório ainda apresenta o seguinte texto : "A avaliação se baseou nas informações coletadas no Data Room e na visita técnica ao aeroporto e, portanto, podem diferir das informações repassadas pela Infraero à ANAC."</p> <p>Portanto, conforme auditoria própria realizada pelo grupo de consultores responsável pela elaboração dos EVTEA nos aeroportos, não foram encontradas evidências que justifiquem a alteração do Status e Situação Identificada no quadro.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18473
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBSN: No quadro 3-3, Critério “Elaboração e acompanhamento de indicadores de uso de energia elétrica”, recomendamos alterar o Status de “Não atendido” para “Atendido”.
JUSTIFICATIVA
O GCE utiliza mensalmente os Indicadores R\$/UCT, kWh/UCT, kW/UCT, R\$/pax, R\$/MWh, Fator de Carga Fora Ponta, Fator de Carga Ponta.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que no referido quadro dos Estudos Ambientais é apresentada uma avaliação para cada aeroporto, feita exclusivamente no âmbito do Estudo de Viabilidade, para a identificação do status atual de cada critério que compõe a 2ª edição do Projeto Aeródromos Sustentáveis da ANAC.</p> <p>O relatório ainda apresenta o seguinte texto : "A avaliação se baseou nas informações coletadas no Data Room e na visita técnica ao aeroporto e, portanto, podem diferir das informações repassadas pela Infraero à ANAC."</p> <p>Portanto, conforme auditoria própria realizada pelo grupo de consultores responsável pela elaboração dos EVTEA nos aeroportos, não foram encontradas evidências que justifiquem a alteração do Status e Situação Identificada no quadro.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18474
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBSN: No quadro 3-3, Critério "Coleta seletiva", recomendamos alterar o Status de "Parcialmente atendido" para "Atendido".
JUSTIFICATIVA
O Critério é acerca da implantação da Coleta Seletiva no aeroporto e não da destinação (há um item específico para o tema).
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que no referido quadro dos Estudos Ambientais é apresentada uma avaliação para cada aeroporto, feita exclusivamente no âmbito do Estudo de Viabilidade, para a identificação do status atual de cada critério que compõe a 2ª edição do Projeto Aeródromos Sustentáveis da ANAC.</p> <p>O relatório ainda apresenta o seguinte texto : "A avaliação se baseou nas informações coletadas no Data Room e na visita técnica ao aeroporto e, portanto, podem diferir das informações repassadas pela Infraero à ANAC."</p> <p>Portanto, conforme auditoria própria realizada pelo grupo de consultores responsável pela elaboração dos EVTEA nos aeroportos, não foram encontradas evidências que justifiquem a alteração do Status e Situação Identificada no quadro.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18475
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBSN: No quadro 3-3, Critério “Plano de gerenciamento da biodiversidade”, recomendamos alterar o Status de “Não atendido” para “Atendido”.
JUSTIFICATIVA
O plano de gerenciamento da biodiversidade está diluído no PGRF e no Plano de Manejo de Fauna através de ações de manejo de fauna que visam não apenas reduzir os atrativos para a área operacional que possam trazer riscos operacionais, mas, também que possam trazer quaisquer riscos para as espécies de fauna residentes na mata. São priorizadas ações de manejo com baixo impacto na segurança das espécies do sítio aeroportuário, o que contribui para sua conservação, afastando-os da região de perigo, já que na grande maioria dos incidentes com fauna no aeroporto quem perde a vida são os animais.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que no referido quadro dos Estudos Ambientais é apresentada uma avaliação para cada aeroporto, feita exclusivamente no âmbito do Estudo de Viabilidade, para a identificação do status atual de cada critério que compõe a 2ª edição do Projeto Aeródromos Sustentáveis da ANAC. O relatório ainda apresenta o seguinte texto : "A avaliação se baseou nas informações coletadas no Data Room e na visita técnica ao aeroporto e, portanto, podem diferir das informações repassadas pela Infraero à ANAC." Portanto, conforme auditoria própria realizada pelo grupo de consultores responsável pela elaboração dos EVTEA nos aeroportos, não foram encontradas evidências que justifiquem a alteração do Status e Situação Identificada no quadro.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18476
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBSN: No quadro 3-3, Critério "Controle de licenças e autorizações ambientais", recomendamos alterar o Status de "Não atendido" para "Atendido".
JUSTIFICATIVA
O Aeroporto realiza o acompanhamento das licenças ambientais bem como suas respectivas condicionantes, com registro e arquivamento em processo administrativo específico e é acompanhado através do Indicador Corporativo IDMAI (Índice de Desempenho Ambiental da INFRAERO), tendo impacto direto no resultado do Indicador de Desempenho Ambiental do Aeroporto. O controle também é feito por meio de banco de dados em planilha Excel onde constam informações como: objeto licenciado, validade, data limite para solicitar renovação, etc.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que no referido quadro dos Estudos Ambientais é apresentada uma avaliação para cada aeroporto, feita exclusivamente no âmbito do Estudo de Viabilidade, para a identificação do status atual de cada critério que compõe a 2ª edição do Projeto Aeródromos Sustentáveis da ANAC.</p> <p>O relatório ainda apresenta o seguinte texto : "A avaliação se baseou nas informações coletadas no Data Room e na visita técnica ao aeroporto e, portanto, podem diferir das informações repassadas pela Infraero à ANAC."</p> <p>Portanto, conforme auditoria própria realizada pelo grupo de consultores responsável pela elaboração dos EVTEA nos aeroportos, não foram encontradas evidências que justifiquem a alteração do Status e Situação Identificada no quadro.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18477
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBSN: Na tabela 4-1 não se identificou a menção a possíveis áreas degradadas ou processos erosivos no sítio aeroportuário.
JUSTIFICATIVA
Informação para esclarecimento.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que, na tabela 4-1 do Relatório Ambiental do Aeroporto de Santarém, o Passivo 16 detalha problemas decorrentes de solos expostos e processos erosivos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18478
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBSP: No quadro 3-2, Critério "Gerenciamento do consumo de energia elétrica", recomendamos alterar o Status de "Parcialmente atendido" para "Atendido".
JUSTIFICATIVA
A INFRAERO realiza o acompanhamento em nível macro, por meio do Sistema de Gestão de Contratos de Energia Elétrica - GCE. Trata-se de sistema corporativo implantado em 2009 que permite o acompanhamento técnico dos contratos de energia elétrica, com base nas informações constantes nas faturas de energia elétrica das unidades consumidoras dos Aeroportos, possibilitando o controle do uso da energia, aprimorando e direcionando soluções e prioridades, além de ser possível identificar o consumo de grandes usuários.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que no referido quadro dos Estudos Ambientais é apresentada uma avaliação para cada aeroporto, feita exclusivamente no âmbito do Estudo de Viabilidade, para a identificação do status atual de cada critério que compõe a 2ª edição do Projeto Aeródromos Sustentáveis da ANAC.</p> <p>O relatório ainda apresenta o seguinte texto : "A avaliação se baseou nas informações coletadas no Data Room e na visita técnica ao aeroporto e, portanto, podem diferir das informações repassadas pela Infraero à ANAC."</p> <p>Portanto, conforme auditoria própria realizada pelo grupo de consultores responsável pela elaboração dos EVTEA nos aeroportos, não foram encontradas evidências que justifiquem a alteração do Status e Situação Identificada no quadro.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18479
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBSP: No quadro 3-2, Critério "Elaboração e acompanhamento de indicadores de uso de energia elétrica", recomendamos alterar o Status de "Não atendido" para "Atendido".
JUSTIFICATIVA
O GCE utiliza mensalmente os Indicadores R\$/UCT, kWh/UCT, kW/UCT, R\$/pax, R\$/MWh, Fator de Carga Fora Ponta, Fator de Carga Ponta.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que no referido quadro dos Estudos Ambientais é apresentada uma avaliação para cada aeroporto, feita exclusivamente no âmbito do Estudo de Viabilidade, para a identificação do status atual de cada critério que compõe a 2ª edição do Projeto Aeródromos Sustentáveis da ANAC.</p> <p>O relatório ainda apresenta o seguinte texto : "A avaliação se baseou nas informações coletadas no Data Room e na visita técnica ao aeroporto e, portanto, podem diferir das informações repassadas pela Infraero à ANAC."</p> <p>Portanto, conforme auditoria própria realizada pelo grupo de consultores responsável pela elaboração dos EVTEA nos aeroportos, não foram encontradas evidências que justifiquem a alteração do Status e Situação Identificada no quadro.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18480
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBSP: No quadro 3-2, Critério “Plano de gerenciamento da biodiversidade”, recomendamos alterar o Status de “Não atendido” para “Atendido”.
JUSTIFICATIVA
O plano de gerenciamento da biodiversidade está diluído no PGRF e no Plano de Manejo de Fauna através de ações de manejo de fauna que visam não apenas reduzir os atrativos para a área operacional que possam trazer riscos operacionais, mas, também que possam trazer quaisquer riscos para as espécies de fauna residentes na mata. São priorizadas ações de manejo com baixo impacto na segurança das espécies do sítio aeroportuário, o que contribui para sua conservação, afastando-os da região de perigo, já que na grande maioria dos incidentes com fauna no aeroporto quem perde a vida são os animais.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que no referido quadro dos Estudos Ambientais é apresentada uma avaliação para cada aeroporto, feita exclusivamente no âmbito do Estudo de Viabilidade, para a identificação do status atual de cada critério que compõe a 2ª edição do Projeto Aeródromos Sustentáveis da ANAC. O relatório ainda apresenta o seguinte texto : "A avaliação se baseou nas informações coletadas no Data Room e na visita técnica ao aeroporto e, portanto, podem diferir das informações repassadas pela Infraero à ANAC." Portanto, conforme auditoria própria realizada pelo grupo de consultores responsável pela elaboração dos EVTEA nos aeroportos, não foram encontradas evidências que justifiquem a alteração do Status e Situação Identificada no quadro.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18481
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBSP: No quadro 3-2, Critério "Controle de licenças e autorizações ambientais", recomendamos alterar o Status de "Não atendido" para "Atendido".
JUSTIFICATIVA
O Aeroporto realiza o acompanhamento das licenças ambientais bem como suas respectivas condicionantes, com registro e arquivamento em processo administrativo específico e é acompanhado através do Indicador Corporativo IDMAI (Índice de Desempenho Ambiental da INFRAERO), tendo impacto direto no resultado do Indicador de Desempenho Ambiental do Aeroporto. O controle também é feito por meio de banco de dados em planilha Excel onde constam informações como: objeto licenciado, validade, data limite para solicitar renovação, etc.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que no referido quadro dos Estudos Ambientais é apresentada uma avaliação para cada aeroporto, feita exclusivamente no âmbito do Estudo de Viabilidade, para a identificação do status atual de cada critério que compõe a 2ª edição do Projeto Aeródromos Sustentáveis da ANAC.</p> <p>O relatório ainda apresenta o seguinte texto : "A avaliação se baseou nas informações coletadas no Data Room e na visita técnica ao aeroporto e, portanto, podem diferir das informações repassadas pela Infraero à ANAC."</p> <p>Portanto, conforme auditoria própria realizada pelo grupo de consultores responsável pela elaboração dos EVTEA nos aeroportos, não foram encontradas evidências que justifiquem a alteração do Status e Situação Identificada no quadro.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18482
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBUL: Na página 40, item 2.1 Regularidade Ambiental do Aeroporto, consta listada como não conformidade “Não cumprimento das compensações florestais devidas ao empreendimento” Observação: Não é de conhecimento da administração do SBUL nenhuma compensação florestal. Verificar se não se trata de compensação ambiental prevista na Lei do SNUC (referente à condicionante 09 da LO nº 007/2017).
JUSTIFICATIVA
Informação para esclarecimento.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que a alteração no texto foi realizada na versão 3.00 do relatório. A compensação devida se refere a ambiental prevista na Lei do SNUC (referente à condicionante 09 da LO nº 007/2017).

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18483
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBUL: Na página 47 consta: “Segundo informado na visita técnica de janeiro de 2021, o aeroporto realiza bimestralmente a coleta de efluentes nas duas caixas SAO existentes.” A mesma informação consta na página 121: “Ao Sul está localizada a caixa separadora água-óleo (SAO). Bimestralmente é realizado o monitoramento dos padrões de lançamento do efluente proveniente do sistema de contenção (SAO), de forma a atender a condicionante de licenciamento ambiental.”
JUSTIFICATIVA
Informação para esclarecimento.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que nenhuma alteração foi realizada no texto. Conforme trechos destacados pela Infraero, foi levantado que o monitoramento é realizado bimestralmente.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18484
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
<p>SBUL: Na página 97 consta: “Apesar da dispensa perante o RBAC 161, a SEMAD exigiu na condicionante nº 3 do Anexo II da REV-LO nº 007/2017 do aeroporto, o monitoramento semestral de ruídos aeronáuticos. Com isso, há entre a documentação analisada no Data Room, nove Relatórios de Monitoramento Indireto de Ruído (RIR), dos anos de 2016 a 2020.”</p> <p>Observação: Nem todos os relatórios são de monitoramento indireto. Muitos deles são diretos.</p>
JUSTIFICATIVA
Informação para esclarecimento.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que a alteração foi realizada na versão 3.00 do relatório.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18485
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBUL: Na página 109 consta: “No entanto, identificou-se que a Central de Resíduos Sólidos principal não possui sistema de proteção contra incêndio e explosão, necessário para locais onde há armazenamento de resíduos do Grupo B (Perigosos).” Observação: A CARE conta com extintores de incêndio, os quais podem ser visualizados na Figura 3-27: Central de Resíduos Sólidos do próprio estudo.
JUSTIFICATIVA
Informação para esclarecimento.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que a alteração foi realizada na versão 3.00 do relatório.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18486
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBUL: Na página 126 consta: “A profissional ressaltou que, apesar do parecer não estar assinado por profissional técnico da área, foi aceito pela Infraero.” Observação: Em relação ao documento apresentado pela empreiteira, foi emitido o documento da Fiscalização Técnica DESPACHO Nº SBUL-DES-2019/00213, no qual consta: “Embora o Ofício afirme que a instalação do canteiro não trouxe impactos ambientais ao solo, solicitamos que os resultados sejam encaminhados com a interpretação, conclusão e assinatura do responsável técnico pelo controle ambiental da obra”.
JUSTIFICATIVA
Informação para esclarecimento.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que a alteração foi realizada na versão 3.00 do relatório.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18487
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBUL: Na página 127 Consta "Área suspeita de contaminação no antigo canteiro de obras da PPD." Observação: A imagem apresentada não condiz com o local de lavagem dos equipamentos, embora este se localize a apenas alguns metros de distância do local mostrado na imagem.
JUSTIFICATIVA
Informação para esclarecimento.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que em razão da proximidade das áreas, das atividades realizadas e dos vestígios identificados, a região foi classificada com potencial de contaminação nos Estudos Ambientais.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18488
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBUL: No Anexo 2 – Passivos Socioambientais, F08, a demolição já foi efetuada.
JUSTIFICATIVA
Informação para esclarecimento.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que o Passivo P11 (F08) de SBUL foi excluído do presente levantamento após o encaminhamento das evidências da demolição do antigo incinerador. Estas alterações estão presentes na versão 3.00 do relatório ambiental.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18489
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBUL: No Anexo 2 – Passivos Socioambientais, F14, não se trata de descumprimento de obrigações legais, uma vez que a condicionante foi cumprida e não foi obtido retorno do órgão ambiental.
JUSTIFICATIVA
Informação para esclarecimento.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que o Passivo 18 (F14) de SBUL foi classificado na categoria de descumprimento de obrigações legais de acordo com a metodologia aplicada no estudo, cujo detalhamento se encontra no Subitem 4.1. Ressalta-se que no decorrer do relatório e no descritivo deste passivo, foi mencionado que em atendimento à exigência técnica a Infraero protocolou processo no IEF, porém este órgão ainda não se manifestou. Importante ressaltar que independente do cumprimento por parte da Infraero na protocolização do processo no órgão ambiental competente, há um passivo ambiental em aberto que necessita de regularização.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18490
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBUR: No quadro 3-9, Critério "Gerenciamento do consumo de energia elétrica", recomendamos alterar o Status de "Não atendido" para "Atendido".
JUSTIFICATIVA
A INFRAERO realiza o acompanhamento em nível macro, por meio do Sistema de Gestão de Contratos de Energia Elétrica - GCE. Trata-se de sistema corporativo implantado em 2009 que permite o acompanhamento técnico dos contratos de energia elétrica, com base nas informações constantes nas faturas de energia elétrica das unidades consumidoras dos Aeroportos, possibilitando o controle do uso da energia, aprimorando e direcionando soluções e prioridades, além de ser possível identificar o consumo de grandes usuários.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que no referido quadro dos Estudos Ambientais é apresentada uma avaliação para cada aeroporto, feita exclusivamente no âmbito do Estudo de Viabilidade, para a identificação do status atual de cada critério que compõe a 2ª edição do Projeto Aeródromos Sustentáveis da ANAC.</p> <p>O relatório ainda apresenta o seguinte texto : "A avaliação se baseou nas informações coletadas no Data Room e na visita técnica ao aeroporto e, portanto, podem diferir das informações repassadas pela Infraero à ANAC."</p> <p>Portanto, conforme auditoria própria realizada pelo grupo de consultores responsável pela elaboração dos EVTEA nos aeroportos, não foram encontradas evidências que justifiquem a alteração do Status e Situação Identificada no quadro.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18491
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBUR: No quadro 3-9, Critério “Elaboração e acompanhamento de indicadores de uso de energia elétrica”, recomendamos alterar o Status de “Não identificado” para “Atendido”.
JUSTIFICATIVA
O GCE utiliza mensalmente os Indicadores R\$/UCT, kWh/UCT, kW/UCT, R\$/pax, R\$/MWh, Fator de Carga Fora Ponta, Fator de Carga Ponta.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que no referido quadro dos Estudos Ambientais é apresentada uma avaliação para cada aeroporto, feita exclusivamente no âmbito do Estudo de Viabilidade, para a identificação do status atual de cada critério que compõe a 2ª edição do Projeto Aeródromos Sustentáveis da ANAC.</p> <p>O relatório ainda apresenta o seguinte texto : "A avaliação se baseou nas informações coletadas no Data Room e na visita técnica ao aeroporto e, portanto, podem diferir das informações repassadas pela Infraero à ANAC."</p> <p>Portanto, conforme auditoria própria realizada pelo grupo de consultores responsável pela elaboração dos EVTEA nos aeroportos, não foram encontradas evidências que justifiquem a alteração do Status e Situação Identificada no quadro.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18492
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBUR: Solicitamos atualizar as informações acerca do novo AVCB em anexo (AVCB nº PRJ20200320381 com validade até 02/12/2013).
JUSTIFICATIVA
Complemento de informação.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que a alteração foi realizada na versão 3.00 do relatório.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18493
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBBE: Solicitamos atualizar as informações acerca do novo AVCB em anexo (AVCB nº 172483 com validade até 20/04/2022).
JUSTIFICATIVA
Complemento de informação.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que a alteração foi realizada na versão 3.00 do relatório.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18494
NOME DO CONTRIBUINTE
Assembléia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro
CONTRIBUIÇÃO
Ponderações e subsídios à consulta Pública 13/2021, referente aos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA e as minutas de Edital de Licitação e Contrato de Concessão relativos à Concessão para ampliação, manutenção e exploração de aeroportos integrantes da 7ª rodada de concessões – Bloco RJ/MG.
JUSTIFICATIVA
<p>Necessidade de revisão dos termos da 7ª rodada de concessões – Bloco RJ/MG, pelos fatores definidos sucintamente a seguir.</p> <p>O volume de voos existentes no Estado do Rio de Janeiro, nos aeroportos do Galeão e Santos Dumont, necessita da organização de um sistema multiaeroporto, em linha com a visão consagrada na literatura especializada sobre o tema.</p> <p>O atual formato proposto para concessão do Bloco RJ/MG trará prejuízos para a economia fluminense e brasileira.</p> <p>Os riscos de segurança e ambientais que uma ampliação de quase 60% no uso do aeroporto Santos Dumont trarão para cidade do Rio de Janeiro e os passageiros.</p>
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a sua contribuição. Sobre o tema, menciona-se que referências mundiais na temática Sistemas Multi-aeroportos, como, por exemplo, o professor Ph.D. Richard de Neufville (MIT), que dispõe em seu livro 'Airport Systems: Planning, Design, and Management' os resultados de décadas de pesquisa, são categóricas em afirmar que a alocação forçosa de tráfego aéreo, salvo raras exceções, são infrutíferas, ao mesmo tempo em que geram efeitos danosos e imprevisíveis sobre o mercado e o comportamento dos usuários, asseverando que o que prevalece sempre é a dinâmica das forças de mercado. Desta feita, os postulados dos especialistas suportam que uma eventual intervenção para alocação forçosa de tráfego aéreo no SmaRJ tenderá mais a agravar a situação de danos à economia do Rio de Janeiro e potencializar a perda de turistas e viajantes que passam pelo sistema, do que gerar benefícios. Isto porque ferirá evidências robustas advindas de décadas de pesquisa que, sinteticamente, indicam que o usuário utiliza a infraestrutura que oferece o serviço que deseja consumir, com fatores de decisão próprios. Nesse cenário, menciona-se que os EVTEA traçaram análises visando entender o comportamento de preferência dos passageiros para aplicação posterior em um modelo competitivo na Região de Influência (que extrapola os limites do SmaRJ, abrangendo também os aeroportos de Campos dos Goytacazes, de Macaé e da Zona da Mata). Assim, com a análise de competição intramodal o estudo procurou projetar de maneira fidedigna o ambiente competitivo intra e extra Sistema Multi-aeroportos. No caso específico da competição intramodal, lançou-se mão de regressão logística multinomial para representar a probabilidade de um passageiro, em função das variáveis independentes, escolher entre as opções de aeroportos competidores (tema explorado na Nota Informativa nº 13/2021/DPR/SAC - SEI nº</p>

4300626). Portanto, ao interferir em tal dinâmica, o mercado poderá prover soluções que não necessariamente passarão pelo Aeroporto Internacional do Galeão, potencializando eventuais perdas. Em outro giro, a fundamentação teórica apresentada para dar suporte à alegação de insuficiência de movimentação de tráfego aéreo de passageiros para sustentar o sistema, e, em função disso, fundamentar a sugestão de imposição de restrições ao Aeroporto Santos Dumont, tem aplicabilidade limitada, já que deriva de contextos de estudo distintos do caso concreto. Isso porque grande parte dos resultados gerais das pesquisas acadêmicas se aplica a sistemas multi-aeroportos em estágio embrionário, o que não é o caso do SMaRJ, que é composto por dois aeroportos primários, consolidados e operando em harmonia há décadas, em função de modelos de negócios distintos. Nesse contexto, a teoria competitiva não gera efeitos absolutos sobre o SMaRJ, uma vez que se identificou características, que condicionam ou mesmo limitam uma competição plena entre os aeroportos no SMaRJ, resultando, inclusive, em reserva de mercado para Aeroporto Internacional do Galeão em nichos específicos. Não à toa, os dados de mercados explorados em ambos os aeroportos em 2019 indicam que o Aeroporto Internacional do Galeão detinha 66,60% do market share doméstico (medido em ASK, e chegando a 14 mercados exclusivos por uma única empresa) e 100% do internacional (32 mercados). Indo além, não se pode deixar de mencionar que, tendencialmente, ambientes competitivos equilibram naturalmente o excedente da indústria com o excedente do consumidor, fato desejável e de interesse público. Ainda, conforme expõe a literatura especializada, o SMaRJ possui características que o enquadram em situação de exceção, especialmente no que tange às limitações de infraestruturas inerentes ao Aeroporto Santos Dumont, fato que afasta, de maneira inquestionável, a aplicação do limiar teórico de 17 milhões de passageiros originários (para utilizar a mesma métrica da literatura). Como evidência, menciona-se que a própria literatura lista Sistemas Multi-aeroportos que operam sem necessariamente atenderem o seu referencial teórico (incluindo o sistema carioca). Nesse contexto, vale ponderar que os dados apontam que a maior concorrência do Aeroporto do Galeão está localizada fora do sistema multi-aeroportos do Rio de Janeiro, já que a perda de tráfego aéreo registrada na última década não repercutiu em automática absorção por Santos Dumont. Nesse contexto, menciona-se que não há evidências de que uma eventual possibilidade de operação de tráfego aéreo internacional no Aeroporto Santos Dumont acarretaria uma migração integral e automática de tais mercados entre os aeroportos. Tal afirmação ignora a possibilidade de desenvolvimento de novos mercados, alinhados ao modelo de negócios de Santos Dumont. Em outro diapasão, há significativas evidências que indicam que as questões relacionadas ao planejamento e à mobilidade urbana (localização, congestionamento e ausência de transporte público confiável, ágil, previsível e acessível), assim como à violência, são fatores que podem estar afastando viajantes estrangeiros e brasileiros da cidade do Rio de Janeiro (afetando de maneira mais direta o Galeão). Soma-se a isso o fraco desempenho econômico da cidade e do estado nas últimas décadas, determinantes para a redução das viagens a negócios e da renda local disponível, afetando sobremaneira os indicadores de transporte aéreo. Neste íterim, não se pode deixar de frisar que o transporte aéreo se posiciona como facilitador da promoção da prosperidade econômica, e não, por si só, como a sua força motriz. Portanto, as análises caminham na direção de que o resgate do SMaRJ não deva passar por intervenções estatais, que lhe podem causar ainda mais dano, mas sim pela recuperação econômica e social da cidade e do estado do Rio de Janeiro. Adicionalmente, contribuiriam favoravelmente ações e políticas públicas

que visem aprimorar a experiência dos viajantes e visitantes, seja no campo do transporte aéreo, com a oferta e a disponibilidade de uma gama maior de produtos de serviços aéreos para a escolha do consumidor, isto é, variadas opções de entrada e saída, de voos, empresas, preços e serviços, o que tende a atrair o maior escopo possível de visitantes, seja na experiência da exploração das cidades e das atrações que compõem os eixos da indústria de turismo fluminense. Para tanto, o visitante deseja se sentir seguro e ter uma mobilidade urbana acessível, previsível e confortável, tanto para desfrutar a cidade e seus atrativos, como para chegar e sair pelos seus aeroportos. Assim, diante dos subsídios fornecidos pelo estado-da-arte na literatura especializada, a análise não vislumbra evidências razoáveis para ratificar que restrições artificiais de tráfego aéreo sejam a melhor opção para o Sistema Multi-aeroportos do Rio de Janeiro, tema detalhadamente analisado na Nota Técnica nº 82/2021/DPR/SAC (SEI nº 4823070) e na Nota Informativa nº 26/2021/DPR/SAC (SEI nº 4751285). Por fim, salienta-se que fazem parte do rito comum do processo de licenciamento ambiental, a ser efetivado pelo futuro operador do Aeroporto Santos Dumont, o Estudo e Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA e o Estudo e Relatório de Impacto de Vizinhança - EIV/RIV, que abarca questões sensíveis ao ruído, impactos na mobilidade urbana e acessibilidade ao aeroporto, assim como Estudo de Tráfego e outros documentos exigidos pelo órgão ambiental.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18495
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBSP: Pg. 110 – Solicitamos atualizar a informação, uma vez que a INFRAERO tomou conhecimento do encerramento do processo PA 2013-0.169.450-5, referente ao TCA327/2013 da Weston, em fevereiro/2021, conforme mensagem enviada da prefeitura, contudo não houve acesso ao Certificado de Recebimento Definitivo das obrigações do TCA, ainda que a taxa de emissão do certificado tenha sido paga. A mensagem está em anexo. Portanto, recomendamos mudar a informação sobre este TCA no item 2.2.1.2.2. (p.109), e no quadro 2-11(p.114), face encerramento do processo. O mesmo vale para o quadro 2-2 (p.66), onde consta que foram plantadas 8 mudas de compensação, sendo que foram plantadas e mantidas as 12, conforme parecer técnico enviado à SVMA na fase que precedeu o encerramento do TCA.
JUSTIFICATIVA
Necessidade de retificação.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que a alteração foi realizada na versão 3.00 do relatório.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18496
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBSP: Pg. 210 – Solicitamos acrescentar o número do TC da Coletiva Mídia: TC nº 02.2014.001.0001.
JUSTIFICATIVA
Complemento de informação.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que a alteração foi realizada na versão 3.00 do relatório.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18497
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBSP: Pg. 289 – Na Tabela 4-1, F18, solicitamos atualizar a informação uma vez que a compensação citada já foi realizada pelo Aeroporto.
JUSTIFICATIVA
Necessidade de atualização de informação.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que a alteração foi realizada na versão 3.00 do relatório.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18498
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBSP: Pg. 290 – Alguns pontos de passivos que faltam no mapa foram inseridos. Falta a localização da Galvanoplastia da Avianca, citada na página 296. Solicitamos a revisão do mapa e dos pontos de passivo conforme anexo.
JUSTIFICATIVA
Necessidade de complemento de informação.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que a alteração foi realizada na versão 3.00 do relatório.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18499
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
SBMT: Pg. 240 – No Item F23, solicitamos atualizar a informação uma vez que o valor da compensação já foi pago em 29.09.2021 (anexo).
JUSTIFICATIVA
Necessidade de atualização da informação.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que a alteração foi realizada na versão 3.00 do relatório.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18500
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
A INFRAERO identificou divergências nos registros patrimoniais do Apêndice "E", do Anexo 2 (PEA), da Minuta do Contrato, conforme planilha em anexo.
JUSTIFICATIVA
Necessária a confirmação das matrículas dos imóveis objeto de concessão.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que o questionamento encontra-se prejudicado de uma resposta mais precisa, em vista de não ter sido encaminhada a planilha informada pela contribuinte.</p> <p>Entretanto, é possível afirmar que o texto do item 4 do PEA foi elaborado prevendo eventuais incertezas nos documentos patrimoniais identificados.</p> <p>Ademais, considerando o disposto no parágrafo 2º do artigo 9º do Decreto 10.635, de 22 de Fevereiro de 2021, mostra-se necessário que o contribuinte apresente toda a documentação cartorial atualizada e demais documentos com vistas a uma eventual reanálise do tópico questionado.</p> <p>A ANAC igualmente agradece a contribuição, ratificando que a planilha mencionada não foi protocolada.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18501
NOME DO CONTRIBUINTE
EIXO Relações Institucionais
CONTRIBUIÇÃO
Estudos técnicos apontam para a eminência de um acidente grave no Aeroporto Santos Dumont. Há necessidade de implantação de EMAS na pista de pouso e decolagem principal 02R/20L do referido aeroporto. É necessário incluir a previsão de necessidade de implementação desse dispositivo na infraestrutura do referido Aeroporto para que haja melhor aproveitamento da infraestrutura de voos, trazendo mais segurança e evitando risco eminente de acidentes graves.
JUSTIFICATIVA
Engineered Materials Arresting Systems (EMAS) é uma solução de engenharia desenvolvida para ser utilizada na Runway Safety Area (RSA) de um aeródromo. Sua tecnologia consiste na aplicação de um material com grande capacidade de absorção de energia que é projetado em função da velocidade e do peso da aeronave propiciando a máxima desaceleração da aeronave crítica em ocorrências de overrun.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que os estudos de Engenharia e Afins que compõem o EVTEA do Aeroporto de Santos Dumont propõe soluções para atendimento das normativas do setor aeroportuário em vigor, as quais não preveem a obrigatoriedade de implantação de EMAS nos aeroportos. Assim, o estudo propõe a implantação da área necessária para provisão das RESAs, conforme exige o RBAC 154. Não obstante, os EVTEA não são vinculativos, cabendo ao operador aeroportuário soluções próprias para correção das inconformidades existentes em atendimento ao contrato de concessão.</p> <p>A ANAC igualmente agradece a contribuição e esclarece que o Anexo 2 (PEA) traz cláusulas que preveem a adequação da infraestrutura a determinados códigos de referência de aeródromo e tipos de operação, o que contempla obrigatoriamente o requisito de prover Áreas de Segurança de Fim de Pista (RESA).</p> <p>Os sistemas de desaceleração de aeronaves (EMAS), por sua vez, podem ser instalados, a critério do operador, de modo a atender o requisito regulamentar de RESA.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18502
NOME DO CONTRIBUINTE
SOCICAM ADMINISTRAÇÃO, PROJETOS E REPRESENTAÇÕES LTDA
CONTRIBUIÇÃO
<p>Sugerimos a inclusão de novo dispositivo que permita à Concessionária, mediante prévia anuência da ANAC, segmentar o objeto da concessão, com a consequente cisão da Sociedade de Propósito Específico e a celebração de um novo contrato de concessão, em termos idênticos àqueles da minuta anexa ao edital de licitação, mas referente apenas a parcela dos aeroportos que compõem o contrato de concessão original.</p> <p>Nesse sentido, sugere-se a adoção da seguinte redação:</p> <p>“2.24. Após o final do Estágio 2, a Concessionária, justificadamente, poderá solicitar à ANAC a cisão do objeto da Concessão, mediante a divisão do Bloco de Aeroportos.</p> <p>“2.24.1. O requerimento da Concessionária de que trata o item anterior deverá conter a proposta de divisão dos Complexos Aeroportuários dos Aeroportos integrantes do Bloco, acompanhado das justificativas técnicas e jurídicas que conferem embasamento ao pedido.</p> <p>“2.24.2. Ao analisar o requerimento de que trata o item 2.32, a ANAC poderá estabelecer, de maneira justificada, divisão do Bloco que seja distinta à proposta da Concessionária, que, nessa hipótese, deverá se manifestar sobre a sua concordância ou não com a nova segmentação apresentada.</p> <p>“2.24.3. Uma vez aprovada a divisão do Bloco prevista no item 2.32, a Concessionária deverá adotar as diligências necessárias para a cisão da SPE, a fim de viabilizar a existência de uma sociedade de propósito específico para cada um dos novos Blocos resultantes da divisão do objeto da Concessão.</p> <p>“2.24.4. Cada nova sociedade de propósito específico de que trata o item anterior celebrará um Contrato de Concessão específico com a ANAC e o Operador Aeroportuário, que deverá seguir os mesmos termos do Contrato de Concessão já celebrado pela Concessionária, com os ajustes relativos ao bloco a que se refere.”</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Durante a Audiência Pública realizada em 27 de outubro de 2021, a formação dos blocos da 7ª Rodada foi um dos principais pontos trazidos pelos participantes. Embora seja algo já discutido em rodadas anteriores das concessões, a divisão atual dos blocos reúne aeroportos com características e localizações geográficas muito díspares entre si. Alguns dos principais aeroportos nacionais, como Congonhas e Santos Dumont, estão agrupados com outros aeroportos menos relevantes e de localização incompatível, o que pode gerar dificuldades operacionais para a sua execução ou simplesmente não capturar todos os benefícios advindos de uma operação mais concentrada dos aeroportos integrantes do bloco. Em outras palavras,</p>

não se verifica sinergia entre a operação, por uma mesma Concessionária, de aeroportos que estão distantes geograficamente e possuem características substancialmente díspares.

Caso essa composição de blocos de aeroportos seja efetivada na futura licitação, haverá o risco de a execução do objeto contratual seja inviabilizada por dificuldades operacionais intransponíveis, colocando em xeque os objetivos almejados pela União. Mesmo que as minutas dos documentos contratuais estabeleça obrigações específicas para cada um dos aeroportos, faz-se necessário considerar que a administração conjunta por uma mesma Concessionária demanda uma mínima convergência nas características operacionais desses equipamentos públicos, o que não necessariamente é observado nos Blocos da 7ª Rodada. Isso acaba por demandar um montante maior de recursos financeiros para o devido cumprimento das obrigações previstas contratualmente, aumentando os riscos para o ente privado que objetiva participar do futuro certame. Soma-se a isto a impossibilidade atual de constituição de diferentes Sociedades de Propósito Específico para a operação de aeroportos integrantes de um mesmo bloco.

Para mitigar tal situação, entende-se necessária a inclusão de mecanismos que podem trazer flexibilidade ao Contrato da Concessão e permitir a adoção de soluções que evitem a descontinuidade da administração e operação dos aeroportos a serem concedidos. A presente contribuição apresenta a sugestão de dispositivos contratuais que permitam que a futura Concessionária e a ANAC, após a transferência das operações para a Concessionária (itens 2.20 a 2.22), poderão estabelecer a segmentação do objeto da Concessão, de maneira que o Bloco de Aeroportos seja dividido em novos blocos. Nesse sentido, cada novo bloco corresponderá a um novo contrato de concessão, a ser celebrado entre ANAC e uma nova SPE, que será constituída a partir da cisão da Concessionária originária. Todas as obrigações e compromissos originais deverão ser mantidos, preservada o objeto da licitação original e as condições efetivamente licitadas. Nessa linha, deve ser ressaltado que a divisão do bloco em outros grupos de aeroportos não poderá ensejar nenhum tipo de reequilíbrio econômico-financeiro, seja no momento da divisão, seja posteriormente, por fatores atrelados à separação em si ou diferenças em relação ao contrato de concessão originalmente firmado.

Essa possibilidade de separação dos Aeroportos em grupos menores, além de evitar os problemas operacionais que foram trazidos pelas manifestações da referida audiência pública, traria maior segurança jurídica para o atendimento a todas as obrigações contratuais do parceiro privado. A celebração de novos contratos de concessão com objeto fracionado permitirá a concentração de esforços conjuntos nos Aeroportos que estão localizados em regiões próximas e apresentam confluência nas características operacionais. Ao mesmo tempo, seriam preservadas todas as condições contratuais que foram apresentadas pela ANAC na presente Consulta Pública, bem como facilitaria a gestão e fiscalização dessas concessões, uma vez que seria objeto de verificação conjunta aeroportos que apresentam sinergia e podem ser comparados no que toca à sua operacionalização.

Esclareça-se que deve ser condição para a segregação dos aeroportos a demonstração da viabilidade econômico-financeira desta separação, assegurando-

se que não ocorrerá nenhum prejuízo à prestação do serviço público concedido, nem aos usuários dos aeroportos concedidos.

Assim, nota-se que o aproveitamento da presente contribuição trará benefícios para todas as partes envolvidas, principalmente à Administração Pública Federal, que terá à disposição um mecanismo contratual que garantirá segurança jurídica e flexibilidade suficiente para evitar eventual descontinuidade na execução do objeto da Concessão, sem desprezar o imperativo da legalidade, aplicável a contratos administrativos dessa natureza.

RESPOSTA

A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que a formação dos blocos de aeroportos na configuração atual é resultado de diversos estudos realizados tanto pela SAC/MInfra quanto pelos EVTEA selecionados. Inicialmente a matéria foi objeto de análise pelo Departamento de Políticas Regulatórias da SAC, por meio da Nota Técnica nº 90/2020/DPR/SAC-MInfra, que apresentou a configuração inicial como fruto de diversas simulações realizadas, considerando todos os aeroportos da rede Infraero, em diferentes proposições de blocos, de modo que os cálculos estimados apontassem para a viabilidade econômico-financeira de cada um deles. Buscou-se, dessa maneira, uma solução sistemática, que possibilitasse a formação de blocos sustentáveis, capazes de promover a realização de investimentos necessários ao longo de toda a concessão e de manter uma qualidade desejável na prestação dos serviços aos usuários finais.

No entanto, concluídos os EVTEA, que trouxeram representação mais fidedigna das necessidades de investimento e do modelo de exploração aplicável a cada aeroporto, constatou-se a inviabilidade econômico-financeira do Bloco Norte II na configuração inicialmente proposta, uma vez que o valor presente líquido (VPL) do fluxo de caixa livre da firma descontado do Bloco proposto resultou negativo (- R\$ 316 milhões). Assim, fez-se necessária a realocação de parte dos aeroportos que comporiam o referido bloco, optando-se pelo Bloco SP/MS (agora BLOCO SP/MS/PA) como recepcionista, uma vez que os resultados de sua modelagem econômico-financeira apontaram larga sobra de VPL. No limite, verificou-se ainda que, a partir dos resultados dos EVTEA, a manutenção de um terceiro aeroporto no Bloco Norte II, no caso concreto o Aeroporto de Santarém, também tornaria inviável financeiramente o projeto do Bloco Norte II. Destarte, de modo a manter a segregação dos ativos em três blocos, verificadas as vantagens do modelo, e considerando a viabilidade econômico-financeira do bloco na configuração proposta (VPL de R\$ 111 milhões), com os dois maiores ativos, decidiu-se considerar a formação dos blocos conforme consta nos atuais documentos editalícios.

Com relação à decisão pela concessão em bloco, desde a Quinta Rodada de concessões, observou-se que a continuidade do modelo de concessão de ativos de forma individualizada teria impacto limitado apenas aos ativos considerados superavitários, nas análises realizadas por esta Secretaria, deixando de fora do processo grande parte da infraestrutura aeroportuária do país, e, por vezes, os ativos mais carentes de investimentos. Igualmente, a sequência do modelo anterior, inevitavelmente, levaria a Infraero a se tornar uma empresa estatal dependente de recursos do Tesouro Nacional para sua manutenção, além de outros impactos negativos ao sistema. Tal modelagem em bloco reflete, portanto, o subsídio cruzado existente na atual gestão de aeroportos conduzida pela Infraero, onde ativos de maior

valor econômico propiciam superávits para que a Infraero possa gerir também as infraestruturas deficitárias de modo que a gestão sistêmica se torne sustentável propiciando modicidade tarifária, investimentos adequados e qualidade na gestão. Importante esclarecer ainda que a modelagem em bloco promove apenas um intercâmbio entre o valor de contribuição a ser pago ao FNAC e a gestão de um ativo deficitário, sem qualquer impacto sobre os investimentos nos aeroportos. Isso porque, no modelo de concessão de ativos de forma individualizada, todo o valor “excedente” do projeto, o chamado valor presente líquido (VPL), é capturado pelos pagamentos a título de outorga que deverão ser recolhidos pelo concessionário junto ao FNAC. A concessão em bloco apenas transfere esse excedente, para gestão e investimento de ativos deficitários, garantindo nível de serviço adequado a uma maior parte da população e investimentos necessários em aeroportos de menor porte.

Nesse sentido, conforme estabelecido no Edital de CPE nº 05/2020/MInfra, de 8 de outubro de 2020, a concessão dos aeroportos foi objeto de estudo tanto de forma individualizada, quanto considerando o agrupamento dos mesmos em três Blocos regionais. Foram apurados também os ganhos que poderiam ser obtidos com as sinergias existentes na operação dessas infraestruturas em bloco. A possibilidade de ganhos com sinergias foi verificada pelos EVTEA nas seguintes situações: (i) economia nos custos com a otimização da mão de obra; (ii) possibilidade de redução da base de cálculo de impostos sobre lucro e (iii) possibilidade de melhor aproveitamento de créditos de impostos. Os ganhos, em valor presente líquido, obtidos com essas sinergias foram estimados nos seguintes montantes: (i) Bloco RJ/MG: R\$ 100 milhões; (ii) Bloco Norte II: R\$ 11 milhões e (iii) Bloco SP/MS/PA: R\$ 134 milhões.

Após análise dos resultados trazidos pelos EVTEAs, especialmente dos ganhos de escala, das sinergias e da viabilidade econômica dos blocos propostos, e ainda, considerando as discussões realizadas no âmbito do Governo Federal, optou-se por agrupar os aeroportos em bloco, conforme proposto nos documentos submetidos à consulta pública.

Em outro giro, a concessão em bloco se dá pela composição de uma única Sociedade de Propósito Específico, de modo que o não cumprimento das exigências contratuais para qualquer aeroporto poderá implicar em multas com incidência sobre a receita bruta de toda a SPE. Deste modo, entende-se que o concessionário tem incentivos positivos para cumprir com as obrigações contratuais de todos os aeroportos.

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que, uma vez definido, como diretriz de política pública, o leilão de aeroportos reunidos em blocos, é inviável a celebração de contratos de concessão individualizados. Isso porque o bloco será adjudicado àquele que sagrar-se vencedor no leilão como um objeto único e indissociável, a medida que sua oferta econômica é igualmente una, sem a indicação de valor individualizado para cada aeroporto. Dessa forma, não pode haver, por exemplo, a segmentação do objeto da concessão, com a consequente cisão da Sociedade de Propósito Específico e a celebração de um novo contrato de concessão para parcela dos aeroportos que compõem determinado bloco, sob pena de pôr-se em risco a própria lógica econômica e política que justificou o agrupamento.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18503
NOME DO CONTRIBUINTE
SOCICAM ADMINISTRAÇÃO, PROJETOS E REPRESENTAÇÕES LTDA
CONTRIBUIÇÃO
<p>Sugerimos a inclusão de novo dispositivo que permita à Concessionária, mediante prévia anuência da ANAC, segmentar o objeto da concessão, com a consequente cisão da Sociedade de Propósito Específico e a celebração de um novo contrato de concessão, em termos idênticos àqueles da minuta anexa ao edital de licitação, mas referente apenas a parcela dos aeroportos que compõem o contrato de concessão original.</p> <p>Nesse sentido, sugere-se a adoção da seguinte redação:</p> <p>“2.24. Após o final do Estágio 2, a Concessionária, justificadamente, poderá solicitar à ANAC a cisão do objeto da Concessão, mediante a divisão do Bloco de Aeroportos.</p> <p>“2.24.1. O requerimento da Concessionária de que trata o item anterior deverá conter a proposta de divisão dos Complexos Aeroportuários dos Aeroportos integrantes do Bloco, acompanhado das justificativas técnicas e jurídicas que conferem embasamento ao pedido.</p> <p>“2.24.2. Ao analisar o requerimento de que trata o item 2.32, a ANAC poderá estabelecer, de maneira justificada, divisão do Bloco que seja distinta à proposta da Concessionária, que, nessa hipótese, deverá se manifestar sobre a sua concordância ou não com a nova segmentação apresentada.</p> <p>“2.24.3. Uma vez aprovada a divisão do Bloco prevista no item 2.32, a Concessionária deverá adotar as diligências necessárias para a cisão da SPE, a fim de viabilizar a existência de uma sociedade de propósito específico para cada um dos novos Blocos resultantes da divisão do objeto da Concessão.</p> <p>“2.24.4. Cada nova sociedade de propósito específico de que trata o item anterior celebrará um Contrato de Concessão específico com a ANAC e o Operador Aeroportuário, que deverá seguir os mesmos termos do Contrato de Concessão já celebrado pela Concessionária, com os ajustes relativos ao bloco a que se refere.”</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Durante a Audiência Pública realizada em 27 de outubro de 2021, a formação dos blocos da 7ª Rodada foi um dos principais pontos trazidos pelos participantes. Embora seja algo já discutido em rodadas anteriores das concessões, a divisão atual dos blocos reúne aeroportos com características e localizações geográficas muito díspares entre si. Alguns dos principais aeroportos nacionais, como Congonhas e Santos Dumont, estão agrupados com outros aeroportos menos relevantes e de localização incompatível, o que pode gerar dificuldades operacionais para a sua execução ou simplesmente não capturar todos os benefícios advindos de uma operação mais concentrada dos aeroportos integrantes do bloco. Em outras palavras,</p>

não se verifica sinergia entre a operação, por uma mesma Concessionária, de aeroportos que estão distantes geograficamente e possuem características substancialmente díspares.

Caso essa composição de blocos de aeroportos seja efetivada na futura licitação, haverá o risco de a execução do objeto contratual seja inviabilizada por dificuldades operacionais intransponíveis, colocando em xeque os objetivos almejados pela União. Mesmo que as minutas dos documentos contratuais estabeleça obrigações específicas para cada um dos aeroportos, faz-se necessário considerar que a administração conjunta por uma mesma Concessionária demanda uma mínima convergência nas características operacionais desses equipamentos públicos, o que não necessariamente é observado nos Blocos da 7ª Rodada. Isso acaba por demandar um montante maior de recursos financeiros para o devido cumprimento das obrigações previstas contratualmente, aumentando os riscos para o ente privado que objetiva participar do futuro certame. Soma-se a isto a impossibilidade atual de constituição de diferentes Sociedades de Propósito Específico para a operação de aeroportos integrantes de um mesmo bloco.

Para mitigar tal situação, entende-se necessária a inclusão de mecanismos que podem trazer flexibilidade ao Contrato da Concessão e permitir a adoção de soluções que evitem a descontinuidade da administração e operação dos aeroportos a serem concedidos. A presente contribuição apresenta a sugestão de dispositivos contratuais que permitam que a futura Concessionária e a ANAC, após a transferência das operações para a Concessionária (itens 2.20 a 2.22), poderão estabelecer a segmentação do objeto da Concessão, de maneira que o Bloco de Aeroportos seja dividido em novos blocos. Nesse sentido, cada novo bloco corresponderá a um novo contrato de concessão, a ser celebrado entre ANAC e uma nova SPE, que será constituída a partir da cisão da Concessionária originária. Todas as obrigações e compromissos originais deverão ser mantidos, preservada o objeto da licitação original e as condições efetivamente licitadas. Nessa linha, deve ser ressaltado que a divisão do bloco em outros grupos de aeroportos não poderá ensejar nenhum tipo de reequilíbrio econômico-financeiro, seja no momento da divisão, seja posteriormente, por fatores atrelados à separação em si ou diferenças em relação ao contrato de concessão originalmente firmado.

Essa possibilidade de separação dos Aeroportos em grupos menores, além de evitar os problemas operacionais que foram trazidos pelas manifestações da referida audiência pública, traria maior segurança jurídica para o atendimento a todas as obrigações contratuais do parceiro privado. A celebração de novos contratos de concessão com objeto fracionado permitirá a concentração de esforços conjuntos nos Aeroportos que estão localizados em regiões próximas e apresentam confluência nas características operacionais. Ao mesmo tempo, seriam preservadas todas as condições contratuais que foram apresentadas pela ANAC na presente Consulta Pública, bem como facilitaria a gestão e fiscalização dessas concessões, uma vez que seria objeto de verificação conjunta aeroportos que apresentam sinergia e podem ser comparados no que toca à sua operacionalização.

Esclareça-se que deve ser condição para a segregação dos aeroportos a demonstração da viabilidade econômico-financeira desta separação, assegurando-

se que não ocorrerá nenhum prejuízo à prestação do serviço público concedido, nem aos usuários dos aeroportos concedidos.

Assim, nota-se que o aproveitamento da presente contribuição trará benefícios para todas as partes envolvidas, principalmente à Administração Pública Federal, que terá à disposição um mecanismo contratual que garantirá segurança jurídica e flexibilidade suficiente para evitar eventual descontinuidade na execução do objeto da Concessão, sem desprezar o imperativo da legalidade, aplicável a contratos administrativos dessa natureza.

RESPOSTA

A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que a formação dos blocos de aeroportos na configuração atual é resultado de diversos estudos realizados tanto pela SAC/MInfra quanto pelos EVTEA selecionados. Inicialmente a matéria foi objeto de análise pelo Departamento de Políticas Regulatórias da SAC, por meio da Nota Técnica nº 90/2020/DPR/SAC-MInfra, que apresentou a configuração inicial como fruto de diversas simulações realizadas, considerando todos os aeroportos da rede Infraero, em diferentes proposições de blocos, de modo que os cálculos estimados apontassem para a viabilidade econômico-financeira de cada um deles. Buscou-se, dessa maneira, uma solução sistemática, que possibilitasse a formação de blocos sustentáveis, capazes de promover a realização de investimentos necessários ao longo de toda a concessão e de manter uma qualidade desejável na prestação dos serviços aos usuários finais.

No entanto, concluídos os EVTEA, que trouxeram representação mais fidedigna das necessidades de investimento e do modelo de exploração aplicável a cada aeroporto, constatou-se a inviabilidade econômico-financeira do Bloco Norte II na configuração inicialmente proposta, uma vez que o valor presente líquido (VPL) do fluxo de caixa livre da firma descontado do Bloco proposto resultou negativo (- R\$ 316 milhões). Assim, fez-se necessária a realocação de parte dos aeroportos que comporiam o referido bloco, optando-se pelo Bloco SP/MS (agora BLOCO SP/MS/PA) como recepcionista, uma vez que os resultados de sua modelagem econômico-financeira apontaram larga sobra de VPL. No limite, verificou-se ainda que, a partir dos resultados dos EVTEA, a manutenção de um terceiro aeroporto no Bloco Norte II, no caso concreto o Aeroporto de Santarém, também tornaria inviável financeiramente o projeto do Bloco Norte II. Destarte, de modo a manter a segregação dos ativos em três blocos, verificadas as vantagens do modelo, e considerando a viabilidade econômico-financeira do bloco na configuração proposta (VPL de R\$ 111 milhões), com os dois maiores ativos, decidiu-se considerar a formação dos blocos conforme consta nos atuais documentos editalícios.

Com relação à decisão pela concessão em bloco, desde a Quinta Rodada de concessões, observou-se que a continuidade do modelo de concessão de ativos de forma individualizada teria impacto limitado apenas aos ativos considerados superavitários, nas análises realizadas por esta Secretaria, deixando de fora do processo grande parte da infraestrutura aeroportuária do país, e, por vezes, os ativos mais carentes de investimentos. Igualmente, a sequência do modelo anterior, inevitavelmente, levaria a Infraero a se tornar uma empresa estatal dependente de recursos do Tesouro Nacional para sua manutenção, além de outros impactos negativos ao sistema. Tal modelagem em bloco reflete, portanto, o subsídio cruzado existente na atual gestão de aeroportos conduzida pela Infraero, onde ativos de maior

valor econômico propiciam superávits para que a Infraero possa gerir também as infraestruturas deficitárias de modo que a gestão sistêmica se torne sustentável propiciando modicidade tarifária, investimentos adequados e qualidade na gestão. Importante esclarecer ainda que a modelagem em bloco promove apenas um intercâmbio entre o valor de contribuição a ser pago ao FNAC e a gestão de um ativo deficitário, sem qualquer impacto sobre os investimentos nos aeroportos. Isso porque, no modelo de concessão de ativos de forma individualizada, todo o valor “excedente” do projeto, o chamado valor presente líquido (VPL), é capturado pelos pagamentos a título de outorga que deverão ser recolhidos pelo concessionário junto ao FNAC. A concessão em bloco apenas transfere esse excedente, para gestão e investimento de ativos deficitários, garantindo nível de serviço adequado a uma maior parte da população e investimentos necessários em aeroportos de menor porte.

Nesse sentido, conforme estabelecido no Edital de CPE nº 05/2020/MInfra, de 8 de outubro de 2020, a concessão dos aeroportos foi objeto de estudo tanto de forma individualizada, quanto considerando o agrupamento dos mesmos em três Blocos regionais. Foram apurados também os ganhos que poderiam ser obtidos com as sinergias existentes na operação dessas infraestruturas em bloco. A possibilidade de ganhos com sinergias foi verificada pelos EVTEA nas seguintes situações: (i) economia nos custos com a otimização da mão de obra; (ii) possibilidade de redução da base de cálculo de impostos sobre lucro e (iii) possibilidade de melhor aproveitamento de créditos de impostos. Os ganhos, em valor presente líquido, obtidos com essas sinergias foram estimados nos seguintes montantes: (i) Bloco RJ/MG: R\$ 100 milhões; (ii) Bloco Norte II: R\$ 11 milhões e (iii) Bloco SP/MS/PA: R\$ 134 milhões.

Após análise dos resultados trazidos pelos EVTEAs, especialmente dos ganhos de escala, das sinergias e da viabilidade econômica dos blocos propostos, e ainda, considerando as discussões realizadas no âmbito do Governo Federal, optou-se por agrupar os aeroportos em bloco, conforme proposto nos documentos submetidos à consulta pública.

Em outro giro, a concessão em bloco se dá pela composição de uma única Sociedade de Propósito Específico, de modo que o não cumprimento das exigências contratuais para qualquer aeroporto poderá implicar em multas com incidência sobre a receita bruta de toda a SPE. Deste modo, entende-se que o concessionário tem incentivos positivos para cumprir com as obrigações contratuais de todos os aeroportos.

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que, uma vez definido, como diretriz de política pública, o leilão de aeroportos reunidos em blocos, é inviável a celebração de contratos de concessão individualizados. Isso porque o bloco será adjudicado àquele que sagrar-se vencedor no leilão como um objeto único e indissociável, a medida que sua oferta econômica é igualmente una, sem a indicação de valor individualizado para cada aeroporto. Dessa forma, não pode haver, por exemplo, a segmentação do objeto da concessão, com a consequente cisão da Sociedade de Propósito Específico e a celebração de um novo contrato de concessão para parcela dos aeroportos que compõem determinado bloco, sob pena de pôr-se em risco a própria lógica econômica e política que justificou o agrupamento.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18504
NOME DO CONTRIBUINTE
SOCICAM ADMINISTRAÇÃO, PROJETOS E REPRESENTAÇÕES LTDA
CONTRIBUIÇÃO
<p>Sugerimos a inclusão de novo dispositivo que permita à Concessionária, mediante prévia anuência da ANAC, segmentar o objeto da concessão, com a consequente cisão da Sociedade de Propósito Específico e a celebração de um novo contrato de concessão, em termos idênticos àqueles da minuta anexa ao edital de licitação, mas referente apenas a parcela dos aeroportos que compõem o contrato de concessão original.</p> <p>Nesse sentido, sugere-se a adoção da seguinte redação:</p> <p>“2.24. Após o final do Estágio 2, a Concessionária, justificadamente, poderá solicitar à ANAC a cisão do objeto da Concessão, mediante a divisão do Bloco de Aeroportos.</p> <p>“2.24.1. O requerimento da Concessionária de que trata o item anterior deverá conter a proposta de divisão dos Complexos Aeroportuários dos Aeroportos integrantes do Bloco, acompanhado das justificativas técnicas e jurídicas que conferem embasamento ao pedido.</p> <p>“2.24.2. Ao analisar o requerimento de que trata o item 2.32, a ANAC poderá estabelecer, de maneira justificada, divisão do Bloco que seja distinta à proposta da Concessionária, que, nessa hipótese, deverá se manifestar sobre a sua concordância ou não com a nova segmentação apresentada.</p> <p>“2.24.3. Uma vez aprovada a divisão do Bloco prevista no item 2.32, a Concessionária deverá adotar as diligências necessárias para a cisão da SPE, a fim de viabilizar a existência de uma sociedade de propósito específico para cada um dos novos Blocos resultantes da divisão do objeto da Concessão.</p> <p>“2.24.4. Cada nova sociedade de propósito específico de que trata o item anterior celebrará um Contrato de Concessão específico com a ANAC e o Operador Aeroportuário, que deverá seguir os mesmos termos do Contrato de Concessão já celebrado pela Concessionária, com os ajustes relativos ao bloco a que se refere.”</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Durante a Audiência Pública realizada em 27 de outubro de 2021, a formação dos blocos da 7ª Rodada foi um dos principais pontos trazidos pelos participantes. Embora seja algo já discutido em rodadas anteriores das concessões, a divisão atual dos blocos reúne aeroportos com características e localizações geográficas muito díspares entre si. Alguns dos principais aeroportos nacionais, como Congonhas e Santos Dumont, estão agrupados com outros aeroportos menos relevantes e de localização incompatível, o que pode gerar dificuldades operacionais para a sua execução ou simplesmente não capturar todos os benefícios advindos de uma operação mais concentrada dos aeroportos integrantes do bloco. Em outras palavras,</p>

não se verifica sinergia entre a operação, por uma mesma Concessionária, de aeroportos que estão distantes geograficamente e possuem características substancialmente díspares.

Caso essa composição de blocos de aeroportos seja efetivada na futura licitação, haverá o risco de a execução do objeto contratual seja inviabilizada por dificuldades operacionais intransponíveis, colocando em xeque os objetivos almejados pela União. Mesmo que as minutas dos documentos contratuais estabeleça obrigações específicas para cada um dos aeroportos, faz-se necessário considerar que a administração conjunta por uma mesma Concessionária demanda uma mínima convergência nas características operacionais desses equipamentos públicos, o que não necessariamente é observado nos Blocos da 7ª Rodada. Isso acaba por demandar um montante maior de recursos financeiros para o devido cumprimento das obrigações previstas contratualmente, aumentando os riscos para o ente privado que objetiva participar do futuro certame. Soma-se a isto a impossibilidade atual de constituição de diferentes Sociedades de Propósito Específico para a operação de aeroportos integrantes de um mesmo bloco.

Para mitigar tal situação, entende-se necessária a inclusão de mecanismos que podem trazer flexibilidade ao Contrato da Concessão e permitir a adoção de soluções que evitem a descontinuidade da administração e operação dos aeroportos a serem concedidos. A presente contribuição apresenta a sugestão de dispositivos contratuais que permitam que a futura Concessionária e a ANAC, após a transferência das operações para a Concessionária (itens 2.20 a 2.22), poderão estabelecer a segmentação do objeto da Concessão, de maneira que o Bloco de Aeroportos seja dividido em novos blocos. Nesse sentido, cada novo bloco corresponderá a um novo contrato de concessão, a ser celebrado entre ANAC e uma nova SPE, que será constituída a partir da cisão da Concessionária originária. Todas as obrigações e compromissos originais deverão ser mantidos, preservada o objeto da licitação original e as condições efetivamente licitadas. Nessa linha, deve ser ressaltado que a divisão do bloco em outros grupos de aeroportos não poderá ensejar nenhum tipo de reequilíbrio econômico-financeiro, seja no momento da divisão, seja posteriormente, por fatores atrelados à separação em si ou diferenças em relação ao contrato de concessão originalmente firmado.

Essa possibilidade de separação dos Aeroportos em grupos menores, além de evitar os problemas operacionais que foram trazidos pelas manifestações da referida audiência pública, traria maior segurança jurídica para o atendimento a todas as obrigações contratuais do parceiro privado. A celebração de novos contratos de concessão com objeto fracionado permitirá a concentração de esforços conjuntos nos Aeroportos que estão localizados em regiões próximas e apresentam confluência nas características operacionais. Ao mesmo tempo, seriam preservadas todas as condições contratuais que foram apresentadas pela ANAC na presente Consulta Pública, bem como facilitaria a gestão e fiscalização dessas concessões, uma vez que seria objeto de verificação conjunta aeroportos que apresentam sinergia e podem ser comparados no que toca à sua operacionalização.

Esclareça-se que deve ser condição para a segregação dos aeroportos a demonstração da viabilidade econômico-financeira desta separação, assegurando-

se que não ocorrerá nenhum prejuízo à prestação do serviço público concedido, nem aos usuários dos aeroportos concedidos.

Assim, nota-se que o aproveitamento da presente contribuição trará benefícios para todas as partes envolvidas, principalmente à Administração Pública Federal, que terá à disposição um mecanismo contratual que garantirá segurança jurídica e flexibilidade suficiente para evitar eventual descontinuidade na execução do objeto da Concessão, sem desprezar o imperativo da legalidade, aplicável a contratos administrativos dessa natureza.

RESPOSTA

A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que a formação dos blocos de aeroportos na configuração atual é resultado de diversos estudos realizados tanto pela SAC/MInfra quanto pelos EVTEA selecionados. Inicialmente a matéria foi objeto de análise pelo Departamento de Políticas Regulatórias da SAC, por meio da Nota Técnica nº 90/2020/DPR/SAC-MInfra, que apresentou a configuração inicial como fruto de diversas simulações realizadas, considerando todos os aeroportos da rede Infraero, em diferentes proposições de blocos, de modo que os cálculos estimados apontassem para a viabilidade econômico-financeira de cada um deles. Buscou-se, dessa maneira, uma solução sistemática, que possibilitasse a formação de blocos sustentáveis, capazes de promover a realização de investimentos necessários ao longo de toda a concessão e de manter uma qualidade desejável na prestação dos serviços aos usuários finais.

No entanto, concluídos os EVTEA, que trouxeram representação mais fidedigna das necessidades de investimento e do modelo de exploração aplicável a cada aeroporto, constatou-se a inviabilidade econômico-financeira do Bloco Norte II na configuração inicialmente proposta, uma vez que o valor presente líquido (VPL) do fluxo de caixa livre da firma descontado do Bloco proposto resultou negativo (- R\$ 316 milhões). Assim, fez-se necessária a realocação de parte dos aeroportos que comporiam o referido bloco, optando-se pelo Bloco SP/MS (agora BLOCO SP/MS/PA) como recepcionista, uma vez que os resultados de sua modelagem econômico-financeira apontaram larga sobra de VPL. No limite, verificou-se ainda que, a partir dos resultados dos EVTEA, a manutenção de um terceiro aeroporto no Bloco Norte II, no caso concreto o Aeroporto de Santarém, também tornaria inviável financeiramente o projeto do Bloco Norte II. Destarte, de modo a manter a segregação dos ativos em três blocos, verificadas as vantagens do modelo, e considerando a viabilidade econômico-financeira do bloco na configuração proposta (VPL de R\$ 111 milhões), com os dois maiores ativos, decidiu-se considerar a formação dos blocos conforme consta nos atuais documentos editalícios.

Com relação à decisão pela concessão em bloco, desde a Quinta Rodada de concessões, observou-se que a continuidade do modelo de concessão de ativos de forma individualizada teria impacto limitado apenas aos ativos considerados superavitários, nas análises realizadas por esta Secretaria, deixando de fora do processo grande parte da infraestrutura aeroportuária do país, e, por vezes, os ativos mais carentes de investimentos. Igualmente, a sequência do modelo anterior, inevitavelmente, levaria a Infraero a se tornar uma empresa estatal dependente de recursos do Tesouro Nacional para sua manutenção, além de outros impactos negativos ao sistema. Tal modelagem em bloco reflete, portanto, o subsídio cruzado existente na atual gestão de aeroportos conduzida pela Infraero, onde ativos de maior

valor econômico propiciam superávits para que a Infraero possa gerir também as infraestruturas deficitárias de modo que a gestão sistêmica se torne sustentável propiciando modicidade tarifária, investimentos adequados e qualidade na gestão. Importante esclarecer ainda que a modelagem em bloco promove apenas um intercâmbio entre o valor de contribuição a ser pago ao FNAC e a gestão de um ativo deficitário, sem qualquer impacto sobre os investimentos nos aeroportos. Isso porque, no modelo de concessão de ativos de forma individualizada, todo o valor “excedente” do projeto, o chamado valor presente líquido (VPL), é capturado pelos pagamentos a título de outorga que deverão ser recolhidos pelo concessionário junto ao FNAC. A concessão em bloco apenas transfere esse excedente, para gestão e investimento de ativos deficitários, garantindo nível de serviço adequado a uma maior parte da população e investimentos necessários em aeroportos de menor porte.

Nesse sentido, conforme estabelecido no Edital de CPE nº 05/2020/MInfra, de 8 de outubro de 2020, a concessão dos aeroportos foi objeto de estudo tanto de forma individualizada, quanto considerando o agrupamento dos mesmos em três Blocos regionais. Foram apurados também os ganhos que poderiam ser obtidos com as sinergias existentes na operação dessas infraestruturas em bloco. A possibilidade de ganhos com sinergias foi verificada pelos EVTEA nas seguintes situações: (i) economia nos custos com a otimização da mão de obra; (ii) possibilidade de redução da base de cálculo de impostos sobre lucro e (iii) possibilidade de melhor aproveitamento de créditos de impostos. Os ganhos, em valor presente líquido, obtidos com essas sinergias foram estimados nos seguintes montantes: (i) Bloco RJ/MG: R\$ 100 milhões; (ii) Bloco Norte II: R\$ 11 milhões e (iii) Bloco SP/MS/PA: R\$ 134 milhões.

Após análise dos resultados trazidos pelos EVTEAs, especialmente dos ganhos de escala, das sinergias e da viabilidade econômica dos blocos propostos, e ainda, considerando as discussões realizadas no âmbito do Governo Federal, optou-se por agrupar os aeroportos em bloco, conforme proposto nos documentos submetidos à consulta pública.

Em outro giro, a concessão em bloco se dá pela composição de uma única Sociedade de Propósito Específico, de modo que o não cumprimento das exigências contratuais para qualquer aeroporto poderá implicar em multas com incidência sobre a receita bruta de toda a SPE. Deste modo, entende-se que o concessionário tem incentivos positivos para cumprir com as obrigações contratuais de todos os aeroportos.

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que, uma vez definido, como diretriz de política pública, o leilão de aeroportos reunidos em blocos, é inviável a celebração de contratos de concessão individualizados. Isso porque o bloco será adjudicado àquele que sagrar-se vencedor no leilão como um objeto único e indissociável, a medida que sua oferta econômica é igualmente una, sem a indicação de valor individualizado para cada aeroporto. Dessa forma, não pode haver, por exemplo, a segmentação do objeto da concessão, com a consequente cisão da Sociedade de Propósito Específico e a celebração de um novo contrato de concessão para parcela dos aeroportos que compõem determinado bloco, sob pena de pôr-se em risco a própria lógica econômica e política que justificou o agrupamento.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18505
NOME DO CONTRIBUINTE
EIXO Relações Institucionais
CONTRIBUIÇÃO
Estudos técnicos apontam para a eminência de um acidente grave no Aeroporto Santos Dumont. Há necessidade de implantação de EMAS na pista de pouso e decolagem principal 02R/20L do referido aeroporto. É necessário incluir a previsão de necessidade de implementação desse dispositivo na infraestrutura do referido Aeroporto para que haja melhor aproveitamento da infraestrutura de voos, trazendo mais segurança e evitando risco eminente de acidentes graves.
JUSTIFICATIVA
Engineered Materials Arresting Systems (EMAS) é uma solução de engenharia desenvolvida para ser utilizada na Runway Safety Area (RSA) de um aeródromo. Sua tecnologia consiste na aplicação de um material com grande capacidade de absorção de energia que é projetado em função da velocidade e do peso da aeronave propiciando a máxima desaceleração da aeronave crítica em ocorrências de overrun.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que os estudos de Engenharia e Afins que compõem o EVTEA do Aeroporto de Santos Dumont propõe soluções para atendimento das normativas do setor aeroportuário em vigor, as quais não preveem a obrigatoriedade de implantação de EMAS nos aeroportos. Assim, o estudo propõe a implantação da área necessária para provisão das RESAs, conforme exige o RBAC 154. Não obstante, os EVTEA não são vinculativos, cabendo ao operador aeroportuário soluções próprias para correção das inconformidades existentes em atendimento ao contrato de concessão.</p> <p>A ANAC igualmente agradece a contribuição e esclarece que o Anexo 2 (PEA) traz cláusulas que preveem a adequação da infraestrutura a determinados códigos de referência de aeródromo e tipos de operação, o que contempla obrigatoriamente o requisito de prover Áreas de Segurança de Fim de Pista (RESA).</p> <p>Os sistemas de desaceleração de aeronaves (EMAS), por sua vez, podem ser instalados, a critério do operador, de modo a atender o requisito regulamentar de RESA.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18506
NOME DO CONTRIBUINTE
GOL LINHAS AEREAS S.A
CONTRIBUIÇÃO
Alteração do descrito nos itens 7.2.2, 7.5.2, 7.8.2, 7.15.2, 7.18.2, 7.21.2, 7.24.2, 7.34.2, 7.37.2, 7.40.2.
JUSTIFICATIVA
<p>1- Considerando o previsto nos itens 7.2.2.1, 7.5.2.1, 7.8.2.1, 7.15.2.1, 7.18.2.1, 7.21.2.1, 7.24.2.1, 7.34.2.1, 7.37.2.1, 7.40.2.1, entende-se que operação sem restrição é aquela onde não existam procedimentos operacionais que reduzam a capacidade do aeroporto. Por outro lado, da forma que está escrito em 7.2.2, 7.5.2, 7.8.2, 7.15.2, 7.18.2, 7.21.2, 7.24.2, 7.34.2, 7.37.2, 7.40.2, será aceito que o aeroporto possa "operar" sem as restrições descritas nos itens mencionados inicialmente. A construção de texto utilizada pode abrir brecha para a criação de procedimentos específicos que, podem não causar redução de capacidade, porém gerariam aumento de custos para as companhias aéreas (envelope de operação mais restrito, que pode gerar mais arremetidas e alternados, treinamento específico além do já aplicado, etc).</p> <p>A redação ideal para os itens 7.2.2, 7.5.2, 7.8.2, 7.15.2, 7.18.2, 7.21.2, 7.24.2, 7.34.2, 7.37.2, 7.40.2, é a prevista na nota técnica 02 da SIA (SEI! 6184749), anexa ao processo ANAC de análise e aprovação da consulta pública do edital.</p> <p>Texto da NT: " Concessionária deverá realizar todas as adequações necessárias para que os aeroportos se adequem, sem restrição, aos requisitos regulamentares de projeto para: código de referência 3C, pista de aproximação de não-precisão, tanto para operações diurnas quanto noturnas, até o fim da Fase 1B do contrato de concessão, a qual prevê os investimentos obrigatórios iniciais nos aeroportos".</p>
RESPOSTA
<p>A SAC agradece a contribuição e esclarece que, no que tange às necessárias adequações do sistema de pistas e pátios, a redação proposta no texto contratual atende à diretriz de política pública emanada pela SAC/Minfra por meio do Ofício nº 905/2021/GAB-SAC/SAC. Reitera-se que, em consonância com as rodadas de concessão antecedentes, o atendimento aos requisitos regulamentares de projeto deve ocorrer de forma integral, ou seja, sem qualquer restrição.</p> <p>Em particular, a utilização da terminologia busca enfatizar e esclarecer que será considerada operação sem restrição aquela em que operações com aeronaves do código especificado e inferiores, simultâneas ou não, ocorram sem a necessidade de estabelecimento de procedimentos operacionais especiais que impactem negativamente a capacidade e a segurança operacionais do aeroporto, motivados por inadequação da infraestrutura.</p> <p>Tal determinação teve por finalidade possibilitar que os aeroportos concedidos tenham infraestrutura mínima capaz de atender a aeronaves utilizadas para voos regulares na forma como operam hoje no país. De fato, nota-se que hoje existe um gargalo de infraestrutura em aeroportos que não atendem pelo menos aeronaves código 3C (a exemplo do Airbus A320Neo; A319; Boeing 737-800; Embraer ERJ 190-</p>

400 LR; ATR 72; dentre outros). Isso porque, as principais empresas aéreas não tem na composição de suas frotas, aeronaves de menor porte para realização de transporte aéreo regular. Já as regras de voo por instrumento permitem que o aeródromo opere mesmo em condições climáticas adversas, permitindo assim maior previsibilidade e continuidade das operações e do serviço público de infraestrutura aeroportuária, trazendo grandes benefícios a todos os envolvidos no processo. Nesse sentido, entende-se que os requisitos mínimos propostos são adequados pois permitirão a prestação do serviço público de infraestrutura aeroportuária adequado, de forma continuada e com benefícios ao cidadão usuário do aeroporto. Além disso, o concessionário poderá realizar as adequações adicionais que entender necessárias para otimização do uso do aeroporto, inclusive no que tange a adequações para aeronaves maiores. Tal situação já pode ser verificada nos contratos de concessão existentes, onde as concessionárias, muitas vezes, vão além das exigências contratuais de forma a aumentar o fluxo de passageiros do aeroporto. Destarte, entende-se haver incentivos financeiros para tal, pois a concessionária fará jus às receitas tarifárias e não tarifárias envolvidas na operação de aeronaves de maior porte e de um maior número no fluxo de passageiros.

Por conseguinte, reitera-se que o planejamento para o desenvolvimento do sítio deve aliar fatores técnicos e econômicos, a fim de evitar demandas por investimentos que possam revelar-se superestimados na prática, que não só requerem aporte de recursos para sua construção, mas também para manutenção ulterior. Assim, revela-se racional que o desenvolvimento do sítio aeroportuário obedeça às duas vertentes, sempre se adequando às normas e regulamentos técnicos, mas também à demanda projetada ao longo de toda a concessão.

A ANAC agradece a contribuição. Primeiramente, é importante notar que o clausulado do PEA apontado no questionamento é o mesmo utilizado em rodadas anteriores de concessão de aeroportos realizadas pela ANAC.

O dispositivo deixa claro qual o desempenho mínimo a ser alcançado pelas adequações a serem implementadas pela Concessionária, qual seja, que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, com uma pista de aproximação de não-precisão, sem restrição, noturno e diurno, aeronaves código [indicado no PEA], até o fim da fase 1B do contrato de concessão. Além disso, a cláusula explicita também que, à luz contratual, a operação sem restrição é aquela em que operações com aeronaves código [indicado no PEA] e inferiores, simultâneas ou não, ocorram sem a necessidade de estabelecimento de procedimentos operacionais especiais que impactem negativamente a capacidade e a segurança operacionais do aeroporto, motivados por inadequação da infraestrutura.

O norte principal do clausulado é a resolução racional de todas as inadequações da infraestrutura. Sob o ponto de vista das operações aéreas no aeroporto, dois aspectos devem ser considerados pela Concessionária. O primeiro é com relação à segurança operacional, a qual fundamenta-se na regulação técnica da Agência. As soluções a serem implementadas pela Concessionária na infraestrutura não poderão resultar em adoção de procedimentos especiais que gerem impactos negativos à segurança operacional, ou seja, ela deverá ser garantida e mantida em nível compatível com a regulação específica.

O segundo aspecto é com relação às capacidades, principalmente, dos sistemas de pista de pouso e decolagem, pistas de táxi e pátio de aeronaves, os quais, também, não deverão sofrer impactos negativos, decorrentes da necessidade de se implementar procedimentos especiais por inadequações de infraestrutura,

observando-se que essas soluções, a serem apresentadas nos anteprojetos e no PGI, passarão por consultas prévias às empresas aéreas. Assim, desalinhamentos de interesses entre a Concessionária e partes interessadas relevantes serão avaliados nos casos concretos e nos termos previsto no contrato, não se fazendo necessário, de antemão, ir além do que a regulação técnica exige.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18507
NOME DO CONTRIBUINTE
GOL LINHAS AEREAS S.A
CONTRIBUIÇÃO
Alteração do descrito nos itens 7.2.2, 7.5.2, 7.8.2, 7.15.2, 7.18.2, 7.21.2, 7.24.2, 7.34.2, 7.37.2, 7.40.2.
JUSTIFICATIVA
De acordo com o descrito nos itens 7.2.2, 7.5.2, 7.8.2, 7.15.2, 7.18.2, 7.21.2, 7.24.2, 7.34.2, 7.37.2, 7.40.2. e 7.2.2.1, 7.5.2.1, 7.8.2.1, 7.15.2.1, 7.18.2.1, 7.21.2.1, 7.24.2.1, 7.34.2.1, 7.37.2.1, 7.40.2.1 a habilitação mínima da infraestrutura é para código 3C sem restrições que impactem negativamente na capacidade operacional. Isso significa que é possível a existencia de restrições de capacidade para a operação de aeronaves 4C. Nestes termos, é importante destacar que em 2021, aproximadamente 30% da frota da GOL é composta por aeronaves com código de referência 4C. De acordo com o plano de frota previsto, este número tende a subir para 45% em 2023. Acreditamos que a habilitação sem restrições apenas para 3C, pode impactar negativamente na capacidade operacional destes aeroportos.
RESPOSTA
<p>A SAC agradece a contribuição e esclarece que, no que tange às necessárias adequações do sistema de pistas e pátios, a redação proposta no texto contratual atende à diretriz de política pública emanada pela SAC/Minfra por meio do Ofício nº 905/2021/GAB-SAC/SAC. Reitera-se que, em consonância com as rodadas de concessão antecedentes, o atendimento aos requisitos regulamentares de projeto deve ocorrer de forma integral, ou seja, sem qualquer restrição.</p> <p>Em particular, a utilização da terminologia busca enfatizar e esclarecer que será considerada operação sem restrição aquela em que operações com aeronaves do código especificado e inferiores, simultâneas ou não, ocorram sem a necessidade de estabelecimento de procedimentos operacionais especiais que impactem negativamente a capacidade e a segurança operacionais do aeroporto, motivados por inadequação da infraestrutura.</p> <p>Tal determinação teve por finalidade possibilitar que os aeroportos concedidos tenham infraestrutura mínima capaz de atender a aeronaves utilizadas para voos regulares na forma como operam hoje no país. De fato, nota-se que hoje existe um gargalo de infraestrutura em aeroportos que não atendem pelo menos aeronaves código 3C (a exemplo do Airbus A320Neo; A319; Boeing 737-800; Embraer ERJ 190-400 LR; ATR 72; dentre outros). Isso porque, as principais empresas aéreas não tem na composição de suas frotas, aeronaves de menor porte para realização de transporte aéreo regular. Já as regras de voo por instrumento permitem que o aeródromo opere mesmo em condições climáticas adversas, permitindo assim maior previsibilidade e continuidade das operações e do serviço público de infraestrutura aeroportuária, trazendo grandes benefícios a todos os envolvidos no processo. Nesse sentido, entende-se que os requisitos mínimos propostos são adequados pois permitirão a prestação do serviço público de infraestrutura aeroportuária adequado, de forma continuada e com benefícios ao cidadão usuário do aeroporto. Além disso,</p>

o concessionário poderá realizar as adequações adicionais que entender necessárias para otimização do uso do aeroporto, inclusive no que tange a adequações para aeronaves maiores. Tal situação já pode ser verificada nos contratos de concessão existentes, onde as concessionárias, muitas vezes, vão além das exigências contratuais de forma a aumentar o fluxo de passageiros do aeroporto. Destarte, entende-se haver incentivos financeiros para tal, pois a concessionária fará jus às receitas tarifárias e não tarifárias envolvidas na operação de aeronaves de maior porte e de um maior número no fluxo de passageiros.

Por conseguinte, reitera-se que o planejamento para o desenvolvimento do sítio deve aliar fatores técnicos e econômicos, a fim de evitar demandas por investimentos que possam revelar-se superestimados na prática, que não só requerem aporte de recursos para sua construção, mas também para manutenção ulterior. Assim, revela-se racional que o desenvolvimento do sítio aeroportuário obedeça às duas vertentes, sempre se adequando às normas e regulamentos técnicos, mas também à demanda projetada ao longo de toda a concessão.

A ANAC agradece a contribuição. Primeiramente, é importante notar que o clausulado do PEA apontado no questionamento é o mesmo utilizado em rodadas anteriores de concessão de aeroportos realizadas pela ANAC.

O dispositivo deixa claro qual o desempenho mínimo a ser alcançado pelas adequações a serem implementadas pela Concessionária, qual seja, que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, com uma pista de aproximação de não-precisão, sem restrição, noturno e diurno, aeronaves código [indicado no PEA], até o fim da fase 1B do contrato de concessão. Além disso, a cláusula explicita também que, à luz contratual, a operação sem restrição é aquela em que operações com aeronaves código [indicado no PEA] e inferiores, simultâneas ou não, ocorram sem a necessidade de estabelecimento de procedimentos operacionais especiais que impactem negativamente a capacidade e a segurança operacionais do aeroporto, motivados por inadequação da infraestrutura.

O norte principal do clausulado é a resolução racional de todas as inadequações da infraestrutura. Sob o ponto de vista das operações aéreas no aeroporto, dois aspectos devem ser considerados pela Concessionária. O primeiro é com relação à segurança operacional, a qual fundamenta-se na regulação técnica da Agência. As soluções a serem implementadas pela Concessionária na infraestrutura não poderão resultar em adoção de procedimentos especiais que gerem impactos negativos à segurança operacional, ou seja, ela deverá ser garantida e mantida em nível compatível com a regulação específica.

O segundo aspecto é com relação às capacidades, principalmente, dos sistemas de pista de pouso e decolagem, pistas de táxi e pátio de aeronaves, os quais, também, não deverão sofrer impactos negativos, decorrentes da necessidade de se implementar procedimentos especiais por inadequações de infraestrutura, observando-se que essas soluções, a serem apresentadas nos anteprojetos e no PGI, passarão por consultas prévias às empresas aéreas.

Assim, desalinhamentos de interesses entre a Concessionária e partes interessadas relevantes serão avaliados nos casos concretos e nos termos previsto no contrato, não se fazendo necessário, de antemão, ir além do que a regulação técnica exige.

A manifestação da área técnica quanto a questões de segurança sobre o tema está contida na Nota Técnica nº 2/2021/GCOP/SIA (sei! 6184749), de 10.09.2021.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18508
NOME DO CONTRIBUINTE
GOL LINHAS AEREAS S.A
CONTRIBUIÇÃO
Alteração do descrito nos itens 7.2.2, 7.5.2, 7.8.2, 7.15.2, 7.18.2, 7.21.2, 7.24.2, 7.34.2, 7.37.2, 7.40.2.
JUSTIFICATIVA
De acordo com o descrito nos itens 7.2.2, 7.5.2, 7.8.2, 7.15.2, 7.18.2, 7.21.2, 7.24.2, 7.34.2, 7.37.2, 7.40.2. e 7.2.2.1, 7.5.2.1, 7.8.2.1, 7.15.2.1, 7.18.2.1, 7.21.2.1, 7.24.2.1, 7.34.2.1, 7.37.2.1, 7.40.2.1 a habilitação mínima da infraestrutura é para código 3C sem restrições que impactem negativamente na capacidade operacional. Isso significa que é possível a existencia de restrições de capacidade para a operação de aeronaves 4C. Nestes termos, é importante destacar que em 2021, aproximadamente 30% da frota da GOL é composta por aeronaves com código de referência 4C. De acordo com o plano de frota previsto, este número tende a subir para 45% em 2023. Acreditamos que a habilitação sem restrições apenas para 3C, pode impactar negativamente na capacidade operacional destes aeroportos.
RESPOSTA
<p>A SAC agradece a contribuição e esclarece que, no que tange às necessárias adequações do sistema de pistas e pátios, a redação proposta no texto contratual atende à diretriz de política pública emanada pela SAC/Minfra por meio do Ofício nº 905/2021/GAB-SAC/SAC. Reitera-se que, em consonância com as rodadas de concessão antecedentes, o atendimento aos requisitos regulamentares de projeto deve ocorrer de forma integral, ou seja, sem qualquer restrição.</p> <p>Em particular, a utilização da terminologia busca enfatizar e esclarecer que será considerada operação sem restrição aquela em que operações com aeronaves do código especificado e inferiores, simultâneas ou não, ocorram sem a necessidade de estabelecimento de procedimentos operacionais especiais que impactem negativamente a capacidade e a segurança operacionais do aeroporto, motivados por inadequação da infraestrutura.</p> <p>Tal determinação teve por finalidade possibilitar que os aeroportos concedidos tenham infraestrutura mínima capaz de atender a aeronaves utilizadas para voos regulares na forma como operam hoje no país. De fato, nota-se que hoje existe um gargalo de infraestrutura em aeroportos que não atendem pelo menos aeronaves código 3C (a exemplo do Airbus A320Neo; A319; Boeing 737-800; Embraer ERJ 190-400 LR; ATR 72; dentre outros). Isso porque, as principais empresas aéreas não tem na composição de suas frotas, aeronaves de menor porte para realização de transporte aéreo regular. Já as regras de voo por instrumento permitem que o aeródromo opere mesmo em condições climáticas adversas, permitindo assim maior previsibilidade e continuidade das operações e do serviço público de infraestrutura aeroportuária, trazendo grandes benefícios a todos os envolvidos no processo. Nesse sentido, entende-se que os requisitos mínimos propostos são adequados pois permitirão a prestação do serviço público de infraestrutura aeroportuária adequado, de forma continuada e com benefícios ao cidadão usuário do aeroporto. Além disso,</p>

o concessionário poderá realizar as adequações adicionais que entender necessárias para otimização do uso do aeroporto, inclusive no que tange a adequações para aeronaves maiores. Tal situação já pode ser verificada nos contratos de concessão existentes, onde as concessionárias, muitas vezes, vão além das exigências contratuais de forma a aumentar o fluxo de passageiros do aeroporto. Destarte, entende-se haver incentivos financeiros para tal, pois a concessionária fará jus às receitas tarifárias e não tarifárias envolvidas na operação de aeronaves de maior porte e de um maior número no fluxo de passageiros.

Por conseguinte, reitera-se que o planejamento para o desenvolvimento do sítio deve aliar fatores técnicos e econômicos, a fim de evitar demandas por investimentos que possam revelar-se superestimados na prática, que não só requerem aporte de recursos para sua construção, mas também para manutenção ulterior. Assim, revela-se racional que o desenvolvimento do sítio aeroportuário obedeça às duas vertentes, sempre se adequando às normas e regulamentos técnicos, mas também à demanda projetada ao longo de toda a concessão.

A ANAC agradece a contribuição. Primeiramente, é importante notar que o clausulado do PEA apontado no questionamento é o mesmo utilizado em rodadas anteriores de concessão de aeroportos realizadas pela ANAC.

O dispositivo deixa claro qual o desempenho mínimo a ser alcançado pelas adequações a serem implementadas pela Concessionária, qual seja, que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, com uma pista de aproximação de não-precisão, sem restrição, noturno e diurno, aeronaves código [indicado no PEA], até o fim da fase 1B do contrato de concessão. Além disso, a cláusula explicita também que, à luz contratual, a operação sem restrição é aquela em que operações com aeronaves código [indicado no PEA] e inferiores, simultâneas ou não, ocorram sem a necessidade de estabelecimento de procedimentos operacionais especiais que impactem negativamente a capacidade e a segurança operacionais do aeroporto, motivados por inadequação da infraestrutura.

O norte principal do clausulado é a resolução racional de todas as inadequações da infraestrutura. Sob o ponto de vista das operações aéreas no aeroporto, dois aspectos devem ser considerados pela Concessionária. O primeiro é com relação à segurança operacional, a qual fundamenta-se na regulação técnica da Agência. As soluções a serem implementadas pela Concessionária na infraestrutura não poderão resultar em adoção de procedimentos especiais que gerem impactos negativos à segurança operacional, ou seja, ela deverá ser garantida e mantida em nível compatível com a regulação específica.

O segundo aspecto é com relação às capacidades, principalmente, dos sistemas de pista de pouso e decolagem, pistas de táxi e pátio de aeronaves, os quais, também, não deverão sofrer impactos negativos, decorrentes da necessidade de se implementar procedimentos especiais por inadequações de infraestrutura, observando-se que essas soluções, a serem apresentadas nos anteprojetos e no PGI, passarão por consultas prévias às empresas aéreas.

Assim, desalinhamentos de interesses entre a Concessionária e partes interessadas relevantes serão avaliados nos casos concretos e nos termos previsto no contrato, não se fazendo necessário, de antemão, ir além do que a regulação técnica exige.

A manifestação da área técnica quanto a questões de segurança sobre o tema está contida na Nota Técnica nº 2/2021/GCOP/SIA (sei! 6184749), de 10.09.2021.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18509
NOME DO CONTRIBUINTE
GOL LINHAS AEREAS S.A
CONTRIBUIÇÃO
Questionamento sobre os itens 2.4 e 2.5
JUSTIFICATIVA
Caberá alguma indenização pelos investimentos das EA ou compensação?
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, nos termos do item 5.5.23 e 5.5.24, a Concessionária deverá arcar com todos os custos relacionados às desocupações e remoção de bens do sítio aeroportuário, o que poderá incluir indenizações e compensações, acaso devidas de acordo com os atos jurídicos e normativos incidentes no caso concreto.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18510
NOME DO CONTRIBUINTE
GOL LINHAS AEREAS S.A
CONTRIBUIÇÃO
Questionamento sobre o item 2.2.22.4
JUSTIFICATIVA
Haverá sub-rogação contratual. Quais serão os prazos?
RESPOSTA
A ANAC agradece sua contribuição e informa que, respeitados os termos dos itens 2.22.4, 3.1.7, 3.1.56, 11.2, e 11.11.4 da minuta de Contrato de Concessão, a Concessionária sub-rogará integralmente todos os contratos que envolvam a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário, assumindo obrigações, direitos e prazos a eles relacionados. A sub-rogação deve ser realizada até o final do estágio 2 da transferência operacional, nos termos do item 2.22 do Contrato.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18511
NOME DO CONTRIBUINTE
GOL LINHAS AEREAS S.A
CONTRIBUIÇÃO
Questionamento sobre o item 2.23
JUSTIFICATIVA
Gostaríamos de esclarecimentos sobre como sera tratado o passivo já negociado com a Infraero. Haverá transferência da dívida ao novo concessionário?
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece sua contribuição e informa que, respeitados os termos dos itens 2.22.4, 3.1.7, 3.1.56, 11.2, e 11.11.4 da minuta de Contrato de Concessão, a Concessionária sub-rogará integralmente todos os contratos que envolvam a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário, assumindo obrigações e direitos a eles relacionados.</p> <p>Especificamente considerando os contratos firmados pela Infraero, atual operadora aeroportuária, cabe notar que eventuais pleitos pré-existentes, perante essa empresa pública, referentes a supostos desequilíbrios contratuais, embora se relacionem à execução de contratos de cessão de áreas, não são aptos a produzir qualquer impacto sobre a execução dos contratos assumidos pelas futuras Concessionárias. Tem-se, portanto, que os pleitos em questão, independentemente de sua procedência, deverão ser postulados perante a Infraero, a quem cabe suportar eventuais ônus de inadimplência e demais eventos havidos durante a sua gestão. Na mesma linha, eventual direito de compensação que se materialize pelo recolhimento a menor dos valores avençados no instrumento de cessão não poderá ser imposto à futura Concessionária.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18512
NOME DO CONTRIBUINTE
GOL LINHAS AEREAS S.A
CONTRIBUIÇÃO
Inclusão no item 3.1.25
JUSTIFICATIVA
Seria importante a definição de um indicador de reajuste tarifário
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o item 1.1.46, da Minuta de Contrato de Concessão já estabelece o índice a ser utilizado no reajuste, conforme segue: “1.1.46. Reajuste: atualização anual do Teto Tarifário e da Receita Teto realizada pela ANAC, com base na inflação acumulada no período e, quando aplicável, no Fator X e no Fator Q vigentes”. Além disso, nas cláusulas 6.4 e 6.5 estão apresentadas as fórmulas de reajuste.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18513
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
<p>Sugere-se a inclusão, no conceito de complexo aeroportuário previsto no item 1.1.10 do edital, de referência às ruas, avenidas e logradouros públicos como itens integrantes do complexo aeroportuário, da seguinte forma:</p> <p>“1.1.10. Complexo Aeroportuário: a área da Concessão, caracterizada pelo sítio aeroportuário, de acordo com os Aeroportos objeto da Concessão, e em conformidade com a descrição constante do Anexo 2 – Plano de Exploração Aeroportuária – PEA, do Contrato, aplicável a cada Aeroporto, incluindo ruas, avenidas e logradouros, faixas de domínio, edificações e terrenos, bem como pelas áreas ocupadas com instalações operacionais, administrativas e comerciais relacionadas à Concessão”.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>As ruas, avenidas e logradouros públicos (a serem especificados no PEA de cada contrato) devem constar expressamente como itens integrantes do complexo aeroportuário, a fim de que fique claro que os operadores aeroportuários possuem autonomia para administrar, ocupar, instalar equipamentos e intervir nas vias públicas integrantes do sítio aeroportuário, independentemente de serem de propriedade da União ou não, nos termos do art. 38 da Lei nº. 7.565/1986 (CBA).</p>
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e entende não haver necessidade de alteração na descrição do Complexo Aeroportuário tendo em vista que tais benfeitorias já estão contempladas na descrição em planta do sítio aeroportuário.</p> <p>A ANAC igualmente agradece e ratifica que, contudo, a contribuição não será aceita, diante da necessidade em se respeitar e harmonizar as afetações de bens, nos termos do artigo 38 da Lei nº 7.565/1986. Nesse sentido, o Contrato de Concessão estabelece como obrigação da Concessionária realizar os investimentos e/ou ações operacionais necessárias para prover a capacidade adequada para o atendimento dos Usuários durante toda a Fase II, em especial nas infraestruturas, sistemas e instalações de terminais de passageiros, pátios de aeronaves, sistema de pistas de pouso e decolagem, sistema de pistas de rolamento, estacionamentos de veículos, vias de acesso, dentre outras, conforme expresso no item 3.1.41. Logo, ainda que não façam parte do complexo aeroportuário propriamente dito, a Concessionária possui obrigações relativas à tais áreas, devendo contudo, sempre observar a legislação aplicável ao bem afetado.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18514
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Pedimos esclarecer se o prazo para a divulgação da ata a que se refere o item 1.16 do edital será contado em 10 (dez) dias úteis ou corridos.
JUSTIFICATIVA
O edital se refere, em diversos itens, à contagem de prazo em dias úteis (exemplos: itens 1.20, 5.3, 5.27.1, 5.31, 5.33, 6.9, 6.9.3.1). Diante disso, indagamos se o prazo a que se refere o item 1.16 será contado em dias úteis ou corridos.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que é contado em dias corridos o prazo para divulgação da Ata de Esclarecimentos ao Edital, previsto no item 1.16 da minuta de Edital.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18515
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
<p>Pedimos que o item 1.20 do edital seja alterado para prever que eventual impugnação ao edital poderá ser protocolada até o segundo dia útil anterior à data marcada para a sessão de abertura das propostas econômicas, da seguinte forma:</p> <p>"1.20. Eventual impugnação deste Edital deverá ser protocolada até 2 (dois) dias úteis antes da data estabelecida para a Sessão Pública de Leilão, sob pena de decadência do direito".</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Necessidade de se atender ao disposto no art. 41, § 2º da Lei nº. 8.666/93. O edital não faz referência à Lei nº. 12.462/2011 em seu preâmbulo.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que ela não será acatada. Conforme item 1.20 do edital, "eventual impugnação deste Edital deverá ser protocolada até 5 (cinco) dias úteis antes da data estabelecida para a entrega dos envelopes descritos no item 5.1, sob pena de decadência do direito." A estipulação do prazo único de cinco dias úteis para a impugnação considera a necessidade de, em razão da envergadura da licitação, conferir prazo razoável para que a área técnica aprecie as impugnações apresentadas. Ademais, a ausência de critérios objetivos para diferenciação da origem da impugnação ("cidadão" e "licitante", na nomenclatura da Lei nº 8.666/93) autoriza a previsão do Edital.</p> <p>Por fim, acrescenta-se que a mencionada Lei nº 12.462/2011, que, dentre outras coisas, institui o Regime Diferenciado de Contratações Públicas - RDC, não é de observância obrigatória, conforme depreende-se da leitura do seu art. 1º, § 2º, que dispõe que "A opção pelo RDC deverá constar de forma expressa do instrumento convocatório e resultará no afastamento das normas contidas na Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, exceto nos casos expressamente previstos nesta Lei."</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18516
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Pedimos que o item 1.32 do edital seja excluído e que seja inserido, na matriz de riscos contratual, item prevendo alocação do risco por erros do EVTEA ao Poder Concedente.
JUSTIFICATIVA
<p>O Poder Concedente deve se responsabilizar pela veracidade das informações disponibilizadas aos licitantes, seja porque elas geram legítima expectativa, seja porque elas foram elaboradas por empresa selecionada pelo Poder Concedente e cujo trabalho será integralmente remunerado pelo licitante vencedor. Nas quinta e sexta rodadas de concessões aeroportuárias, o Tribunal de Contas da União encontrou diversas inconsistências nos referidos estudos, inclusive com relação a cálculos de CAPEX e WACC, dentre outras questões, e que levaram à determinação de realização de alterações importantes. Evidentemente que as licitantes não podem ser responsabilizadas ou sofrer os prejuízos decorrentes de eventuais erros ou omissões desses estudos que apenas sejam descobertos após a celebração do contrato.</p> <p>Deve ser criado um item correspondente na matriz de riscos contratual.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agrade a contribuição e informa que o EVTEA não tem caráter vinculativo, de modo que as informações por ele prestadas ou omitidas não tem o condão de responsabilizar o Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Concessionária, tendo em vista que seu objetivo é exclusivamente o de permitir ao Governo Federal a precificação da concessão.</p> <p>Ressalte-se que todas as rodadas de concessão previram o disposto no item 1.32 do Edital de Licitação. De modo que, em todas as rodadas, as licitantes se responsabilizaram pela análise das condições de exploração do sítio, bem como pela elaboração de suas projeções econômico-financeiras para fins de precificação do ativo.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18517
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Exclusão da locução "e/" do item 4.41 do edital.
JUSTIFICATIVA
A expressão "e/ou" gera insegurança jurídica, pois as licitantes não saberão se as exigências são formuladas em caráter alternativo (basta cumprir uma) ou se a Anac exigirá o atendimento de ambas. Sugere-se a retirada do "e/", deixando claro que se trata de hipóteses alternativas: ou se comprova o pagamento, ou se apresenta as certidões.
RESPOSTA
A ANAC agradece sua contribuição informa que será parcialmente acatada para alterar a redação do item 4.41, suprimindo a solução "e", de modo a deixar claro que a apresentação de um ou outro tipo de documento irá depender do caso concreto, isto é, da situação de (in)adimplência que será explicitada.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18518
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Nos termos do item 5.15.2 da minuta de edital, poderão participar do leilão viva-voz todas as empresas que apresentarem oferta igual ou superior a 90% do valor da maior empresa. Esse entendimento está correto? Pedimos esclarecer, ainda, o que acontece se houver empate na terceira posição, na hipótese referida pelo item 5.15.1. Todas as licitantes empatadas na terceira posição poderão participar do leilão em viva-voz, não se aplicando o sorteio nesse caso?
JUSTIFICATIVA
Necessidade de esclarecimento dos critérios de escolha das licitantes que participarão do leilão em viva voz.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os entendimentos estão corretos. O item 5.15 da minuta de Edital e seus subitens garantem que pelo menos os licitantes responsáveis pelas três melhores ofertas de cada Bloco possam participar da etapa do leilão de lances viva-voz, podendo esse número de participantes ser maior se a oferta do licitante, ainda que ele esteja em posição inferior à terceira, for, no mínimo, igual à 90% do valor da melhor oferta do Bloco. Ainda, havendo empate na terceira posição, conforme hipótese do subitem 5.15.1, todos os licitantes empatados participam da etapa de lances viva-voz, aplicando-se a regra de sorteio somente para os fins do item 5.12.1.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18519
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Pedimos que seja apresentado esclarecimento sobre a composição dos valores indicados no item 6.2.3 do edital para custeio de programas de adequação dos efetivos para os blocos do RJ e de SP, uma vez que são valores relevantes, principalmente em relação ao Aeroporto de Congonhas, e que devem ser pagos em até 60 dias após a publicação do ato de homologação, prorrogáveis, justificadamente, a critério da Diretoria da ANAC.
JUSTIFICATIVA
Necessidade de apresentação de dados que justifiquem os valores indicados nessas cláusulas. Esses valores impactam de forma importante o custo do contrato e, conseqüentemente, a concorrência neste certame. Além disso, essa cláusula parece ser contraditória com a cláusula 5.2.10, que aloca os passivos trabalhistas exclusivamente ao Poder Concedente ("custos relacionados aos passivos decorrentes das relações trabalhistas anteriores à data de transferência do contrato de trabalho, tenham sido ou não objeto de reclamação judicial, incluindo os encargos previdenciários, observado o item 2.22.7"). Se esses riscos deverão ser incorridos pelo Poder Concedente, qual o motivo para obrigar a futura concessionária a arcar com o custeio dos programas de adequação do efetivo da INFRAERO?
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que a condição de custeio dos programas de adequação do efetivo da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero) para assinatura do contrato decorre da necessidade de readequação dos quadros da Infraero diante do cenário de concessão de seus principais aeroportos, resultando em grande quantidade de funcionários ociosos no quadro da Empresa. Tal decisão segue a mesma lógica vislumbrada em rodadas anteriores referente aos Programas Especiais de Adequação do Efetivo (PEAE), os quais vêm sendo implementado desde que se iniciaram as concessões dos aeroportos de Brasília, Campinas e Guarulhos.</p> <p>Importa informar que a previsão de destinação de recursos para o pagamento do PEAE, pela adjudicatária, como obrigação prévia para assinatura do Contrato de Concessão, já foi objeto de questionamentos levantado pela Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura de Aviação Civil e Comunicações do TCU na Cautelar que originou o Acórdão nº 3016/2016-TCU-Plenário. A matéria também foi tratada na Resolução nº 5 do Conselho do Programa de Parcerias de Investimento, de 13 de setembro de 2016, que estabeleceu, entre outros, no âmbito daquela rodada de concessões o que segue:</p> <p>“§ 3º Serão considerados nos EVTEA de cada um dos aeroportos valores para custeio de eventuais programas de adequação do efetivo, a serem destinados à Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero, na data de assinatura do contrato, e os montantes não utilizados nesses programas deverão ser revertidos pela Infraero ao Fundo Nacional de Aviação Civil - FNAC.</p>

§ 4º O edital de concessão deverá prever, como obrigação prévia à assinatura do contrato de concessão, o pagamento pelas adjudicatárias do ressarcimento pela elaboração dos EVTEA, dos custos devidos à entidade organizadora do leilão e o pagamento à Infraero referente ao custeio de programas de adequação do efetivo, nos termos do § 3º.

§ 5º Observadas as hipóteses previstas nos § 3º e § 4º, os recursos advindos das concessões constituirão receita do FNAC.”

Verifica-se assim que a Infraero somente poderá utilizar esses recursos para o fim destinado, qual seja, o pagamento dos Programas Especiais de Adequação do Efetivo, sendo que os recursos não utilizados deverão ser revertidos para o FNAC.

Sobre o tema, a Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, também prevê a possibilidade de pagamento pela concessionária diretamente à Infraero de indenização pelos custos de adequação de efetivo de pessoal:

“Art. 23. Na hipótese de concessão à iniciativa privada de aeroportos atribuídos à Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero), o edital e o respectivo contrato de concessão poderão prever o pagamento, pela concessionária, diretamente à Infraero, de indenização pelos custos de adequação de efetivo de pessoal.”

Tendo em vista que o resultado apresentado na modelagem econômico-financeira do EVTEA referente ao Bloco Norte II, em sua formação original, apresentou Valor Presente Líquido (VPL) negativo e de modo a viabilizar a concessão de todos os ativos ora estudados, optou-se por reconfigurar o bloco e retirar das obrigações prévias a assinatura do contrato o pagamento dos valores referentes ao PEAE dos aeroportos do Bloco Norte II, transferindo tal obrigação para o adjudicatário/concessionário do Bloco SP/MS/PA.

Nesse sentido, considerando os resultados dos EVTEA e tendo em vista que a Sétima Rodada encerra o programa de Concessões que pretende conceder todos os aeroportos atualmente outorgados à Infraero, decidiu-se considerar a previsão contratual de pagamento para fins de PEAE referente à totalidade dos empregados da empresa, inclusive os cedidos (que, conforme informado pela INFRAERO totalizavam 2.288 empregados em 12 de agosto de 2021), à exceção daqueles em transferência para a NAV Brasil bem como os casos especiais, tais como os 213 empregados lotados nos aeroportos que não estão em processo de concessão, ou seja, aeroportos operados pela Infraero por contrato e aeroportos em delegação a outros entes federativos. Para tanto, considerou-se para o Bloco RJ/MG um total de 590 empregados (Aeroportos e Sede Rateio) e para o Bloco SP/MS/PA, 4.354 funcionários, sendo 1.046 empregados, referentes aos Aeroportos dos Blocos SP/MS/PA e Norte II, considerando Sede Rateio, 1.020 empregados alocados em outros aeroportos e na Sede (remanescentes não considerados no rateio) e 2.288 empregados cedidos.

Esclarecido como foram definidos os valores estabelecidos para fins de PEAE da Infraero, referente aos aeroportos da Sétima Rodada, a diretriz de política pública emanada por esta Secretaria trouxe a seguinte redação:

"1.9 Definir que a comprovação do pagamento dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental, do custeio dos programas de adequação do efetivo da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero) e do custo associado à condução da sessão pública do leilão seja feita pela adjudicatária ou concessionária de cada bloco de aeroportos, como condição prévia à assinatura do Contrato de Concessão."

1.10 Considerar os valores a seguir, relativos ao custeio dos programas de adequação do efetivo da Infraero, de que trata o item anterior:
Bloco RJ/MG (SBRJ, SBJR, SBUL, SBMK, SBUR): R\$ 227.774.680,20
Bloco SP/MS/PA (SBSP, SBMT, SBCG, SBCR, SBPP, SBSN, SBMA, SBCJ, SBHT):
R\$ 1.670.899.928,12
Bloco Norte II: não considerar valores relativos ao custeio dos programas de adequação do efetivo da Infraero."

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18520
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Alteração da redação do valor por extenso da contribuição inicial do Bloco Norte II, da seguinte forma: "6.2.4.6.o capital social da Concessionária, subscrito em montante mínimo equivalente à Contribuição Inicial, acrescida dos seguintes valores: (...) (ii) Bloco Norte II: R\$ 124.051.265,15 (cento e vinte e quatro milhões, cinquenta e um mil, duzentos e sessenta e cinco reais e quinze centavos)".
JUSTIFICATIVA
Necessidade de correção de erro material na redação do valor por extenso da contribuição inicial.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que o erro foi retificado, inclusive considerando revisão dos estudos de viabilidade.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18521
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Com base no item 6.2.4.6 da minuta de Edital, entendemos que o valor a ser subscrito é a soma da Contribuição Inicial e dos valores mencionados nos itens 1, 2 ou 3 (conforme o Bloco) para definição do capital social mínimo da concessionária. Esse entendimento está correto?
JUSTIFICATIVA
Necessidade de esclarecimento do valor a ser subscrito com relação ao capital social mínimo da concessionária.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que o entendimento está correto.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18522
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Pedimos esclarecer de que forma a obrigação prevista no item 6.2.5.1 ("vinculação de pelo menos 50% mais uma das ações representativas do capital votante da Concessionária, nos termos da lei, vedando o empréstimo, a transferência, a cessão ou a alienação por qualquer forma ou título, direta ou indireta, gratuita ou onerosa, total ou parcial, das ações vinculadas e/ou direitos de subscrição e/ou bonificação distribuída a qualquer título sem a prévia e expressa concordância da ANAC") deverá ser demonstrada pelo acionista que detenha 50% mais uma ação (hipótese do item 6.2.6 da minuta de edital).
JUSTIFICATIVA
Necessidade de esclarecer a forma de cumprimento do item 6.2.6 e do item 6.2.5.1 da minuta do edital.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a Concessionária, caso se enquadre na hipótese do item 6.2.6 do Edital, deverá manter em seus arquivos suficiente comprovação de cumprimento ao quanto disposto no referido item 6.2.5.1, seja por meio de eventual acordo de acionistas ou documento congênere. Dessa forma, a Concessionária poderá, eventualmente, ser instada a apresentar referida comprovação ao longo da execução contratual, sem prejuízo a dispensa de apresentação do acordo do acionistas para fins específicos do cumprimento das obrigações prévias.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18523
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Alteração das referências dos blocos a serem concedidos, realizada no item 6.10 da minuta de edital, da seguinte forma: “6.10. O prazo de vigência do Contrato será de 30 (trinta) anos para os Blocos RJ/MG, NORTE II e SP/MS/PA”.
JUSTIFICATIVA
Correção do erro material constante da descrição dos Blocos objeto da 7ª rodada, tendo em vista que os nomes informados são da sexta rodada de concessão.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a referência contida no item 6.10 da minuta de Edital será devidamente retificada.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18524
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Alteração do item 2.15, da seguinte forma: "2.15. O pagamento da Contribuição Variável se dará no momento da apresentação dos demonstrativos contábeis de que trata o item 3.1.47.2."
JUSTIFICATIVA
Acreditamos ter havido erro material, pois o item 3.1.46.2 não traz um prazo, e se refere a contratações com partes relacionadas: "3.1.46.2 A Concessionária está obrigada a divulgar transações com Partes Relacionadas, de acordo com as normas contábeis em vigor".
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que o erro foi retificado.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18525
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Alteração do item 2.16.2, da seguinte forma: 2.16.2 “O cálculo da Contribuição Variável será feito pela Concessionária, com base nos levantamentos contábeis do período, conforme disposto no item 3.1.47.2”.
JUSTIFICATIVA
Acreditamos ter havido erro material.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que o erro foi retificado.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18526
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Alteração do item 2.16.5, da seguinte forma: 2.16.5. O Poder Concedente poderá utilizar, a seu critério, o auxílio de auditoria, contratada na forma do 3.1.49, para apurar os valores efetivamente arrecadados a título de Contribuição Variável, sem prejuízo da aplicação das penalidades cabíveis.
JUSTIFICATIVA
Acreditamos ter havido erro material na referência original ao item 3.1.48.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que o erro foi retificado.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18527
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Sugerimos a inclusão de prazo para que a ANAC conceda o Certificado Operacional Provisório após protocolo de pedido pela Concessionária.
JUSTIFICATIVA
A inclusão de prazo para a ANAC conceder esse Certificado se faz necessária, uma vez que se trata de providência fora da ingerência da Concessionária e que a demora na obtenção desse documento poderá retardar a declaração de encerramento do Estágio 2.
RESPOSTA
Não foram observados intercorrências nas rodadas anteriores com relação aos prazos para a obtenção do Certificado Operacional de Aeródromo Provisório em sucessão de operador aeroportuário. Os processos são tratados considerando os prazos estabelecidos em contrato.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18528
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Sugerimos retificar a referência cruzada realizada no item 5.5.23, da seguinte forma: "5.5.23. custos decorrentes das desocupações do sítio aeroportuário referidas no item 3.1.62, bem como de eventuais reassentamentos e realocações;
JUSTIFICATIVA
Parece ter havido erro material na referência. O item 3.1.61 não trata das desocupações. Já o item 3.1.62 do contrato prevê "manter a integridade da área dos Aeroportos, inclusive adotando as providências necessárias à desocupação das áreas do sítio aeroportuário ocupadas por terceiros".
RESPOSTA
A Anac agradece a contribuição e informa que procederá à alteração sugerida.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18529
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Solicita-se esclarecimento a respeito do percentual mencionado no documento intitulado “Bloco RJ.MG_Avaliação_Econômico_Financeira_2.00 - Tabela 24-1 - Grau de competição – Forças”, referente à participação de mercado do SDU no RMRJ (62%), uma vez que é o mesmo percentual apresentado na tabela análoga do Relatório do bloco SP-MS-PA.
JUSTIFICATIVA
Possibilidade de ter havido erro material, já que o valor apresentado coincide com aquele apresentado para outro bloco.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a contribuição e informa que as participações de mercado mostradas nas tabelas de forças e fraquezas dos relatórios de bloco são valores aproximados para o número inteiro mais próximo. Assim, não há erro material, visto que a participação real de mercado do Aeroporto Santos Dumont na RMRJ é de 62,1%, enquanto que a participação real de mercado do Aeroporto de Congonhas na RMSP é de 61,9%, sendo ambos os valores mostrados como 62% nos relatórios de bloco.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18530
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Item do EVTEA: SBRJ_Avaliação_Econômico_Financeira_2.00, item 26.2.1.2 O índice de comissão sobre as vendas e o índice de consumidores utilizados no EVTEA são baseados em aeroportos americanos. Pedimos esclarecer as razões para se adotar o mercado americano para fins de comparabilidade. Além disso, pedimos esclarecer se foi realizado algum tratamento dos dados americanos para adequá-los ao cenário brasileiro, em se considerando que o mercado brasileiro é recente e possui grandes diferenças quando comparado a mercados maduros e de países desenvolvidos.
JUSTIFICATIVA
O mercado brasileiro de aeroportos é recente e possui grandes diferenças quando comparado a demais mercados. Além disso, a realidade econômica desses mercados (estrutura tributária, custos de mão de obra, situação econômica da população) é de todo distinta da nacional. Nos negócios de varejo, serviços e alimentação, observamos a utilização de alguns índices (consumidores e oferta) baseados em estudos feitos em aeroportos americanos, que é um mercado mais maduro e com perfil socioeconômico muito distinto do brasileiro.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que os índices de comissão e de consumidores equivalentes foram utilizados de forma relativa, de modo a incorporar os diferentes padrões de consumo de cada tipo de passageiro/consumidor e as elasticidades da comissão sobre vendas a depender da evolução do porte dos ativos. Por se tratarem de mercados com perfil socioeconômico distinto, a utilização de parâmetros absolutos, como o consumo em dólares por passageiro ou patamares determinísticos de comissão sobre vendas a depender do porte do aeroporto, poderia levar a imprecisões nas projeções de receitas. Dessa forma, como consta no Modelo Financeiro e na planilha auxiliar "Inputs Auxiliares Diversos", houve tratamento da base de dados de modo a se obter índices relativos e elasticidades, permitindo a adequada utilização para projeções no mercado brasileiro.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18531
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Os dados de receita não-tarifária estão diferentes entre os arquivos intitulados “Bloco RJ.MG_Modelo_Financeiro_2.00” e “SBUR_Modelo_Financeiro_2.00”.
JUSTIFICATIVA
O arquivo “Bloco RJ.MG_Modelo_Financeiro_2.00” consolida informações dos demais arquivos, sendo assim, os dados deveriam ser iguais entre os diferentes documentos.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição, porém não foram identificadas inconsistências entre os arquivos. Note-se que, para fins de análises de sensibilidade, os modelos de bloco recebem inputs considerando 10 anos adicionais de concessão, razão pela qual pode haver diferenças entre as abas de output dos modelos individuais e input dos modelos de bloco.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18532
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Item do EVTEA: "SBUR_Modelo_Financeiro_2.00, SBUL_Modelo_Financeiro_2.00, SBJR_Modelo_Financeiro_2.00, SBMK_Modelo_Financeiro_2.00, SBUR_Modelo_Financeiro_2.00, SBUL_Modelo_Financeiro_2.00, SBJR_Modelo_Financeiro_2.00, SBMK_Modelo_Financeiro_2.00" Pede-se esclarecer qual foi a premissa utilizada para assumir que, nos aeroportos menores (Uberlândia, Uberaba, Montes Claros e Jacarepaguá), haverá incremento de 2 a 3 vezes da área locada no ano inicial da concessão, momento no qual ainda estarão sendo realizadas obras de reforma e expansão, ou seja, momento em que a referida área adicional não estará disponível.
JUSTIFICATIVA
Necessidade de esclarecer as premissas adotadas no modelo financeiro para o dimensionamento das áreas locadas, que não parecem ser consistentes com a fase contratual em que estão previstas, já que, nesse momento, ainda não terão sido concluídas as obras de reforma e expansão necessárias ao incremento da área a ser locada.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a contribuição e informa que essa premissa de área disponível para locação foi revisada nos EVTEA.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18533
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Item do EVTEA: SBSP_Avaliação_Econômico_Financeira_2.00, item 26.2.3.2 Solicita-se a inclusão dos contratos das locadoras de automóveis no dataroom.
JUSTIFICATIVA
Apenas 1 (um) contrato da Localiza foi disponibilizado no dataroom. Demais contratos não foram apresentados.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a contribuição e informa que os demais contratos foram disponibilizados no Data Room.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18534
NOME DO CONTRIBUINTE
HELIO CABRAL MOREIRA
CONTRIBUIÇÃO
DENUNCIA AO TCU E AO MPF COM VISTAS A INVESTIGAÇÃO PELO MINISTERIO PUBLICO FEDERAL POR CRIME CONTRA O PATRIMONIO PUBLICO BRASILEIRO
JUSTIFICATIVA
<p>OS TERMOS DA LICITAÇÃO DO AEROPORTO SANTOS DUMONT REPRESENTAM O SUCATEAMENTO PROPOSITAL DO GALEAO E É CLARO DESPERCÍDIO DE RECURSOS PÚBLICOS E COMO TAL DEVERIA SER OBJETO DE PROFUNDA INVESTIGAÇÃO PELO MINISTERIO PUBLICO E TCU COMO UM CRIME CONTRA A ECONOMIA NACIONAL.</p> <p>A licitação, na modalidade proposta, do Aeroporto Santos Dumont vai significar a dilapidação de um Patrimônio da União de aproximadamente R\$ 30 bilhões (valor estimado de investimentos no sítio aeroportuário do Galeão) e como tal deve ser considerada como improbidade administrativa e gravíssimo dano ao erário público.</p> <p>Os investimentos já realizados ao longo de décadas poderão, num futuro bem próximo, se transformarem em igrejas, supermercados, escolas e pistas de corrida automobilísticas. e também conjuntos habitacionais dentre outros.</p> <p>Em cálculos estimativos poderão haver perdas substanciais com a possível entrega da concessão atual quando a União ainda tem por receber R\$ 10.5 bi e provocará uma nova licitação do mesmo após crescimento de mercado pelo SDU. Estima-se que a licitação do SDU e uma possível licitação do Galeão não devera arrecadar nem a metade do restante da outorga ainda a ser recebida pelos cofres do Tesouro.</p> <p>A continuidade operacional do Galeão se tornara completamente inviável e não devera conseguir competir com os Hubs (SDU, GRU, BSB e CONFINS)</p> <p>MAS O MAIS RELEVANTE VEM A SER A DESTRUIÇÃO DO MAIOR E MAIS IMPORTANTE SÍTIO AEROPORTUÁRIO PELO PRÓPRIO MINISTERIO DA INFRAESTRUTURA DO BRASIL</p> <p>GOSTARIA DE REGISTRAR NESSA AUDIÊNCIA PÚBLICA ESPECIAL ATENÇÃO DOS ÓRGÃOS DE CONTROLE (TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO E MINISTERIO PUBLICO FEDERAL) A DESTRUIÇÃO DE VALORES QUE ESTA MODELAGEM REPRESENTA.</p> <p>HELIO CABRAL . @heliocabral.oficial .Engenheiro. Ex presidente da CODIN, Ex presidente da CEDAE. Ex presidente da EMATER-RJ. Ex chefe de departamento do BNDES. Ex presidente do CA da CSP. Ex presidente do CA da MRN</p>
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a sua contribuição. Sobre o tema específico, menciona-se que o contrato de concessão do Aeroporto do Galeão delineia de forma clara e objetiva os riscos atribuídos a cada parte no negócio, sendo alocados à concessionária os riscos de variação de demanda, inclusive da implantação de novas infraestruturas aeroportuárias na área de influência do Aeroporto, vejamos:</p>

"5.4. Observado o disposto no item 5.3, constituem riscos suportados exclusivamente pela Concessionária: (...)

5.4.3. não efetivação da demanda projetada ou sua redução por qualquer motivo, inclusive se decorrer da implantação de novas infraestruturas aeroportuárias dentro ou fora da área de influência do Aeroporto, com exceção apenas do disposto no item 5.2.3 ;

5.4.4. estimativa incorreta do custo dos investimentos a serem realizados pela Concessionária; (...)

5.4.11. variação da demanda pelos serviços prestados no Aeroporto; (...)

5.5. A Concessionária declara:

5.5.1. ter pleno conhecimento da natureza e extensão dos riscos por ela assumidos no Contrato; e

5.5.2. ter levado tais riscos em consideração na formulação de sua Proposta e assinatura do Contrato de Concessão.

5.6. A Concessionária não fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro caso quaisquer dos riscos não alocados expressamente ao Poder Concedente, em especial, a não realização da demanda projetada pela Concessionária, venham a se materializar."

Portanto, não há que prosperar argumentação que verse sobre prejuízos ao contrato de concessão do Aeroporto do Galeão.

De maneira complementar, informa-se que análises detalhadas dos diferentes aspectos envolvendo o Sistema Multi-aeroportos do Rio de Janeiro estão disponíveis na Nota Técnica nº 82/2021/DPR/SAC (SEI nº 4823070) e na Nota Informativa nº 26/2021/DPR/SAC (SEI nº 4751285).

Por fim, cumpre informar que no caso de concessões de serviços públicos, nas quais estão incluídas as desestatizações de exploração de ativos aeroportuários, todo o processo, incluindo os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental e as minutas de documentos jurídicos, são submetidos à fiscalização do Tribunal de Contas da União, conforme regulamenta a Instrução Normativa (IN) nº 81/2018 daquela Corte de Controle Externo.

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que o risco decorrente da concorrência com outros prestadores de serviços já é realidade em outros segmentos de infraestrutura, inclusive de aeroportos e, portanto, deve ser considerado pela Proponente na formulação de sua proposta econômica.

A constituição dos blocos de aeroportos e a alocação desse risco à Concessionária reflete a diretriz de política pública do Governo Federal, que tem como objetivo estimular concorrência no setor e, desse modo, beneficiar os usuários com melhores serviços e menores custos.

Assim, conforme previsto no Capítulo V da presente minuta do Contrato de Concessão e dos Contratos já firmados, os riscos de não efetivação da demanda projetada, com exceção daqueles provenientes de restrição operacional decorrentes de decisão ou omissão de entes públicos, deverão ser suportados exclusivamente pela Concessionária. Consequentemente, não há qualquer previsão de inclusão de garantia caso outras infraestruturas (inclusive aeroportuárias) concorram pela demanda, dentro ou fora da área de influência do aeroporto.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18535
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Pede-se a inclusão das informações de vendas referentes a todos os aeroportos (por exemplo, varejo, alimentação, serviços, publicidade).
JUSTIFICATIVA
As informações sobre as vendas são importantes para validação da saúde financeira das operações, o que não pode ser auferido com as informações apresentadas no EVTEA. Essas informações, contudo, não foram apresentadas no dataroom.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que as receitas não-tarifárias agregadas por rubrica (ex.: varejo, alimentação, serviços, publicidade dentre outras) encontram-se disponíveis no estudo econômico financeiro, nas planilhas auxiliares e na modelagem econômico financeira (planilhas: "Inputs Iniciais Receitas Custos" e "Extração DRE") e foram consideradas nos EVTEA.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18536
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Item do EVTEA: SBSP_Avaliação_Econômico_Financeira_2.00 e SBRJ_Avaliação_Econômico_Financeira_2.00, item 26.2.4.2 Pede-se esclarecer se e de que forma a modelagem econômico-financeira considerou as mudanças que vêm ocorrendo no comportamento dos usuários, em especial em decorrência do maior uso de aplicativos de transportes, na projeção de receitas com estacionamento nos principais aeroportos do bloco RJ/MG e SP/MS/PA.
JUSTIFICATIVA
O estacionamento é uma das maiores fontes de receita não tarifária dos aeroportos. Não obstante isso, não foram encontradas no dataroom quaisquer considerações sobre as perspectivas de redução do uso desses serviços em virtude da mudança de comportamento dos usuários decorrente de avanço tecnológicos, em especial, o uso de aplicativos.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a contribuição e destaca que as modelagens referentes ao uso do estacionamento se basearam nas pesquisas de satisfação de aeroportos da SAC/MI de 2019 e, portanto, já possuem o efeito do uso de aplicativos no comportamento dos passageiros, tendo em vista, que os aplicativos de transporte vem sendo utilizados no Brasil desde 2014.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18537
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Item do EVTEA: Bloco RJ.MG_Avaliação_Econômico_Financeira_2.00 - 17.1 - Sensibilidade aos resultados da modelagem. Com relação à Tabela 17-3, que trata da sensibilidade de VLP à oscilação de receita, custo e capex, pede-se esclarecer o racional utilizado na linha "Aumento de 5%".
JUSTIFICATIVA
Necessidade de esclarecer a metodologia adotada para a indicação do referido percentual, visto que os dados deverão ser utilizados para entendimento do negócio.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e esclarece que o percentual de 5% de oscilação foi adotado de modo a permitir aos interessados o entendimento do comportamento da modelagem a variações moderadas nos parâmetros de receita, opex e capex. Caso haja interesse, é possível simular diferentes percentuais de variação dos parâmetros no Modelo Financeiro, a partir das linhas de sensibilidades localizadas na aba "Premissas".

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18538
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
<p>Item do EVTEA: Bloco SP/MS/PA_Avaliação_Econômico_Financeira_2.00 e 24.2 Avaliação dos fatores internos: forças e fraquezas</p> <p>O EVTEA define como fraqueza de alguns aeroportos do Pará o fato de eles possuírem áreas de preservação ambiental, que deverão ser preservadas ou compensadas caso sejam suprimidas.</p> <p>Caso essa autorização de supressão não seja concedida, entendemos que esse risco será do Poder Concedente, com fundamento nos itens 5.2.1 e/ou 5.2.3 da minuta do Contrato de Concessão. Esse entendimento está correto?</p>
JUSTIFICATIVA
Esse esclarecimento se faz necessário para que as licitantes possam identificar adequadamente os riscos contratuais.
RESPOSTA
Agradecemos a contribuição e esclarecemos que o entendimento não está correto. Os custos incorridos para cumprimento de condicionantes ambientais, inclusive aquelas pré-existentes à assinatura do Contrato, constituem risco alocado à Concessionária, na forma do item 5.5.26 da minuta do contrato.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18539
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Item do EVTEA: Engenharia_CAPEX_2.00.xlsb Pedimos confirmar os valores de custo CAPEX do EVTEA nos principais aeroportos dos Blocos SP/MS/PA e RJ/MG. Qual seria a base a partir da qual esses valores de obra foram estimados?
JUSTIFICATIVA
<p>Os valores considerados para a estimativa de custo de reforma de alguns terminais de passageiros, como os do Aeroporto Santos Dumont e do Aeroporto de Congonhas, estão aquém dos parâmetros adotados pelo mercado brasileiro, conforme demonstra a comparação com o indicador de custos da construção civil divulgado pela Câmara Brasileira da Indústria da Construção (CBIC).</p> <p>A título de exemplo, a CBIC estima que o Custo Unitário Básico de Construção (CUB/m²) para obras comerciais, no Estado do Rio de Janeiro (set/21), inicia-se em R\$ 2.229,59/m², valor esse, como se vê, quase 5 (cinco) vezes superior àquele estimado pelo EVTEA do Aeroporto Santos Dumont (de R\$ 500,00 m²).</p> <p>Esse valor tende a ser ainda maior em obras realizadas em terminais de serviços públicos que estão em funcionamento, tendo em vista a necessidade de adoção de medidas para reduzir o impacto dessas obras sobre a operação do terminal, de modo a se manter a adequada prestação do serviço público.</p> <p>No caso do Aeroporto Congonhas, por exemplo, no EVTEA foi apontado um investimento estimado de R\$ 19,4 milhões em reforma de Terminal de Passageiros, considerando a área de 19.824 m² multiplicada por R\$ 977,97/m² – na planilha de CAPEX do aeroporto em referência.</p> <p>Ao que tudo indica, portanto, o cálculo do CAPEX desses principais aeroportos não se baseou em dados do mercado, podendo induzir os licitantes à apresentação de propostas inexequíveis.</p>
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que o custo previsto com reforma das edificações segue a metodologia descrita no item 3.1.1 do relatório de engenharia e afins. O custo unitário é definido em função da severidade da reforma prevista para cada área dentro do TPS, entre leve, média e pesada. As áreas previstas para serem reformadas são definidas em função das informações disponibilizadas e das visitas de campo e estão indicadas nas plantas de intervenções para o TPS e no item 2.6.2.1.2 do relatório.</p> <p>O custo médio é então apresentado na planilha de CAPEX considerando o custo total de reforma para a área total a ser reformada do TPS. Os custos unitários estão definidos na planilha "D02.01.01.01_TPS - Reforma" e consideram processos de reforma e construção de terminais de passageiros homologados.</p> <p>Para elaboração do orçamento dos investimentos previstos, considerou-se os Sistemas Referenciais de Preços, conforme orientações do TCU e DNIT, em acordo com as orientações do manual de orçamentação do TCU e metodologia do SICRO.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18540
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Item do EVTEA: SBRJ_Projeções movimentação porão_1.00 4 - Projeções de Demanda - demanda Pede-se que sejam apresentadas a regressão, as variáveis independentes e os critérios adotados para definição delas.
JUSTIFICATIVA
As projeções de demanda doméstica levam em consideração um fator de peso por aeronave, o qual é combinado com outras variáveis para a determinação desse fator a longo prazo. Pedimos que seja disponibilizado acesso ao estudo que correlacionou tais variáveis.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a contribuição e informa que a regressão foi feita com modelos de séries temporais utilizando o modelo ARIMA (autorregressivo). O modelo utilizou como dados de entrada os valores mensais de kg de carga movimentada/movimento calculados pela base de dados "Dados Estatísticos" da ANAC. A planilha com os dados mensais históricos utilizados para definição do modelo ARIMA de cada Aeroporto é a "Histórico de cargas_1.00" e o modelo ARIMA adotado para cada aeroporto está na própria planilha "Projeções movimentação porão_1.00" (coluna C), que também apresenta as projeções de kg/movimento por aeroporto.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18541
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Item do EVTEA: SBRJ_Projeções movimentação porão_1.00 4 - Projeções de Demanda - demanda Pede-se que sejam detalhadas as variáveis explicativas para a projeção da tarifa aérea média na região sudeste, bem como que seja prestado esclarecimento sobre a associação entre essa tarifa nos EUA e no Brasil, em se considerando as diferenças de maturidade dos mercados.
JUSTIFICATIVA
Necessidade de esclarecimento sobre as variáveis adotadas para as projeções de demanda.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a contribuição e informa que o detalhamento das variáveis explicativas utilizadas na projeção da tarifa aérea média encontra-se no item 7.2.2 do Estudo de Mercado de SBRJ. Quanto à associação entre essa tarifa nos EUA e no Brasil, o mercado norte-americano pode ser usado como referência por ser um mercado maduro, desenvolvido e competitivo, além de apresentar semelhanças com o Brasil como dimensão territorial, população total e distribuição no território. Adicionalmente, entendemos que a tarifa média por quilômetro voado é um índice relativo que mostra um padrão de consumo independente da localidade.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18542
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
<p>Item do EVTEA: SBSP_Engenharia_Anexo 6 - Cronograma de Execução de Obras_2.00.pdf</p> <p>Pede-se que os seguintes elementos sejam detalhados, com relação ao cronograma de execução de obras: (a) o período de tempo necessário, após a elaboração dos projetos e anterior aos licenciamentos, para realização da consulta às partes interessadas; (b) período de tempo necessário à demolição das atuais construções; e (c) o sequenciamento lógico da construção de cada atividade (sucessoras e predecessoras), de modo a evitar que haja períodos sem determinada infraestrutura essencial para manter o aeroporto em funcionamento.</p> <p>Se foram previstos remanejamentos provisórios ou instalações temporárias, favor especificar quais são os custos associados a essas alternativas.</p> <p>Se foi prevista paralisação temporária de alguma atividade do aeroporto, favor detalhar as atividades, o período, se há algum contrato impactado ou redução da capacidade que afete a demanda.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Caso esses fatores não tenham sido contemplados, será necessário atualizar no EVTEA (a) os custos de construção e (b) o impacto na demanda e receita durante o período de construção.</p> <p>Além disso, o prazo previsto na cláusula 7.20 do Anexo 2 do contrato de concessão, que indica a duração de 36 meses da Fase I-B, terá que ser ampliado consideravelmente.</p>
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que os estudos de Engenharia e Afins que compõem o EVTEA apresentam um cronograma estimativo de obras contemplando todas as obras previstas para cada fase, suas interferências e o sequenciamento lógico construtivo de cada etapa. Entretanto, considerando que os EVTEA não são vinculativos, caberá a cada interessado na elaboração de seu plano de desenvolvimento próprio, em atendimento ao contrato de concessão, considerar as obras e o cronograma necessário para atendimento dos prazos estabelecidos, mensurando riscos e outros necessidades. A futura concessionária será responsável pela obtenção de licenças e autorizações pertinentes, bem como por realizar as negociações e investimentos necessários para implementar o seu plano de desenvolvimento. Com relação à Fase I-B prevista em contrato, seus prazos máximos foram definidos, preliminarmente, para fins de elaboração dos estudos de viabilidade, a partir da análise dos cronogramas de obras semelhantes, levando-se em consideração os casos que demandam a construção de nova Pista de Pouso e Decolagem bem como o histórico de concessões anteriores. No entanto, no caso particular dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont, para os quais estão previstas soluções de engenharia mais complexas em sítios limitados, com questões operacionais, ambientais e regulatórias envolvidas, a Fase I-B do Contrato terá prazo</p>

máximo de duração ampliado para até 60 (sessenta) meses, contados a partir da Data de Eficácia do Contrato.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18543
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Item do EVTEA: SBSP_Engenharia_CAPEX_2.00.xlsb (Aba PAT) Pede-se esclarecer por que foram consideradas no Estudo de Engenharia (item 2.6.2.1.14 Demolições e Remoções) 180.000 m ² de demolição de edificação e 300.000 m ² de pavimento, porém só 40.000m ² de benfeitorias. E se foi considerado custo de benfeitorias externas aos sítios, no caso da remoção da aviação geral sugerida do EVTEA.
JUSTIFICATIVA
Pelo que foi observado, aparentemente o EVTEA não contempla nenhum custo para remanejamento da aviação geral.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que o cenário desenhado nos Estudos reflete uma hipótese de conduta do concessionário num cenário de escassez de capacidade para acomodar toda a demanda, em um contexto complexo em que o sítio aeroportuário terá que ser reconfigurado para ampliar a capacidade e solucionar as incompatibilidades com o RBAC 154. Entretanto, existem outros caminhos de desenvolvimento possíveis para o sítio aeroportuário além daquele escolhido no EVTEA. Caberá, então, ao futuro concessionário elaborar um plano de negócios e de desenvolvimento do sítio aeroportuário próprio, submetendo-se às regras contratuais de atendimento da demanda e correção das inconformidades, e ainda ao arcabouço legal vigente. No entanto, os Estudos de Viabilidade não são vinculativos, de modo que o concessionário deverá propor à ANAC um plano de desenvolvimento próprio para o sítio visando a consecução das exigências do Contrato, entre elas o pleno atendimento à demanda projetada, independente do plano de desenvolvimento proposto nos Estudos de Viabilidade selecionados. No que compete ao estudo de engenharia e afins apresentado no EVTEA, informa-se que, em seu item 2.6.2.1.14, constam a identificação e a definição das áreas com previsão de demolição para que o plano de desenvolvimento proposto seja implantado. As áreas selecionadas para demolição dariam lugar às instalações operacionais do aeroporto, conforme apresentado no plano de desenvolvimento. O item 2.6.2.1.13 do relatório apresenta o detalhamento das benfeitorias previstas para serem reconstruídas no sítio aeroportuário, totalizando 37.743 m ² , sendo fruto do remanejamento, dentro do sítio, de instalações que existem atualmente, mas com previsão de demolição. As demais áreas com previsão de demolição dariam lugar a áreas operacionais do aeroporto, como pátios e sistemas de pista de taxiway, não havendo previsão, nos projetos, para serem reconstruídas. Ademais, as políticas públicas implementadas pelo Governo Federal visam a melhoria da infraestrutura para a aviação civil como um todo, sem distinção entre os segmentos que o compõem. Assim, é preciso afastar a ideia de que a modelagem proposta para a concessão de SBSP irá inviabilizar a atividade de aviação geral na região de influência do Aeroporto. Eventuais conflitos entre

diferentes segmentos de aviação poderão surgir quando a demanda agregada atingir o limite físico da capacidade, situação em que todos os segmentos serão afetados. Nesse contexto, a coordenação de slots realizada pela ANAC tem como objetivo regulamentar o acesso à infraestrutura em aeroportos saturados, buscando harmonizar a demanda por operações aéreas com a capacidade aeroportuária disponível. Potencial reserva de capacidade a qualquer segmento da aviação seria, em contraponto, um artificial favorecimento e caminharia no sentido de soluções sub-ótimas do ponto de vista da eficiência das operações a aviação civil, tal como disposto na Política Nacional de Aviação Civil (PNAC). No que compete às regras contratuais, a minuta de Contrato de Concessão submetida à Consulta Pública nº 13/2021 traz, em seu item 3.1.7., como obrigação da futura Concessionária, "assumir integralmente os Contratos que envolvam a cessão de espaços nos Complexos Aeroportuários integrantes do Bloco, conforme as condições contratadas, mediante sub-rogação integral dos seus direitos e deveres", o que inclui eventuais cláusulas rescisórias ou de realocação. Nesse diapasão, a previsão de indenizações à eventual descontinuidade dos contratos foi incluída nos estudos atualizados incorporando os devidos custos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18544
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Pedimos disponibilizar no dataroom o termo de autorização (ou documento equivalente), bem como as diretrizes de elaboração do EVTEA e seus anexos, que foram apresentadas pela SAC/ANAC ao Consórcio para fins de elaboração desses estudos.
JUSTIFICATIVA
Nos documentos do EVTEA, há referências a algumas diretrizes da SAC para a elaboração do EVTEA. O acesso a essas diretrizes é importante para a compreensão das premissas adotadas.
RESPOSTA
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que o documento solicitado, com as diretrizes estabelecidas para a elaboração dos estudos de viabilidade (EVTEA) encontra-se disponível no data-room na pasta "/SETIMA_RODADA/DADOS_038_20211103".

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18545
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se a alteração do item 2.4 da minuta de contrato, remetendo o tema à cláusula de risco do contrato, a fim de que os riscos e custos relativos à desocupação das áreas localizadas no sítio aeroportuário sejam alocados ao poder concedente.
JUSTIFICATIVA
<p>A matriz de riscos tem por função incentivar as partes a protegerem o contrato, maximizando a sua eficiência econômica, mediante aumento das chances de ocorrência dos eventos que são benéficos ao seu cumprimento e diminuição das chances de ocorrência dos eventos que o perturbam.</p> <p>A maximização da eficiência é obtida por meio da alocação de cada risco à parte que tem melhor condição de gerenciá-lo a menor custo, reduzindo-se, assim, o custo global do contrato para a sociedade.</p> <p>Dessa forma, o risco deve ser alocado à parte que, a um custo mais baixo, tenha capacidade de gerenciar as consequências danosas, caso um evento indesejado se realize.</p> <p>Com base nesses critérios, as boas práticas de alocação de riscos em contratos de concessão são no sentido de que não se deve atribuir ao concessionário os riscos que não são controláveis por ele, incluindo-se aí os riscos sociais e econômicos relacionados às desocupações. Isso porque, em não sendo controlável pelo concessionário, este deverá estimar esse risco – o que somente poderá ser feito de forma imprecisa - e repassá-lo para a sua proposta. De outro lado, ao se alocar esse risco ao Poder Concedente, só haverá desembolso caso o risco efetivamente se materialize.</p> <p>Riscos de desocupações são considerados críticos, uma vez que: (i) dependem de atos privativos do poder público, que podem atrasar o cronograma do contrato; (ii) envolvem custos que não podem ser plenamente definidos com antecedência, visto que dependem de negociações com agentes privados e que são baseados em estimativas precárias quanto à quantidade de pessoas que serão desocupadas e ao tempo necessário a esse procedimento. Portanto, não conferem a previsibilidade necessária ao gerenciamento adequado de risco pela concessionária.</p> <p>Diante disso, sugere-se a alteração da cláusula a fim de que faça expressa referência à matriz de risco do contrato, a qual, por sua vez, deverá ser alterada também a fim de que seja compatibilizada com as boas práticas nacionais e internacionais.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição, todavia a mesma não será acatada. Em linha com a dita regra que norteia adequada alocação de riscos, em favor da atribuição à parte que dispuser de melhores condições para gerenciá-lo, entende-se que o encargo elencado no item 2.4 é melhor gerenciado pela Concessionária, justificando-se a manutenção dos demais itens que lhe dão coesão no contrato, a exemplo do item 3.1.44. Informa-se ainda que a atual redação do item 2.4 da minuta do Contrato reflete as melhorias trazidas nos contratos mais recentes como a ausência de obrigação do</p>

Poder Concedente em disponibilizar a área do Aeroporto livre e desembaraçada à Concessionária, sem qualquer ônus, mas sim de entregá-la no estado em que se encontra, havendo compartilhamento das obrigações relativas à desapropriações com as Concessionárias, as quais deverão considerar a responsabilidade advinda dos riscos que lhes são alocados e demais obrigações contratuais na precificação de sua proposta econômica. Por outro lado, havendo constrição judicial que implique a hipótese de que trata o item 5.2.4 do Contrato de Concessão, os danos daí decorrentes serão suportados pelo Poder Concedente, nos limites contratualmente estabelecidos.

A propósito, serão retificadas as remissões contidas nos item 2.3.1 e 3.2.12, o qual devem fazer menção ao item 3.1.44 (e não ao 3.1.43).

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18546
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se a alteração do item 2.5 da minuta de contrato nos seguintes termos: “A responsabilidade pela remoção de quaisquer bens para liberação de áreas dos sítios aeroportuários será da Concessionária, nos limites de suas obrigações contratuais e regulamentares, sendo excepcionados os bens cuja titularidade, posse e/ou situação jurídica estejam sendo discutidos em processos administrativos ou judiciais, cuja responsabilidade será alocada ao poder concedente”.
JUSTIFICATIVA
Em que pese o disposto no art. 38-A do CBA (“O operador aeroportuário poderá fazer a remoção de aeronaves, de equipamentos e de outros bens deixados nas áreas aeroportuárias sempre que restrinjam a operação, a ampliação da capacidade ou o regular funcionamento do aeroporto ou ocasionem riscos sanitários ou ambientais”), há bens e áreas sobre os quais a Concessionária não possui ingerência, como aqueles que se apresentam como sendo objeto de constrição judicial ou com titularidade indefinida. Dessa forma, caso a plena utilização do sítio aeroportuário venha a ser obstaculizada por ausência de possibilidade de remoção de bens ou de liberação de áreas decorrentes de decisões judiciais ou atos da Administração Pública, esse risco deve ser alocado ao poder concedente, ensejando o reequilíbrio econômico-financeiro da concessão.
RESPOSTA
ANAC agradece a contribuição e informa que, contudo, não será acatada. Esclareça-se que, com relação à constrições judiciais já previstas na minuta dos documentos jurídicos, precisamente aquela descrita no item 4.1.3.1 do Aêndice E do Anexo 2 do Contrato de Concessão, é possível que a posse da área não seja transferida a Concessionária concomitantemente à celebração do Contrato (como dispõe o item 2.3), em função de eventuais decisões judiciais nesse sentido. Desse modo, caberá à licitante precificar referido risco em sua proposta econômica, para oferta de lance pelo correspondente bloco de aeroportos. No mais, a regra geral sobre o tema, contida no item 2.3 do Contrato, estabelece que os Complexos Aeroportuários integrantes do Bloco serão transferidos à Concessionária no estado em que se encontram, concomitantemente à celebração do Contrato. Nessa linha, de acordo com os itens 2.5 e 5.5.24 da minuta de Contrato de Concessão, caberá à Concessionária a remoção de quaisquer bens para liberação de áreas dos sítios aeroportuários e os custos decorrentes. Tal modelagem foi assim estabelecida por julgar-se que o agente privado possui melhores condições de gerenciar a desocupação da área do aeroporto, em adequação às suas necessidades, seguindo o plano de exploração por ela definido. De toda forma, o Contrato atribui ao Poder Concedente os riscos associados a eventual dano decorrente de atraso superior a doze meses na disponibilização de áreas descritas no Anexo 2 do Contrato de Concessão, nos termos do item 5.2.4 do Contrato.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18547
NOME DO CONTRIBUINTE
delmo manoel pinho
CONTRIBUIÇÃO
A modelagem apresentada pela ANAC para o Bloco RJ e MG é bem fraca, não se aprofundou nas características do sistema aeroportuário que atende a RMRJ, não interagiu em sua formulação e elaboração com a sociedade local, e conclusivamente é danosa a economia nacional, estadual e aos interesses da sociedade fluminense. A contribuição segue em anexo
JUSTIFICATIVA
Resumidamente a modelagem passa ao largo do fato de que se trata de uma concessão de serviço público, onde o objetivo principal é transferir do Poder Público para o empreendedor privado, a função investir e se remunerar, gerar dividendos de forma clara, transparente e consequente tanto ao poder concedente, como a sociedade em que se localiza.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a sua contribuição. Sobre a definição de limites operacionais ou mercadológicos ao Aeroporto Santos, menciona-se que referências mundiais na temática Sistemas Multi-aeroportos, como, por exemplo, o professor Ph.D. Richard de Neufville (MIT), que dispõe em seu livro 'Airport Systems: Planning, Design, and Management' os resultados de décadas de pesquisa, são categóricas em afirmar que a alocação forçosa de tráfego aéreo, salvo raras exceções, são infrutíferas, ao mesmo tempo em que geram efeitos danosos e imprevisíveis sobre o mercado e o comportamento dos usuários, asseverando que o que prevalece sempre é a dinâmica das forças de mercado. Desta feita, os postulados dos especialistas suportam que uma eventual intervenção para alocação forçosa de tráfego aéreo no SmaRJ tenderá mais a agravar a situação de danos à economia do Rio de Janeiro e potencializar a perda de turistas e viajantes que passam pelo sistema, do que gerar benefícios. Isso porque, ao interferir na dinâmica competitiva que governa o SMarJ, o mercado poderá prover soluções que não necessariamente passarão pelo Aeroporto Internacional do Galeão, potencializando eventuais perdas. Em outro giro, a fundamentação teórica apresentada para dar suporte à alegação de insuficiência de movimentação de tráfego aéreo de passageiros para sustentar o sistema, e, em função disso, fundamentar a sugestão de imposição de restrições ao Aeroporto Santos Dumont, tem aplicabilidade limitada, já que deriva de contextos de estudo distintos do caso concreto. Nesse contexto, a teoria competitiva não gera efeitos absolutos sobre o SMarJ, uma vez que se identificou características, que condicionam ou mesmo limitam uma competição plena entre os aeroportos no SMarJ, resultando, inclusive, em reserva de mercado para Aeroporto Internacional do Galeão em nichos específicos. Ainda, conforme expõe a literatura especializada, o SMarJ possui características que o enquadram em situação de exceção, especialmente no que tange às limitações de infraestruturas inerentes ao Aeroporto Santos Dumont, fato que afasta, de maneira inquestionável, a aplicação do limiar teórico de 17 milhões de passageiros originários (para utilizar a mesma métrica da

literatura). Como evidência, menciona-se que a própria literatura lista Sistemas Multi-aeroportos que operam sem necessariamente atenderem o seu referencial teórico (incluindo o sistema carioca). Em outro diapasão, há significativas evidências que indicam que as questões relacionadas ao planejamento e à mobilidade urbana (localização, congestionamento e ausência de transporte público confiável, ágil, previsível e acessível), assim como à violência, são fatores que podem estar afastando viajantes estrangeiros e brasileiros da cidade do Rio de Janeiro (afetando de maneira mais direta o Galeão). Soma-se a isso o fraco desempenho econômico da cidade e do estado nas últimas décadas, determinantes para a redução das viagens a negócios e da renda local disponível, afetando sobremaneira os indicadores de transporte aéreo. Neste íterim, não se pode deixar de frisar que o transporte aéreo se posiciona como facilitador da promoção da prosperidade econômica, e não, por si só, como a sua força motriz. Portanto, as análises caminham na direção de que o resgate do SMaRJ não deva passar por intervenções estatais, que lhe podem causar ainda mais dano, mas sim pela recuperação econômica e social da cidade e do estado do Rio de Janeiro. Assim, diante dos subsídios fornecidos pelo estado-da-arte na literatura especializada, a análise não vislumbra evidências razoáveis para ratificar que restrições artificiais de tráfego aéreo sejam a melhor opção para o Sistema Multi-aeroportos do Rio de Janeiro, tema detalhadamente analisado na Nota Técnica nº 82/2021/DPR/SAC (SEI nº 4823070) e na Nota Informativa nº 26/2021/DPR/SAC (SEI nº 4751285). No que compete às sugestões da modelagem em bloco e de retirada do Aeroporto de Jacarepaguá da 7ª Rodada de Concessão, repisa-se que, conforme Art. 21 da Constituição Federal, compete à União explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, a infraestrutura aeroportuária. A União, por sua vez, tem a prerrogativa de pensar e planejar o setor e garantir a manutenção e sustentabilidade do sistema, bem como uma adequada prestação do serviço público. Nesse contexto, destaca-se que a modelagem em bloco permite o subsídio cruzado necessário a sustentabilidade do sistema de infraestruturas aeroportuárias no país. Por outro lado, a lógica da concessão em bloco não segue necessariamente a formação de blocos de aeroportos de um mesmo Estado. De fato, dos seis blocos apresentados no âmbito da Quinta e Sexta Rodadas de concessões, apenas o bloco Mato Grosso (Quinta rodada) apresenta tal configuração. Ressalta-se que, na quinta rodada de concessões, o Aeroporto de Macaé, localizado exatamente no Estado do Rio de Janeiro, cuja modelagem econômico-financeira apresentou VPL negativo, foi beneficiado ao compor o bloco sudeste juntamente com o Aeroporto de Vitória que suportou os investimentos e operação deficitária do Aeroporto de Macaé. Em outro giro, conforme determina o art. 63 da Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, importantes ativos aeroportuários já foram concedidos à iniciativa privada, de forma individualizada, e contribuem com elevados valores pagos a título de outorga, recolhidos em favor do Fundo Nacional de Aviação Civil - FNAC e reaplicados no setor, não necessariamente no mesmo Estado dos aeroportos concedidos. Sobre isso, cumpre reafirmar que, conforme dispõe o Art. 12 do Decreto nº 7.624/2011, os valores pagos à título de outorga nas concessões realizadas pela União constituirão receita do FNAC, a qual, de acordo com a redação atual do Art. 3º do Decreto nº 8.024/2013, será destinada a investimentos em infraestrutura aeroportuária e aeronáutica civil, em segurança da aviação civil e na proteção contra atos de interferência ilícita (Art. 3º, incisos II, V e VI). Por fim, destaca-se que os investimentos previstos para o Aeroporto de Jacarepaguá pelos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) têm monta estimada de R\$ 223 milhões. Ressalta-

se ainda que o futuro concessionário terá que realizar todos os investimentos necessários ao atendimento dos requisitos constantes no contrato de concessão, sob pena de incidência de multa, calculada com base em percentual da receita bruta da Concessionária, ou seja, de todo o bloco, conforme Anexo 3 do Contrato (Procedimentos para aplicação das penalidades de multa). Portanto, não se vislumbra argumentação razoável para ratificar a retirada do Aeroporto de Jacarepaguá da Sétima Rodada de Concessões, tema analisado de forma mais profunda na Nota Informativa nº 27/2021/DPR/SAC (SEI nº 4804542).

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que o risco decorrente da concorrência com outros prestadores de serviços já é realidade em outros segmentos de infraestrutura, inclusive de aeroportos e, portanto, deve ser considerado pela Proponente na formulação de sua proposta econômica.

A constituição dos blocos de aeroportos e a alocação desse risco à Concessionária reflete a diretriz de política pública do Governo Federal, que tem como objetivo estimular concorrência no setor e, desse modo, beneficiar os usuários com melhores serviços e menores custos.

Assim, conforme previsto no Capítulo V da presente minuta do Contrato de Concessão e dos Contratos já firmados, os riscos de não efetivação da demanda projetada, com exceção daqueles provenientes de restrição operacional decorrentes de decisão ou omissão de entes públicos, deverão ser suportados exclusivamente pela Concessionária. Consequentemente, não há qualquer previsão de inclusão de garantia caso outras infraestruturas (inclusive aeroportuárias) concorram pela demanda, dentro ou fora da área de influência do aeroporto.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18548
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
<p>Sugere-se a alteração do item 3.1.44 da minuta do contrato da seguinte forma: “3.1.44. 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, observando-se a matriz de risco contratual, 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 nº 8.987/95”.</p> <p>Sugere-se, ainda, a alocação dos custos por desapropriações não previstas no EVTEA como responsabilidade do Poder Concedente.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>As boas práticas de alocação de riscos em contratos de concessão são no sentido de que não se deve atribuir ao concessionário os riscos que não são por ele controláveis, incluindo-se aí os riscos sociais e financeiros com desapropriações não previstas no EVTEA. Isso porque, em não sendo controlável pelo concessionário, este deverá precificar esse risco e repassá-lo para a sua proposta, ainda que ele não se concretize. De outro lado, ao se alocar o risco ao Poder Concedente, só haverá desembolso caso o risco efetivamente se materialize.</p> <p>Riscos de desapropriações não previstas no EVTEA são considerados críticos, uma vez que: (i) dependem de atos privativos do poder público, que podem atrasar o cronograma do contrato; e (ii) envolvem custos que não podem ser plenamente definidos com antecedência, visto que dependem de negociações com agentes privados.</p> <p>Diante disso, sugere-se a alteração da cláusula a fim de conciliar as obrigações contratuais com as boas práticas nacionais e internacionais.</p>
RESPOSTA
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que, no que tange às competências desta Secretaria relacionadas à matéria, foi definida a seguinte diretriz de política pública para elaboração dos documentos jurídicos, conforme Ofício nº 905/2021/GAB-SAC/SAC (SEI MInfra nº 4490350): "1.2 Estabelecer como obrigação das Concessionárias a desapropriação dos imóveis necessários à realização de investimentos ao longo da concessão, cuja fase executória não tenha ainda sido iniciada, e a respectiva indenização dos proprietários."</p> <p>Sobre o tema, tendo em vista o adensamento populacional no entorno dos sítios aeroportuários, os investimentos para ampliação da infraestrutura, muitas vezes, demandam desapropriações de imóveis vizinhos. Para tanto, deve-se definir, no contrato de concessão, as responsabilidades referentes a essas ações, conforme aponta o Decreto 7.624/2011, em seu Artigo 20.</p> <p>Nesse sentido, restou estabelecido que as Concessionárias serão responsáveis pelas desapropriações e as respectivas indenizações dos proprietários dos imóveis necessários à realização de investimentos ao longo da concessão, cuja fase</p>

executória não tenha ainda sido iniciada até a data de publicação da versão definitiva do edital de leilão. Considerando que os EVTEA não são vinculantes e assim, a Concessionária será responsável por elaborar e executar um plano de desenvolvimento próprio para a ampliação do aeroporto, sendo, por conseguinte, a única capaz de avaliar eventuais necessidades de desapropriações, tal lógica de alocação segue o princípio de atribuir o risco a quem tem melhores condições de administrá-lo.

Ademais, a opção do Governo Federal de alocar ao concessionário todos os custos de desapropriações futuras para ampliação dos sítios aeroportuários deve-se também a outros fatores, dentre os quais destacam-se: i) maior facilidade e celeridade do concessionário nas negociações diretas com proprietários; ii) não dependência de procedimentos burocráticos da Administração Pública bem como da inserção de previsão orçamentária de tais despesas no orçamento geral da União, providências essas que, na eventualidade da ocorrência de atrasos nas ações do Poder Concedente, poderia suscitar pleitos de reequilíbrio contratual por parte do concessionário.

Cumprido ressaltar que é dever da concessionária, conforme estabelecido na cláusula 3.1.44. do contrato, 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 nº 8.987/95. Portanto, em que pese ser dever da concessionária promover as desapropriações é dever do Poder concedente declarar de utilidade pública as áreas necessárias à execução do serviço público.

Cumprido registrar, por fim, que tal mecanismo já vem sendo adotado nas rodadas de concessão mais recentes com êxito, não havendo qualquer inovação sob esse tema na presente rodada.

A ANAC igualmente agradece a contribuição, e, em complementação, esclarece que por tais razões não será acatada. No que toca à inserção do trecho no aludido item contratual, qual seja, "observando-se a matriz de risco contratual", esclareça-se que tal observância já é necessária para fins de cumprimento do contrato, sendo despendida sua repetição de forma expressa. Por fim, cabe às proponentes analisar e diligenciar a respeito das informações disponíveis no EVETA e condições do ativo, bem como considerar a responsabilidade advinda dos riscos que lhes são alocados e demais obrigações contratuais na precificação de sua proposta econômica, em conformidade com o disposto nos itens 1.32 e 1.33 do Edital de Concessão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18549
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
As melhores práticas internacionais de precificação de infraestrutura e serviços aeroportuários deverão ser adaptadas à realidade brasileira, na medida em que as orientações internacionais não consideram subsídios, isenções, regimes especiais de tributação específicos incidentes no Brasil sobre essas atividades, além de commodities diferentes e diferentes estágios de maturação dos mercados. Esse entendimento está correto? Em caso positivo, quais serão os parâmetros adotados pela ANAC para avaliar as boas práticas de tarifação?
JUSTIFICATIVA
Os preços praticados pela concessionária devem ser referenciados à realidade do Brasil. Isenções tarifárias, regimes de tributação, custos operacionais impostos por legislações de várias naturezas, imprevisibilidade de mercados menos maduros, são elementos que podem fazer com que os preços nacionais se apresentem bastante distintos de parâmetros internacionais. Portanto, revela-se extremamente complexo comparar os preços a serem praticados em aeroportos brasileiros com a realidade de outros aeroportos pelo mundo, especialmente dos EUA e demais países desenvolvidos.
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que o objetivo das regras de consulta é incorporar aos contratos de concessão de aeroportos no Brasil uma prática internacional, conhecida como consultation, amplamente difundida em países que apresentam um mercado de transporte aéreo significativamente desenvolvido, particularmente no que se refere à relação entre aeroportos e seus principais usuários. Essa prática consta, inclusive, como recomendação da ICAO em seu documento de orientação sobre tarifas aeroportuárias (Doc 9082: ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services). Estados membros são encorajados a estabelecer um processo regular de consulta pelos provedores de infraestrutura aeroportuária aos seus usuários.</p> <p>Dessa forma, as regras de consulta foram introduzidas no Brasil a partir da 4ª rodada de Concessões de Aeroportos para a definição ou alteração de critérios de remuneração de áreas e atividades operacionais, e, na rodada seguinte, foram ampliadas para englobar propostas de tarifação e propostas para cumprimento das obrigações previstas no PEA.</p> <p>Assim, o Capítulo XV da minuta de Contrato de Concessão prevê a realização de consulta em relação aos aspectos fundamentais dos contratos. Espera-se um maior equilíbrio na relação entre aeroportos e seus principais usuários, levando a um crescimento significativo de acordos e soluções negociadas diretamente entre as partes pelo menos em relação às propostas de realização de investimentos, adequações ou alterações na infraestrutura aeroportuária que reduzam de forma significativa a oferta de infraestrutura ou que afetem seus</p>

Usuários, às propostas para a remuneração pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais e às propostas de tarifação.

Consequentemente, esse mecanismo permitirá maior racionalização da necessidade de intervenções regulatórias pela ANAC, levando a resultados mais eficientes baseados em soluções de mercado.

Ademais, é importante destacar que o Capítulo XV, ao apresentar princípios gerais para o processo de consulta, estabeleceu dispositivos de forma pouco prescritiva com o objetivo de garantir flexibilidade para o estabelecimento de procedimentos adequados ao tema sob discussão e ao aeroporto e usuários.

Por fim, as concessões de isenções de tarifas e os regimes de tributação são estabelecidos por leis e tratam-se de política pública, que fogem do escopo de atuação desta Agência.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18550
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Requer-se a inclusão de item na matriz de risco alocando risco ao Poder Concedente relativo à alteração das especificações dos serviços, da seguinte forma: “mudanças nas especificações dos serviços por solicitação da ANAC ou decorrentes de nova legislação ou regulamentação públicas brasileiras”;
JUSTIFICATIVA
Em contratos de concessão da administração de infraestrutura aeroportuária celebrados no passado estavam previstas, como risco do Poder Concedente, quaisquer "mudanças nas especificações dos serviços em decorrência de novas exigências de procedimentos de segurança por solicitação da ANAC ou decorrentes de nova legislação ou regulamentação públicas brasileiras". É certo que a proposta comercial oferecida pelas licitantes quando do procedimento licitatório deve levar em conta as condições e o nível de serviço estabelecido contratualmente, de forma que eventual mudança na especificação dos serviços poderá implicar alterações de custos e, conseqüentemente, impactar o equilíbrio econômico-financeiro contratual. Quando essa mudança da especificação dos serviços for decorrente de estipulações oriundas do poder público, a alocação do risco e dos custos necessários deve ser àquele que deu causa, ou seja, ao poder concedente, com fundamento, inclusive, em determinação expressa do art. 9º, § 4º da Lei nº. 8.987/95 (“Em havendo alteração unilateral do contrato que afete o seu inicial equilíbrio econômico-financeiro, o poder concedente deverá restabelecê-lo, concomitantemente à alteração”). Qual foi o fundamento para a exclusão dessa hipótese de risco da minuta contratual?
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a cláusula 5.2.2 teve sua redação alterada para adequar o escopo dos riscos relativos às alterações normativas supervenientes atribuídos ao Poder Concedente. Em suma, em vez de manter o dispositivo constante em rodadas anteriores, cuja interpretação não é clara, optou-se por limitar o escopo a alterações normativas supervenientes que gerem impacto relevante em investimentos em obras de infraestrutura ou aquisição de equipamento.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18551
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se a alocação dos custos por desapropriações não previstas no EVTEA como responsabilidade do Poder Concedente, na matriz de risco contratual: “custos decorrentes das desapropriações referidas no item 3.1.44, bem como de eventuais reassentamentos e realocações, desde que não previstas no EVTEA”.
JUSTIFICATIVA
<p>As boas práticas de alocação de riscos em contratos de concessão são no sentido de que não se deve atribuir ao concessionário os riscos que não são por ele controláveis, incluindo-se aí os riscos sociais com desapropriações não previstas no EVTEA. Isso porque, em não sendo controlável pelo concessionário, este deverá precificar esse risco e repassá-lo para a sua proposta, ainda que ele não se concretize. De outro lado, em se tratando de risco alocado ao Poder Concedente, só haverá desembolso caso o risco efetivamente se materialize.</p> <p>Riscos de desapropriações não previstas no EVTEA são considerados críticos, uma vez que: (i) dependem de atos privativos do poder público, que podem atrasar o cronograma do contrato; e (ii) envolvem custos que não podem ser plenamente definidos com antecedência, visto que dependem de negociações com agentes privados.</p> <p>Diante disso, sugere-se a alteração da cláusula a fim de conciliar as obrigações contratuais com as boas práticas nacionais e internacionais.</p>
RESPOSTA
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que, no que tange às competências desta Secretaria relacionadas à matéria, foi definida a seguinte diretriz de política pública para elaboração dos documentos jurídicos, conforme Ofício nº 905/2021/GAB-SAC/SAC (SEI MInfra nº 4490350):</p> <p>"1.2 Estabelecer como obrigação das Concessionárias a desapropriação dos imóveis necessários à realização de investimentos ao longo da concessão, cuja fase executória não tenha ainda sido iniciada, e a respectiva indenização dos proprietários."</p> <p>Sobre o tema, tendo em vista o adensamento populacional no entorno dos sítios aeroportuários, os investimentos para ampliação da infraestrutura, muitas vezes, demandam desapropriações de imóveis vizinhos. Para tanto, deve-se definir, no contrato de concessão, as responsabilidades referentes a essas ações, conforme aponta o Decreto 7.624/2011, em seu Artigo 20.</p> <p>Nesse sentido, restou estabelecido que as Concessionárias serão responsáveis pelas desapropriações e as respectivas indenizações dos proprietários dos imóveis necessários à realização de investimentos ao longo da concessão, cuja fase executória não tenha ainda sido iniciada até a data de publicação da versão definitiva do edital de leilão. Considerando que os EVTEA não são vinculantes e assim, a Concessionária será responsável por elaborar e executar um plano de desenvolvimento próprio para a ampliação do aeroporto, sendo, por conseguinte, a</p>

única capaz de avaliar eventuais necessidades de desapropriações, tal lógica de alocação segue o princípio de atribuir o risco a quem tem melhores condições de administrá-lo.

Ademais, a opção do Governo Federal de alocar ao concessionário todos os custos de desapropriações futuras para ampliação dos sítios aeroportuários deve-se também a outros fatores, dentre os quais destacam-se: i) maior facilidade e celeridade do concessionário nas negociações diretas com proprietários; ii) não dependência de procedimentos burocráticos da Administração Pública bem como da inserção de previsão orçamentária de tais despesas no orçamento geral da União, providências essas que, na eventualidade da ocorrência de atrasos nas ações do Poder Concedente, poderia suscitar pleitos de reequilíbrio contratual por parte do concessionário.

Cumprido ressaltar que é dever da concessionária, conforme estabelecido na cláusula 3.1.44. do contrato, 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 nº 8.987/95. Portanto, em que pese ser dever da concessionária promover as desapropriações é dever do Poder concedente declarar de utilidade pública as áreas necessárias à execução do serviço público.

Cumprido registrar, por fim, que tal mecanismo já vem sendo adotado nas rodadas de concessão mais recentes com êxito, não havendo qualquer inovação sob esse tema na presente rodada.

A ANAC agradece sua contribuição, porém esclarece que esta não será acatada. A previsão em tela foi inserida em atendimento a diretriz do governo federal. Não obstante, registra-se que a necessidade e abrangência de eventuais desapropriações dependerão do plano de investimentos da Concessionária. Adicionalmente, a posse da área do aeroporto será transferida à Concessionária concomitantemente à celebração do Contrato de Concessão. Em face disso, julga-se que a Concessionária possuirá melhores condições de gerenciar as desapropriações, inclusive com a adoção das medidas judiciais e administrativas necessárias à garantia da efetividade dessas ações. Além disso, deve ser observada a regra disposta nos itens 1.32 e 1.33 do Edital, que estabelece serem as Proponentes responsáveis pela análise direta das condições do respectivo Complexo Aeroportuário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, bem como pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, devendo arcar com seus respectivos custos e despesas, inclusive no tocante à realização de estudos, investigações, levantamentos, projetos e investimentos. Ainda, cabe destacar que será facultado às interessadas a realização de visitas técnicas, a fim de vistoriar o Complexo Aeroportuário, na forma dos itens 1.17 e 1.18 do Edital.

Pelas razões expostas, a alocação das obrigações e riscos relacionados à desapropriação seguirá o disposto no Contrato de Concessão, não sendo previsto o compartilhamento das obrigações e riscos referentes aos custos de desapropriação.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18552
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se a reunião dos itens 5.5.3 e 5.5.11 da minuta de contrato, que versam sobre o mesmo tema, passando o item 5.5.3 a apresentar a seguinte redação: “5.5.3. não efetivação da demanda projetada ou sua redução por qualquer motivo, com exceção apenas do disposto no item 5.2.3 e no item 5.2.8”.
JUSTIFICATIVA
<p>A nosso ver, os itens 5.5.3 e 5.5.11 tratam, em essência, do mesmo risco de não efetivação de demanda. Por isso, a primeira sugestão é que as hipóteses sejam reunidas em um só item a fim de evitar discussão e insegurança quanto à sua interpretação.</p> <p>Além disso, embora o risco de demanda seja, normalmente, alocado ao concessionário, a experiência recente com a pandemia relacionada ao COVID-19 provou que situações decorrentes de casos fortuitos ou de força maior podem impactar de forma definitiva o equilíbrio do contrato, inviabilizando o cumprimento das obrigações assumidas contratualmente pela concessionária.</p> <p>A matriz de riscos tem por função incentivar as partes a protegerem o contrato, maximizando a sua eficiência econômica, mediante aumento das chances de ocorrência dos eventos que são benéficos ao seu cumprimento e diminuição das chances de ocorrência dos eventos que o perturbam.</p> <p>A maximização da eficiência é obtida por meio da alocação de cada risco à parte que tem melhor condição de gerenciá-lo a menor custo, reduzindo, assim, o custo global do contrato para a sociedade.</p> <p>Com base nesses critérios, as boas práticas de alocação de riscos em contratos de concessão são no sentido de que não se deve atribuir ao concessionário os riscos que não são por ele controláveis, incluindo-se aí as hipóteses de caso fortuito e força maior.</p> <p>À luz do ocorrido com relação à pandemia e aos efeitos dela decorrentes, a ANAC já reconheceu através de decisões exaradas no âmbito de pleitos de reequilíbrio o direito à recomposição econômico-financeira dos contratos de concessão nesses casos.</p> <p>Reconhecendo esse ponto, no Parecer nº 00143/2021/PROT/PFEANAC/PGF/AGU, a Procuradoria Federal afirmou que “no interno do risco referente a caso fortuito/força maior há, inegavelmente, um espectro que envolve a variação da demanda e que convoca a responsabilidade do Poder Público”.</p> <p>Além disso, é fato notório que os EVTEAs da 6ª Rodada de Concessões foram alterados a fim de refletir os impactos da pandemia sobre a demanda estimada. Assim, para maior segurança jurídica, é essencial que fique claro que poderá haver reequilíbrio econômico-financeiro em caso de variação da demanda decorrente de caso fortuito e força maior.</p> <p>Por fim, pede-se que seja excluída a hipótese de exceção referente à implementação de novas infraestruturas aeroportuárias. Pelos mesmos motivos expostos acima, não</p>

é razoável impor à concessionária um risco que ela não pode prever ou administrar, e cuja concretização depende de determinação do Poder Concedente, caracterizando fato da administração.

RESPOSTA

A ANAC agradece a sua contribuição, todavia informa que a alteração pretendida será rejeitada. Em que pese a variação da demanda seja consectário esperado da materialização dos eventos de caso fortuito e força maior, a sua efetiva comprovação será avaliada no caso concreto, para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Informa-se também que o risco decorrente da concorrência com outros prestadores de serviços já é realidade em outros segmentos de infraestrutura, inclusive de aeroportos e, portanto, deve ser considerado pela Proponente na formulação de sua proposta econômica. A alocação desse risco à Concessionária reflete opção de política pública a qual tem como objetivo estimular concorrência no setor e, desse modo, beneficiar os usuários com melhores serviços e menores custos. Assim, conforme previsto na cláusula 5.5.3 do Capítulo V da minuta do Contrato de Concessão, os riscos de não efetivação da demanda projetada, com exceção daqueles provenientes de restrição operacional decorrentes de decisão ou omissão de entes públicos, deverão ser suportados exclusivamente pela Concessionária. Consequentemente, não há qualquer previsão de inclusão de garantia caso outras infraestruturas (inclusive aeroportuárias) concorram pela demanda, dentro ou fora da área de influência do aeroporto.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18553
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Exclusão do item 5.5.8 da minuta de contrato
JUSTIFICATIVA
<p>É certo que as questões relacionadas à reforma das estruturas dos aeroportos não poderão ser plenamente constatadas e verificadas por meio da análise do EVTEA e da visita técnica a ser realizada, sobretudo aquelas relacionadas a questões geológicas e estruturas não aparentes.</p> <p>As boas práticas de alocação de riscos em contratos de concessão são no sentido de que não se deve atribuir ao concessionário os riscos que não são por ele controláveis. Para esse risco ser alocado à Concessionária, ele precisaria estar claramente apresentado no EVTEA individualmente para cada aeroporto.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que no tocante ao risco de situação geológica do aeroporto, deve ser observada a regra disposta nos itens 1.32 e 1.33 do Edital, que estabelece serem as Proponentes responsáveis pela análise direta das condições do respectivo Complexo Aeroportuário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, bem como pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, devendo arcar com seus respectivos custos e despesas, inclusive no tocante à realização de estudos, investigações, levantamentos, projetos e investimentos. No entanto, cabe destacar que será facultado às interessadas a realização de visitas técnicas, a fim de vistoriar o Complexo Aeroportuário, na forma dos itens 1.17 e 1.18 do Edital.</p> <p>Por fim, cumpre destacar que objetivo da concessão de infraestrutura no Brasil é o de transferir ao privado, por sua conta e risco, a realização, por sua conta e risco, de obras melhorias e de adequação da infraestrutura.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18554
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se a alteração do item 5.5.23 da minuta de contrato, a fim de que os riscos e custos relativos à desocupação das áreas localizadas no sítio aeroportuário e respectivos reassentamentos sejam alocados como risco do Poder Concedente.
JUSTIFICATIVA
<p>A matriz de riscos tem por função incentivar as partes a protegerem o contrato, maximizando a sua eficiência econômica, mediante aumento das chances de ocorrência dos eventos que são benéficos ao seu cumprimento e diminuição das chances de ocorrência dos eventos que o perturbam.</p> <p>A maximização da eficiência é obtida por meio da alocação de cada risco à parte que tem melhor condição de gerenciá-lo a menor custo, reduzindo, assim, o custo global do contrato para a sociedade.</p> <p>Dessa forma, o risco deve ser alocado à parte que, a um custo mais baixo, pode reduzir as chances do evento indesejável se materializar ou de aumentar as chances de o evento desejável ocorrer, bem como à parte que tenha capacidade de gerenciar as consequências danosas, caso o evento indesejado se realize.</p> <p>Com base nesses critérios, as boas práticas de alocação de riscos em contratos de concessão são no sentido de que não se deve atribuir ao concessionário os riscos que não são por ele controláveis, incluindo-se aí os riscos sociais com desocupações. Isso porque, em não sendo controlável pelo concessionário, este deverá precificar esse risco e repassá-lo para a sua proposta, ainda que ele não se concretize. De outro lado, em se tratando de risco alocado ao Poder Concedente, só haverá necessidade de desembolso, caso os riscos efetivamente ocorram.</p> <p>Riscos de desocupações são considerados críticos, uma vez que: (i) dependem de atos privativos do poder público, que podem atrasar o cronograma do contrato; (ii) envolvem custos que não podem ser plenamente definidos com antecedência, visto que dependem de negociações com agentes privados e que são baseados em estimativas precárias quanto à quantidade de pessoas que serão desocupadas e ao tempo necessário a esse procedimento.</p> <p>Diante disso, sugere-se a alteração da cláusula a fim de conciliar a matriz de risco do contrato com as boas práticas nacionais e internacionais.</p>
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a posse da área do aeroporto será transferida à Concessionária, concomitantemente à celebração do Contrato, no estado em que se encontra. Em face disso, julga-se que o agente privado possuirá melhores condições de gerenciar a desocupação da área do aeroporto, nos moldes definidos em seu projeto. Pelas razões expostas, a alocação das obrigações e riscos relacionados à desocupação do complexo aeroportuário seguirá o disposto nos itens 2.5, 3.1.50 e 5.5.23 da minuta de Contrato, parte do Edital.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18555
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Pede-se a alteração do item 5.5.24 da minuta do Contrato da seguinte forma: "5.5.24. custos com a remoção de quaisquer bens para a liberação de áreas dos sítios aeroportuários, excepcionados os bens cuja titularidade, posse e/ou situação jurídica estejam sendo discutidos em processos administrativos ou judiciais, que são de responsabilidade do poder concedente".
JUSTIFICATIVA
Em que pese o disposto no art. 38-A do CBA (Art. 38-A. " O operador aeroportuário poderá fazer a remoção de aeronaves, de equipamentos e de outros bens deixados nas áreas aeroportuárias sempre que restrinjam a operação, a ampliação da capacidade ou o regular funcionamento do aeroporto ou ocasionem riscos sanitários ou ambientais"), pode haver bens sobre os quais a Concessionária não possui ingerência, outros objeto de constrição judicial ou com titularidade indefinida, o que pode inviabilizar a remoção desses bens e liberação de áreas dos sítios aeroportuários sem a atuação conjunta do poder concedente, que deverá arcar com esses custos adicionais não previstos.
RESPOSTA
ANAC agradece a contribuição e informa que, contudo, não será acatada. Esclareça-se que, com relação à constrições judiciais já previstas na minuta dos documentos jurídicos, precisamente aquela descrita no item 4.1.3.1 do Aêndice E do Anexo 2 do Contrato de Concessão, é possível que a posse da área não seja transferida a Concessionária concomitantemente à celebração do Contrato (como dispõe o item 2.3), em função de eventuais decisões judiciais nesse sentido. Desse modo, caberá à licitante precificar referido risco em sua proposta econômica, para oferta de lance pelo correspondente bloco de aeroportos. No mais, a regra geral sobre o tema, contida no item 2.3 do Contrato, estabelece que os Complexos Aeroportuários integrantes do Bloco serão transferidos à Concessionária no estado em que se encontram, concomitantemente à celebração do Contrato. Nessa linha, de acordo com os itens 2.5 e 5.5.24 da minuta de Contrato de Concessão, caberá à Concessionária a remoção de quaisquer bens para liberação de áreas dos sítios aeroportuários e os custos decorrentes. Tal modelagem foi assim estabelecida por julgar-se que o agente privado possui melhores condições de gerenciar a desocupação da área do aeroporto, em adequação às suas necessidades, seguindo o plano de exploração por ela definido. De toda forma, o Contrato atribui ao Poder Concedente os riscos associados a eventual dano decorrente de atraso superior a doze meses na disponibilização de áreas descritas no Anexo 2 do Contrato de Concessão, nos termos do item 5.2.4 do Contrato.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18556
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
<p>Pede-se a alteração dos itens 5.5.27 e 5.5.28 da minuta do Contrato, da seguinte forma:</p> <p>5.5.27. custos incorridos na reforma, melhoria e manutenção de ativos recebidos pela Concessionária, necessários para adequada prestação do serviço, quando não decorrentes de vícios ocultos;</p> <p>5.5.28. custos decorrentes de eventuais incorreções verificadas na lista de bens disponibilizada conforme item 2.20, excetuados os casos de vícios ocultos</p>
JUSTIFICATIVA
<p>É certo que as questões relacionadas à reforma das estruturas do aeroporto não poderão ser plenamente constatadas e verificadas por meio da análise do EVTEA e da visita técnica a ser realizada, sobretudo aquelas relacionadas a estruturas não aparentes. A alteração do referido item se justifica para excluir a responsabilidade da Concessionária em situações de vício oculto, em linha com o disposto nos artigos 441 e seguintes do Código Civil. A visita técnica que venha a ser realizada não será suficiente para os licitantes observarem as condições de reforma, melhoria e manutenção relacionadas ao sítio aeroportuário que poderiam implicar custos posteriores.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que o objetivo da concessão de infraestrutura no Brasil é o de transferir ao privado, por sua conta e risco, a realização, por sua conta e risco, de obras melhorias e de adequação da infraestrutura.</p> <p>Nesse sentido, informa-se que, em todas as rodadas de concessão, tal risco sempre esteve alocado à Concessionária, a quem cabe, enquanto Proponente, avaliar de forma mais ampla possível as condições de exploração do sítio aeroportuário, observando, ainda, todos os riscos envolvidos, para fins de precificação do ativo</p> <p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que, no tocante às competências desta Secretaria, no que tange à lista mínima de bens, em atenção ao disposto no item 10.16.i) do Edital de Chamamento Público de Estudos nº 5/2020, encontra-se em elaboração pelo consórcio selecionado a lista de bens móveis relevantes para a operação dos aeroportos da Sétima rodada, a qual subsidiará a elaboração da lista mínima que constará nos respectivos contratos de concessão (anexo 22 do Edital de leilão).</p> <p>Com efeito, a criação de uma lista mínima dos bens móveis mais relevantes para a operação de cada aeroporto tem como objetivo garantir a manutenção dos bens essenciais e relevantes à operação, agregando previsibilidade e confiabilidade ao processo. Trata-se, portanto, de uma lista não exaustiva, que traz um mecanismo contratual de compensação à concessionária em caso de ausência dos bens referenciados no aeroporto, conforme cláusula 14.22 do contrato. Sem embargo, o estado de conservação dos bens bem como o inventário das condições atuais das instalações e equipamentos presentes em cada aeroporto deve ser objeto de due</p>

diligence dos interessados no leilão para concessão dos ativos, conforme preconiza o item 1.1 do Anexo 22 ao contrato de concessão: "as Proponentes deverão verificar as características dos bens durante as visitas aos aeroportos previstas no item 1.17 do Edital". Por fim, a matriz de risco do contrato, em seu item 5.5.28, aloca ao concessionário os custos decorrentes de eventuais incorreções verificadas na lista de bens disponibilizada.

Acrescenta-se que os EVTEA não são vinculativos, cabendo ao futuro concessionário desenvolver um plano próprio de desenvolvimento do sítio em cumprimento ao contrato de concessão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18557
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
<p>Requer-se a alteração do item 6.20 da minuta de contrato, a fim de que a aprovação da ANAC também esteja condicionada à concessão de prazo para que a Concessionária se manifeste previamente sobre a proposta de terceiros, da seguinte forma:</p> <p>"A ANAC poderá aprovar Proposta Apoiada por empresa aérea ou grupo de empresas aéreas, após prévia notificação da Concessionária, com vistas a flexibilizar requisitos das especificações mínimas de infraestrutura e nível de serviço dos terminais ou de partes dos terminais, observado o item 6.19. Caso a proposta não seja de iniciativa da Concessionária, deverá ser conferida a ela prazo de 30 (trinta) dias para manifestação, a qual será objeto de consideração pela ANAC, de forma fundamentada".</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Em se tratando de contrato de concessão do serviço público de administração aeroportuária, é essencial que seja concedida à Concessionária prévia ciência e oportunidade de manifestação sobre proposta apoiada por terceiros. Isto se justifica também com relação às áreas para as quais a Concessionária não possui ingerência, mas necessita ter ciência, considerando possível impacto no funcionamento aeroportuário.</p>
RESPOSTA
<p>A Anac agradece a contribuição e informa que a sugestão está contemplada no Contrato de Concessão. A Proposta Apoiada é um mecanismo de flexibilização regulatória, facultativo, cuja iniciativa depende da própria Concessionária, conforme cláusula 6.17. Logo, a Concessionária detém a prerrogativa de apresentar a proposta, manifestando seu interesse e concordância.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18558
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Exclusão do item 6.24.1
JUSTIFICATIVA
<p>A previsão de uma limitação mínima de impacto financeiro para efeitos de reequilíbrio econômico-financeiro em contratos de concessão de serviço público não tem amparo legal. A Constituição Federal e a Lei nº. 8.987/95 asseguram às concessionárias a manutenção integral do equilíbrio econômico-financeiro da concessão.</p> <p>A limitação prevista aumenta significativamente o risco da Concessionária. A título de exemplo, veja-se que, para o bloco MG/RJ, serão excluídos da possibilidade de reequilíbrio todos os eventos cujo impacto seja inferior a R\$ 4MM. No Bloco SP/MS/PA, serão excluídos todos os eventos cujo impacto seja inferior a R\$ 8 MM. Nessa linha de raciocínio, o próprio TCU já se manifestou acerca da impossibilidade de imposição de percentual ou valor mínimo de impacto do evento como requisito ao reequilíbrio contratual (Acórdãos n. 1183/2007 e 2033/2010).</p> <p>Vale destacar, ainda, que essa solução já havia sido afastada quando da publicação da Resolução nº. 528/2019, da ANAC, em virtude do amplo debate que esse ponto gerou ao longo da consulta pública em que o tema foi discutido.</p> <p>Por que essa questão foi retomada? Qual o objetivo de criar essa diferenciação entre as novas concessões e as concessões anteriores?</p> <p>O cenário trazido pela limitação prevista gera incerteza aos administrados, provocando um cenário de insegurança jurídica, vez que as concessionárias não poderão prever minimamente a partir da matriz de riscos quais impactos oriundos de um reequilíbrio serão absorvidos por ela ou não.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o intuito desse requisito não é obstaculizar possíveis pedidos de Revisão Extraordinária, ou limitar consequências às alterações sofridas pela Concessionária no âmbito da exploração do serviço público, mas sim conferir a correta aplicabilidade do conceito de relevância, critério presente em todos os demais Contratos de Concessão. Dessa forma, busca-se, com base em critério objetivo, reduzir a insegurança jurídica associada à discricionariedade do regulador ao definir, caso a caso, quais alterações seriam consideradas (ir)relevantes.</p> <p>Cumprir registrar que o requisito da alteração relevante se faz presente desde a primeira rodada de Concessão, de forma que contribui para o aperfeiçoamento do processo de Revisão Extraordinária estabelecido pela Agência. Nesse sentido, o racional econômico da cláusula é justamente captar as alterações que tenham impacto na equação econômico-financeira, na mesma medida em que direciona o olhar do regulador para aquilo que realmente tenha o condão de causar impacto no Contrato, contribuindo com a própria noção da eficiência administrativa.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18559
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
<p>Pedimos informar, com relação ao item 11.2 da minuta de contrato, se os cessionários de áreas dos aeroportos (por exemplo, empresas que exploram estacionamento, lojas e shopping centers, dentre outros negócios no interior do sítio aeroportuário), apresentaram solicitação de reequilíbrio dos respectivos contratos de cessão de uso de área em decorrência da pandemia causada pela Covid 19?</p> <p>Esses pedidos, caso existam, não foram disponibilizados no dataroom. Tendo isso em vista, pedimos informar: (i) se existem pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro relativos a COVID-19; (ii) em que bases a INFRAERO está negociando esses pleitos com os cessionários; (iii) que sejam apresentados os termos aditivos que refletiram essa negociação; e (iv) sejam informadas as ações judiciais ou arbitragens sobre o tema, se houver, uma vez que podem ser relevantes para elaboração da proposta comercial.</p>
JUSTIFICATIVA
Necessidade de obter informações sobre as negociações havidas e em curso entre INFRAERO e cessionários de área, tendo por objeto o reequilíbrio econômico-financeiro desses contratos.
RESPOSTA
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que, conforme informado pela Infraero, para manter as atividades desempenhadas pelos concessionários durante a fase crítica da pandemia, em que os números de voos e de passageiros foram severamente atingidos, a empresa adotou uma série de medidas de contingenciamento junto aos contratos de concessão de uso de áreas, com a redução dos valores mensais, diferimento dos prazos de vencimento desses pagamentos e dilação da vigência dos contratos.</p> <p>Informou, a empresa, que essas medidas, não tratadas na qualidade normativa de reequilíbrio dos contratos, tiveram o condão principal de dividir os prejuízos advindos da redução dos faturamentos dos concessionários nesse período, inexistindo no âmbito administrativo qualquer discussão ou tratativa visando instauração de processos de reequilíbrio dos termos em questão.</p> <p>Em particular, por ocasião de discussões acerca de pedidos de revisão contratual na esfera judicial, a Infraero limitou-se a oferecer as mesmas condições daquelas previstas nas medidas contingenciais, disponibilizadas no data-room da Sétima Rodada de Concessões, na pasta "/SETIMA_RODADA/DADOS_039_20211124".</p> <p>Isso posto, superados os meses atingidos pelas medidas, informa a empresa que inexistem no momento qualquer outra tratativa para disponibilização de novas medidas aos concessionários, retornando os termos de contratos para as condições fixadas originariamente.</p> <p>Ressalta-se que o due diligence dos contratos comerciais é apresentado no relatório econômico financeiro, onde constam as medidas contingenciais referentes aos contratos comerciais adotadas em decorrência da Pandemia. Sem embargo, os</p>

EVTEA não são vinculativos, cabendo aos interessados realizar due diligence próprio de modo a confirmar a situação dos contratos comerciais que serão subrogados.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18560
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Exclusão dos itens 11.7, 11.7.1, 11.7.2, 11.7.3, 11.7.4, 11.8, 11.8.1, 11.8.2 e 11.9 da minuta de contrato.
JUSTIFICATIVA
<p>Solicita-se a exclusão desses itens, uma vez que a obrigação contratual de realização de consultas, inclusive por meio de associações, pode ser instrumento facilitador de práticas coordenadas entre os agentes econômicos verticalmente integrados ao aeroporto, o que pode, ao menos em teoria, incentivar práticas anticoncorrenciais. Além disso, a concessionária precisa ser livre para determinar os preços de suas atividades (que não sejam, por força do contrato, sujeitos à limitação tarifária), com o objetivo de buscar concretizar seu plano de negócios.</p> <p>Por fim, mostra-se impraticável a identificação de todos os clientes, associações, comitês técnicos e eventuais outras partes que possam vir a ser consideradas relevantes no contexto proposto pelos itens.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. O objetivo das regras de consulta é incorporar aos contratos de concessão de aeroportos no Brasil uma prática internacional, conhecida como consultation, amplamente difundida em países que apresentam um mercado de transporte aéreo significativamente desenvolvido, particularmente no que se refere à relação entre aeroportos e seus principais usuários. Essa prática consta, inclusive, como recomendação da ICAO em seu documento de orientação sobre tarifas aeroportuárias (Doc 9082: ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services). Estados membros são encorajados a estabelecer um processo regular de consulta pelos provedores de infraestrutura aeroportuária aos seus usuários.</p> <p>Dessa forma, as regras de consulta foram introduzidas no Brasil a partir da 4ª rodada de Concessões de Aeroportos para a definição ou alteração de critérios de remuneração de áreas e atividades operacionais, e, na rodada seguinte, foram ampliadas para englobar propostas de tarifação e propostas para cumprimento das obrigações previstas no PEA.</p> <p>Assim, o Capítulo XV da minuta de Contrato de Concessão apresenta proposta de incorporação de consultation à regulação a ser aplicada aos aeroportos da 7ª rodada de concessões de aeroportos, prevendo a realização de consulta em relação aos aspectos fundamentais dos contratos. Espera-se um maior equilíbrio na relação entre aeroportos e seus principais usuários, levando a um crescimento significativo de acordos e soluções negociadas diretamente entre as partes pelo menos em relação às propostas de realização de investimentos, adequações ou alterações na infraestrutura aeroportuária que reduzam de forma significativa a oferta de infraestrutura ou que afetem seus Usuários, às propostas para</p>

a remuneração pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais e às propostas de tarifação.

Consequentemente, esse mecanismo permitirá maior racionalização da necessidade de intervenções regulatórias pela ANAC, levando a resultados mais eficientes baseados em soluções de mercado.

Ademais, é importante destacar que o Capítulo XV, ao apresentar princípios gerais para o processo de consulta, estabeleceu dispositivos de forma pouco prescritiva com o objetivo de garantir flexibilidade para o estabelecimento de procedimentos adequados ao tema sob discussão e ao aeroporto e usuários.

No entanto, a ANAC seguirá tendo em todos os casos a prerrogativa de intervir para evitar condutas inapropriadas como práticas anticoncorrenciais. Nesse sentido, pode-se observar nos Capítulos IV e XI alguns dispositivos que atestam tal prerrogativa.

No Capítulo IV, o item 4.5 da minuta do Contrato de Concessão dispõe que, caso seja identificado qualquer desacordo de proposta de tarifação em relação às diretrizes previstas no item 4.4, a ANAC poderá suspender a implementação das tarifas propostas, devendo vigorar os valores anteriores à proposta suspensa.

Por sua vez, no capítulo XI, o item 11.10, que trata da regulação dos preços relativos à utilização das Áreas e Atividades Operacionais, dispõe que ANAC terá a prerrogativa de: compor administrativamente conflitos não resolvidos entre as partes; monitorar os preços praticados e compará-los às práticas de mercado; e estabelecer regulação dos preços em caso de descumprimento aos princípios estabelecidos. Este arcabouço materializa o que se convencionou chamar de “regulação por ameaça”, que consiste na ideia de que a ameaça de intervenção aumentaria a propensão das partes a buscarem um acordo, pois esta seria uma solução potencialmente superior a qualquer decisão regulatória, visto que as partes possuem informação mais detalhadas do que o regulador sobre as áreas e atividades em questão.

Especificamente em relação a identificação das partes interessadas relevantes, o Contrato imputa à Concessionária a responsabilidade pela identificação das partes. Ao identificar as partes, a discricionariedade por parte da Concessionária irá variar de acordo com o objeto de consulta, pois o Contrato delimita as partes interessadas relevantes com diferentes graus de precisão, havendo desde casos em que a identificação cabe totalmente à Concessionária no caso concreto até casos em que a delimitação no Contrato é estrita, cabendo à Concessionária apenas observar o disposto contratualmente.

Além disso, a ANAC informa que, apesar de constituir atribuição da Concessionária, em casos de omissão ou dúvida da Concessionária, a Agência poderá, a seu critério, definir quais partes interessadas devem ser consultadas, conforme dispõe o item 15.8.1. da Minuta de Contrato de Concessão. Ainda, poderá ser submetida à ANAC a relação de partes interessadas relevantes para manifestação anterior à celebração de acordo, embora não constitua uma obrigação da Agência a aprovação prévia das partes consultadas.

Por fim, visando solucionar eventuais problemas de identificação das partes interessadas relevantes em virtude de eventual existência de grande número de agentes, a minuta do Contrato de Concessão ainda previu em seu item 15.9 a possibilidade de realização das consultas por meio de associações, comitês técnicos, fóruns de governança ou outros grupos capazes de intensificar a cooperação entre as partes e colaborar para o alcance de acordos e soluções negociadas. Assim,

espera-se que tais entidades sejam levadas em consideração durante o processo de consulta, justamente pelo potencial de representatividade que possuem.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18561
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Exclusão dos itens 11.10, 11.10.1, 11.10.2, 11.10.3 da minuta de contrato.
JUSTIFICATIVA
<p>A concessionária deve ter autonomia em suas relações comerciais para que seja possível cumprir com o plano de negócio estabelecido no leilão. Os preços que viabilizam a exploração de serviços de atividades operacionais por terceiros só podem ser avaliados pela concessionária. A definição da disponibilidade de área e sua utilização deve ser uma prerrogativa da concessionária, já que as alternativas de masterplan, bem como a melhor estratégia de utilização de áreas para maximização das receitas, fazem parte do processo de definição da melhor oferta no leilão e da administração do ativo para atingir os resultados esperados. A obrigatoriedade de cessão de áreas que eventualmente gere perdas financeiras para a concessionária, bem como a definição, pela ANAC, dos critérios de valor de mercado a ser cobrado para terceiros, avaliação da produtividade e concorrência são impraticáveis e expõem a concessionária a grande insegurança jurídica, abrindo margem para sucessivas discussões de reequilíbrios contratuais.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. O objetivo das regras de consulta é incorporar aos contratos de concessão de aeroportos no Brasil uma prática internacional, conhecida como consultation, amplamente difundida em países que apresentam um mercado de transporte aéreo significativamente desenvolvido, particularmente no que se refere à relação entre aeroportos e seus principais usuários. Essa prática consta, inclusive, como recomendação da ICAO em seu documento de orientação sobre tarifas aeroportuárias (Doc 9082: ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services). Estados membros são encorajados a estabelecer um processo regular de consulta pelos provedores de infraestrutura aeroportuária aos seus usuários.</p> <p>Dessa forma, as regras de consulta foram introduzidas no Brasil a partir da 4ª rodada de Concessões de Aeroportos para a definição ou alteração de critérios de remuneração de áreas e atividades operacionais, e, na rodada seguinte, foram ampliadas para englobar propostas de tarifação e propostas para cumprimento das obrigações previstas no PEA.</p> <p>Assim, o Capítulo XV da minuta de Contrato de Concessão apresenta proposta de incorporação de consultation à regulação a ser aplicada aos aeroportos da 7ª rodada de concessões de aeroportos, prevendo a realização de consulta em relação aos aspectos fundamentais dos contratos. Espera-se um maior equilíbrio na relação entre aeroportos e seus principais usuários, levando a um crescimento significativo de acordos e soluções negociadas diretamente entre as partes pelo menos em relação às propostas de realização de investimentos,</p>

adequações ou alterações na infraestrutura aeroportuária que reduzam de forma significativa a oferta de infraestrutura ou que afetem seus Usuários, às propostas para a remuneração pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais e às propostas de tarifação.

Conseqüentemente, esse mecanismo permitirá maior racionalização da necessidade de intervenções regulatórias pela ANAC, levando a resultados mais eficientes baseados em soluções de mercado.

Ademais, é importante destacar que o Capítulo XV, ao apresentar princípios gerais para o processo de consulta, estabeleceu alguns dispositivos de forma pouco prescritiva com o objetivo de garantir flexibilidade para o estabelecimento de procedimentos adequados ao tema sob discussão e ao aeroporto e usuários.

No entanto, a ANAC seguirá tendo em todos os casos a prerrogativa de intervir para evitar condutas inapropriadas como práticas anticoncorrenciais. Nesse sentido, pode-se observar nos Capítulos IV e XI alguns dispositivos que atestam tal prerrogativa.

No Capítulo IV, o item 4.5 da minuta do Contrato de Concessão dispõe que, caso seja identificado qualquer desacordo de proposta de tarifação em relação às diretrizes previstas no item 4.4, a ANAC poderá suspender a implementação das tarifas propostas, devendo vigorar os valores anteriores à proposta suspensa.

Por sua vez, no capítulo XI, o item 11.10, que trata da regulação dos preços relativos à utilização das Áreas e Atividades Operacionais, dispõe que ANAC terá a prerrogativa de: compor administrativamente conflitos não resolvidos entre as partes; monitorar os preços praticados e compará-los às práticas de mercado; e estabelecer regulação dos preços em caso de descumprimento aos princípios estabelecidos. Este arcabouço materializa o que se convencionou chamar de “regulação por ameaça”, que consiste na ideia de que a ameaça de intervenção aumentaria a propensão das partes a buscarem um acordo, pois esta seria uma solução potencialmente superior a qualquer decisão regulatória, visto que as partes possuem informação mais detalhadas do que o regulador sobre as áreas e atividades em questão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18562
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
<p>Alteração dos itens 15.1 e 15.2 da minuta do contrato, da seguinte forma:</p> <p>“15.1. A Concessionária poderá consultar anualmente as partes interessadas relevantes, independentemente das consultas específicas tratadas no item 15.2, com o objetivo de promover maior transparência na relação com os Usuários:</p> <p>15.1.1. As consultas anuais podem envolver trocas de informações relevantes para a operação do aeroporto, pelas partes envolvidas, tais como projeções de demanda (aeronaves, passageiros e carga), projeções de receitas (tarifárias e não tarifárias), estrutura tarifária, custos operacionais e investimentos que afetem seus Usuários.</p> <p>15.1.2. As consultas específicas tratadas no item 15.2 podem ser feitas junto às consultas anuais, a critério da Concessionária.”</p> <p>“ 15.2. Além do disposto no item 15.1, a Concessionária poderá consultar as partes interessadas relevantes em relação, pelo menos, ao seguinte: (...)”</p> <p>Em decorrência dessas alterações, deverá ser excluído o item 15.5 da minuta de contrato.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>O processo de consulta prévia às partes interessadas relevantes acerca das propostas em questão não deveria ser obrigatório.</p> <p>A Concessionária, sendo a responsável pela administração e exploração da infraestrutura, assume todas as obrigações e riscos inerentes ao contrato de concessão. Portanto, deve possuir a prerrogativa de estruturar suas propostas, podendo, se considerar conveniente e oportuno, ouvir as partes interessadas.</p> <p>Destaca-se, por oportuno, que o próprio mercado já cria condições para que haja negociação entre a concessionária e os clientes, como ocorre com os portos secos por exemplo, de forma que a intervenção da ANAC não é necessária nesse ponto.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. O objetivo das regras de consulta é incorporar aos contratos de concessão de aeroportos no Brasil uma prática internacional, conhecida como consultation, amplamente difundida em países que apresentam um mercado de transporte aéreo significativamente desenvolvido, particularmente no que se refere à relação entre aeroportos e seus principais usuários. Essa prática consta, inclusive, como recomendação da ICAO em seu documento de orientação sobre tarifas aeroportuárias (Doc 9082: ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services). Estados membros são encorajados a estabelecer um processo regular de consulta pelos provedores de infraestrutura aeroportuária aos seus usuários.</p> <p>Dessa forma, as regras de consulta foram introduzidas no Brasil a partir da 4ª rodada de Concessões de Aeroportos para a definição ou alteração de critérios de remuneração de áreas e atividades operacionais, e, na rodada seguinte, foram</p>

ampliadas para englobar propostas de tarifação e propostas para cumprimento das obrigações previstas no PEA.

Assim, o Capítulo XV da minuta de Contrato de Concessão apresenta proposta de incorporação de consultation à regulação a ser aplicada aos aeroportos da 7ª rodada de concessões de aeroportos, prevendo a realização de consulta em relação aos aspectos fundamentais dos contratos. Espera-se um maior equilíbrio na relação entre aeroportos e seus principais usuários, levando a um crescimento significativo de acordos e soluções negociadas diretamente entre as partes pelo menos em relação às propostas de realização de investimentos, adequações ou alterações na infraestrutura aeroportuária que reduzam de forma significativa a oferta de infraestrutura ou que afetem seus Usuários, às propostas para a remuneração pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais e às propostas de tarifação.

Consequentemente, esse mecanismo permitirá maior racionalização da necessidade de intervenções regulatórias pela ANAC, levando a resultados mais eficientes baseados em soluções de mercado.

Por fim, é importante destacar que o Capítulo XV, ao apresentar princípios gerais para o processo de consulta, estabeleceu dispositivos de forma pouco prescritiva com o objetivo de garantir flexibilidade para o estabelecimento de procedimentos adequados ao tema sob discussão e ao aeroporto e usuários.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18563
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNÓ, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se a inclusão, no conceito de Complexo Aeroportuário, de referência às ruas, avenidas e logradouros públicos como itens dele integrantes, da seguinte forma: “1.1.14. Complexo Aeroportuário: a área da Concessão, caracterizada pelo sítio aeroportuário descrito do Anexo 2 – Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), incluindo ruas, avenidas e logradouros, faixas de domínio, edificações e terrenos, bem como pelas áreas ocupadas com instalações operacionais, administrativas e comerciais relacionadas à Concessão”.
JUSTIFICATIVA
As ruas, avenidas e logradouros públicos (a serem especificados no PEA de cada Contrato) devem constar expressamente como itens integrantes do Complexo Aeroportuário, a fim de que fique claro que os operadores aeroportuários possuem autonomia para administrar, ocupar, instalar equipamentos e intervir nas vias públicas integrantes do sítio aeroportuário, uma vez que os aeroportos são universalidades, nos termos do art. 38 da Lei 7565/1986 (CBA).
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a contribuição e entende não haver necessidade de alteração na descrição do Complexo Aeroportuário tendo em vista que tais benfeitorias já estão contempladas na descrição em planta do sítio aeroportuário. A ANAC igualmente agradece e ratifica que, contudo, a contribuição não será aceita, diante da necessidade em se respeitar e harmonizar as afetações de bens, nos termos do artigo 38 da Lei nº 7.565/1986. Nesse sentido, o Contrato de Concessão estabelece como obrigação da Concessionária realizar os investimentos e/ou ações operacionais necessárias para prover a capacidade adequada para o atendimento dos Usuários durante toda a Fase II, em especial nas infraestruturas, sistemas e instalações de terminais de passageiros, pátios de aeronaves, sistema de pistas de pouso e decolagem, sistema de pistas de rolamento, estacionamentos de veículos, vias de acesso, dentre outras, conforme expresso no item 3.1.41. Logo, ainda que não façam parte do complexo aeroportuário propriamente dito, a Concessionária possui obrigações relativas à tais áreas, devendo contudo, sempre observar a legislação aplicável ao bem afetado.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18564
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNÓ, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Pedimos esclarecer se o Fator Q será aplicado nos reajustes de maneira obrigatória, ou se constitui tão somente uma possibilidade, considerando a utilização do verbo “poderá” no item 1.1.27. Caso haja obrigatoriedade de consideração do Fator Q nos Reajustes, sugerimos alterar o verbo para “deverá”.
JUSTIFICATIVA
Houve alteração da redação da cláusula em comparação às minutas contratuais de outras rodadas de concessões aeroportuárias. Pedimos esclarecer se haverá facultatividade, por parte do poder concedente, na consideração do Fator Q nos momentos de Reajuste.
RESPOSTA
Agradecemos a contribuição e esclarecemos que o Fator Q será considerado em todos os aeroportos enquadrados na Faixa 3, conforme previsto no Apêndice A do Anexo 2 do Contrato de Concessão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18565
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNÓ, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
A definição de Projeto Básico, constante no item 1.1.45 da minuta de contrato, menciona “demais documentações necessárias”. Requer-se, para segurança jurídica, que sejam listados taxativamente os elementos que deverão estar incluídos no Projeto Básico, excluindo-se a locução “demais documentações necessárias”, dado o seu conteúdo indeterminado.
JUSTIFICATIVA
Necessidade de que seja esclarecido, de forma objetiva, qual será a documentação exigida no tocante ao projeto básico, a fim de garantir à futura concessionária segurança jurídica quanto ao tema.
RESPOSTA
Agradecemos a participação na consulta pública e informamos que a contribuição não foi aceita. Os elementos necessários à análise do projeto básico dependem da avaliação do caso concreto, de forma que não se mostra eficiente a delimitação neste momento de quais documentos serão necessários. Caso o contrato fosse prescrever todos os elementos e documentações necessárias, deveria fazê-lo para todo e qualquer caso, aumentando o custo da concessionária. Ademais, tem-se que a apresentação dos documentos à agência representam fornecimento de informação, não tendo, portanto, como se relacionar com insegurança jurídica.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18566
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
<p>Tendo em vista do disposto no item 2.1.4.2.2. do Anexo 4, pedimos esclarecer o seguinte:</p> <p>Atualmente, o Aeroporto Internacional Antônio Carlos Jobim é o aeroporto que mais recebe voos alternados no Brasil. Quase um terço dos alternados do Brasil são direcionados para GIG. Grande parte desses voos eram originalmente destinados ao Aeroporto de Santos Dumont, o qual, contudo, tendo em vista as suas restrições operacionais, inclusive em decorrência dos obstáculos que existem nas suas proximidades, frequentemente tem a sua operação interrompida, com voos redirecionados para GIG, que, na prática, funciona como seguro daquele outro aeroporto.</p> <p>Considerando o crescimento da demanda futura estimada após a concessão do Aeroporto de Santos Dumont, esse problema tende a aumentar, em prejuízo não só de GIG, mas do próprio futuro concessionário do Aeroporto Santos Dumont, visto que diversos dos seus voos deverão ser alternados para outros aeroportos.</p> <p>Quais são as medidas específicas que a ANAC está pretendendo adotar para resolver o problema relacionado a voos alternados, considerando, em especial:</p> <p>(i) a questão da remuneração pelos voos alternados, que não é suficiente para remunerar o aeroporto que recebe o voo (e para custear pessoal e serviços de esteiras, dentre outros)?</p> <p>(ii) O risco de subdimensionamento de infraestrutura para movimentar os passageiros adicionais oriundos de voos alternados, e seus possíveis impactos em IQSs, sobretudo sob o ponto de vista do passageiro?</p> <p>(iii) O fato de que os planos de voo com destino a SDU normalmente preveem como aeroportos alternados o Aeroporto de Vitória ou Guarulhos, mas esses voos acabam sendo direcionados para GIG, como forma de economia de combustível e com vistas a não prejudicar o passageiro?</p> <p>Sugere-se que, previamente ao leilão da 7ª Rodada, a ANAC abra consulta pública e, na sequência, edite Resolução Normativa que traga uma solução isonômica a todo o mercado com relação ao tema da remuneração ao aeroporto receptor de voos alternados.</p> <p>Esta situação é profundamente agravada em um cenário em que SDU e GIG, assim como GRU e CGH, possuam concessionárias distintas (quando a Infraero era administradora de ambos os aeroportos, receitas e despesas se compensavam, o que não acontece no cenário de aeroportos concedidos, e tende a se agravar a partir da 7ª Rodada e das projeções de crescimento de demanda de SDU e CGH trazidos nos EVTEAs).</p>
JUSTIFICATIVA
Necessidade de obtenção de esclarecimentos sobre os impactos da nova modelagem de concessão para os voos alternados.
RESPOSTA

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, as isenções de tarifas são estabelecidas por leis e tratam-se de política pública, fugindo do escopo de atuação desta Agência. Esclarece ainda que, conforme a Resolução ANAC nº 432, de 16/06/2017, em seu art. 23, § 1º, não se considera voo de retorno o prosseguimento para aeroporto de alternativa ao aeroporto de destino. Ademais, conforme dispõe o item 2.1.4.2.2, do Anexo 4 da Minuta de Contrato de Concessão, há previsão de remuneração de voos alternados. Por fim, o Edital deixa claro que as proponentes são responsáveis pela análise direta de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, bem como pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, cabendo aos proponentes considerar tais aspectos na formulação da sua proposta econômica.

Com relação aos impactos em termos de capacidade e qualidade de serviço relacionados ao aeroporto do Galeão, informa-se que tal aeroporto não é objeto desta consulta pública. Do ponto de vista da infraestrutura do aeroporto de Santos Dumont, a alternância de um voo para o Galeão não impacta o nível de serviço, bem como qualidade de serviço, no aeroporto de Santos Dumont.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18567
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNÓ, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
<p>Requer-se a alteração do item 1.1.50, para adicionar a previsão de que a Revisão dos Parâmetros da Concessão ("RPC") também poderá incluir a revisão da metodologia do Fator X, passando o item a ter a seguinte redação:</p> <p>"Revisão dos Parâmetros da Concessão: revisão quinquenal com o objetivo de permitir a determinação do IQS e da metodologia de cálculo dos fatores Q e X a serem aplicados nos reajustes de receita teto até a próxima revisão dos parâmetros da concessão (...)"</p>
JUSTIFICATIVA
<p>De acordo com o modelo dos contratos de concessão em curso, a metodologia de cálculo do fator X também pode ser objeto de RPC. Sugerimos que essa possibilidade seja mantida nos contratos oriundos da Sétima Rodada a fim de permitir a realização de eventuais ajustes que se façam necessários no futuro, sobretudo em se considerando o longo prazo da concessão.</p>
RESPOSTA
<p>A Anac agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada, visto que a metodologia paramétrica de cálculo do Fator X não será revista por meio da Revisão dos Parâmetros da Concessão - RPC.</p> <p>Com relação ao fator X, em diversas ocasiões a ANAC colocou em discussão alguns aspectos que devem ser observados quando da escolha da sua metodologia, e que devem também ser discutidos para se avaliar se o benefício da inclusão do fator X para fins de reajuste tarifário compensa os seus custos.</p> <p>Em janeiro de 2017, no âmbito das discussões relativas à 1ª Revisão dos Parâmetros da Concessão dos Aeroportos de Brasília, Campinas e Guarulhos, a ANAC publicou o documento "Consulta sobre a 1ª Revisão dos Parâmetros da Concessão fator X e Taxa de Desconto do Fluxo de Caixa Marginal - Concessões dos aeroportos de Guarulhos, Viracopos e Brasília", doravante, "Consulta sobre a 1ª RPC de GRU, VCP e BSB", na página temática "Chamamento Prévio - 1ª RPC BSB/GRU/VCP" no sítio da ANAC".</p> <p>Na subseção 2.3.1 daquele documento, a ANAC tratou da relação entre a metodologia escolhida para o cálculo do fator X e os custos associados ao levantamento das informações utilizadas no cálculo em questão incorridos tanto pelas concessionárias quanto pela Agência. Na ocasião, a alertou-se para o fato de que o cálculo do fator X por meio do índice de Tornqvist necessita das informações dos custos das atividades relacionadas a embarque, pouso e permanência. Porém, em diversas ocasiões, as Concessionárias alegaram que realizar o rateio dos custos de acordo com as atividades desempenhadas pelo aeroporto seria extremamente custoso, ou até mesmo inviável. Ainda na subseção 2.3.1 do documento "Consulta sobre a 1ª RPC de GRU, VCP e BSB", a ANAC fez constar que é razoável que a escolha da metodologia de cálculo do fator X leve em consideração eventuais</p>

impactos negativos em termos de custos gerados tanto para as concessionárias quanto para a Agência Reguladora.

Adicionalmente, a seção 2.4 daquele documento tratou da percepção por grande parte de potenciais licitantes de que o fator X aumenta o risco da concessão quando a metodologia de cálculo poder ser revista pela ANAC ao longo da vigência do contrato, normalmente a cada ciclo de cinco anos. Mesmo com uma exigência contratual de que o cálculo do fator X deve ser precedido de ampla discussão pública, durante os processos licitatórios diversos agentes argumentaram que seria preferível que o fator X fosse estabelecido por uma fórmula paramétrica, sem espaço para discricionariedade da agência reguladora, ou até mesmo que não fosse aplicado nos reajustes tarifários da concessão. Tal preocupação dos potenciais licitantes tem que ser levada em consideração pela ANAC, pois pode reduzir a competição no certame licitatório.

Além disso, tendo em vista que o mercado de infraestrutura aeroportuária é um mercado maduro, ou seja, é um mercado que apresenta pouca evolução tecnológica relativamente, por exemplo, ao de telecomunicações, e considerando ainda que a licitação dos aeroportos contempla um leilão competitivo que visa a extrair potenciais ganhos estimados de produtividade dos licitantes, entende-se que eventual benefício de se incluir o fator X nos reajustes anuais é muito pequeno.

Contudo, de acordo com o §1º do art. 7º do Decreto nº 7.624, de 22 de janeiro de 2011, “O regime tarifário dos contratos de concessão deverá prever a transferência de ganhos de eficiência e produtividade aos usuários, e considerar aspectos de qualidade na prestação de serviço.”

Assim, com vistas a cumprir §1º do art. 7º do Decreto nº 7.624, propõe-se a adoção de uma metodologia paramétrica para a definição do fator X, que considere a variação do movimento de passageiros, tendo em vista que o ganho de escala é um dos principais elementos da variação de produtividade. Esta metodologia tem o mérito de não gerar custos elevados com levantamento de informações, e de não aumentar a percepção de incerteza, tendo em vista que a metodologia de cálculo não poderá ser revista pela ANAC ao longo da vigência do contrato.

Não obstante, a Proposta Apoiada poderá estabelecer um ou mais parâmetros da concessão que irão vigorar por prazo determinado, a exemplo do Fator X.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18568
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
<p>Item do EVTEA: Relatório consolidado do Bloco RJ/MG – Capítulo 25 – Avaliação Socioeconômica.</p> <p>Solicita-se alteração da Avaliação Socioeconômica, para que passe a contemplar nos casos de sistema de multiaeroportos:</p> <p>(i) os impactos decorrentes do aumento/redução do fluxo de passageiros oriundos das obras de expansão;</p> <p>(ii) não apenas os impactos dentro do sítio aeroportuário como também aqueles produzidos em toda a área de captação dos aeroportos do SMA; e</p> <p>(iii) a substituição de pessoal atualmente contratado por funcionários da concessionária, uma vez que os estudos apresentados parecem adotar premissa de que a totalidade dos empregos gerados são novos, ao passo que parcela significativa destes já existe.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Na 6ª rodada não foi licitado nenhum Sistema de Multiaeroportos, de modo que a metodologia de avaliação do impacto socioeconômico nela utilizada não deveria se aplicar à 7ª rodada. Dessa forma, pedimos a alteração da avaliação socioeconômica.</p>
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a sua contribuição. Sobre o tema, menciona-se que as análises socioeconômicas apresentadas no caderno de mercado do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) foram desenvolvidas considerando os resultados da modelagem de projeção de demanda, cuja metodologia englobou, entre suas etapas, a avaliação do modelo competitivo na área de influência do Aeroporto Santos Dumont (a qual abarca não apenas o Aeroporto Internacional do Galeão, que forma com Santos Dumont o Sistema Multi-aeroportos do Rio de Janeiro, mas também os aeroportos de Campos dos Goytacazes, de Macaé e da Zona da Mata). Assim, a investigação está distribuída em diversas etapas do caderno de mercado, envolvendo, no que compete à movimentação de passageiros, análises do perfil dos usuários da infraestrutura, abrangendo, motivo de viagens, frequência de utilização da infraestrutura, perfil de utilização de modal concorrente, motivo da escolha do aeroporto, estudo dos serviços aéreos oferecidos (rotas), estudo de acessos e entorno do aeroporto (utiliza dados de monitoramento dos celulares dos usuários da infraestrutura), perfil de utilização de meios de transporte utilizado para deslocamento, integração com outros modais, estudo dos principais locais geradores de demanda na Região Metropolitana, fatores culturais, hábitos e preferências da população e dos usuários, bem como o estágio de desenvolvimento do turismo na região, com base no relatório Índice de Competitividade do Turismo Nacional. De acordo com os EVTEA, tais análises visam entender o comportamento de preferência dos passageiros para aplicação posterior em um modelo competitivo na Região de Influência. Assim, com a análise de competição intramodal o estudo procurou projetar de maneira fidedigna o ambiente competitivo intra e extra Sistema</p>

Multi-aeroportos. No caso específico da competição intramodal, lança-se mão de regressão logística multinomial para representar a probabilidade de um passageiro, em função das variáveis independentes, escolher entre as opções de aeroportos competidores. Como parte da regressão logística, é utilizado o Modelo Huff de escolha do consumidor (que incorpora os fundamentos da teoria de utilidades e preferências do consumidor de Varian (2012)). A aplicação dessa metodologia em análise de aeroportos foi feita por Filipe M. Teixeira e Ben Derudder, que utilizaram o modelo Huff para calcular a atratividade dos aeroportos da região próxima à Nova York para cada bairro da região metropolitana disponível pelo censo americano (Teixeira, Filipe Marques, and Ben Derudder. "Spatio-temporal dynamics in airport catchment areas: The case of the New York Multi Airport Region." *Journal of Transport Geography* 90 (2021): 102916). O arcabouço técnico utilizado pelos autores foi a base da metodologia do estudo para a projeção da participação de mercado de cada aeroporto competidor, de acordo com sua atratividade, para a qual foram considerados elementos como tempo, distância e função utilidade (como resultado das funções utilidade de tarifa, conectividade e pontualidade). Cumpre informar também que o modelo competitivo foi calibrado com dados reais de origem e destino de passageiros, por meio do big data de telefonia móvel fornecidos pela empresa KIDO Dynamics, que compõe o grupo de especialistas responsáveis pela elaboração do EVTEA. A metodologia descrita de forma expedita foi abordada com mais detalhes da Nota Informativa nº 13/2021/DPR/SAC (SEI nº 4300626). No que compete à expectativa dos empregos gerados, cabe mencionar que o estudo utiliza como base os procedimentos previstos em contrato de transição das operações entre os atuais e futuros operadores, durante a qual as futuras concessionárias titulares das outorgas de exploração das infraestruturas serão responsáveis pela formação de seu próprio capital humano, assim como pela contratação dos meios necessários para os investimentos em adequação, expansão e modernização dos aeroportos. A metodologia adotada para o cálculo do número de empregos gerados pela concessão de forma direta e indireta está descrita no Anexo III.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18569
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNÓ, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
No item 1.3 do Contrato, sugere-se excluir a referência à Lei nº. 12.462, de 05 de agosto de 2011, para maior consistência, uma vez que essa lei não é mencionada na minuta do Edital.
JUSTIFICATIVA
Sugere-se excluir a referência à Lei nº. 12.462/2011, uma vez que ela não é mencionada no preâmbulo do Edital.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que, contudo, não será acolhida. A Lei n. 12.462/2011 é aplicável ao Contrato de de Concessão notadamente por dispor, dentre outras, sobre matérias afetas à aviação civil e alguns de seus principais órgãos e instituições. Ademais, o preâmbulo da minuta de Edital expressamente informa que serem aplicáveis "demais normas vigentes sobre a matéria", além de citar a referida Lei em seu item 1.1.24, que traz a definição da sigla FNAC.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18570
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Item do EVTEA: SBSP_Engenharia_Anexo 1.17 - Plano de desenvolvimento - fase 01_2.00 Planta Exclusão da área da VASP da área da concessão e do plano de desenvolvimento apresentado no EVTEA.
JUSTIFICATIVA
<p>Não é possível prever a data em que será possível a imissão da concessionária na posse dessa área; logo, essa área não deveria estar contabilizada no EVTEA.</p> <p>De acordo com a minuta do Anexo 2 ao contrato de concessão, a futura concessionária do Bloco SP/MS/PA não será imitada imediatamente na posse da “Área da Vasp”.</p> <p>(ref. “área integrante da Matrícula nº 124.937, datada de 07/06/1991, do 15º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo/SP, identificada como ‘Área da VASP’ Penhorada Pelo Governo do Estado de São Paulo – Não Legalizada’ na Planta ‘Figura 4 – Situação Patrimonial Atual, Cód. DES nº SP.01/015.33/1288/00’, datada de março de 2017, cuja posse encontra-se em litígio nos autos do Processo nº 0012625-89.2014.403.6100, em trâmite na 11ª Vara Federal Cível da Seção Judiciária de São Paulo”).</p> <p>O EVTEA do Aeroporto de Congonhas (SBSP_Engenharia_Anexo 1.17 - Plano de desenvolvimento - fase 01_2.00), contudo, considera a construção de instalações para processamento de carga, TECA e prédio administrativo nessa área já na Fase 1 do Contrato de Concessão.</p> <p>Tendo em vista a ausência e até mesmo a impossibilidade de previsão de data para imissão na posse da referida área, já que tal operação depende de decisão judicial – que pode tramitar por diversas instâncias, essa situação traz grande insegurança quanto à efetiva possibilidade de se considerar a construção do TECA e de área administrativa naquela área na avaliação a ser realizada pelas licitantes.</p> <p>Qual é a perspectiva do Governo com relação a essa questão? O Governo já adotou alguma medida judicial visando obter a autorização para o uso da área enquanto a questão da sua titularidade não é solucionada?</p> <p>Eventual e muito provável atraso na imissão da posse da referida área ensejará o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, caso a futura concessionária tenha considerado a exploração dessa área em sua avaliação econômico-financeira?</p>
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que, do ponto de vista dos EVTEA, conforme planta de limites patrimoniais disponibilizada no Data Room, a área da VASP está inserida no limite patrimonial do aeroporto, contudo é possível que a posse da área descrita no item 4.1.3.1 do Apêndice E não seja transferida a Concessionária, em função de eventuais decisões judiciais a esse respeito. Desse modo, caberá à licitante precificar referido risco em sua proposta econômica, para oferta de lance pelo correspondente bloco de aeroportos. Ressalta-se que os EVTEA</p>

não são vinculativos cabendo ao interessado realizar o due diligence imobiliário bem como propor plano de desenvolvimento próprio para o sítio aeroportuário.

ANAC agradece a contribuição e esclarece que a situação dos complexos aeroportuários encontra-se refletida exatamente como proposta pela SAC nos documentos jurídicos, conforme descrição no Apêndice E do Anexo 2 – Plano de Exploração Aeroportuária. Especificamente quanto ao Aeroporto de Congonhas, para fins de clareza quanto ao risco de não transferência da posse da área em litígio, fez-se constar o seguinte:

4.1.3 Respeitadas as fases de transição operacional dispostas no presente Contrato, a Concessionária imitir-se-á na posse imediata das áreas descritas nos itens 1 a 3 do Apêndice E.

4.1.3.1 Caberá à Concessionária tomar todas as medidas administrativas e/ou judiciais necessárias à regularização de posse e exploração da área descrita no item 4 do Apêndice E.

4.1.3.2 A transferência à Concessionária da posse da área descrita do item 5 do Apêndice E será condicionada à conclusão do Processo nº 0012625-89.2014.403.6100, em trâmite na 11ª Vara Federal Cível da Seção Judiciária de São Paulo, não ensejando reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

Registre-se, ainda, que para internalizar as informações acima, advindas do órgão ministerial a respeito das áreas que integram os sítios aeroportuários, foi preciso diferenciar no Apêndice E do PEA as “Áreas de imissão imediata na posse pela Concessionária” (itens 1 a 3) das “Áreas em cuja posse a Concessionária não será imitada imediatamente” (itens 4 e 5). Pelo mesmo motivo, fez-se ajuste redacional na matriz de risco, aclarando no item 5.2.4 do Contrato de Concessão que constitui risco do Concedente o atraso superior a 12 (doze) meses para disponibilização das áreas descritas nos itens 1 a 3 do Apêndice E do Anexo 02.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18571
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
<p>Itens do EVTEA: BlocoRJ.MG_Modelo_Financeiro_2.00 e BlocoSP.MS.PA_Modelo_Financeiro_2.00" Receita não-tarifária</p> <p>Como a modelagem levou em conta os impactos dos pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro já realizados e que ainda podem ser realizados, fundados na pandemia, por cessionárias de área nos aeroportos?</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Como o modelo parte da base da receita de 2019, ele ignora impactos mais duradouros que possam existir em outros contratos (ex.: comissaria - limitação ao serviço de bordo doméstico impacta o valor desses contratos; Publicidade - migração de anúncios para o ambiente virtual; etc).</p>
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que os valores de referência considerados nas projeções de receitas são, via de regra, de 2019, portanto em um cenário sem pandemia. Ademais, entende-se que os efeitos da pandemia sobre os valores base de contratos estarão significativamente mitigados no início da concessão, validando o uso dos dados de 2019 como referência.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18572
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNÓ, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Pede-se a inclusão, no item 1.4.4 da minuta de Contrato, de previsão de que, em caso de indisponibilidade ou instabilidade do sistema, o prazo em questão será adiado para o primeiro dia subsequente em que haja expediente nos escritórios da Anac, para que seja possível a realização do protocolo físico, por analogia ao disposto no art. 23, § 4º da Resolução nº. 520/2019, segundo o qual “a indisponibilidade do Protocolo Eletrônico por motivo técnico, prevista no Capítulo VIII deste Regulamento, que ocorra no último dia do prazo prorroga-o para o primeiro dia útil seguinte à resolução do problema”.
JUSTIFICATIVA
Justificativa na própria contribuição, com fundamento em analogia à sistemática adotada pela ANAC para processos eletrônicos e no princípio da razoabilidade, pois, a depender do horário em que a indisponibilidade ocorrer, poderá não ser mais possível realizar protocolo físico.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que referida previsão contratual será ajustada fazer referência ao regulamento do processo eletrônico no âmbito da ANAC.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18573
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
<p>Itens do EVTEA: "SBSP_Avaliação_Econômico_Financeira_2.00" e "SBRJ_Avaliação_Econômico_Financeira_2.00" 26.2.9.1".</p> <p>O modelo perpetua a geração de receita variável para os contratos de desenvolvimento imobiliário com base no desempenho das operações nos 2 (dois) meses iniciais de 2020, desconsiderando a existência de qualquer tipo de sazonalidade atrelada a essas operações. Solicita-se a revisão para consideração desses impactos, pelo menos considerando um período de 12 (doze) meses.</p>
JUSTIFICATIVA
A sazonalidade pode impactar significativamente o resultado dessas operações.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e esclarece que, além da avaliação da situação de cada contrato de desenvolvimento imobiliário no período inicial de 2020, avalia-se a consistência das estimativas de receitas com desenvolvimento imobiliário a partir do histórico de receitas não-tarifárias do aeroporto, apresentado no item 26.2 da Avaliação Econômico-Financeira. Nos casos específicos de SBSP e SBRJ, nota-se que as receitas projetadas são consistentes com o histórico recente de receitas com desenvolvimento imobiliário apresentado pelos aeroportos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18574
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Item do EVTEA: SBRJ_Projeções movimentação porão_1.00 4 - Projeções de Demanda - Carga Doméstica. Pedimos que seja apresentada a regressão que dá origem às projeções de kg/mov. Apresentar as variáveis independentes e critérios adotadas para definição delas.
JUSTIFICATIVA
As projeções de demanda doméstica levam em consideração um fator de peso por aeronave, o qual é combinado com outras variáveis para a determinação desse fator a longo prazo. Por isso, é relevante ter acesso ao estudo que correlacionou tais variáveis.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a contribuição e informa que a regressão foi feita com modelos de séries temporais utilizando o modelo ARIMA (autorregressivo). O modelo utilizou como dados de entrada os valores mensais de kg de carga movimentada/movimento calculados pela base de dados "Dados Estatísticos" da ANAC. A planilha com os dados mensais históricos utilizados para definição do modelo ARIMA de cada Aeroporto é a "Histórico de cargas_1.00" e o modelo ARIMA adotado para cada aeroporto está na própria planilha "Projeções movimentação porão_1.00" (coluna C), que também apresenta as projeções de kg/movimento por aeroporto.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18575
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
<p>Itens do EVTEA: “SBRJ_Aux_Carga_AMS_1.00” e “4 - Projeções de Demanda - Carga Internacional”.</p> <p>Excluir da base de comparação com o SBGL os casos de trânsito internacional, cargas paletizadas e origens, as quais não são viáveis em SBRJ devido às restrições de pista, que não comporta aviões de grande porte.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>A base da ANAC utilizada para a comparação do peso médio por aeronave em SBGL inclui todo o peso transportado inclusive as cargas em trânsito internacional. Ocorre que uma aeronave que esteja fazendo a rota América do Sul-GIG-Mundo tem historicamente 15 a 20% dos seus volumes com destino final na segunda parte do voo, isto é, não são nacionalizadas e/ou armazenadas em GIG. Da mesma forma, em nosso entendimento, o EVTEA deveria ter considerado que SDU não armazenará 100% do peso transportado em voos internacionais que pousem no aeroporto, estando uma parcela dessa carga apenas em trânsito para o seu destino final. Além disso, precisa-se considerar que 95% das cargas operadas por SBGL são cargas paletizadas, incompatíveis com as aeronaves previstas para operarem em SDU, em especial se considerada a expectativa de maximização de passageiros nessas rotas. E, por último, rotas como Colômbia e Peru seriam inviabilizadas pelas limitações de pista/aeronaves compatíveis com a operação em SDU.</p>
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e informa que, para a comparação do peso médio por aeronave realizada no estudo de mercado, foram analisados os valores que constam no relatório de dados estatísticos, por sua vez composto pelos registros das etapas combinadas de cada voo realizado, conforme apontado pelo Art. 7º da Portaria Nº 3.507/SAS, de 11 de novembro de 2019:</p> <p>“O relatório de dados estatísticos é composto pelos registros das etapas combinadas de cada voo realizado.”</p> <p>Ainda, consta do primeiro parágrafo desse artigo:</p> <p>“As etapas combinadas identificam os pares de aeródromos de origem, onde houve o embarque do objeto de transporte, e destino, onde houve o desembarque do objeto de transporte, independentemente da existência de aeródromos intermediários atendidos por determinado voo. É a etapa de voo vista com foco no objeto de transporte (passageiros, carga e correio), com base no embarque e desembarque nos aeródromos relacionados. Os dados estatísticos da etapa combinada informam a origem e destino no voo, dos passageiros, carga e correios transportados, independentemente das suas escalas.”</p> <p>Portanto, a base de dados utilizada nos estudos não contabiliza as cargas em trânsito entre pares de aeroportos, que só é evidenciada nas etapas básicas. De fato, consolidando os números encontrados nas bases de dados “Dados Estatísticos”,</p>

“Etapa Combinada” e “Etapa Básica”, disponíveis no sítio da ANAC, nota-se a correspondência de valores entre “Dados Estatísticos” e “Etapa Combinada”. Por exemplo, para a rota internacional Dallas/Fort Worth -> Guarulhos, temos um consolidado de carga paga referente a jan/2020 de 261.454 kg para “Etapa Básica” e 267.245 kg tanto para “Etapa Combinada” quanto para “Dados Estatísticos”.

Quanto à incompatibilidade das aeronaves previstas para o Aeroporto Santos Dumont para transporte de carga paletizada, informamos que, segundo especificações encontradas no próprio sítio da fabricante (<https://aircraft.airbus.com/en/aircraft/a320/a319ceo>, acessado em 22/11/2021), o Airbus A319, que é uma das aeronaves típicas de passageiros projetadas para o Aeroporto, conta com um espaço suficiente para 4 pallets em seu porão.

Por fim, de fato as operações de voo do Aeroporto Santos Dumont para a Colômbia não são viáveis considerando as limitações de pista e aeronave e foram excluídas do relatório. Porém, essas limitações não se aplicam ao Peru conforme sugerido na redação da contribuição.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18576
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNÓ, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
<p>Sugere alterar o item 2.16.3 da minuta de contrato, para que seja incluído prazo máximo para a resposta do Poder Concedente, a partir do qual será considerado que os valores indicados ou pagos foram aprovados tacitamente. Sugere-se que a redação passe a ser a seguinte:</p> <p>“2.16.3. O Poder Concedente poderá discordar dos valores indicados ou pagos pela Concessionária e solicitar sua correção e complementação no prazo de 30 (trinta) dias contados do recebimento dos demonstrativos contábeis de que trata o item 3.1.47.2, garantido à Concessionária o direito ao contraditório e à ampla defesa.”</p> <p>Sugere-se, ainda, a inclusão de subitem, com o seguinte teor:</p> <p>2.16.3.1. Findo o prazo indicado no item 2.16.3 sem manifestação do Poder Concedente, os valores indicados ou pagos pela Concessionária serão considerados aprovados”.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>O pedido visa trazer segurança jurídica aos administrados no que toca à expectativa de resposta do Poder Público com relação aos aspectos financeiros da concessão. O prazo de 30 dias é a regra geral constante do art. 49 da Lei de Processo Administrativo Federal (Lei 9.784/1999), de modo que o Poder Concedente deve ter 30 dias para solicitar esclarecimento ou aprovar o cálculo apresentado pela Concessionária: “Art. 49. Concluída a instrução de processo administrativo, a Administração tem o prazo de até trinta dias para decidir, salvo prorrogação por igual período expressamente motivada”.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a apuração do valor da contribuição variável é procedimento técnico de elevada complexidade, que depende da avaliação dos registros contábeis da Concessionária, de avaliação de parecer de auditoria independente e pode requerer o envolvimento de diversas áreas diferentes da ANAC. Assim, visando assegurar a escorreita apuração dos valores devidos de modo a evitar prejuízos ao erário ou à Concessionária, a fixação de prazo a priori para este procedimento não mostra-se como a medida mais acertada. De todo modo, ressalte-se que é garantido à Concessionária o direito ao contraditório e a à ampla defesa.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18577
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Item do EVTEA: SBSP_Aux_Carga_AMS_1.00 4 - Projeções de Demanda - Carga Internacional Excluir da base de comparação com o SBGR os casos de trânsito internacional, cargas paletizadas e origens, as quais não são viáveis em SBSP devido às restrições de pista, que não comporta aviões de grande porte.
JUSTIFICATIVA
A base da ANAC utilizada para a comparação do peso médio por aeronave em SBGR inclui todo o peso transportado inclusive as cargas em trânsito internacional. Ocorre que uma aeronave que esteja fazendo a rota América do Sul-GRU-Mundo tem historicamente 75 a 80% dos seus volumes com destino final na segunda parte do voo, isto é, não são nacionalizadas e/ou armazenadas em GRU. Da mesma forma, em nosso entendimento, o EVTEA deveria ter considerado que CGH não armazenará 100% do peso transportado em voos internacionais que pousem no aeroporto, estando uma parcela dessa carga apenas em trânsito para o seu destino final. Além disso precisa-se considerar que 95% das cargas operadas por SBGR são cargas paletizadas, incompatíveis com as aeronaves previstas para operarem em CGH, em especial se considerada a expectativa de maximização de passageiros nessas rotas. E por último rotas como Colômbia e Peru seriam inviabilizadas pelas limitações de pista/aeronaves compatíveis com a operação em CGH.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a contribuição e informa que, para a comparação do peso médio por aeronave realizada no estudo de mercado, foram analisados os valores que constam no relatório de dados estatísticos, por sua vez composto pelos registros das etapas combinadas de cada voo realizado, conforme apontado pelo Art. 7º da Portaria Nº 3.507/SAS, de 11 de novembro de 2019: “O relatório de dados estatísticos é composto pelos registros das etapas combinadas de cada voo realizado.” Ainda, consta do primeiro parágrafo desse artigo: “As etapas combinadas identificam os pares de aeródromos de origem, onde houve o embarque do objeto de transporte, e destino, onde houve o desembarque do objeto de transporte, independentemente da existência de aeródromos intermediários atendidos por determinado voo. É a etapa de voo vista com foco no objeto de transporte (passageiros, carga e correio), com base no embarque e desembarque nos aeródromos relacionados. Os dados estatísticos da etapa combinada informam a origem e destino no voo, dos passageiros, carga e correios transportados, independentemente das suas escalas.” Portanto, a base de dados utilizada nos estudos não contabiliza as cargas em trânsito entre pares de aeroportos, que só é evidenciada nas etapas básicas. De fato, consolidando os números encontrados nas bases de dados “Dados Estatísticos”, “Etapa Combinada” e “Etapa Básica”, disponíveis no sítio da ANAC, nota-se a

correspondência de valores entre “Dados Estatísticos” e “Etapa Combinada”. Por exemplo, para a rota internacional Dallas/Fort Worth -> Guarulhos, temos um consolidado de carga paga referente a jan/2020 de 261.454 kg para “Etapa Básica” e 267.245 kg tanto para “Etapa Combinada” quanto para “Dados Estatísticos”.

Quanto à incompatibilidade das aeronaves previstas para o Aeroporto de Congonhas para transporte de carga paletizada, informamos que, segundo especificações encontradas no próprio sítio da fabricante (<https://aircraft.airbus.com/en/aircraft/a320/a319ceo>, acessado em 22/11/2021), o Airbus A319, que é uma das aeronaves típicas de passageiros projetadas para o Aeroporto, conta com um espaço suficiente para 4 pallets em seu porão.

Por fim, não foram detectadas limitações de pista ou aeronave que inviabilize voos para Colômbia ou Peru conforme sugerido na redação da contribuição.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18578
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Item do EVTEA: SBRJ_Dwell time_1.00 4 - Projeções de Demanda - Carga Internacional Pede-se limitar a base do comexstat de SBGL para cargas com origem na América do Sul.
JUSTIFICATIVA
Ao se avaliar o tipo de commodity e em especial seu valor, é fundamental que essa avaliação seja feita considerando a origem dessas cargas. Enquanto as importações oriundas da Europa e US incluem majoritariamente produtos eletrônicos, máquinas e equipamentos, turborreatores e produtos farmacêuticos, o mercado da América do Sul (de onde virão os voos para SBRJ) tem como principais commodities as frutas, pescados e flores. Bens de valor agregado significativamente mais baixos. Em análise do ano de 2019, identificou-se que SBGL teve como valor médio por KG com origem na América do Sul 47,73 usd/kg contra 231,10 usd/kg para todas as origens. Ou seja, seria necessária uma redução de 80% nesse valor médio de commodity projetado.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a contribuição e informa que os EVTEA foram alterados de modo a acatar a sugestão proposta.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18579
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Item do EVTEA: SBSP_Dwell time_1.00 4 - Projeções de Demanda - Carga Internacional Pede-se limitar a base do comexstat de SBGR para cargas com origem na América do Sul.
JUSTIFICATIVA
Ao se avaliar o tipo de commodity e em especial seu valor, é fundamental que essa avaliação seja feita considerando a origem dessas cargas. Enquanto as importações oriundas da Europa e US incluem majoritariamente produtos eletrônicos, máquinas e equipamentos, turborreatores e produtos farmacêuticos, o mercado da América do sul (de onde virão os voos para SBSP) tem como principais commodities frutas, pescados e flores. Bens de valor agregado significativamente mais baixos. Em análise do ano de 2019, identificou-se que SBGR teve como valor médio por KG origem na América do Sul 24,75 usd/kg contra 103,04 usd/kg para todas as origens. Ou seja, seria necessária uma redução de 76% nesse valor médio de commodity projetado.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a contribuição e informa que os EVTEA foram alterados de modo a acatar a sugestão proposta.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18580
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Item do EVTEA: SBRJ_Dwell time_1.00 4 - Projeções de Demanda - Carga Internacional Pede-se alterar a relação do FOB/KG x CIF/KG na comparação com SBBE.
JUSTIFICATIVA
A comparação da relação entre o FOB/KG entre SBBE e SBGL para a projeção do CIF/KG desconsidera a natureza dessas operações e respectivas commodities. SBBE é um aeroporto com disponibilidade de voos internacionais bem discrepantes de SBGL. Isso impacta diretamente nos fatores seguro e frete, especialmente no segundo. Quando se projeta, considera-se a relação CIF/FOB de SBBE para projetar SBGL. Por consequência o valor do CIF de SBRJ está sendo majorado.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a contribuição e informa que, quando o estudo foi desenvolvido, os valores de frete e seguro da mercadoria não estavam presentes nas bases de dados do Comex Stat, fazendo-se necessário estimar o valor CIF de SBGL com base na única fonte de informação que incluía esse dado (dataroom SBBE). Porém, conforme nota informativa de abril de 2021 do Ministério da Economia, essas informações passaram a ser inseridas na base de dados de importação, possibilitando agora uma visão mais clara do valor CIF transacionado em SBGL. Dessa forma, os EVTEA foram alterados para inclusão de dados mais precisos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18581
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNÓ, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se incluir, no item 2.22.9.2, prazo determinado e aprovação tácita caso esse expire sem manifestação da Anac, nos termos do art. 49 da Lei 9.784/99. Dessa forma, a contribuição é que o item passe a ter a seguinte redação: "2.22.9.2. obtenção de declaração ou manifestação da ANAC informando sobre o recebimento do Programa de Segurança Aeroportuária (PSA) com todos os itens previstos necessários à sua composição nos termos da regulamentação vigente, para fins de aprovação preliminar de conformidade do PSA nos termos do item 7.1.2 do Anexo 7, o que deverá ocorrer no prazo de 30 (trinta) dias contados do seu protocolo, sendo que a ausência de manifestação do Poder Concedente no referido prazo implicará aprovação tácita do PSA apresentado pela Concessionária."
JUSTIFICATIVA
O pedido visa trazer previsibilidade e segurança jurídica aos administrados no que tange à expectativa de resposta do Poder Público com relação ao PSA, tendo por fundamento o disposto na Lei de Processo Administrativo Federal. O prazo de 30 dias é a regra geral constante do art. 49 da Lei de Processo Administrativo Federal (Lei 9.784/1999), de modo que o Poder Concedente deve ter 30 dias para solicitar esclarecimento ou aprovar o PSA apresentado pela Concessionária: "Art. 49. Concluída a instrução de processo administrativo, a Administração tem o prazo de até trinta dias para decidir, salvo prorrogação por igual período expressamente motivada".
RESPOSTA
A aprovação mencionada no item 2.22.9.2 refere-se a uma aprovação preliminar do PSA apresentado dentro do Plano de Transferência Operacional (PTO), não se tratando de uma aprovação definitiva do PSA. Com a aprovação preliminar obtém-se a declaração de que a documentação entregue está completa e em condições de ser submetida à análise técnica para fins de alcançar a aprovação definitiva. Nesse sentido, tendo em vista que o PSA é elemento do PTO e que, nos termos dos itens 4.2 (d) e 4.5.3 do Anexo 7 do contrato de concessão, PTO deve ser analisado pela Anac em até 40 dias após o recebimento completo do mesmo, observa-se que a sugestão já está contemplada no contrato.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18582
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Item do ETVEA: SBRJ_Dwell time_1.00 4 - Projeções de Demanda - Carga Internacional Pede-se alterar a relação do FOB/KG x CIF/KG na comparação com SBBE.
JUSTIFICATIVA
A comparação da relação entre o FOB/KG entre SBBE e SBGR para a projeção do CIF/KG desconsidera a natureza dessas operações e respectivas commodities. SBBE é um aeroporto com disponibilidade de voos internacionais bem discrepantes de SBGR. Isso impacta diretamente nos fatores seguro e frete, especialmente no segundo. Quando se projeta, considera-se a relação CIF/FOB de SBBE para projetar SBGR. Por consequência, o valor do CIF de SBSP está sendo majorado.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a contribuição e informa que, quando o estudo foi desenvolvido, os valores de frete e seguro da mercadoria não estavam presentes nas bases de dados do Comex Stat, fazendo-se necessário estimar o valor CIF de SBGR com base na única fonte de informação que incluía esse dado (dataroom SBBE). Porém, conforme nota informativa de abril de 2021 do Ministério da Economia, essas informações passaram a ser inseridas na base de dados de importação, possibilitando agora uma visão mais clara do valor CIF transacionado em SBGL. Dessa forma, o relatório foi alterado para inclusão de dados mais precisos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18583
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNÓ, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Inclusão, no item 2.29 da minuta de Contrato, de prazo determinado e cláusula de aprovação tácita caso esse expire sem manifestação da Anac, nos termos do art. 49 da Lei n. 9.784/1999. Sugere-se que o item passe a ter a seguinte redação: “2.29. A cada evento de Gatilho de Investimento de Terminais de Passageiros, de sistema de pistas e de pátios de aeronaves, a Concessionária deverá apresentar à ANAC, em até 90 (noventa) dias, um plano contendo as ações a serem realizadas para manter o nível de serviço estabelecido e o atendimento aos requisitos de infraestrutura, conforme previsto no Plano de Exploração Aeroportuária, devendo a ANAC aprová-lo ou formular exigências fundamentadas no prazo de 30 (trinta) dias. sendo que a ausência de manifestação nesse prazo importará aprovação tácita do plano apresentado pela Concessionária”.
JUSTIFICATIVA
O pedido visa trazer segurança jurídica aos administrados no que toca à expectativa de resposta do Poder Público com relação ao plano contendo as ações a serem realizadas para manter o nível de serviço, tendo por fundamento o disposto na Lei de Processo Administrativo Federal. O prazo de 30 dias é a regra geral constante do art. 49 da Lei de Processo Administrativo Federal (Lei 9.784/1999), de modo que o Poder Concedente deve ter 30 dias para solicitar esclarecimento ou aprovar o plano apresentado pela Concessionária: “Art. 49. Concluída a instrução de processo administrativo, a Administração tem o prazo de até trinta dias para decidir, salvo prorrogação por igual período expressamente motivada”.
RESPOSTA
Agradecemos a participação na consulta pública e informamos que a contribuição não foi aceita. As soluções de engenharia que podem decorrer do disparo de um gatilho de investimentos são diversas, variando conforme o porte, a demanda a ser atendida e as particularidades de cada aeroporto - o que envolve variados níveis de complexidade, razão pela qual não é possível estabelecer, nesse caso, um prazo único para que se conclua a análise da documentação enviada. Entende-se que a própria legislação que rege o Processo Administrativo, bem como os princípios fundamentais da administração pública presentes na Constituição Federal, entre outros instrumentos, conferem a devida segurança jurídica ao processo.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18584
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
<p>Itens do EVTEA: “SBRJ_Estudos de Engenharia e Afins_2.00.pdf” e “2.6.2.1.2 Sistema Terminal de Passageiros”.</p> <p>O Estudo de engenharia do EVTEA referente ao Aeroporto Santos Dumont propôs a ampliação de 8 para 13 pontes de embarque no SBRJ, ou seja, a construção de 5 pontes adicionais.</p> <p>A construção dessas pontes, contudo, é inviável operacionalmente, a não ser que sejam permanente e irreversivelmente obstruídos os acessos às áreas nas quais atualmente se encontram localizados os hangares de manutenção da Gol e Latam, de um lado, e as áreas destinadas à aviação geral, de outro.</p> <p>É necessário considerar que a construção dessas pontes pode vir a se mostrar inviável, na prática, em função da dinâmica de consulta às partes interessadas prevista na minuta do contrato de concessão. É possível que as empresas de aviação geral e as que possuem hangares de manutenção se oponham à expansão do terminal. Diante disso, pergunta-se:</p> <p>(i) A construção do terminal internacional (com 3 novas pontes) bloqueia o acesso aos galpões de aviação geral. A indústria de aviação geral tem expectativa de continuidade dessa atividade em SDU, tendo em vista as características de localização desse aeroporto. O projeto escolhido pelo EVTEA inviabiliza essa atividade, desconsiderando essa vocação natural de SDU. Pede-se esclarecer se este ponto foi considerado. O Governo está ciente de que o projeto escolhido pelo EVTEA inviabilizará essas operações?</p> <p>(ii) A extensão da sala de embarque (com 2 novas pontes) inviabiliza o acesso de aeronaves aos hangares de manutenção da Gol e da Latam. Todavia, a manutenção em posição remota é limitada, gera mais carga de trabalho, é mais onerosa para as companhias aéreas e ocupa a posição por mais tempo – portanto, é muito ineficiente. Esse ponto foi considerado? O Governo está ciente de que o projeto escolhido pelo EVTEA inviabilizará essas operações?</p> <p>(iii) De acordo com os itens 2.26.4 e 15.2 da minuta de contrato de concessão submetida à consulta pública, deverá haver processo de consulta para aprovação do anteprojeto do Aeroporto. O que acontecerá se as companhias aéreas e as operadoras de aviação geral se opuserem ao projeto em questão?</p> <p>(iv) Foram considerados os possíveis atrasos na liberação das áreas cedidas para esses contratos de aviação geral para a execução da fase de obras dos contratos de concessão? E que, não sendo possível expandir o terminal no prazo estimado pelo EVTEA, haverá grave impacto na demanda e estimativa de receitas?</p> <p>(v) Se houver discussão judicial sobre o tema, atrasando a entrega das áreas, com impactos no prazo da obra, esse custo e outros riscos serão assumidos pelo Poder Concedente, inclusive os impactos na demanda e receita?</p>
JUSTIFICATIVA
Esses esclarecimentos se mostram fundamentais para que os licitantes possam fazer uma análise mais adequada dos ativos que estão sendo licitados. O EVTEA concluiu

que a demanda é limitada em 14M Pax anual, para atender ao critério de 70% de passageiros em pontes, de modo a não sofrer penalidades no IQS. A inviabilidade supracitada na expansão dessas pontes afeta diretamente a capacidade última, para cerca de 8 a 11 M Pax anuais, afetando diretamente a viabilidade financeira.

RESPOSTA

A SAC/Minfra agradece a sua contribuição e esclarece que o Governo Federal corrobora com o caráter essencial da atividade de aviação geral e sua importância para o setor. Neste sentido, as políticas públicas implementadas pelo Governo Federal visam a melhoria da infraestrutura para a aviação civil como um todo, sem distinção entre os segmentos que o compõem. Assim, é preciso afastar a ideia de que a modelagem proposta para a concessão de SBSP irá inviabilizar a atividade de aviação geral na região de influência do Aeroporto. Eventuais conflitos entre diferentes segmentos de aviação poderão surgir quando a demanda agregada atingir o limite físico da capacidade, situação em que todos os segmentos serão afetados. Nesse contexto, cumpre observar que a minuta de contrato apresentada na presente Consulta Pública se assemelha, no que tange à aviação geral, aos editais das últimas duas rodadas. Importa considerar que, na modelagem das concessões aeroportuárias, os EVTEA não são vinculativos. O cenário desenhado nos Estudos reflete uma hipótese de conduta do concessionário considerando as restrições do sítio aeroportuário e necessidades de realocação, conforme apresentado no estudo de engenharia e afins e no estudo ambiental, num cenário de escassez de capacidade para acomodar a demanda, em um contexto complexo em que o sítio aeroportuário terá que ser reconfigurado para ampliar a capacidade e solucionar as incompatibilidades com o RBAC 154. Entretanto, existem outros caminhos de desenvolvimento possíveis para o sítio aeroportuário além daquele escolhido no EVTEA. Caberá, então, ao futuro concessionário elaborar um plano de negócios e de desenvolvimento do sítio aeroportuário próprio, o qual deverá submeter-se às regras contratuais de atendimento da demanda e correção das inconformidades, e ainda ao arcabouço legal vigente. Nesse contexto, repisa-se que não há, por parte da SAC/Minfra, nenhuma diretriz para que os documentos jurídicos que vinculam a concessão da Sétima Rodada de Concessão sejam construídos considerando preterição ou reserva a qualquer segmento de tráfego aéreo nos aeroportos.

Nesse sentido, a proposta de implantação de pontes de embarque, conforme sugerido pelos autores do EVTEA, teve como norte a geração de benefícios à operação do aeroporto, trazendo mais agilidade e eficiência ao processamento do maior número de passageiros. No entanto, a permanência da aeronave no pátio comercial deve ser coordenada pela Concessionária, em conjunto com a Torre de Controle.

A ANAC igualmente agradece a contribuição e esclarece que no tocante ao processo de consulta, todas as contribuições devem ser endereçadas pela concessionária. Aquelas contribuições que eventualmente não forem acatadas devem ser justificadas e encaminhadas à ANAC. Todo o processo de consulta é considerado pela área técnica responsável pela análise dos projetos.

Por fim, sobre a alocação de riscos, o tema é tratado na matriz de risco do Contrato, que prevê, de forma exaustiva os riscos alocados ao poder concedente e de maneira exemplificativa os riscos alocados à concessionária. Em todo caso, o capítulo que trata das melhorias aeroportuárias dos aeroportos, constante no Anexo 02 do Contrato, prevê situações em que os prazos das obras podem ser ampliados.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18585
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNÓ, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
<p>Sugere-se alterar a redação do item 2.26.5 para o seguinte texto: “2.26.5. Mediante necessidade específica, a ANAC poderá solicitar à Concessionária o desenvolvimento de modelo de simulação computacional específico para o(s) sistema(s) aeroportuário(s) em análise ou para parte deste(s) sistema(s), assegurado o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato decorrente dessa alteração”.</p> <p>Sugere-se, ainda, alteração do item 5.2.2 do Contrato de Concessão, cuja redação original prevê, como risco do Poder Concedente, “investimentos não previstos em equipamentos ou obras de infraestrutura decorrentes de nova exigência da ANAC ou regulamentação pública e legislação brasileiras supervenientes”, passando a vigorar o seguinte texto: “5.2.2. investimentos não previstos em sistemas, serviços, equipamentos, obras de infraestrutura, ou mudanças de especificação, decorrentes de nova exigência da ANAC ou regulamentação pública e legislação brasileiras supervenientes”.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Por se tratar de evento futuro e incerto, não haveria razão para que as licitantes considerassem esse custo no momento da formulação das propostas comerciais. Caso a Anac, no futuro, decida implementar essa previsão contratual, a partir de uma necessidade específica que venha a ser motivadamente observada, poderá fazê-lo desde que conceda à Concessionária o concomitante reequilíbrio econômico-financeiro da concessão, nos termos do item 5.2.2 do Contrato de Concessão.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a cláusula 5.2.2 teve sua redação alterada para adequar o escopo dos riscos relativos às alterações normativas supervenientes atribuídos ao Poder Concedente.</p> <p>Em suma, em vez de manter o dispositivo constante em rodadas anteriores, cuja interpretação não é clara, optou-se por limitar o escopo a alterações normativas supervenientes que gerem impacto relevante em investimentos em obras de infraestrutura ou aquisição de equipamento.</p> <p>Nesse sentido, tal previsão contratual é suficiente para que as licitantes considerem eventual custo de desenvolvimento de modelo de simulação computacional.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18586
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNÓ, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se alterar o item 3.1.2 da minuta de contrato, a fim de excluir “recomendações e observações” da redação, considerando que tanto uma quanto outra não são vinculantes e não podem ser oponíveis às concessionárias. Sugere-se que o item tenha a seguinte redação: “3.1.2. atender às exigências feitas pela ANAC, conforme os prazos fixados em cada caso”.
JUSTIFICATIVA
Ainda que as recomendações e observações possam ser objeto de consideração pelas concessionárias, não possuem efeito vinculante e, por isso, não podem ser oponíveis a elas, como se eventual não atendimento a recomendações e observações ensejasse descumprimento contratual.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que ela será parcialmente acatada. Reconhece-se que o verbo "atender", de fato, pode passar o entendimento de que tanto as exigências quanto as recomendações e observações da ANAC sejam de cumprimento obrigatório, sendo sua inobservância passível de penalização. Assim, com o intuito de deixar mais claro que, para as recomendações e observações não necessariamente exista essa obrigatoriedade, a redação da cláusula será alterada, conforme se segue: "3.1.2. atender às exigências e dar o devido tratamento as recomendações ou observações feitas pela ANAC, conforme os prazos fixados em cada caso;" Por fim, esclarece-se que, essa ANAC entende que, embora eventuais recomendações e observações não exijam, por si só, o cumprimento obrigatório, elas possuem seu valor na execução do contrato de concessão e devem ser objeto de análise e tratamento pela Concessionária.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18587
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Entendemos que a obrigação de atendimento físico é restrita ao horário de funcionamento de cada aeroporto. Esse entendimento está correto?
JUSTIFICATIVA
O esclarecimento é necessário a fim de que os licitantes possam dimensionar corretamente os custos decorrentes da disponibilização do sistema de atendimento em suas propostas.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que segundo estabelecido no item 3.1.9 da minuta de Contrato e na forma da Lei federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, cabe à Concessionária assegurar a adequada prestação do serviço concedido, conforme a demanda existente e de acordo com o estabelecido no Plano de Exploração Aeroportuária, valendo-se de todos os meios e recursos à sua disposição.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18588
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Exclusão do item 3.1.15.1
JUSTIFICATIVA
<p>O processo de consulta às partes interessadas não deveria ser obrigatório, sobretudo para cargas, atividade em que há uma pulverização de clientes e tipos de produtos, dificultando a execução dessas consultas. Uma vez que a futura concessionária é responsável pela administração e exploração da infraestrutura, assumindo todas as obrigações e riscos inerentes ao serviço público, deve possuir a prerrogativa de estruturar suas propostas, sem a necessidade de consultar as partes relacionadas. Destaca-se, por oportuno, que o próprio mercado já cria condições para que haja negociação entre a concessionária e os clientes, como ocorre com os portos secos, por exemplo, de forma que a intervenção da ANAC não é necessária nesse ponto.</p>
RESPOSTA
<p>Agradecemos a participação na consulta pública e informamos que a contribuição não foi aceita. Esclarecemos que não se trata em absoluto de intervenção da Agência no caso apontado, mas sim de uma exigência de que a Concessionária, em um processo colaborativo, conforme a relevância das mesmas e as particularidades de cada aeroporto, engaje os principais interessados no seu processo de planejamento aeroportuário, de modo a obter resultados que virão em benefício de todos os envolvidos. O processo de consulta é salutar, tem apresentado bons resultados em contratos de concessão em andamento e, dessa forma, será mantido.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18589
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Requer-se a alteração da expressão “as built”, constante do item 3.1.33 da minuta de contrato, por “conforme construído”, passando o item a ter a seguinte redação: “3.1.33. manter atualizado arquivo técnico contendo projetos “conforme construído”, manuais, garantias e documentações técnicas de todas as estruturas, equipamentos e sistemas dos aeroportos”.
JUSTIFICATIVA
Diferentemente do que constava em contratos de outras rodadas de concessões aeroportuárias, o termo “as built” foi retirado do rol de definições do contrato. Dessa forma, deve ser substituído por “conforme construído” para maior consistência interna do contrato, já este é o termo utilizado em outras cláusulas, como o item 2.26.6.
RESPOSTA
Agradecemos a contribuição e informamos que será incluída a definição do termo "as built", de modo a tornar mais claro o Contrato de Concessão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18590
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Exclusão do item 3.1.34.1 da minuta de contrato e da consequente alocação de tal responsabilidade à Concessionária.
JUSTIFICATIVA
<p>A ANAC tem conhecimento de que as concessionárias aeroportuárias não possuem ingerência tampouco têm como controlar informações relacionadas à movimentação de passageiros por voo, visto se tratar de dados que apenas as companhias aéreas possuem, o que já lhes traz grandes desafios para o cumprimento da Resolução nº. 464/2018.</p> <p>Nesse contexto, a exigência de informações adicionais àquelas previstas na Resolução ANAC nº. 464/2018 imputa à Concessionária aeroportuária ônus excessivo na produção de informações que estão fora do seu espectro de controle, e que é possível que sequer tenham como atender, por dependerem das companhias aéreas, ou de investimentos adicionais em tecnologia que não estão previstos no EVTEA ou no PEA.</p> <p>De todo modo, a alteração de exigências informacionais às concessionárias aeroportuárias, se for o caso, somente deveriam ser implementadas através de alteração da referida norma, observando-se o devido processo normativo, com realização de consultas e audiências públicas, mantendo-se a isonomia no setor com relação a esse tipo de prestação de informação por todas as concessionárias.</p>
RESPOSTA
Agradecemos a contribuição e informamos que a contribuição não foi aceita. Todas as informações listadas na cláusula 3.1.34.1 são alocadas na operação aeroportuária pelo operador aeroportuário e não pelas empresas aéreas.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18591
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Com relação ao item 3.1.35.1, solicita-se esclarecimento a respeito das obrigações que serão impostas à Concessionária para que se torne um “nó ativo” na rede blockchain.
JUSTIFICATIVA
Falta de clareza sobre o escopo da obrigação em tela gera imprevisibilidade dos investimentos necessários. Não há estudo avaliando esse OPEX.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que o item 3.1.35.1 será retirado do contrato.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18592
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Com relação ao item 3.1.41, solicita-se (i) inclusão do trecho “dentro do sítio aeroportuário” depois de “vias de acesso” (ii) exclusão do termo “dentre outras”, passando o item a ter a seguinte redação: “3.1.41. realizar os investimentos e/ou ações operacionais necessárias para prover a capacidade adequada para o atendimento dos Usuários durante toda a Fase II, em especial nas infraestruturas, sistemas e instalações de terminais de passageiros, pátios de aeronaves, sistema de pistas de pouso e decolagem, sistema de pistas de rolamento, estacionamentos de veículos, vias de acesso, dentro do sítio aeroportuário”.
JUSTIFICATIVA
Necessidade de que fique clara a limitação das obrigações da futura concessionária aos limites do sítio aeroportuário.
RESPOSTA
Agradecemos a participação na consulta pública e informamos que a contribuição não foi aceita. O perímetro da Concessão é claramente delimitado, na forma dos Complexos Aeroportuários a serem concedidos, conforme descritos no PEA, e não há necessidade de tal especificação.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18593
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
<p>Pede-se alterar o texto do item 3.1.49 para que passe a constar a seguinte redação: “3.1.49. contratar e remunerar empresa especializada de auditoria independente de grande porte e de renome nacional e internacional para a realização de auditorias, quando o Poder Concedente julgar necessário, cabendo a este último o direito de veto na indicação realizada pela Concessionária, e assegurado o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato decorrente dessa alteração”.</p> <p>Pedimos, ainda, alteração do item 5.2.2 do Contrato de Concessão, cuja redação original prevê, como risco do Poder Concedente, “investimentos não previstos em equipamentos ou obras de infraestrutura decorrentes de nova exigência da ANAC ou regulamentação pública e legislação brasileiras supervenientes”, para o seguinte texto:</p> <p>“5.2.2. investimentos não previstos em sistemas, serviços, equipamentos, obras de infraestrutura, ou mudanças de especificação, decorrentes de nova exigência da ANAC ou regulamentação pública e legislação brasileiras supervenientes”.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Por se tratar de evento futuro e incerto, não haveria razão para que as licitantes considerassem este custo no momento da formulação das propostas comerciais. Caso a ANAC, no futuro, decida implementar essa exigência, poderá fazê-lo desde que conceda à Concessionária o concomitante reequilíbrio econômico-financeiro da concessão, nos termos do item 5.2.2 do Contrato de Concessão.</p> <p>A alteração proposta visa dar o mesmo tratamento já aplicado a obras e equipamentos aos investimentos com sistemas (softwares, por exemplo) e serviços que também decorram de novas exigências da ANAC ou de regulamentação nacional.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a cláusula 5.2.2 teve sua redação alterada para adequar o escopo dos riscos relativos às alterações normativas supervenientes atribuídos ao Poder Concedente.</p> <p>Em suma, em vez de manter o dispositivo constante em rodadas anteriores, cuja interpretação não é clara, optou-se por limitar o escopo a alterações normativas supervenientes que gerem impacto relevante em investimentos em obras de infraestrutura ou aquisição de equipamento.</p> <p>Nesse sentido, tal previsão contratual é suficiente para que as licitantes considerem eventual custo de contratação de auditoria independente nos termos do item 3.1.49.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18594
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Solicita-se inclusão, no item 3.2.5, de prazo para manifestação da Anac, sob pena de aprovação tácita dos projetos, planos e programas submetidos pela Concessionária, nos termos do art. 49 da Lei 9.784/1999. Dessa forma, sugere-se que o item passe a ter a seguinte redação: "3.2.5. analisar os projetos, planos e programas relativos à implantação do Aeroporto, bem como exigir as modificações que se revelarem necessárias para atendimento ao PEA, no prazo de 30 (trinta) dias contados do respectivo protocolo pela Concessionária, sob pena de aprovação tácita".
JUSTIFICATIVA
O pedido visa a trazer segurança jurídica aos administrados no que toca à expectativa de resposta do Poder Público com relação aos aspectos financeiros da concessão, tendo por fundamento o disposto na Lei de Processo Administrativo Federal. O prazo de 30 dias é a regra geral constante do art. 49 da Lei de Processo Administrativo Federal (Lei 9.784/1999), de modo que o Poder Concedente deve ter 30 dias para solicitar esclarecimento ou aprovar o cálculo apresentado pela Concessionária: "Art. 49. Concluída a instrução de processo administrativo, a Administração tem o prazo de até trinta dias para decidir, salvo prorrogação por igual período expressamente motivada".
RESPOSTA
Agradecemos a participação na consulta pública e informamos que a contribuição não foi aceita. O escopo dos anteprojetos, dada a diversidade de soluções que podem vir a ser adotadas em sua elaboração, é bastante diverso, variando conforme o porte, a demanda a ser atendida e as particularidades de cada aeroporto - o que envolve variados níveis de complexidade, razão pela qual não é possível estabelecer, nesse caso, um prazo único para que se conclua a análise da documentação enviada. Entende-se que a própria legislação que rege o Processo Administrativo, bem como os princípios fundamentais da administração pública presentes na Constituição Federal, entre outros instrumentos, conferem a devida segurança jurídica ao processo. Além disso, a "aprovação tácita" sem manifestação da agência, como proposta, contraria o objetivo principal do processo de análise do anteprojeto, que é justamente detectar eventuais falhas ou indícios de não cumprimento de requisitos contratuais, cuja eventual correção pela concessionária após a construção seria muito mais complexa e onerosa.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18595
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
<p>Pede-se a inclusão de subitem ao item 5.2 que indique expressamente como riscos suportados pelo Poder Concedente aqueles decorrentes do descumprimento de suas obrigações contratuais, nos seguintes termos:</p> <p>“os decorrentes de obrigações assumidas pelo Poder Concedente, relacionadas na Seção II – Do Poder Concedente do CAPÍTULO III – DOS DIREITOS E DEVERES”</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Nos contratos de rodadas de concessão anteriores, encontravam-se incluídos expressamente, como risco do Poder Concedente, aqueles “decorrentes de obrigações assumidas pelo Poder Concedente, relacionadas na Seção II – Do Poder Concedente do CAPÍTULO III – DOS DIREITOS E DEVERES”.</p> <p>Pedimos que essa previsão seja reincluída, a fim de que reste claro que os riscos e custos decorrentes do descumprimento de obrigações contratuais por parte da ANAC são expressamente a ela alocados ao Poder Concedente, ensejando direito de Revisão Extraordinária para a Concessionária.</p>
RESPOSTA
<p>A Anac agradece a contribuição, todavia informa que esta não será acatada. A racionalidade que norteia a adequada alocação de riscos, além de atribuir o risco à parte que dispuser de melhores condições para gerenciá-lo, prevê a taxatividade dos riscos atribuídos ao Poder Concedente e a residualidade daqueles atribuídos à Concessionária. Desse modo, a exaustividade do rol atribuído ao Poder Concedente é discutível especialmente à luz das cláusulas 5.4 do contrato, que estabelece que “salvo os riscos expressamente alocados ao Poder Concedente no Contrato, a Concessionária é exclusiva e integralmente responsável por todos os demais riscos relacionados à presente Concessão” e 5.5.30, que aloca à Concessionária “quaisquer outros riscos afetos à execução do objeto da Concessão que não estejam expressamente previstos no item 5. 2”. Todavia, a cláusula que se propõe acrescentar, combinada com o dever geral do Poder Concedente de “cumprir e fazer cumprir integralmente o contrato” poderia induzir à interpretação equivocada de que qualquer dispositivo de todo o contrato e respectivos anexos implicaria em risco alocado ao Poder Concedente, o que por óbvio não condiz com a sistemática contratual de alocação de riscos, que, como visto, arrola exaustivamente os riscos atribuídos ao Poder Concedente.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18596
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Alteração do item 5.2.2, para passar a conter a seguinte redação: “5.2.2. investimentos não previstos em sistemas, serviços, equipamentos, obras de infraestrutura, ou mudanças de especificação, decorrentes de nova exigência da ANAC ou regulamentação pública e legislação brasileiras supervenientes”.
JUSTIFICATIVA
A alteração proposta visa dar o mesmo tratamento já atribuído a obras e equipamentos aos investimentos em sistemas (softwares, por exemplo) e serviços que também decorram de novas exigências da ANAC ou de regulamentação nacional, supervenientes à publicação do edital de licitação.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a cláusula 5.2.2 teve sua redação alterada para adequar o escopo dos riscos relativos às alterações normativas supervenientes atribuídos ao Poder Concedente. Em suma, em vez de manter o dispositivo constante em rodadas anteriores, cuja interpretação não é clara, optou-se por limitar o escopo a alterações normativas supervenientes que gerem impacto relevante em investimentos em obras de infraestrutura ou aquisição de equipamento.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18597
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
<p>Contribuição: Requer-se a alteração do item 5.2.12, a fim de constar que os custos relacionados aos passivos ambientais existentes até a data do início da Fase I-B sejam de responsabilidade do poder concedente, caso não tenham sido explicitamente mencionados no EVTEA. Dessa forma, sugere-se que a redação da cláusula passará a ser a seguinte:</p> <p>“5.2.12. custos relacionados aos passivos ambientais que tenham origem até a data do início da Fase IB do Contrato de Concessão e que não tenham sido expressamente indicados no EVTEA”</p>
JUSTIFICATIVA
<p>É certo que as questões relacionadas aos passivos ambientais em geral não são de conhecimento público, sendo normalmente objeto de investigações sigilosas, não disponíveis ao público tampouco à futura concessionária. Além disso, mesmo que uma informação não seja sigilosa, o caráter descentralizado do direito ambiental, com atuação em esferas federal, estadual e municipal, além de envolver diversos atores – como órgãos administrativos e diferentes unidades do Ministério Público – torna muito difícil a obtenção de informações sobre o tema.</p> <p>É certo também que a visita técnica que venha a ser realizada nos sítios aeroportuários não será suficiente para que os licitantes consigam observar, identificar e dimensionar de forma completa e adequada as condições ambientais relacionadas a cada sítio aeroportuário.</p> <p>Tendo isso em vista, não se pode imputar à concessionária riscos e danos ambientais anteriores ao início da fase de operação da concessão, salvo se houverem sido expressamente identificados no EVTEA.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA não encerram todas as informações referentes aos futuros aeroportos concedidos. Conforme item 1.32 do Edital, o EVTEA não tem caráter vinculativo, de modo que as informações por ele prestadas ou omitidas não têm o condão de responsabilizar o Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Concessionária, tendo em vista que seu objetivo é exclusivamente o de permitir ao Governo Federal a precificação da concessão. Além disso, as Proponentes, de acordo com o item 1.33 do Edital, são responsáveis pela análise direta das condições do respectivo Complexo Aeroportuário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, bem como pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, devendo arcar com seus respectivos custos e despesas, inclusive, mas não exaustivamente, no tocante à realização de estudos, investigações, levantamentos, projetos e investimentos. Adicionalmente, para fins do disposto no item 5.2.12 do Contrato, são considerados passivos conhecidos todos aqueles cujas informações sobre sua existência estejam</p>

disponíveis para os Proponentes, inclusive aqueles cujas informações sobre sua existência estejam contidas: (i) em documentos emitidos por entidades e órgãos públicos no âmbito municipal, estadual, distrital e federal; e (ii) em quaisquer inquéritos, processos administrativos e processos judiciais. Portanto, cumpre às Proponentes levarem em consideração os passivos ambientais e condicionantes já conhecidos por algum meio oficial na formulação de suas propostas econômicas, além daqueles indicados no EVTEA.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18598
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
<p>Pede-se a alteração do item 5.5.7, a fim de excluir a responsabilidade da concessionária nos casos de fatos de terceiros, deixando claro que a Concessionária somente será responsável pelos fatos que pudesse, de forma razoável, ter evitado, pois não dispõe de instrumentos típicos de segurança pública. Dessa forma, sugere-se que o item passe a constar com a seguinte redação: “prejuízos decorrentes de falha na segurança no local de realização das obras, exceto quando comprovada a culpa exclusiva de terceiros”</p>
JUSTIFICATIVA
<p>As concessionárias de serviço público, como agentes privados, possuem poder de polícia limitado a atos de fiscalização, acessórios às ações de repressão conduzidas por agentes estatais. Não possuem competência nem os meios necessários para prevenir ou reprimir questões de segurança que estão intimamente relacionadas a problemas de ordem pública. Essa competência é atribuída, nos termos do art. 144 da Constituição Federal, aos agentes estatais, aos quais compete a promoção da segurança pública “para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio”.</p> <p>Nesse sentido, a alteração solicitada visa a compatibilizar os riscos alocados à Concessionária com os limites das suas competências com relação à manutenção da segurança.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a Concessionária é responsável direta pela segurança do sítio aeroportuário e pelas obras realizadas, aspectos que podem e devem, inclusive, ser objeto de apólice de seguros.</p> <p>Trata-se, portanto, de risco gerenciável pela Concessionária, devendo ser a ela atribuído contratualmente.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18599
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Pede-se a alteração do item 5.5.19 para que passe a constar a seguinte redação: “5.5.19. responsabilidade civil, administrativa e criminal por danos ambientais ocorridos após o início da Fase I-B”
JUSTIFICATIVA
<p>É certo que as questões relacionadas à responsabilização civil, administrativa e criminal, por danos ambientais, ocorridas anteriormente ao início da operação dos aeroportos pelas futuras concessionárias, não são necessariamente de conhecimento público, sendo normalmente objeto de investigações sigilosas às quais a futura concessionária não conseguirá ter informações sobre. Além disso, mesmo que uma informação não seja sigilosa, o caráter descentralizado do direito ambiental, com atuação em esferas federal, estadual e municipal, além de envolver diversos atores – como órgãos administrativos e diferentes unidades do Ministério Público – torna muito difícil a obtenção de informações sobre o tema.</p> <p>Tendo isso em vista, não se pode imputar à concessionária riscos de responsabilização por danos ambientais ocorridos antes do início da operação.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece sua contribuição e informa que, tratando-se de decorrência legal, não cabe ao contrato de concessão dispor sobre os limites temporais para a responsabilidade ambiental da Concessionária. De toda forma, considerando que o contrato de concessão deve ser interpretado e aplicado como uma unidade coesa, com regras harmônicas entre si, é certo que se a Concessionária for instada a suportar passivo ambiental que tenha origem e não seja conhecido até a data da publicação do edital do leilão de concessão, as partes deverão adotar as medidas tendentes à revisão extraordinária do contrato, tendo em vista o item 5.2.12.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18600
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Com relação ao item 6.5 da minuta de contrato, entendemos que o Fator Q não incide sobre Tarifas de Cargas. Esse entendimento está correto?
JUSTIFICATIVA
Trata-se de ponto relevante para a elaboração da proposta comercial pelas licitantes.
RESPOSTA
Agredecemos a contribuição e esclarecemos que o entendimento está correto.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18601
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Excluir o item 6.14.1 da minuta de contrato
JUSTIFICATIVA
Sugerimos que seja excluída a possibilidade de revisão dos parâmetros de nível de serviço via Revisão dos Parâmetros da Concessão ("RPC"), já que essa alteração provocaria um impacto relevante no fluxo de caixa de investimento e, conseqüentemente, no equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Alternativamente, sugere-se que seja incluída previsão, na matriz de risco contratual, no sentido de que os riscos decorrentes da alteração de níveis de serviço via RPC deverão ser assumidos pelo Poder Concedente, desde que impliquem alteração de custos ou receitas da Concessionária.
RESPOSTA
Agradecemos participação na consulta pública e informamos que a contribuição não foi aceita. Os processos de RPC são precedidos de discussões com as concessionárias, bem como com a sociedade de um modo geral, na forma de consulta pública, de modo que as revisões não se dão de maneira arbitrária. Além disso, a RPC é mecanismo para manutenção da atualização contratual, mantendo-se o equilíbrio econômico financeiro do contrato.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18602
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNÓ, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Pede-se incluir no item 11.11 as regras que deverão ser observadas para a concessão de livre acesso às Empresas Aéreas ou terceiros.
JUSTIFICATIVA
<p>Devem ser previamente determinadas, pela ANAC, as regras do livre acesso às Empresas Aéreas ou terceiros no que tange à utilização das Áreas e às Atividades Operacionais do Complexo Aeroportuário, a fim de que sejam estabelecidas as bases dos possíveis contratos de cessão de áreas dos Aeroportos, de forma a se evitar desequilíbrio concorrencial. Considerando que, nesta relação, uma das partes (a Concessionária) suportaria todos os riscos e obrigações da Concessão e a outra não estaria submetida às mesmas condições, é importante definir como seriam distribuídas as responsabilidades do alfandegamento, se haveria obrigação de aplicação dos incentivos tarifários previstos, com impactos nas receitas de armazenagem (tabelas de cargas de alto valor, cargas para eventos esportivos e filantrópicos em tabelas especiais, isenções, tarifas de exportação subsidiadas pelas tarifas de importação, etc.) e, ainda, como seriam definidos os aspectos de preços/práticas de mercado (para não caracterizar "práticas discriminatórias"), uma vez que os valores da outorga estimados pela Concessionária, com origem nos recursos de armazenagem e capatazia, inevitavelmente precisariam ser repassados a essas empresas de forma que não se inviabilizasse o valor estimado no leilão.</p> <p>A ausência de definição de regras claras pelo Poder Concedente para o acesso desses terceiros pode criar uma concorrência desleal dentro do sítio aeroportuário. Se um terceiro pode operar armazém de cargas, mas pode optar por não receber cargas isentas, ou de baixo valor agregado, e a Concessionária não pode, é criada uma situação de ausência de isonomia concorrencial. Deve ser lembrado, ainda, que mesmo que haja um operador alfandegado diferente da Concessionária, responsabilidades de seguro para ocorrências em pista, por exemplo, continuariam sob responsabilidade da Concessionária. Como reflexo, pode haver uma dupla cobrança de seguro do usuário, por exemplo.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o item 11.10 estabelece que o livre acesso relacionado à atuação em áreas e atividade operacionais está sujeito às regras de remuneração de que trata o item 11.6 e 11.7, que preveem definição dessa remuneração mediante consulta, com base em critérios objetivos e não discriminatórios, entre a Concessionária e as partes contratantes como forma de permitir uma precificação eficiente dos serviços e otimizar a utilização da infraestrutura aeroportuária.</p> <p>Isso posto, a própria minuta de contrato de concessão é clara ao dispor em seu item 11.10.2 que "em caso de descumprimento do disposto nos itens 11.6 e 11.6.1, a ANAC poderá, a qualquer tempo, estabelecer a regulação dos preços relativos à utilização das Áreas e Atividades Operacionais por meio de tarifas-teto, receita</p>

máxima ou outro método a ser estabelecido em regulamentação específica após ampla discussão pública, caso em que a Concessionária não fará jus ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato".

Portanto, a minuta do Contrato de Concessão aponta que os contratos firmados entre a Concessionária e seus usuários associados à utilização de áreas e atividade operacionais não estão sujeitos a qualquer tipo de reequilíbrio econômico-financeiro. Ademais, a minuta do Contrato de Concessão ainda preve expressamente em seu item 5.4 que salvo os riscos expressamente alocados ao Poder Concedente no Contrato, a Concessionária é exclusiva e integralmente responsável por todos os demais riscos relacionados à presente Concessão.

Nesse sentido, o contrato alocou ao Poder Concedente apenas o risco de "criação, alteração ou extinção" de isenções e benefícios tarifários pelo Poder Público. Desta forma, eventuais riscos relacionados às isenções e benefícios tarifários anteriores à Concessão deverão ser assumidos pela Concessionária, o que naturalmente é precificado no momento do leilão.

Ainda, cabe destacar que o Anexo 04 da minuta do contrato de concessão determina que "ao estabelecer os valores das Tarifas do aeroporto, a Concessionária deverá observar as diretrizes do item 4.4 do Contrato, além das isenções tarifárias previstas em leis e normativos vigentes". Portanto, não há previsão contratual que desobrigue a Concessionária de atender as previsões legais e normativas que tratem de incentivos tarifários.

Por fim, também cabe esclarecer que as tabelas tarifárias as quais o contribuinte se refere em sua justificativa não estão presentes na minuta do Anexo 04 do Contrato de Concessão. Por sua vez, as tarifas referentes às movimentações de cargas foram desreguladas para a presente concessão, à exceção da Tarifa de Capatazia da Carga Importada em Trânsito e Carga Exportada em Trânsito que tem seu teto tarifário estipulado na minuta do Anexo 04. Todavia, as movimentações de carga devem respeitar as regras dispostas nos itens 11.12 e 11.12.1.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18603
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Exclusão do item 6.14.2 da minuta de contrato.
JUSTIFICATIVA
Sugerimos que seja excluída a possibilidade de revisão do sistema de indicadores do Fator Q via Revisão dos Parâmetros da Concessão (“RPC”), já que essa alteração provocaria um impacto relevante no fluxo de caixa de investimento e, conseqüentemente, no equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Alternativamente, sugere-se que seja incluída previsão, na matriz de risco contratual, no sentido de que os riscos decorrentes da alteração de níveis de serviço via RPC deverão ser assumidos pelo Poder Concedente, desde que impliquem alteração relevante de custos ou receitas da Concessionária.
RESPOSTA
Agradecemos participação na consulta pública e informamos que a contribuição não foi aceita. Os processos de RPC são precedidos de discussões com as concessionárias, bem como com a sociedade de um modo geral, na forma de consulta pública, de modo que as revisões não se dão de maneira arbitrária. Além disso, a RPC é mecanismo para manutenção da atualização contratual, mantendo-se o equilíbrio econômico financeiro do contrato.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18604
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Com relação ao item 6.24.5 da minuta do contrato de concessão, pedimos esclarecer se, em caso de passivo ambiental não conhecido até o início da Fase I-B do Contrato, é correto o entendimento de que a Concessionária fará jus a reequilíbrio econômico-financeiro decorrente do custo de remediação e eventuais lucros cessantes, aplicando-se, para esse fim, o prazo de cinco anos a partir do momento em que tomar conhecimento do passivo oculto para pleiteá-lo.
JUSTIFICATIVA
Necessidade de esclarecimento do teor da cláusula com relação a passivos ambientais ocultos, uma vez que é irrazoável considerar que a Concessionária terá pleno conhecimento de toda a extensão de todos os aeródromos concedidos no ato da assunção do Contrato.
RESPOSTA
A Anac agradece a contribuição e esclarece que o entendimento não está correto. Nos termos da cláusula 5.2.12 da minuta de contrato, serão de responsabilidade do Poder Concedente apenas os custos relacionamentos aos passivos ambientais que tenham origem e não sejam conhecidos até a data da publicação do edital do leilão da concessão. Assim, para fins do disposto na referida cláusula, entende-se por passivo ambiental conhecido todo aquele cuja informação sobre sua existência esteja disponível para os Proponentes, inclusive aqueles cujas informações sobre sua existência estejam contidas: (i) em documentos emitidos por entidades e órgãos públicos no âmbito municipal, estadual, distrital e federal; e (ii) em quaisquer inquéritos, processos administrativos e processos judiciais. Portanto, cumpre às Proponentes levarem em consideração os passivos ambientais e condicionantes já conhecidos por algum meio oficial na formulação de suas propostas econômicas, além daqueles indicados no EVTEA.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18605
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
<p>Pede-se alterar a redação do item 7.2 do contrato de concessão, para a seguinte: “7.2. Para a verificação do cumprimento dos IQS pela Concessionária, a ANAC poderá recorrer a serviço técnico de empresa especializada de auditoria independente, a ser indicada, contratada e remunerada pela Concessionária, cabendo à ANAC o direito de veto na indicação realizada pela Concessionária e assegurado o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato decorrente dessa alteração”.</p> <p>Pedimos, ainda, alteração do item 5.2.2 do Contrato de Concessão, cuja redação original prevê, como risco do Poder Concedente, “investimentos não previstos em equipamentos ou obras de infraestrutura decorrentes de nova exigência da ANAC ou regulamentação pública e legislação brasileiras supervenientes”, para o seguinte texto: “5.2.2. investimentos não previstos em sistemas, serviços, equipamentos, obras de infraestrutura, ou mudanças de especificação, decorrentes de nova exigência da ANAC ou regulamentação pública e legislação brasileiras supervenientes”.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Por se tratar de evento futuro e incerto, não haveria razão para que as licitantes considerassem este custo no momento da formulação das propostas comerciais. Caso a Anac, no futuro, decida implementar essa exigência, poderá fazê-lo desde que conceda à Concessionária o concomitante reequilíbrio econômico-financeiro da concessão, nos termos do item 5.2.2 do Contrato de Concessão.</p> <p>A alteração proposta visa dar o mesmo tratamento já atribuído a obras e equipamentos aos investimentos com sistemas (softwares, por exemplo) e serviços que também decorram de novas exigências da ANAC ou de regulamentação nacional.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a cláusula 5.2.2 teve sua redação alterada para adequar o escopo dos riscos relativos às alterações normativas supervenientes atribuídos ao Poder Concedente.</p> <p>Em suma, em vez de manter o dispositivo constante em rodadas anteriores, cuja interpretação não é clara, optou-se por limitar o escopo a alterações normativas supervenientes que gerem impacto relevante em investimentos em obras de infraestrutura ou aquisição de equipamento.</p> <p>Conforme cláusula 16 do Anexo 2 do Contrato, a Concessionária será responsável por selecionar, contratar e remunerar empresa especializada independente para realizar os estudos relativos ao planejamento da Pesquisa de Satisfação dos Passageiros da Pesquisa de Acessibilidade, bem como executar a pesquisa nos termos descritos neste Apêndice. E, conforme cláusula 5.5.5 do Contrato, constitui riscos suportados exclusivamente pela Concessionária:</p>

5.5.5. investimentos, custos ou despesas adicionais necessários para o atendimento do PEA ou de quaisquer das obrigações contratuais, do nível de serviço estabelecido e da qualidade na prestação dos serviços previstos no Contrato.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18606
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Pede-se incluir, no item 8.1.2, referência expressa às hipóteses de “providências administrativas preventivas”, previstas pela Resolução nº. 599/2020 da ANAC, como medidas alternativas às penalidades.
JUSTIFICATIVA
A Resolução nº. 599/2020 da ANAC prevê que poderão ser adotadas as seguintes providências administrativas preventivas, quando restar caracterizada a baixa lesividade da infração: I - Aviso de Condição Irregular - ACI; e II - Solicitação de Reparação de Condição Irregular - SRCI. Não obstante a minuta de contrato preveja, em seu item 8.1.1, que a aplicação de penalidades observará a “regulamentação complementar concernente à matéria”, é recomendável que seja feita referência expressa a esses mecanismos preventivos, a fim de trazer segurança jurídica e clareza sobre o tema.
RESPOSTA
<p>A Anac agradece a contribuição, mas informa que o capítulo VIII do Contrato de Concessão, em sua cláusula 8.1.2., dispõe sobre as penalidades contratuais as quais estão sujeitas as Concessionárias em caso de eventual infração às cláusulas nele contidas, nos seus anexos, no Edital e seus anexos, bem como à regulamentação editada para discipliná-las.</p> <p>As providências administrativas preventivas, por sua vez, não constituem sanção, e foram introduzidas no âmbito da gestão dos contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária por meio da Resolução nº 599, de 14 de dezembro de 2020. Tais medidas se traduzem em mecanismos de enforcement mais brandos do que as penalidades previstas nos contratos, voltados às infrações de baixa lesividade, sendo aplicadas diretamente pela autoridade competente para a fiscalização, em um processo mais célere e que busca dar uma rápida resposta às não conformidades constatadas.</p> <p>Nesse sentido, uma vez que o contrato já dispõe que o processo administrativo que apura a ocorrência de indícios de infração será conduzido, também, pela regulamentação complementar concernente à matéria, entende-se despendiêda a reprodução das medidas administrativas preventivas no corpo contratual.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18607
NOME DO CONTRIBUINTE
HELIO CABRAL MOREIRA
CONTRIBUIÇÃO
Denuncia ao MPF e ao TCU para análise de crime ao patrimonio da Uniao
JUSTIFICATIVA
Crime contra o Patrimonio da Uniao
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a sua contribuição. Sobre o tema específico, menciona-se que o contrato de concessão do Aeroporto do Galeão delinea de forma clara e objetiva os riscos atribuídos a cada parte no negócio, sendo alocados à concessionária os riscos de variação de demanda, inclusive da implantação de novas infraestruturas aeroportuárias na área de influência do Aeroporto, vejamos:</p> <p>"5.4. Observado o disposto no item 5.3, constituem riscos suportados exclusivamente pela Concessionária: (...)</p> <p>5.4.3. não efetivação da demanda projetada ou sua redução por qualquer motivo, inclusive se decorrer da implantação de novas infraestruturas aeroportuárias dentro ou fora da área de influência do Aeroporto, com exceção apenas do disposto no item 5.2.3 ;</p> <p>5.4.4. estimativa incorreta do custo dos investimentos a serem realizados pela Concessionária; (...)</p> <p>5.4.11. variação da demanda pelos serviços prestados no Aeroporto; (...)</p> <p>5.5. A Concessionária declara:</p> <p>5.5.1. ter pleno conhecimento da natureza e extensão dos riscos por ela assumidos no Contrato; e</p> <p>5.5.2. ter levado tais riscos em consideração na formulação de sua Proposta e assinatura do Contrato de Concessão.</p> <p>5.6. A Concessionária não fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro caso quaisquer dos riscos não alocados expressamente ao Poder Concedente, em especial, a não realização da demanda projetada pela Concessionária, venham a se materializar."</p> <p>Portanto, não há que prosperar argumentação que verse sobre prejuízos ao contrato de concessão do Aeroporto do Galeão. Por fim, informa-se que análises detalhadas dos diferentes aspectos envolvendo o Sistema Multi-aeroportos do Rio de Janeiro estão disponíveis na Nota Técnica nº 82/2021/DPR/SAC (SEI nº 4823070) e na Nota Informativa nº 26/2021/DPR/SAC (SEI nº 4751285). Por fim, cumpre informar que no caso de concessões de serviços públicos, nas quais estão inclusas as desestatizações de exploração de ativos aeroportuários, todo o processo, incluindo os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental e as minutas de documentos jurídicos, são submetidos à fiscalização do Tribunal de Contas da União, conforme regulamenta a Instrução Normativa (IN) nº 81/2018 daquela Corte de Controle Externo.</p>

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que o risco decorrente da concorrência com outros prestadores de serviços já é realidade em outros segmentos de infraestrutura, inclusive de aeroportos e, portanto, deve ser considerado pela Proponente na formulação de sua proposta econômica.

A constituição dos blocos de aeroportos e a alocação desse risco à Concessionária reflete a diretriz de política pública do Governo Federal, que tem como objetivo estimular concorrência no setor e, desse modo, beneficiar os usuários com melhores serviços e menores custos.

Assim, conforme previsto no Capítulo V da presente minuta do Contrato de Concessão e dos Contratos já firmados, os riscos de não efetivação da demanda projetada, com exceção daqueles provenientes de restrição operacional decorrentes de decisão ou omissão de entes públicos, deverão ser suportados exclusivamente pela Concessionária. Consequentemente, não há qualquer previsão de inclusão de garantia caso outras infraestruturas (inclusive aeroportuárias) concorram pela demanda, dentro ou fora da área de influência do aeroporto.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18608
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNÓ, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Sugerimos que o item 12.1 do Anexo 2 - Apêndice B - seja alterado da seguinte forma: "12.1 A Concessionária deve manter os vídeos utilizados para aferição do indicador do Tempo na fila de inspeção de segurança até a publicação do reajuste da receita teto referente a este dado".
JUSTIFICATIVA
<p>Considerando que:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) o armazenamento de registros, especialmente vídeos, possui um valor de investimento extremamente elevado; (ii) os registros são assegurados por auditoria independente, realizada por empresa chancelada pela ANAC; e (iii) a ANAC realiza visitas técnicas nos aeroportos concedidos, oportunidade na qual também vistoria os registros em questão, <p>sugere-se que o armazenamento de registros de vídeos esteja disponível, no máximo, até a data do reajuste da receita teto, momento este em que se encerra a relevância dos eventos apurados pelos vídeos do período antecedente.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a Concessionária deverá guardar os vídeos até a data do reajuste subsequente, considerando as justificativas apresentadas e em alinhamento com as alterações apresentadas nos últimos contratos de concessão. Adicionalmente, destaca-se que o armazenamento dos registros se mostra fundamental a partir dos ajustes realizados - também em consonância com a regulação mais atual proposta para o Contrato do Aeroporto Internacional de Viracopos - no tocante ao tempo a ser considerado nas amostras caso haja saturação física dos componentes e/ou limitação de fluxos por conta de déficit de equipamentos de auxílio à operação.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18609
NOME DO CONTRIBUINTE
HELIO CABRAL MOREIRA
CONTRIBUIÇÃO
Denuncia ao MPF e ao TCU para análise de crime ao patrimonio da Uniao
JUSTIFICATIVA
Crime contra o Patrimonio da Uniao
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a sua contribuição. Sobre o tema específico, menciona-se que o contrato de concessão do Aeroporto do Galeão delinea de forma clara e objetiva os riscos atribuídos a cada parte no negócio, sendo alocados à concessionária os riscos de variação de demanda, inclusive da implantação de novas infraestruturas aeroportuárias na área de influência do Aeroporto, vejamos:</p> <p>"5.4. Observado o disposto no item 5.3, constituem riscos suportados exclusivamente pela Concessionária: (...)</p> <p>5.4.3. não efetivação da demanda projetada ou sua redução por qualquer motivo, inclusive se decorrer da implantação de novas infraestruturas aeroportuárias dentro ou fora da área de influência do Aeroporto, com exceção apenas do disposto no item 5.2.3 ;</p> <p>5.4.4. estimativa incorreta do custo dos investimentos a serem realizados pela Concessionária; (...)</p> <p>5.4.11. variação da demanda pelos serviços prestados no Aeroporto; (...)</p> <p>5.5. A Concessionária declara:</p> <p>5.5.1. ter pleno conhecimento da natureza e extensão dos riscos por ela assumidos no Contrato; e</p> <p>5.5.2. ter levado tais riscos em consideração na formulação de sua Proposta e assinatura do Contrato de Concessão.</p> <p>5.6. A Concessionária não fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro caso quaisquer dos riscos não alocados expressamente ao Poder Concedente, em especial, a não realização da demanda projetada pela Concessionária, venham a se materializar."</p> <p>Portanto, não há que prosperar argumentação que verse sobre prejuízos ao contrato de concessão do Aeroporto do Galeão. Por fim, informa-se que análises detalhadas dos diferentes aspectos envolvendo o Sistema Multi-aeroportos do Rio de Janeiro estão disponíveis na Nota Técnica nº 82/2021/DPR/SAC (SEI nº 4823070) e na Nota Informativa nº 26/2021/DPR/SAC (SEI nº 4751285). Por fim, cumpre informar que no caso de concessões de serviços públicos, nas quais estão inclusas as desestatizações de exploração de ativos aeroportuários, todo o processo, incluindo os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental e as minutas de documentos jurídicos, são submetidos à fiscalização do Tribunal de Contas da União, conforme regulamenta a Instrução Normativa (IN) nº 81/2018 daquela Corte de Controle Externo.</p>

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que o risco decorrente da concorrência com outros prestadores de serviços já é realidade em outros segmentos de infraestrutura, inclusive de aeroportos e, portanto, deve ser considerado pela Proponente na formulação de sua proposta econômica.

A constituição dos blocos de aeroportos e a alocação desse risco à Concessionária reflete a diretriz de política pública do Governo Federal, que tem como objetivo estimular concorrência no setor e, desse modo, beneficiar os usuários com melhores serviços e menores custos.

Assim, conforme previsto no Capítulo V da presente minuta do Contrato de Concessão e dos Contratos já firmados, os riscos de não efetivação da demanda projetada, com exceção daqueles provenientes de restrição operacional decorrentes de decisão ou omissão de entes públicos, deverão ser suportados exclusivamente pela Concessionária. Consequentemente, não há qualquer previsão de inclusão de garantia caso outras infraestruturas (inclusive aeroportuárias) concorram pela demanda, dentro ou fora da área de influência do aeroporto.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18610
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Exclusão do item 8.4.1 da minuta de contrato.
JUSTIFICATIVA
<p>A aplicação de penalidades por infração aos contratos deve observar o devido processo legal e o princípio da proporcionalidade. Sendo baixa a gravidade da penalidade, não há razão para aplicação de multa pecuniária, devendo ser aplicada a advertência independentemente de reconhecimento do cometimento da infração ou pedido expresso por parte da concessionária. A exigência de confissão, como condição para obter sanção mais branda, viola o princípio da proporcionalidade e devido processo legal.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição, mas informa que o poder sancionador é uma manifestação específica da Administração Pública com o fim de disciplinar suas relações jurídicas com particulares, em que estes se sujeitam ao ordenamento jurídico e contratual imposto. Para tanto, cabe à Administração Pública definir o rol e os limites das sanções a serem aplicadas nos casos de descumprimentos contratuais, sempre pautada nos princípios da proporcionalidade e razoabilidade, aplicando a pena conforme a gravidade da infração cometida e ainda, seguindo os parâmetros estabelecidos no edital e no próprio contrato.</p> <p>Nesse sentido, a definição dos critérios para que a Concessionária faça jus a aplicação da penalidade de advertência, modalidade mais branda de sanção, está dentro da competência técnica atribuída à ANAC e em consonância com os princípios que regem a matéria.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18611
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNÓ, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se a alteração do item 14.22.1, a fim de incluir previsão no sentido de que o valor do bem será calculado de acordo com o mercado onde está localizado cada aeroporto, mediante a apresentação de três avaliações independentes e, somente a partir daí, a Secretaria Nacional de Aviação Civil indicará o valor correspondente: “14.22.1. Persistindo a ausência do bem após esse período, o valor correspondente será calculado pela Secretaria Nacional de Aviação Civil, com fundamento no valor de mercado e mediante apresentação de três avaliações independentes, que pagará diretamente à Concessionária, nos termos da legislação em vigor”
JUSTIFICATIVA
A realidade inerente a cada aeroporto também é um fator que precisa ser considerado, haja vista a diferenciação de custos a depender de cada localidade.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que, no tocante às competências desta Secretaria, no que tange à lista mínima de bens, em atenção ao disposto no item 10.16.i) do Edital de Chamamento Público de Estudos nº 5/2020, encontra-se em elaboração pelo consórcio selecionado a lista de bens móveis relevantes para a operação dos aeroportos da Sétima rodada, a qual subsidiará a elaboração da lista mínima que constará nos respectivos contratos de concessão (anexo 22 do Edital de leilão).</p> <p>Com efeito, a criação de uma lista mínima dos bens móveis mais relevantes para a operação de cada aeroporto tem como objetivo garantir a manutenção dos bens essenciais e relevantes à operação, agregando previsibilidade e confiabilidade ao processo. Trata-se, portanto, de uma lista não exaustiva, que traz um mecanismo contratual de compensação à concessionária em caso de ausência dos bens referenciados no aeroporto, conforme cláusula 14.22 do contrato. Sem embargo, o estado de conservação dos bens bem como o inventário das condições atuais das instalações e equipamentos presentes em cada aeroporto deve ser objeto de due diligence dos interessados no leilão para concessão dos ativos, conforme preconiza o item 1.1 do Anexo 22 ao contrato de concessão: "as Proponentes deverão verificar as características dos bens durante as visitas aos aeroportos previstas no item 1.17 do Edital". Por fim, a matriz de risco do contrato, em seu item 5.5.28, aloca ao concessionário os custos decorrentes de eventuais incorreções verificadas na lista de bens disponibilizada.</p> <p>Quanto ao cálculo de eventual ressarcimento caso algum dos bens listados no Anexo 22 do Edital não seja encontrado no respectivo aeroporto e tenha sido informado à ANAC, consoante ao dispositivo contratual, somente após instauração de procedimento administrativo específico visando a localização ou a reposição do bem, em até 60 (sessenta) dias a contar do recebimento da comunicação pela ANAC, e persistindo a ausência do bem após esse período, a SAC procederá com o cálculo do valor correspondente a ser pago diretamente à Concessionária, nos termos da</p>

legislação em vigor. No limite, caso não ocorra o pagamento pela SAC, a Concessionária fará jus a desconto nas parcelas de contribuição variável, corrigido pelo IPCA e taxa de desconto contratual, contados a partir do encerramento do Estágio 2 da Fase I-A de cada aeroporto do bloco.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18612
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Pede-se excluir, do texto do item 8.5, a referência à receita bruta das subsidiárias integrais para fins de cálculo da multa-base. Pede-se também excluir as receitas não tarifárias da base de cálculo da penalidade.
JUSTIFICATIVA
<p>A Resolução nº. 599/2020, da ANAC, conceitua como valor base da penalidade, aquele que é “fixado com base em percentual da receita bruta auferida pela concessionária, [e] corresponde ao resultado da multiplicação do percentual previsto para a infração por seu critério de incidência”. Não inclui, nesse cálculo, o valor das receitas obtidas por subsidiárias integrais.</p> <p>Além disso, parece-nos que não é razoável a inclusão das receitas não tarifárias na base de cálculo de penalidades por violação ao contrato de concessão.</p>
RESPOSTA
<p>A Anac agradece a contribuição, mas informa que, em vista das peculiaridades relativas à concessão de múltiplos aeroportos em bloco a uma mesma Concessionária, os valores das multas devem ser calculados com base em percentual da receita bruta da Concessionária e de suas eventuais subsidiárias integrais como um todo, independentemente de a receita ter origem tarifária ou não. A racionalidade por detrás dessa opção se fundamenta no fato de que a Concessionária auferir vantagens do bloco como um todo, beneficiando-se inclusive de eventuais sinergias que os aeroportos possuam entre si, bem como do sistema de subsídios cruzados. Dessa forma, as punições eventualmente imputadas a ela tenham por base o bloco como um todo, evitando-se, ademais, a utilização de estratégias contábeis com vistas a buscar reduzir artificialmente a base de cálculo da multa.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18613
NOME DO CONTRIBUINTE
HELIO CABRAL MOREIRA
CONTRIBUIÇÃO
Denuncia ao MPF e ao TCU para analise de crime ao patrimonio da Uniao
JUSTIFICATIVA
Crime contra o Patrimonio da Uniao
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a sua contribuição. Sobre o tema específico, menciona-se que o contrato de concessão do Aeroporto do Galeão delinea de forma clara e objetiva os riscos atribuídos a cada parte no negócio, sendo alocados à concessionária os riscos de variação de demanda, inclusive da implantação de novas infraestruturas aeroportuárias na área de influência do Aeroporto, vejamos:</p> <p>"5.4. Observado o disposto no item 5.3, constituem riscos suportados exclusivamente pela Concessionária: (...)</p> <p>5.4.3. não efetivação da demanda projetada ou sua redução por qualquer motivo, inclusive se decorrer da implantação de novas infraestruturas aeroportuárias dentro ou fora da área de influência do Aeroporto, com exceção apenas do disposto no item 5.2.3 ;</p> <p>5.4.4. estimativa incorreta do custo dos investimentos a serem realizados pela Concessionária; (...)</p> <p>5.4.11. variação da demanda pelos serviços prestados no Aeroporto; (...)</p> <p>5.5. A Concessionária declara:</p> <p>5.5.1. ter pleno conhecimento da natureza e extensão dos riscos por ela assumidos no Contrato; e</p> <p>5.5.2. ter levado tais riscos em consideração na formulação de sua Proposta e assinatura do Contrato de Concessão.</p> <p>5.6. A Concessionária não fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro caso quaisquer dos riscos não alocados expressamente ao Poder Concedente, em especial, a não realização da demanda projetada pela Concessionária, venham a se materializar."</p> <p>Portanto, não há que prosperar argumentação que verse sobre prejuízos ao contrato de concessão do Aeroporto do Galeão. Por fim, informa-se que análises detalhadas dos diferentes aspectos envolvendo o Sistema Multi-aeroportos do Rio de Janeiro estão disponíveis na Nota Técnica nº 82/2021/DPR/SAC (SEI nº 4823070) e na Nota Informativa nº 26/2021/DPR/SAC (SEI nº 4751285). Por fim, cumpre informar que no caso de concessões de serviços públicos, nas quais estão inclusas as desestatizações de exploração de ativos aeroportuários, todo o processo, incluindo os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental e as minutas de documentos jurídicos, são submetidos à fiscalização do Tribunal de Contas da União, conforme regulamenta a Instrução Normativa (IN) nº 81/2018 daquela Corte de Controle Externo.</p>

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que o risco decorrente da concorrência com outros prestadores de serviços já é realidade em outros segmentos de infraestrutura, inclusive de aeroportos e, portanto, deve ser considerado pela Proponente na formulação de sua proposta econômica.

A constituição dos blocos de aeroportos e a alocação desse risco à Concessionária reflete a diretriz de política pública do Governo Federal, que tem como objetivo estimular concorrência no setor e, desse modo, beneficiar os usuários com melhores serviços e menores custos.

Assim, conforme previsto no Capítulo V da presente minuta do Contrato de Concessão e dos Contratos já firmados, os riscos de não efetivação da demanda projetada, com exceção daqueles provenientes de restrição operacional decorrentes de decisão ou omissão de entes públicos, deverão ser suportados exclusivamente pela Concessionária. Consequentemente, não há qualquer previsão de inclusão de garantia caso outras infraestruturas (inclusive aeroportuárias) concorram pela demanda, dentro ou fora da área de influência do aeroporto.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18614
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNÓ, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Propõe-se a alteração da fórmula de cálculo da parcela do reajuste, prevista no item 16 do Apêndice B do Anexo 2 da minuta de contrato, no que tange ao bônus da Pesquisa de Satisfação dos Passageiros (“PSP”).
JUSTIFICATIVA
Considerando que: (i) o objetivo da regulação é avaliar a variação de qualidade percebida, e a revisão da literatura e a análise de dados internacionais demonstrou que a avaliação por pesquisa de satisfação tende a se tornar constante no longo prazo; (ii) a evolução dos dados históricos demonstra que, para cada um dos aeroportos, em um Intervalo de Confiança de 95%, os Valores Inferiores (VI) e os Valores Superiores (VS) são muito próximos à média; sugere-se que o formato da curva seja linear para o componente de bonificação dos indicadores da PSP, mantendo-se o formato para o decréscimo como proposto pela ANAC, considerando que o peso do decréscimo é superior ao impacto da bonificação e que a ANAC já conta com outros mecanismos de punição caso as Concessionárias não atinjam o padrão estipulado. No caso do decréscimo, o incentivo está adequadamente desenhado.
RESPOSTA
Agradecemos a contribuição e informamos que a sugestão não será acatada. A curva de interpolação para o cálculo do bônus foi construída em consonância ao que foi estabelecido para o cálculo do decréscimo. Em ambos os casos, considera-se que a interpolação linear não se alinha com os incentivos marginais que a Agência pretende estabelecer em cada caso.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18615
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Alteração de referência cruzada, constante no item 9.1.2 da minuta de contrato, passando o item a ter a seguinte redação: “9.1.2. Não se considera subcontratação da operação do Aeroporto e tampouco transfere direitos ou deveres relativos à sua exploração o contrato de assistência técnica de que trata o item 3.1.83”.
JUSTIFICATIVA
Necessidade de correção de erro material presente na redação da minuta de contrato. O item 3.1.82 não tem relação com contrato de assistência técnica, mas sim com a garantia de execução contratual.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a referência cruzada contida no item 9.1.2 da minuta do Contrato de Concessão será devidamente retificada.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18616
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Requer-se a alteração do item 11.3, a fim de seja definido um limite máximo de espaço e tempo que deverá ser disponibilizado pela futura concessionária para publicidade institucional de interesse público.
JUSTIFICATIVA
Considerando que a publicidade pode ser uma fonte importante de receita para a Concessionária, tendo impacto nas propostas a serem apresentadas pelas licitantes, mostra-se relevante estipular parâmetros objetivos para a obrigação de veicular publicidade institucional de interesse público, uma vez que essa não será remunerada.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a redação atual pressupõe que os termos em que se dará a cessão não onerosa dos espaços e pontos destinados à veiculação de publicidade institucional serão definidos conforme a prática atual dos aeroportos. Os espaços a serem ocupados serão dimensionados conforme as necessidades técnicas destes órgãos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18617
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
<p>Pede-se alterar o item 11.4 da minuta de contrato para que passe a prever as demais despesas:</p> <p>11.4. A Concessionária cederá sem ônus financeiro, com exceção do rateio das despesas ordinárias do Complexo Aeroportuário, e das despesas referentes ao consumo direto de recursos (água, luz, telefonia, etc), os espaços para as instalações de órgãos e entidades do Poder Público que por disposição legal operam no aeroporto, observado o disposto em seus instrumentos normativos, inclusive no que concerne à elaboração de projetos e execução de obras, e a disponibilidade de áreas do aeroporto.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Além do rateio de despesas ordinárias (condomínio), entende-se ser necessário o pagamento das utilidades diretamente consumidas pelo Poder Público.</p>
RESPOSTA
<p>A Anac agradece a contribuição e informa que a sugestão já se encontra contemplada pelo próprio texto do item 11.4. da minuta do Contrato de Concessão, o qual explicita que a Concessionária cederá sem ônus financeiro, com exceção do rateio das despesas ordinárias do Complexo Aeroportuário, os espaços para as instalações de órgãos e entidades do Poder Público que por disposição legal operam no aeroporto, observado o disposto em seus instrumentos normativos. Adicionalmente, a regulamentação específica da ANAC (Resolução nº 302/2014) prevê que a remuneração por essas áreas envolve apenas o rateio de despesas ordinárias, como água, energia elétrica, limpeza etc.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18618
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNÓ, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
“16.3 Para os Indicadores relacionados ao aspecto “Instalações Lado Ar”: (...)”
JUSTIFICATIVA
O item 16.3 do Apêndice B do Anexo 2 da minuta de contrato se refere às equações 32 e 33, mas essas equações não foram incluídas no Anexo 2. Pedimos informar que equações são essas.
RESPOSTA
Agradecemos a contribuição e esclarecemos que houve um erro de referência que foi corrigida.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18619
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Exclusão da parte final do item 11.5 (“entre outras que poderão ser definidas pela Anac”).
JUSTIFICATIVA
Esta parte final gera insegurança jurídica.
RESPOSTA
A Anac agradece a contribuição e esclarece que não seria conveniente estabelecer um rol exaustivo de áreas e atividades operacionais do complexo aeroportuário essenciais à prestação dos serviços de transporte aéreo em razão do número elevado de componentes passíveis de serem incluídos nesse rol. Ademais, com o decorrer do tempo, novos serviços poderiam ser criados, tornando a norma obsoleta.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18620
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNÓ, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
“16.3 Para os Indicadores relacionados ao aspecto “Instalações Lado Ar”: (...)” O item 16.3 do Apêndice B do Anexo 2 da minuta de contrato se refere às equações 32 e 33, mas essas equações não foram incluídas no Anexo 2. Pedimos informar que equações são essas.
JUSTIFICATIVA
Necessidade de esclarecer que equações serão utilizadas para os indicadores das instalações Lado Ar.
RESPOSTA
Agradecemos a contribuição e esclarecemos que houve um erro de referência que foi corrigida.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18621
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Exclusão do item 11.6.1 da minuta de contrato.
JUSTIFICATIVA
Conforme definido no item 11.6 da minuta do contrato, os preços deverão ser livremente pactuados entre Concessionária e contratantes. A criação de qualquer outro critério irá gerar incertezas à concessionária e aos contratantes, além de burocratizar a celebração dos referidos contratos, que deveriam ser submetidos apenas às condições de mercado. Eventuais questões relacionadas à precificação deverão ser resolvidas pelas partes à luz das normas de direito privado.
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. A ANAC entende que a remuneração deve ser definida em função de critérios objetivos e não discriminatórios, pois tratam-se de boas práticas de precificação de infraestrutura e serviços aeroportuários, o que, por sua vez, evita que o Operador Aeroportuário utilize eventual poder de mercado para prejudicar os usuários da aviação civil, em especial os passageiros.</p> <p>Também cabe esclarecer que a ICAO (International Civil Aviation Organization) estabelece diversas orientações relacionadas a economia de aeroportos de forma geral, e diversas delas tem implicações importantes nas escolhas de um arcabouço de regulação econômica pelos reguladores. O principal documento nesse sentido, o qual estabelece as políticas de precificação que servem de orientação para seus países membros, é o Doc. 9082 – ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services. Um dos pontos mais importantes desse documento é a menção aos quatro princípios-chave de precificação da infraestrutura: não discriminação, relação com custos, transparência e consulta com usuários.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18622
NOME DO CONTRIBUINTE
HELIO CABRAL MOREIRA
CONTRIBUIÇÃO
Deiuniao ao MPF e ao TCU por destruicao do Patrimonio Publico que representa o sitio aeroportuario do Galeao
JUSTIFICATIVA
Destruição de investimentos da ordem de R\$ 30 bi
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a sua contribuição. Sobre o tema específico, menciona-se que o contrato de concessão do Aeroporto do Galeão delinea de forma clara e objetiva os riscos atribuídos a cada parte no negócio, sendo alocados à concessionária os riscos de variação de demanda, inclusive da implantação de novas infraestruturas aeroportuárias na área de influência do Aeroporto, vejamos:</p> <p>"5.4. Observado o disposto no item 5.3, constituem riscos suportados exclusivamente pela Concessionária: (...)</p> <p>5.4.3. não efetivação da demanda projetada ou sua redução por qualquer motivo, inclusive se decorrer da implantação de novas infraestruturas aeroportuárias dentro ou fora da área de influência do Aeroporto, com exceção apenas do disposto no item 5.2.3 ;</p> <p>5.4.4. estimativa incorreta do custo dos investimentos a serem realizados pela Concessionária; (...)</p> <p>5.4.11. variação da demanda pelos serviços prestados no Aeroporto; (...)</p> <p>5.5. A Concessionária declara:</p> <p>5.5.1. ter pleno conhecimento da natureza e extensão dos riscos por ela assumidos no Contrato; e</p> <p>5.5.2. ter levado tais riscos em consideração na formulação de sua Proposta e assinatura do Contrato de Concessão.</p> <p>5.6. A Concessionária não fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro caso quaisquer dos riscos não alocados expressamente ao Poder Concedente, em especial, a não realização da demanda projetada pela Concessionária, venham a se materializar."</p> <p>Portanto, não há que prosperar argumentação que verse sobre prejuízos ao contrato de concessão do Aeroporto do Galeão. Por fim, informa-se que análises detalhadas dos diferentes aspectos envolvendo o Sistema Multi-aeroportos do Rio de Janeiro estão disponíveis na Nota Técnica nº 82/2021/DPR/SAC (SEI nº 4823070) e na Nota Informativa nº 26/2021/DPR/SAC (SEI nº 4751285). Por fim, cumpre informar que no caso de concessões de serviços públicos, nas quais estão inclusas as desestatizações de exploração de ativos aeroportuários, todo o processo, incluindo os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental e as minutas de documentos jurídicos, são submetidos à fiscalização do Tribunal de Contas da União, conforme regulamenta a Instrução Normativa (IN) nº 81/2018 daquela Corte de Controle Externo.</p>

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que o risco decorrente da concorrência com outros prestadores de serviços já é realidade em outros segmentos de infraestrutura, inclusive de aeroportos e, portanto, deve ser considerado pela Proponente na formulação de sua proposta econômica.

A constituição dos blocos de aeroportos e a alocação desse risco à Concessionária reflete a diretriz de política pública do Governo Federal, que tem como objetivo estimular concorrência no setor e, desse modo, beneficiar os usuários com melhores serviços e menores custos.

Assim, conforme previsto no Capítulo V da presente minuta do Contrato de Concessão e dos Contratos já firmados, os riscos de não efetivação da demanda projetada, com exceção daqueles provenientes de restrição operacional decorrentes de decisão ou omissão de entes públicos, deverão ser suportados exclusivamente pela Concessionária. Consequentemente, não há qualquer previsão de inclusão de garantia caso outras infraestruturas (inclusive aeroportuárias) concorram pela demanda, dentro ou fora da área de influência do aeroporto.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18623
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNÓ, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
<p>Em relação ao disposto nos itens 20, 20.1 e 20.2 do Apêndice B do Anexo 2 à minuta de Contrato, solicita-se esclarecimento sobre se:</p> <p>(i) Em caso de invalidação dos resultados e aplicação do decréscimo no Fator Q, na forma prevista pelos itens 20 e 20.1 do Anexo 2, também serão aplicadas as penalidades previstas no Anexo 4 do Contrato (por ex.: penalidades A-45 a A-49) pelos mesmos fatos?</p> <p>(ii) O decréscimo será aplicado de forma automática ou será concedida à concessionária oportunidade prévia de apresentar manifestação sobre as irregularidades apontadas pela ANAC na coleta dos dados, em atendimento à ampla defesa e ao contraditório?</p>
JUSTIFICATIVA
<p>O item é uma novidade com relação à disciplina prevista nos contratos de concessão em vigor. Atualmente, irregularidades relacionadas à coleta de dados (medições e entrevistas) podem vir a ensejar a aplicação de penalidades, mas apenas após o exercício da ampla defesa e do contraditório. Em se tratando de um novo modelo, é necessário esclarecer os pontos acima a fim de evitar insegurança no momento da aplicação.</p>
RESPOSTA
<p>Agradecemos a contribuição e informamos que eventuais decréscimos aplicados na parcela do Fator Q em função da invalidação de medições ou entrevistas não são consideradas penalidades. A simples invalidação de medições ou entrevistas sem efeitos no cálculo do Fator Q poderia representar vantagem à Concessionária. O mecanismo regulatório busca incentivar que as medições sejam sempre realizadas e na forma estabelecida no PEA e na regulamentação expedida pela ANAC, sendo considerado de forma conservadora o pior o resultado do IQS no período, quando há constatação que as medições ou as entrevistas realizadas não são confiáveis, precisas e consistentes ou quando elas simplesmente não são realizadas, observado o critério 5%. O descumprimento dos requisitos previstos no PEA ou na regulamentação expedida pela ANAC sujeita as penalidades contratualmente previstas, sendo garantido o direito constitucional de ampla defesa e devido processo legal.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18624
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNÓ, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
<p>Pede-se a inclusão de um novo subitem ao item 20 do Apêndice B do Anexo 2 ao Contrato de Concessão com a seguinte redação:</p> <p>“Antes da imputação do decréscimo na parcela do Fator Q referente ao IQS associado aos meses invalidados, será concedido à Concessionária o prazo de 15 (quinze) dias para retificação dos dados, mediante apresentação de justificativa embasada e da medida implementada para resolução da ocorrência”.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Sugere-se a previsão de oportunidade de apresentação de justificativa e/ou de retificação dos dados pela Concessionária, antes da imputação do decréscimo na parcela do Fator Q referente ao IQS associado aos meses invalidados, como medida necessária à luz dos princípios constitucionais da ampla defesa e do contraditório.</p>
RESPOSTA
<p>Agradecemos a contribuição e informamos que a invalidação de um IQS, em um determinado mês ou período, de que trata o item 20 do Apêndice B do PEA decorre da constatação de ao menos um dos subitens do item 20.3, comprometendo a consistência, precisão e a confiabilidade do processo de coleta, aferição, registro e das informações apresentadas como um todo. Ainda que eventualmente as medições, os dados das entrevistas ou os registros possam ser retificados após a constatação de erros pela ANAC, salienta-se que em função da grande quantidade de medições, entrevistas e registros, o processo de fiscalização da ANAC ocorre por meio de amostragem e inferência estatística. Com isso, ainda que as medições, os dados das entrevistas ou os registros que apresentaram erros, identificados no processo de auditoria pela ANAC, possam ser corrigidos, isso não garante a conformidade das demais medições, entrevistas ou registros não selecionados no processo de fiscalização. Ademais, cabe esclarecer que decréscimos na parcela do Fator Q referente à um IQS não caracteriza aplicação de penalidade.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18625
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNÓ, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Alteração do item 22 do Apêndice B do Anexo 2 à minuta de contrato para passar a conter a seguinte redação: “22. A medição dos IQS de Tempo de Espera nas Filas de Inspeção de Segurança será feita nos componentes operacionais de inspeção que processem parcela relevante do fluxo de passageiros”.
JUSTIFICATIVA
Sugere-se definir os componentes operacionais de inspeção a serem monitorados no IQS com base na sua relevância para operação, conforme sistemática adotada atualmente pela ANAC.
RESPOSTA
Agradecemos sua contribuição e informamos que a sugestão não será acatada. A definição da ANAC sobre os componentes operacionais de inspeção e os horários para a medição dos IQS de Tempo de Espera nas Filas de Inspeção de Segurança tem por objetivo garantir a adequada prestação de serviço no fluxo de processamento de passageiros e já possibilita a adoção, se for o caso, metodologia proposta nesta contribuição.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18626
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
<p>Tendo em vista a obrigação prevista no item 5.14 do Anexo 2 ao contrato de concessão, pedimos incluir item prevendo expressamente a delegação, para a Concessionária, de atos preparatórios e executórios de poder de polícia sobre uso do meio-fio por terceiros, da seguinte forma:</p> <p>“Cumprirá à Concessionária especificamente a posse, guarda, manutenção e vigilância dos meios-fios para embarques e desembarques, sendo a ela delegado, com fundamento neste Contrato e no art. 31 da Lei nº. 8.987/95, poder para estabelecer normas de uso desses meios-fios, organizar as paradas e estacionamentos nesses meios-fios, gerar evidências de violações às normas de uso desses meios-fios, devendo as autoridades públicas competentes colaborar com a Concessionária quanto à necessidade de reboque e outras medidas de urgência que, por sua natureza, a Concessionária não possa realizar isoladamente”.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Necessidade de conferir à concessionária meios para efetivamente manter e organizar o uso dos meios-fios, em compatibilidade com o art. 31 da Lei nº. 8.987/95, bem como a jurisprudência nacional sobre extensão e limites da delegação de poder de polícia a particulares, no exercício de atividades fiscalizatórias ou de mera execução de atos emanados das autoridades competentes.</p>
RESPOSTA
<p>A SAC agradece a contribuição e esclarece que, no que tange às competências desta Secretaria, em que pese a concessionária não estar obrigada a realizar os investimentos sugeridos nos estudos de viabilidade, os EVTEA elaborados para cada aeroporto da Sétima Rodada apresentam os devidos dimensionamentos dos meios-fios, consoante o texto do contrato submetido à consulta pública. Com efeito, a Concessionária estará vinculada ao atendimento dos parâmetros definidos no contrato de concessão e em seus anexos. Em particular, esclarece-se que competirá ainda à concessionária realizar gestão sobre os órgãos e entidades públicas que detém competência para apoiá-la no bom funcionamento dessas infraestruturas. Sobre o tema, destacam-se os itens 3.1.23, 5.5.52 e 11.4 do Contrato de Concessão. Dessa forma, a ANAC igualmente agradece a contribuição, e informa, contudo, que não será acolhida, entendendo-se que as obrigações da Concessionária, nesse tema, estão suficientemente expressas no Contrato e seus anexos, a exemplo daquelas descritas na Seção I do Capítulo III do Contrato de Concessão, como os itens 3.1.6, 3.1.9, 3.1.13, 3.1.41 e 3.1.61.</p> <p>Esclareça-se que o dimensionamento e organização do meio-fio, dentro dos limites do sítio aeroportuário constituem obrigação da Concessionária. Ainda, o meio-fio é componente operacional de grande relevância para o usuário, possuindo impactos na qualidade do serviço prestado. A necessidade suscitada na contribuição é suprida por outros instrumentos legais e infra-legais já em vigor, não havendo a necessidade de o Contrato de Concessão se imiscuir nessa questão. Já há jurisprudência quanto</p>

à competência das autoridades públicas para a fiscalização do cumprimento de regras de trânsito vigentes em vias públicas, o que inclui as vias de acesso dentro do sítio aeroportuário. Além disso, a celebração de convênios entre aeroportos e autoridades de trânsito tem enedereçado essa questão com bons resultados.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18627
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNÓ, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Pedimos esclarecer a razão pela qual o número de amostras previsto no item 23 do Apêndice B do Anexo 2 da minuta ao contrato foi acrescido para essa rodada de concessões, em comparação ao número adotado atualmente em outras rodadas, inclusive de relicitação de Viracopos.
JUSTIFICATIVA
Necessidade de esclarecimento da alteração de critério comparativamente a rodadas anteriores.
RESPOSTA
Agradecemos a contribuição e esclarecemos que os horários de medição do tempo de fila são definidos de forma que a curva de distribuição horária das amostras seja mais próximo possível da curva de distribuição horária de passageiros, de maneira que os horários mais movimentados tenham um número maior de amostras e os horários menos movimentados tenham um número menor de amostras. Com um número máximo de 18 amostras diárias, o número de amostras de um horário que representasse 2,8% da demanda e de outro horário que representasse 8,3% da demanda seriam mensurados de forma igual (5,6% de amplitude da representatividade amostral), ainda que o número de usuários atingidos, em caso de desempenho ruim, seja três vezes maior no horário mais movimentado. Com um número máximo de 32 amostras, a amplitude da representatividade amostral reduz a 3%, o que permite um melhor escalonamento das amostras, possibilitando que o resultado amostral do indicador esteja mais próximo do resultado populacional. Ademais, o número de máximo de amostras proposto na 7ª rodada é igual ao número máximo de amostras proposto na relicitação de Viracopos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18628
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNÓ, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se a exclusão do item 28.2 do Apêndice B do Anexo 2 da minuta do Contrato .
JUSTIFICATIVA
Sugere-se a exclusão da limitação do monitoramento aos equipamentos considerados essenciais, mantendo-se uma análise ampla dos equipamentos que fazem parte do fluxo de passageiros, como ocorre nos contratos referentes às rodadas anteriores. Trata-se de medida relevante para que se possa extrair uma média mais consistente da realidade da qualidade do serviço prestado pela Concessionária, uma vez que ela tem a obrigação de manter todos os equipamentos, essenciais ou não, pois todos são relevantes na perspectiva da qualidade dos serviços prestados aos clientes dos aeroportos. Além disso, essa previsão traz insegurança jurídica e tende a não ter confiabilidade estatística, na medida em que, quando apenas são monitorados os equipamentos críticos, a amostragem é muito restrita.
RESPOSTA
Agradecemos sua contribuição e informamos que a sugestão não será acatada. O monitoramento dos equipamentos relevantes permite uma análise mais objetiva, com menor custo regulatório e mais efetiva aos objetivos que se busca alcançar.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18629
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Com relação ao item 50 do Apêndice B do Anexo 2 à minuta de contrato, pede-se esclarecer qual será o padrão estabelecido para cada indicador de acessibilidade.
JUSTIFICATIVA
Necessidade de esclarecer o padrão aplicável para os indicadores de qualidade.
RESPOSTA
Agradecemos a sua contribuição e esclarecemos que não será estabelecido, inicialmente, padrão para os indicadores da pesquisa de acessibilidade. A mesma se destina, num primeiro momento, a construção de conhecimento e base de informações acerca do atendimento a esse público específico nos aeroportos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18630
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNÓ, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Pedimos esclarecer, com relação à Tabela 2 do Apêndice B do Anexo 2 (“Tabela 2 – Valores de referência para os Indicadores de Qualidade de Serviço”), qual foi a metodologia e base de dados utilizados para o cálculo dos valores de referência de equipamentos que fazem parte do fluxo de passageiros.
JUSTIFICATIVA
Necessidade de esclarecer a metodologia adotada.
RESPOSTA
Agradecemos a sua contribuição e esclarecemos que se adotou a base de dados dos resultados efetivamente alcançados pelas concessionárias de aeroportos, entre 2015 e 2018. Os dados históricos foram ajustados de forma que o resultado das indisponibilidades de equipamentos fossem calculados com base na metodologia proposta para esta rodada de concessão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18631
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNÓ, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Pedimos esclarecer, com relação ao item 3 do Apêndice C do Anexo 2 da minuta de contrato quais serão os requisitos que deverão constar nos relatórios de “Controle e Gestão” (“3. O Sistema de registro e tratamento das demandas relacionadas à prestação de serviço deverá ser capaz de gerar relatórios de controle e gestão”).
JUSTIFICATIVA
Necessidade de trazer segurança jurídica aos licitantes quanto aos custos envolvidos para se produzir o relatório requerido.
RESPOSTA
Agradecemos a sua contribuição e esclarecemos que o sistema de registro deve ser capaz de prover informações que permitam a classificação das manifestações do usuário, das causas dos principais problemas identificados, das ações e respectivos prazos de implementação, bem como a efetividade das mesmas etc., que sirva como insumo para definição de medidas que melhorem a qualidade do serviço prestado.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18632
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
<p>Pede-se que o item 55.4 do Apêndice B do Anexo 2 à minuta de contrato seja alterado para:</p> <p>“55.4 A ANAC poderá requisitar que a empresa de pesquisa e/ou a Concessionária utilize sistema, software, regra ou aplicativo especificado pela Agência para realização, registro, gravação dos áudios de entrevistas, cálculo ou consolidação dos IQS, sendo passível de reequilíbrio econômico-financeiro, na forma do item 5.2.2 deste Contrato”.</p> <p>Pedimos, ainda, alteração do item 5.2.2 do Contrato de Concessão, cuja redação original prevê, como risco do Poder Concedente, “investimentos não previstos em equipamentos ou obras de infraestrutura decorrentes de nova exigência da ANAC ou regulamentação pública e legislação brasileiras supervenientes”, para o seguinte texto:</p> <p>“5.2.2. investimentos não previstos em sistemas, serviços, equipamentos, obras de infraestrutura, ou mudanças de especificação, decorrentes de nova exigência da ANAC ou regulamentação pública e legislação brasileiras supervenientes”.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Por se tratar de evento futuro e incerto, não haveria razão para que as licitantes considerassem este custo no momento da formulação das propostas comerciais. Caso a Anac, no futuro, decida implementar essa exigência, poderá fazê-lo desde que conceda à Concessionária o concomitante reequilíbrio econômico-financeiro da concessão.</p> <p>A alteração proposta visa dar o mesmo tratamento atribuído a obras e equipamentos aos investimentos com sistemas (softwares, por exemplo) e serviços que também decorram de novas exigências da ANAC ou de regulamentação nacional.</p>
RESPOSTA
<p>Agradecemos sua contribuição e informamos que a proposta de alteração não será aceita. As regras postas no contrato para alocação de riscos endereça as questões apresentadas na contribuição, de forma que, de maneira mais ampla que o caso da elaboração das pesquisas, já há ordenamento contratual para tratar de exigência de investimentos investimentos, sejam os previamente definidos no contrato, sejam aqueles que fogem à regra inicialmente pactuada.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18633
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Com relação ao item 55.4 do Apêndice B do Anexo 2 à minuta de contrato, pede-se esclarecer se a Concessionária terá participação ou poderá contribuir com relação à escolha do “sistema, software, regra ou aplicativo”, caso seja requisitada pela Agência a sua utilização na PSP.
JUSTIFICATIVA
Esclarecimento e alterações necessárias para assegurar maior segurança jurídica na interpretação e aplicação do contrato de concessão.
RESPOSTA
Agradecemos a contribuição e informamos que a Concessionária poderá contribuir acerca do uso de sistema, software ou aplicativo.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18634
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNÓ, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
<p>Pede-se a inclusão de nova alínea (c) ao item 33 do Apêndice B do Anexo 2 da minuta de contrato, com a conseqüente readequação da redação:</p> <p>“33. Serão desconsideradas para o cálculo da disponibilidade:</p> <p>a) Afetados por obras de infraestrutura, desde que a ANAC e os Usuários tenham sido notificados com a devida antecedência, as paradas de equipamentos;</p> <p>b) Sujeitos a manutenção planejada que, por sua complexidade, extrapole o período de 24 horas, desde que a ANAC e os Usuários tenham sido notificados com a devida antecedência, as paradas de equipamentos; e</p> <p>c) Afetados por outros eventos inimizáveis à Concessionária, desde que os eventos apresentados estejam devidamente comprovados”.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>A consideração de todas as indisponibilidades para cálculo do indicador, independentemente do motivo causador, como, por exemplo, mau uso de terceiros, motivo de segurança, força maior, inspeções por lei, etc., na prática, acarretará a responsabilização das Concessionárias até mesmo nos casos em que esta não tenha qualquer ingerência sobre tais motivos, bem como condições de previsibilidade, o que torna complexa, e até mesmo inviável, a construção de planos de ação para mitigar eventos deste tipo.</p> <p>Nesse sentido, sugere-se a inclusão do subitem (c), possibilitando a apresentação de pleito de desconsideração deste tipo de evento por parte das Concessionárias, para avaliação da Agência, em situações que se apresentem fora das possibilidades de ingerência da concessionária, como ocorre nos casos acima mencionados. Como consequência dessa inclusão, fizeram-se necessárias alterações redacionais.</p>
RESPOSTA
<p>Agradecemos a contribuição e informamos que a partir dos aprendizados de rodadas anteriores, entendeu-se que é mais adequado a calibração dos indicadores, considerando todas as paradas, de forma a aumentar os incentivos à eficiência e reduzir assimetrias de informação e custos administrativos e regulatórios na análise de cada caso em que ocorrer a parada. Dessa forma, entende-se adequada a manutenção da redação atual</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18635
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
<p>Por se tratar de evento futuro e incerto, sugerimos o acréscimo da parte final ao item 6.6 do Anexo 2 à minuta de contrato, para deixar claro que essa exigência superveniente, se vier a ocorrer, ensejará reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão:</p> <p>“6.6 Para aeroportos com movimentação anual superior a 5 milhões de passageiros, a ANAC poderá exigir a instalação de sistema de monitoramento de tempo de permanência ou processamento de passageiros, nos componentes operacionais elencados na tabela 1 deste capítulo, sendo passível de reequilíbrio econômico-financeiro, na forma do item 5.2.2 deste Contrato”.</p> <p>Pedimos, ainda, alteração do item 5.2.2 do Contrato de Concessão, cuja redação original prevê, como risco do Poder Concedente, “investimentos não previstos em equipamentos ou obras de infraestrutura decorrentes de nova exigência da ANAC ou regulamentação pública e legislação brasileiras supervenientes”, para o seguinte texto:</p> <p>“5.2.2. investimentos não previstos em sistemas, serviços, equipamentos, obras de infraestrutura, ou mudanças de especificação, decorrentes de nova exigência da ANAC ou regulamentação pública e legislação brasileiras supervenientes”.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Por se tratar de evento futuro e incerto, não haveria razão para que as licitantes considerassem este custo de instalação de sistema de monitoramento no momento da formulação das propostas comerciais. Caso a ANAC, no futuro, decida implementar essa exigência, poderá fazê-lo desde que conceda à Concessionária o concomitante reequilíbrio econômico-financeiro da concessão, nos termos do item 5.2.2 do Contrato de Concessão.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a cláusula 5.2.2 teve sua redação alterada para adequar o escopo dos riscos relativos às alterações normativas supervenientes atribuídos ao Poder Concedente.</p> <p>Em suma, em vez de manter o dispositivo constante em rodadas anteriores, cuja interpretação não é clara, optou-se por limitar o escopo a alterações normativas supervenientes que gerem impacto relevante em investimentos em obras de infraestrutura ou aquisição de equipamento.</p> <p>Conforme cláusula 5.5.5 do Contrato constitui riscos suportados exclusivamente pela Concessionária:</p> <p>5.5.5. investimentos, custos ou despesas adicionais necessários para o atendimento do PEA ou de quaisquer das obrigações contratuais, do nível de serviço estabelecido e da qualidade na prestação dos serviços previstos no Contrato.</p> <p>Conforme consta no item 6.6 do Anexo 2 do Contrato não é passível de reequilíbrio econômico-financeiro:</p>

6.6 Para aeroportos com movimentação anual superior a 5 milhões de passageiros, a ANAC poderá exigir a instalação de sistema de monitoramento de tempo de permanência ou processamento de passageiros, nos componentes operacionais elencados na tabela 1 deste capítulo, não sendo passível de reequilíbrio econômico-financeiro.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18636
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNÓ, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Com relação ao item 4 do Apêndice B do Anexo 2 à minuta de contrato, pede-se esclarecer qual será a periodicidade exigida para a prestação dessas informações à ANAC.
JUSTIFICATIVA
Necessidade de se esclarecer a periodicidade da obrigação.
RESPOSTA
Agradecemos a contribuição e esclarecemos que a Agência poderá solicitar as informações coletadas por meio do Sistema de registro a qualquer tempo, conforme os prazos definidos em cada caso.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18637
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
<p>Por se tratar de evento futuro e incerto, sugerimos o acréscimo da parte final ao item 6.6 do Anexo 2 à minuta de contrato, para deixar claro que essa exigência superveniente, se vier a ocorrer, ensejará reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão:</p> <p>“6.6 Para aeroportos com movimentação anual superior a 5 milhões de passageiros, a ANAC poderá exigir a instalação de sistema de monitoramento de tempo de permanência ou processamento de passageiros, nos componentes operacionais elencados na tabela 1 deste capítulo, sendo passível de reequilíbrio econômico-financeiro, na forma do item 5.2.2 deste Contrato”.</p> <p>Pedimos, ainda, alteração do item 5.2.2 do Contrato de Concessão, cuja redação original prevê, como risco do Poder Concedente, “investimentos não previstos em equipamentos ou obras de infraestrutura decorrentes de nova exigência da ANAC ou regulamentação pública e legislação brasileiras supervenientes”, para o seguinte texto:</p> <p>“5.2.2. investimentos não previstos em sistemas, serviços, equipamentos, obras de infraestrutura, ou mudanças de especificação, decorrentes de nova exigência da ANAC ou regulamentação pública e legislação brasileiras supervenientes”.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Por se tratar de evento futuro e incerto, não haveria razão para que as licitantes considerassem este custo de instalação de sistema de monitoramento no momento da formulação das propostas comerciais. Caso a ANAC, no futuro, decida implementar essa exigência, poderá fazê-lo desde que conceda à Concessionária o concomitante reequilíbrio econômico-financeiro da concessão, nos termos do item 5.2.2 do Contrato de Concessão.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a cláusula 5.2.2 teve sua redação alterada para adequar o escopo dos riscos relativos às alterações normativas supervenientes atribuídos ao Poder Concedente.</p> <p>Em suma, em vez de manter o dispositivo constante em rodadas anteriores, cuja interpretação não é clara, optou-se por limitar o escopo a alterações normativas supervenientes que gerem impacto relevante em investimentos em obras de infraestrutura ou aquisição de equipamento.</p> <p>Conforme cláusula 5.5.5 do Contrato constitui riscos suportados exclusivamente pela Concessionária:</p> <p>5.5.5. investimentos, custos ou despesas adicionais necessários para o atendimento do PEA ou de quaisquer das obrigações contratuais, do nível de serviço estabelecido e da qualidade na prestação dos serviços previstos no Contrato.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18638
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNÓ, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Com relação ao item 47 do Apêndice B do Anexo 2 à minuta de Contrato, solicita-se os seguintes esclarecimentos: 1. Se a pesquisa de acessibilidade mencionada no item 47 será uma nova pesquisa, aplicada de forma isolada da Pesquisa de Satisfação de Passageiros (“PSP”), em semana diferente do mês e com outra amostragem; e, 2. Se será estabelecido algum grupo específico para participação na entrevista, por exemplo, somente PNAEs com mobilidade reduzida, PNAEs com deficiência visual, etc.
JUSTIFICATIVA
Necessidade de esclarecimento quanto aos critérios e procedimento aplicáveis à pesquisa de acessibilidade.
RESPOSTA
Agradecemos a contribuição e esclarecemos que, com relação à pesquisa de acessibilidade, trata-se de uma nova pesquisa. A metodologia e critérios serão definidos posteriormente em conjunto com os operadores aeroportuários. Objetiva-se com isso, ter uma estrutura de coleta de informações que forneça subsídios para o aprimoramento da regulação voltada a este passageiro. Apenas a partir da primeira Revisão dos Parâmetros da Concessão é que se tornará possível a inclusão de elementos desta pesquisa na PSP.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18639
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNÓ, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
<p>Pede-se substituir a “pesquisa de acessibilidade” prevista na Tabela 1 (“Indicadores de Qualidade de Serviço”) do Apêndice B do Anexo 2 pelos seguintes critérios objetivos, todos referentes ao tempo de atendimento a passageiros com Necessidades de Assistência Especial – PNAE:</p> <p>(i) Percentual mínimo de atendimento de embarque, avisados previamente, com tempo inferior a 30 minutos.</p> <p>(ii) Percentual mínimo de atendimentos de embarque, sem aviso prévio, com tempo inferior a 35 minutos.</p> <p>(iii) Percentual mínimo de atendimentos de desembarque, avisados previamente, com tempo inferior a 30 minutos.</p> <p>(iv) Percentual mínimo de atendimentos de desembarque, sem aviso prévio, com tempo inferior a 35 minutos.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Sugere-se a alteração dos indicadores referentes a PNAE, substituindo-se os parâmetros subjetivos da pesquisa de acessibilidade por parâmetros objetivos, na linha nas rodadas de concessões anteriores, visto que existem normas técnicas específicas de acessibilidade a serem seguidas, a exemplo da Resolução 280/2013 da ANAC.</p>
RESPOSTA
<p>Agradecemos a contribuição e informamos que a sugestão não será acatada. A mudança de modelo visa justamente substituir os critérios objetivos mencionados por outros mais efetivos. A alteração proposta busca ampliar o universo de PNAE devidamente atendidos e observados pelo contrato de concessão.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18640
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Pede-se esclarecer, com relação à Tabela 2 ("Valores de referência para os Indicadores de Qualidade de Serviço Disponibilidade de Equipamentos"), constante do Apêndice B do Anexo 2 à minuta de contrato, se os valores padrão dos indicadores de disponibilidade de equipamentos foram calculados com base nos resultados históricos dos equipamentos classificados pela Agência como essenciais.
JUSTIFICATIVA
Necessidade de esclarecer a metodologia de cálculo dos indicadores.
RESPOSTA
Agradecemos a contribuição e esclarecemos que se adotou a base de dados dos resultados efetivamente alcançados pelas concessionárias de aeroportos, entre 2015 e 2018. Os dados históricos foram ajustados de forma que o resultado das indisponibilidades de equipamentos fossem calculados com base na metodologia proposta para esta rodada de concessão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18641
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNÓ, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Com relação ao item 5 do Apêndice C do Anexo 2 à minuta de contrato, pede-se esclarecer por quanto tempo será necessário o armazenamento do registro e tratamento das demandas relacionadas à prestação do serviço.
JUSTIFICATIVA
Entende-se que o prazo máximo deveria ser de, no máximo, 18 (dezoito) meses, por este ser superior ao que medeia entre dois reajustes.
RESPOSTA
Agradecemos a contribuição e informamos que foi incluído o prazo de 5 anos para o armazenamento do registro e tratamento das demandas relacionadas à prestação do serviço.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18642
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
<p>Pede-se a alteração do item 8.11.5 do Anexo 2 à minuta do contrato para o seguinte texto:</p> <p>“8.11.5 Mediante necessidade específica, com a finalidade de verificar a capacidade aeroportuária a ser provida nos próximos 5 (cinco) anos, a ANAC poderá solicitar, na Revisão Ordinária ou Antecipada do PGI, a realização de simulação computacional dos sistemas de pistas, pátios e terminais de passageiros, por meio de software dedicado e modelo em tempo acelerado com abordagem sistêmica, sequencial e de natureza estocástica, sendo passível de reequilíbrio econômico-financeiro, na forma do item 5.2.2 deste Contrato”.</p> <p>Pedimos, ainda, alteração do item 5.2.2 do Contrato de Concessão, cuja redação original prevê, como risco do Poder Concedente, “investimentos não previstos em equipamentos ou obras de infraestrutura decorrentes de nova exigência da ANAC ou regulamentação pública e legislação brasileiras supervenientes”, para o seguinte texto:</p> <p>“5.2.2. investimentos não previstos em sistemas, serviços, equipamentos, obras de infraestrutura, ou mudanças de especificação, decorrentes de nova exigência da ANAC ou regulamentação pública e legislação brasileiras supervenientes”.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Por se tratar de evento futuro e incerto, não haveria razão para que as licitantes considerassem este custo no momento da formulação das propostas comerciais. Caso a ANAC, no futuro, decida implementar essa exigência, poderá fazê-lo desde que conceda à Concessionária o concomitante reequilíbrio econômico-financeiro da concessão, nos termos do item 5.2.2 do Contrato de Concessão.</p> <p>A alteração proposta visa dar o mesmo tratamento já atribuído a obras e equipamentos aos investimentos com sistemas (softwares, por exemplo) e serviços que também decorram de novas exigências da ANAC ou de regulamentação nacional.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a cláusula 5.2.2 teve sua redação alterada para adequar o escopo dos riscos relativos às alterações normativas supervenientes atribuídos ao Poder Concedente.</p> <p>Em suma, em vez de manter o dispositivo constante em rodadas anteriores, cuja interpretação não é clara, optou-se por limitar o escopo a alterações normativas supervenientes que gerem impacto relevante em investimentos em obras de infraestrutura ou aquisição de equipamento.</p> <p>Conforme cláusula 5.5.5 do Contrato constitui riscos suportados exclusivamente pela Concessionária:</p> <p>5.5.5. investimentos, custos ou despesas adicionais necessários para o atendimento do PEA ou de quaisquer das obrigações contratuais, do nível de serviço estabelecido e da qualidade na prestação dos serviços previstos no Contrato.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18643
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
<p>Pede-se a alteração do item 6.5.3 do Anexo 2 à minuta de contrato para:</p> <p>“6.5.3 Para aferição do tempo médio de processamento por passageiro (Tsec), a ANAC poderá exigir a contratação de empresa especializada independente, a ser contratada e remunerada pela Concessionária, cabendo à ANAC o direito de veto na indicação realizada pela Concessionária, assegurado o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato decorrente dessa alteração”.</p> <p>Pedimos, ainda, alteração do item 5.2.2 do Contrato de Concessão, cuja redação original prevê, como risco do Poder Concedente, “investimentos não previstos em equipamentos ou obras de infraestrutura decorrentes de nova exigência da ANAC ou regulamentação pública e legislação brasileiras supervenientes”, para o seguinte texto:</p> <p>“5.2.2. investimentos não previstos em sistemas, serviços, equipamentos, obras de infraestrutura, ou mudanças de especificação, decorrentes de nova exigência da ANAC ou regulamentação pública e legislação brasileiras supervenientes”.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Por se tratar de evento futuro e incerto, não haveria razão para que as licitantes considerassem este custo no momento da formulação das propostas comerciais. Caso a ANAC, no futuro, decida implementar essa exigência, poderá fazê-lo desde que conceda à Concessionária o concomitante reequilíbrio econômico-financeiro da concessão, nos termos do item 5.2.2 do Contrato de Concessão.</p> <p>A alteração proposta visa dar o mesmo tratamento já atribuído a obras e equipamentos aos investimentos com sistemas (softwares, por exemplo) e serviços que também decorram de novas exigências da ANAC ou de regulamentação nacional.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a cláusula 5.2.2 teve sua redação alterada para adequar o escopo dos riscos relativos às alterações normativas supervenientes atribuídos ao Poder Concedente.</p> <p>Em suma, em vez de manter o dispositivo constante em rodadas anteriores, cuja interpretação não é clara, optou-se por limitar o escopo a alterações normativas supervenientes que gerem impacto relevante em investimentos em obras de infraestrutura ou aquisição de equipamento.</p> <p>Conforme cláusula 5.5.5 do Contrato constitui riscos suportados exclusivamente pela Concessionária:</p> <p>5.5.5. investimentos, custos ou despesas adicionais necessários para o atendimento do PEA ou de quaisquer das obrigações contratuais, do nível de serviço estabelecido e da qualidade na prestação dos serviços previstos no Contrato.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18644
NOME DO CONTRIBUINTE
HELIO CABRAL MOREIRA
CONTRIBUIÇÃO
DESTRUIÇÃO DE UM PATRIMONIO DA UNIAO QUE REPRESENTA O MAIS IMPORTANTE SITIO AEROPORTUARIO DO BRASIL. "DENUNCIA AO TCU E AO MPF NA QUALIDADE DE CRIME CONTRA O PATRIMONIO E IMPROBIDADE ADMINSTRATIVA"
JUSTIFICATIVA
Os termos da licitação do aeroporto Santos Dumont representam um sucateamento premeditado e um claro desperdício de recursos publicos e como tal deveria ser objeto de profunda investigação pelo Ministerio Publico como um crime contra a economia nacional A licitação da forma como prevista vai significar a destruição de um patrimonio estimado de R\$ 30 bi - valor investido pela uniao nos ultimas decadas.. Os investimentos realizados poderao se transformar em Supermerados, Shoppings, Igrejas e pista automobilistica. E as areas nao construidas em conjuntos habitacionais. Tambem a inviabilidade do Galeao podera resultar na devolução pela concessionaira, que ainda tem como saldo a pagar R\$ 10,5 bi. Portanto os resultados previstos pelo Santos Dumont e talvez um relicitação do Galeao , caso tenha algum atratividade apos o crescimento do SDU nao arrecadariam a metade do saldo atual. PORTANTO GOSTARIA DE REGISTRAR NESSA AUDIENCIA PUBLICA A ATENCAO DOS ORGASO DE CONTROLE - TCU E MPF - PARA O CRIME CONTRA O PATRIMONIO DA UNIAO QU ESTA LICITAÇÃO REPRESENTA
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a sua contribuição. Sobre o tema específico, menciona-se que o contrato de concessão do Aeroporto do Galeão delinea de forma clara e objetiva os riscos atribuídos a cada parte no negócio, sendo alocados à concessionária os riscos de variação de demanda, inclusive da implantação de novas infraestruturas aeroportuárias na área de influência do Aeroporto, vejamos: "5.4. Observado o disposto no item 5.3, constituem riscos suportados exclusivamente pela Concessionária: (...) 5.4.3. não efetivação da demanda projetada ou sua redução por qualquer motivo, inclusive se decorrer da implantação de novas infraestruturas aeroportuárias dentro ou fora da área de influência do Aeroporto, com exceção apenas do disposto no item 5.2.3 ; 5.4.4. estimativa incorreta do custo dos investimentos a serem realizados pela Concessionária; (...) 5.4.11. variação da demanda pelos serviços prestados no Aeroporto; (...) 5.5. A Concessionária declara: 5.5.1. ter pleno conhecimento da natureza e extensão dos riscos por ela assumidos no Contrato; e

5.5.2. ter levado tais riscos em consideração na formulação de sua Proposta e assinatura do Contrato de Concessão.

5.6. A Concessionária não fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro caso quaisquer dos riscos não alocados expressamente ao Poder Concedente, em especial, a não realização da demanda projetada pela Concessionária, venham a se materializar."

Portanto, não há que prosperar argumentação que verse sobre prejuízos ao contrato de concessão do Aeroporto do Galeão. Por fim, informa-se que análises detalhadas dos diferentes aspectos envolvendo o Sistema Multi-aeroportos do Rio de Janeiro estão disponíveis na Nota Técnica nº 82/2021/DPR/SAC (SEI nº 4823070) e na Nota Informativa nº 26/2021/DPR/SAC (SEI nº 4751285). Por fim, cumpre informar que no caso de concessões de serviços públicos, nas quais estão inclusas as desestatizações de exploração de ativos aeroportuários, todo o processo, incluindo os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental e as minutas de documentos jurídicos, são submetidos à fiscalização do Tribunal de Contas da União, conforme regulamenta a Instrução Normativa (IN) nº 81/2018 daquela Corte de Controle Externo.

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que o risco decorrente da concorrência com outros prestadores de serviços já é realidade em outros segmentos de infraestrutura, inclusive de aeroportos e, portanto, deve ser considerado pela Proponente na formulação de sua proposta econômica.

A constituição dos blocos de aeroportos e a alocação desse risco à Concessionária reflete a diretriz de política pública do Governo Federal, que tem como objetivo estimular concorrência no setor e, desse modo, beneficiar os usuários com melhores serviços e menores custos.

Assim, conforme previsto no Capítulo V da presente minuta do Contrato de Concessão e dos Contratos já firmados, os riscos de não efetivação da demanda projetada, com exceção daqueles provenientes de restrição operacional decorrentes de decisão ou omissão de entes públicos, deverão ser suportados exclusivamente pela Concessionária. Consequentemente, não há qualquer previsão de inclusão de garantia caso outras infraestruturas (inclusive aeroportuárias) concorram pela demanda, dentro ou fora da área de influência do aeroporto.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18645
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Com relação ao item 35 do Apêndice B do Anexo 2 à minuta de contrato, pedimos esclarecer se a referência correta deveria ser ao item 33.
JUSTIFICATIVA
Evitar dúvida na interpretação do item 35, já que a definição de “IDo,n” se refere ao próprio item 35.
RESPOSTA
Agradecemos a contribuição e informamos que o erro formal apontado foi corrigido no documento.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18646
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Sugerimos que a redação do item 9 do Apêndice C do Anexo 2 da minuta de contrato seja alterada para: “9. A reincidência de baixo desempenho na qualidade de serviço, caracterizada pelo não alcance do padrão estabelecido para um mesmo Indicador de Qualidade de Serviço (IQS) por 2 (dois) períodos, consecutivos ou alternados em um prazo de 5 (cinco) anos, configura infração sujeita a aplicação das penalidades contratualmente previstas. Cada período será contabilizado uma única vez para configuração da reincidência de baixo desempenho na qualidade de serviço”.
JUSTIFICATIVA
Pede-se adotar o mesmo parâmetro estabelecido para os aeroportos com movimentação superior a 5 mi/pax, visando à isonomia regulatória.
RESPOSTA
Agradecemos sua contribuição e informamos que a regulação para os aeroportos da Faixa 2 (entre 1 e 5 milhões de passageiros por ano) se diferencia pela estrutura do Fator Q. Dessa forma, a mera alteração em relação à reincidência de baixo desempenho não traria isonomia regulatória. Dessa forma, considerando a diferença na estrutura de incentivos, mantem-se a redação atual

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18647
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Com relação à área mencionada no item 3.2.1.2 do Apêndice E do Anexo 2 à minuta de contrato, pedimos esclarecer: (i) se haverá necessidade de desocupação / reintegração para organizar a faixa de domínio? (ii) se a concessionária terá a posse sobre essa área.
JUSTIFICATIVA
Necessidade de esclarecimento sobre a possibilidade e limitações quanto à utilização da área em questão.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a sua contribuição. Informa-se que para o sítio aeroportuário em questão fora elaborada nova planta de situação delimitando a poligonal objeto da concessão, a qual não contempla a Avenida Duque de Caxias.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18648
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
<p>Com relação ao item 3.2.1.3 do Apêndice E do Anexo 2 à minuta de contrato, pede-se esclarecer:</p> <p>(i) quais serão as medidas necessárias para a compatibilização das operações do aeroporto com as operações militares;</p> <p>(ii) quais serão os impedimentos e limitações à operação aeroportuária decorrentes dessa necessidade de compatibilização; e</p> <p>(iii) se já foi emitida alguma diretriz pela FAB e pelo 3º BAvEx sobre esse tema.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Para que as licitantes possam estimar os custos e consequências dessa necessidade de compatibilização das operações do aeroporto com as operações militares, é necessário que sejam previamente divulgadas as medidas mínimas que serão exigidas para esse fim, além de eventuais outros impedimentos à operação aeroportuária.</p>
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a sua contribuição. Esclarecemos que o EVTEA considera que o aeroporto é compartilhado e que as operações militares, correspondentes a 42,1% da movimentação de 2019, apesar de representativas, não geram impacto na capacidade do sistema, uma vez que a capacidade da infraestrutura é muito superior ao volume anual de serviço previsto a operar durante todo o período da concessão. A figura 2-52 do relatório de Engenharia e Afins apresenta o gráfico da análise da capacidade anual do sistema de pistas ao longo da concessão, evidenciando a disponibilidade de capacidade da infraestrutura.</p> <p>Em complemento, a ANAC igualmente agradece e esclarece que caberá a Concessionária, durante a execução contratual promover o diálogo necessário com o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), a quem incumbe o gerenciamento do tráfego aéreo, e Forças Armadas, sem prejuízo à promoção de diligências prévias junto a tais órgãos, em linha com o disposto no item 1.33 do Edital. Segundo referido item, as Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do respectivo Complexo Aeroportuário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, bem como pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, devendo arcar com seus respectivos custos e despesas, inclusive no tocante à realização de estudos, investigações, levantamentos, projetos e investimentos.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18649
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Com relação à Tabela 2 ("Avaliação das Condições das Instalações") do Anexo 2 à minuta de contrato, pede-se esclarecer, no que tange aos Serviços Diretos e Disponibilidade de Equipamentos: (i) a razão para a definição de valores padrão acima de 97%; (ii) o motivo pelo qual o bônus do Fator Q foi excluído para esse índice.
JUSTIFICATIVA
Necessidade de esclarecimento.
RESPOSTA
Agradecemos a contribuição e esclarecemos que a definição do padrão foi realizado com base no resultado histórico apresentados pelos aeroportos concedidos entre 2015 e 2018. Em relação à exclusão do bônus, entende-se que a bonificação referente a este indicador seria melhor utilizada na Pesquisa de Satisfação dos Passageiros. Dessa forma, manteve-se o bônus máximo possível, apenas recalibrando os incentivos em relação à prestação do serviço.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18650
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
<p>Com relação à Tabela 2 do Apêndice B do Anexo 2 à minuta de contrato (“Valores de referência para os Indicadores de Qualidade de Serviço”), pede-se informar:</p> <p>(i) Qual foi a base de cálculo utilizada para estimar os valores de referência dispostos na tabela 2.</p> <p>(ii) Se os valores-padrão referentes à Inspeção de Segurança (“1. Tempo de espera na fila de inspeção de segurança” e “2. Organização do processo de inspeção de segurança”) contemplaram a ponderação pela movimentação do aeroporto no cálculo.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Segundo as justificativas apresentadas pela ANAC (ANAC CP132021 Justificativa), os valores de referência foram obtidos com base nos resultados históricos dos aeroportos concedidos até a 4ª rodada. Porém, os valores se referem somente à base histórica do aeroporto de Viracopos, conforme memória de cálculo disponibilizada pela GIOS na Contribuição Pública nº. 12. Além disso, no mesmo documento, consta que os valores relacionados à inspeção de segurança foram calculados com base na média setorial observada nos dados de 2019.</p>
RESPOSTA
<p>Agradecemos a contribuição e esclarecemos que em relação ao padrão estabelecido para a Pesquisa de Satisfação de passageiros, a memória de cálculo utilizou os dados históricos dos aeroportos concedidos entre 2015 e 2018, ponderados pela movimentação de cada aeroporto.</p> <p>Em relação ao padrão da Inspeção de Segurança, este foi calculado com base no alinhamento entre a curva de passageiros dos aeroportos e o Parâmetro de Nível de Serviço que indica o dimensionamento mínimo em termos de infraestrutura do componente operacional.</p> <p>Ainda, esclarecemos que no caso do aeroporto de Viracopos, os valores históricos setoriais foram comparados aos valores históricos daquele aeroporto. No caso dos aeroportos da 7ª rodada de concessões, não há essa comparação específica, devendo ser utilizada a média setorial, conforme explicado. Nesta esteira, verificou-se erro formal na inclusão dos valores de referência desta rodada, os quais serão ajustados para refletir a memória de cálculo sem a comparação com o aeroporto de Viracopos</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18651
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
<p>Pede-se alterar a redação do item 2 do Apêndice C do Anexo 2 à minuta do contrato para o seguinte:</p> <p>“2. A amostra deverá contemplar 1.500 (mil e quinhentas) entrevistas anuais com passageiros que estão embarcando no aeroporto, escalonada durante cada mês, conforme determinação a ser expedida pela ANAC, a qual considerará a distribuição em função da movimentação mensal e sua sazonalidade”.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Necessidade de avaliar os efeitos da redução do tamanho amostral em termos da redução da precisão e aumento do risco regulatório, uma vez que são maiores as probabilidades de que as médias obtidas a partir da PSP com a amostra reduzida atinjam valores mais distantes da média efetiva populacional, podendo inclusive superar valores críticos com maior frequência.</p> <p>Este efeito está associado à relação do erro padrão de pesquisas com o tamanho da amostra. Pesquisas com amostras maiores possuem maior precisão e acurácia, ou simplesmente têm os valores mínimos e máximos do seu intervalo de confiança com menor amplitude. Em se tratado de estimador não viesado, como o cálculo da média adotado, maiores amostras também terão maiores chances de estarem mais próximas do valor real populacional.</p> <p>Portanto, considerando que os movimentos mensais dos aeroportos admitem valores de grandes volumes de passageiros e o sorteio dos entrevistados segue perfil adequado de aleatoriedade, é possível afirmar que menores amostras geram maiores intervalos de confiança.</p> <p>A redução da amostra notoriamente implica em intervalos de confiança maiores, aumentando as chances de valores de referência serem ultrapassados. Obviamente os limites de notas inferiores, padrão e superior podem ser superados com maior frequência. Ou seja, o maior risco (erro padrão/variabilidade) permite variações para cima ou para baixo.</p> <p>Neste sentido é importante esclarecer que amostras menores representam riscos (variabilidades) maiores, podendo aumentar as chances de ter, por exemplo, subsequentes meses com notas inferiores a limites críticos.</p> <p>Com a redução da amostra da PSP de 1.500 para valores fixos de 1.000 entrevistados anuais, a volatilidade e os riscos associados à PSP foram elevados sem a devida compensação em termos de valores de referência.</p>
RESPOSTA
<p>Agradecemos a contribuição e informamos que embora o número menor de entrevistas da PSP dos aeroportos enquadrados na faixa 2 aumente a margem de erro amostral, o aumento do custo fixo das concessionárias com a PSP desses aeroportos em aproximadamente 50%, com o aumento do número de entrevistas de 1.000 para 1.500, não compensaria. A Concessionária deve considerar em seu</p>

planejamento a necessidade de prestar serviços com um nível de qualidade que supere o padrão estabelecido considerando um número de entrevistas menor.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18652
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNÓ, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
<p>Pede-se alterar a redação do item 3.1.6 da minuta de Contrato, a fim de que fique claro que o cumprimento dessa obrigação pela Concessionária não afastará o dever do Estado em manter a segurança pública. Sugere-se, assim, que a redação do item 3.1.6 seja alterada nos seguintes termos:</p> <p>“3.1.6 manter, em bom estado de funcionamento, conservação e segurança, às suas expensas, os bens necessários à prestação dos Serviços que integram a Concessão, durante a vigência do Contrato, sem prejuízo do dever de segurança pública que compete ao Estado”</p>
JUSTIFICATIVA
<p>As concessionárias de serviço público, como agentes privados, possuem poder de polícia limitado a atos instrumentais de fiscalização, acessórios às ações de repressão conduzidas por agentes estatais.</p> <p>Embora seja previsto no art. 31, VII da Lei nº. 8.987/95 que cumpre à Concessionária “zelar pela integridade dos bens vinculados à prestação do serviço, bem como segurá-los adequadamente”, é fato que as concessionárias não possuem atribuição legal nem os meios necessários para prevenir ou reprimir questões de segurança que estão intimamente relacionadas a problemas de ordem pública. Essa competência é atribuída, nos termos do art. 144 da Constituição Federal, aos agentes estatais, aos quais compete a promoção da segurança pública “para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio”.</p> <p>No mesmo sentido, ensina Maria Sylvia Zanella Di Pietro: “com efeito, o poder de polícia envolve o exercício de prerrogativas próprias do poder público, especialmente a repressão, insuscetíveis de serem exercidas por um particular sobre outro” (DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. Direito administrativo. 27ª ed. São Paulo: Atlas, 2014, p. 129).</p> <p>A alteração pretendida, portanto, visa a deixar claro que a segurança do sítio aeroportuário não é responsabilidade exclusiva da Concessionária, mas essencialmente do Poder Público, que possui o poder para, não só fiscalizar, como atuar de forma coativa contra atos que comprometam o bom estado de funcionamento, conservação e segurança dos bens da concessão.</p>
RESPOSTA
<p>A Anac agradece a contribuição e não acata a sugestão de mudança na redação do item. Ressalta-se que o Contrato de Concessão não é o instrumento adequado para dispor sobre temas relacionados à condução das políticas públicas pelo Poder Público. De toda forma, é certo que a Concessionária deve atuar em colaboração com todos os demais órgãos públicos que atuem habitual ou excepcionalmente no aeroporto.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18653
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Pede-se incluir o seguinte item no Anexo 2 à minuta de contrato: “A ANAC estabelecerá, em acordo com a Concessionária e mediante consulta pública, os padrões de desempenho dos Indicadores de Qualidade de Serviço, que estejam alinhados às boas práticas aeroportuárias reconhecidas internacionalmente”.
JUSTIFICATIVA
A sugestão de inclusão feita nada mais é do que a manutenção/reinserção de cláusula que já consta nos contratos de concessão das primeiras rodadas para fins de isonomia.
RESPOSTA
Agradecemos a contribuição. Cabe dizer que esta Agência envida seus melhores esforços para estimular a participação das Concessionárias nos temas de interesse públicos, seja por meio de contribuições aos aspectos regulatórios ora em discussão, seja pela apresentação de novas propostas a demais aspectos avaliados. Tal prática demonstra o interesse desta Agência em atuar de uma maneira transparente e aderente aos princípios norteadores de suas ações. Em adendo, cumpre destacar que, durante o processo de resposta às contribuições encaminhadas pela audiência pública nº 16/2011, foi exarado por esta Agência o entendimento de que o processo da RPC, envolto em ampla discussão pública, tal como previsto nos contratos de concessão, busca permitir a participação de todos os agentes envolvidos, em especial as concessionárias, havendo oportunidade para manifestação de propostas, sugestões e preocupações. Contudo, esta Agência pontuou a importância de observar o princípio da supremacia do interesse público sobre o particular, ou seja, os interesses dos principais atores do processo não poderão se sobrepor ao interesse público. Ante o exposto, resta claro que o regulador deve sempre buscar pelo melhor atingimento do interesse público e pela adoção das melhores práticas regulatórias, ainda que a decisão a ser tomada, conflite, em algum momento, com interesses particulares dos envolvidos na temática. Dessa forma, a contribuição não será acatada.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18654
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Alteração do item 3.1.61 a fim de que fique claro que o cumprimento dessa obrigação pela Concessionária não afastará o dever do Estado em manter a segurança pública: “responder pela posse, guarda, manutenção e vigilância de todos os bens da concessão, de acordo com o previsto no Contrato, na legislação e nas normas vigentes, ressalvado o disposto no item 2.20.1, sem prejuízo do dever de segurança pública, que compete ao Estado”.
JUSTIFICATIVA
<p>As concessionárias de serviço público, como agentes privados, possuem poder de polícia limitado a atos instrumentais de fiscalização, acessórios às ações de repressão conduzidas por agentes estatais.</p> <p>Embora seja previsto no art. 31, VII da Lei nº. 8.987/95 que cumpre à Concessionária “zelar pela integridade dos bens vinculados à prestação do serviço, bem como segurá-los adequadamente”, é fato que as concessionárias não possuem atribuição legal nem os meios necessários para prevenir ou reprimir questões de segurança que estão intimamente relacionadas a problemas de ordem pública. Essa competência é atribuída, nos termos do art. 144 da Constituição Federal, aos agentes estatais, aos quais compete a promoção da segurança pública “para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio”.</p> <p>No mesmo sentido, ensina Maria Sylvia Zanella Di Pietro: “Com efeito, o poder de polícia envolve o exercício de prerrogativas próprias do poder público, especialmente a repressão, insuscetíveis de serem exercidas por um particular sobre outro”. (DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. Direito administrativo. 27ª ed. São Paulo: Atlas, 2014, p. 129)</p> <p>A alteração pretendida, portanto, visa a deixar claro que a segurança do sítio aeroportuário não é responsabilidade exclusiva da Concessionária, mas essencialmente do Poder Público, que possui o poder para, não só fiscalizar, como penalizar atos que comprometam o bom estado de funcionamento, conservação e segurança dos bens da concessão.</p>
RESPOSTA
A Anac agradece a contribuição e não acata a sugestão de mudança na redação do item. Ressalta-se que o Contrato de Concessão não é o instrumento adequado para dispor sobre temas relacionados à condução das políticas públicas pelo Poder Público. De toda forma, é certo que a Concessionária deve atuar em colaboração com todos os demais órgãos públicos que atuem habitual ou excepcionalmente o aeroporto.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18655
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
<p>Pede-se a alteração do item 5.8 do Anexo 4 para:</p> <p>“5.8. Para avaliação da metodologia de coleta dos dados, cobrança das tarifas aeroportuárias e verificação da consistência e fidedignidade dos dados reportados pela Concessionária, a ANAC poderá recorrer a serviço técnico de empresa especializada de auditoria independente, a ser indicada, contratada e remunerada pela Concessionária, cabendo a ANAC o direito de veto na indicação realizada pela Concessionária, observado o disposto no item 5.2.2 do Contrato”.</p> <p>Pedimos, ainda, alteração do item 5.2.2 do Contrato de Concessão, cuja redação original prevê, como risco do Poder Concedente, “investimentos não previstos em equipamentos ou obras de infraestrutura decorrentes de nova exigência da ANAC ou regulamentação pública e legislação brasileiras supervenientes”, para o seguinte texto:</p> <p>“5.2.2. investimentos não previstos em sistemas, serviços, equipamentos, obras de infraestrutura, ou mudanças de especificação, decorrentes de nova exigência da ANAC ou regulamentação pública e legislação brasileiras supervenientes”.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Por se tratar de evento futuro e incerto, não haveria razão para que as licitantes considerassem este custo no momento da formulação das propostas comerciais. Caso a ANAC, no futuro, decida implementar essa exigência, poderá fazê-lo desde que conceda à Concessionária o concomitante reequilíbrio econômico-financeiro da concessão, como previsto no item 5.2.2 do Contrato de Concessão.</p> <p>A alteração proposta visa dar o mesmo tratamento já aplicado a obras e equipamentos aos investimentos com sistemas (softwares, por exemplo) e serviços que também decorram de novas exigências da ANAC ou de regulamentação nacional.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a cláusula 5.2.2 teve sua redação alterada para adequar o escopo dos riscos relativos às alterações normativas supervenientes atribuídos ao Poder Concedente.</p> <p>Em suma, em vez de manter o dispositivo constante em rodadas anteriores, cuja interpretação não é clara, optou-se por limitar o escopo a alterações normativas supervenientes que gerem impacto relevante em investimentos em obras de infraestrutura ou aquisição de equipamento.</p> <p>Por sua vez, a cláusula 5.8 do Anexo 4 compreende obrigação contratual da Concessionária a aferição das informações relativas à remuneração das Tarifas aeroportuárias a serem prestadas pela Concessionária à ANAC, conforme itens 1.1.1 , 5.7 e 5.8 do Anexo 4 do Contrato combinado com o item 3.1.24 do Contrato. A realização de auditorias previstas nessa cláusula refere-se a situações excepcionais na gestão do contrato de concessão. Sendo assim, os procedimentos para sua</p>

realização serão avaliados pelo Poder Concedente conforme as especificidades que cada caso concreto requerer.

Cabe esclarecer que obrigações aplicáveis em situações excepcionais não se equiparam a investimentos não previstos no contrato de concessão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18656
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se a alteração do item 3.1.62, a fim de que conste que eventuais desocupações deverão contar com a participação do Poder Concedente, além de observar a matriz de riscos: "3.1.62. manter a integridade da área dos Aeroportos, inclusive adotando as providências necessárias à desocupação das áreas do sítio aeroportuário ocupadas por terceiros, com o auxílio do Poder Concedente e observada a matriz de riscos contratual"
JUSTIFICATIVA
<p>As concessionárias de serviço público, como agentes privados, possuem poder de polícia limitado a atos de fiscalização, acessórios às ações de repressão conduzidas por agentes estatais.</p> <p>Embora seja previsto no art. 31, VII da Lei nº. 8.987/95 que cumpre à Concessionária "zelar pela integridade dos bens vinculados à prestação do serviço, bem como segurá-los adequadamente", é fato que as concessionárias não possuem atribuição legal nem os meios necessários para prevenir ou reprimir questões de segurança que estão intimamente relacionadas a problemas de ordem pública. Essa competência é atribuída, nos termos do art. 144 da Constituição Federal, aos agentes estatais, aos quais compete a promoção da segurança pública "para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio".</p> <p>No mesmo sentido, ensina Maria Sylvia Zanella Di Pietro: "com efeito, o poder de polícia envolve o exercício de prerrogativas próprias do poder público, especialmente a repressão, insuscetíveis de serem exercidas por um particular sobre outro" (DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. Direito administrativo. 27ª ed. São Paulo: Atlas, 2014, p. 129).</p> <p>A alteração pretendida, portanto, visa a deixar claro que a segurança do sítio aeroportuário não é responsabilidade exclusiva da Concessionária, mas essencialmente do Poder Público, que possui o poder para, não só fiscalizar, como atuar de forma coativa contra atos que comprometam o bom estado de funcionamento, conservação e segurança dos bens da concessão.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição, todavia a mesma não será acatada. Quanto à inserção do trecho "observando-se a matriz de risco contratual", esclareça-se que tal observância já é necessária para fins de cumprimento do contrato, sendo despicienda sua repetição de forma expressa. Ademais, o item 5.5.23 da minuta do contrato atribui à Concessionária custos decorrentes das desocupações do sítio aeroportuário referidas no item 3.1.62, bem como de eventuais reassentamentos e realocações. A propósito, informa-se que será retificada remissão contida no citado item 5.5.23 que deve aludir ao imte 3.1.62 (e não 3.1.61).</p> <p>Assim, o encargo elencado no item 3.1.62 se harmoniza também com os demais itens da matriz de riscos, como os itens 5.5.7 e 5.5.24. Entende-se que que a</p>

Concessionária é a parte mais apta a manter a integridade da área dos Aeroportos, inclusive adotando as providências necessárias à desocupação das áreas do sítio aeroportuário ocupadas por terceiros, em adequação às suas necessidades, seguindo o plano de exploração por ela definido e arcando com os respectivos custos. No que toca ao tema da segurança pública do citado art. 144 da CRFB/88, a atuação do Poder Concedente se circunscreve à acompanhar e apoiar a Concessionária nas ações institucionais junto a órgãos competentes, nos termos do item 3.2.8. Portanto, permanece a redação do item 3.1.62, tal qual previsto na minuta contratual, devendo a Concessionária se valer dos instrumentos legais cabíveis e da comunicação junto aos órgãos competentes para o pleno cumprimento do objeto do contrato, caso haja impedimento para a plena utilização do sítio aeroportuário.

Por fim, esclareça-se que cabe às proponentes analisar e diligenciar a respeito das informações disponíveis no EVETA e condições do ativo, bem como deverá considerar a responsabilidade advinda dos riscos que lhes são alocados e demais obrigações contratuais na precificação de sua proposta econômica, em conformidade com o disposto nos itens 1.32 e 1.33 do Edital de Concessão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18657
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNÓ, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Alteração da fórmula de cálculo da parcela do reajuste, prevista no item 16 do Apêndice B do Anexo 2 da minuta de contrato, no que tange ao bônus da Pesquisa de Satisfação dos Passageiros (“PSP”).
JUSTIFICATIVA
<p>Considerando que:</p> <p>(i) o objetivo da regulação é avaliar a variação de qualidade percebida, a revisão da literatura e a análise de dados internacionais demonstrou que a avaliação por pesquisa de satisfação tende a se tornar constante no longo prazo;</p> <p>(ii) a evolução dos dados históricos demonstra que, para cada um dos aeroportos, em um Intervalo de Confiança de 95%, os Valores Inferiores (VI) e os Valores Superiores (VS) são muito próximos à média;</p> <p>sugere-se que o formato da curva seja linear para o componente de bonificação dos indicadores da PSP, mantendo o formato para o decréscimo como proposto pela ANAC, considerando que o peso do decréscimo é superior ao impacto da bonificação e que a ANAC já conta com outros mecanismos de punição caso as Concessionárias não atinjam o padrão estipulado. No caso do decréscimo, o incentivo está adequadamente desenhado.</p>
RESPOSTA
Agradecemos a contribuição e informamos que a sugestão não será acatada. A curva de interpolação para o cálculo do bônus foi construída em consonância ao que foi estabelecido para o cálculo do decréscimo. Em ambos os casos, considera-se que a interpolação linear não se alinha com os incentivos marginais que a Agência pretende estabelecer em cada caso.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18658
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se inclusão, no item 1.4 do Anexo 5 à minuta de contrato, de prazo determinado para manifestação da ANAC e cláusula de aprovação tácita, nos termos do art. 49 da Lei 9.784/99.
JUSTIFICATIVA
O pedido de alteração se justifica na tentativa de trazer segurança jurídica aos administrados no que toca à expectativa de resposta do Poder Público com relação aos aspectos financeiros da concessão, bem como em cumprimento ao disposto no art. 49 da Lei 9.784/99, que estabelece, como regra geral, o prazo de 30 dias para que a Administração Pública Federal decida os processos administrativos após término da instrução.
RESPOSTA
A Anac agradece a contribuição, porém informa que a mesma não será acatada. Não é necessária a positivação de prazo para a resposta da Anac em relação ao disposto no item 1.4 do Anexo 5 à minuta do contrato, dado que este já está compreendido no prazo previsto na cláusula 6.28, que estabelece prazo máximo para conclusão do procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da concessão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18659
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
<p>Pede-se que a previsão constante do item 2.3 do Anexo 5 à minuta do contrato seja refletida na cláusula 5.2 do Contrato, como risco do Poder Concedente, para fins de maior clareza:</p> <p>“5.2.14 - proporcionar receitas adicionais à Concessionária, de forma a anular o valor presente líquido do Fluxo de Caixa Marginal, caso, ao final do prazo da Concessão, a última revisão do Fluxo de Caixa Marginal revele resultado desfavorável à Concessionária”.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>De acordo com o item 2.3 do Anexo 5 à minuta do contrato, “ao final do prazo da Concessão, caso a última revisão do Fluxo de Caixa Marginal revele resultado desfavorável à Concessionária, a ANAC deverá recompor o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato para proporcionar receitas adicionais à Concessionária, de forma a anular o valor presente líquido do Fluxo de Caixa Marginal”. Dessa forma, a inclusão sugerida visa a atribuir maior consistência redacional ao contrato.</p>
RESPOSTA
<p>A Anac agradece a contribuição, porém informa que a mesma não será acatada. O item 2.3 se refere a um procedimento a ser adotado quando do acerto de contas final, e não se confunde com a alocação de riscos contratual.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18660
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNÓ, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Pede-se alterar o item 5.2 para que passe a ter a seguinte redação: “5.2 Constituem riscos suportados pelo Poder Concedente, que ensejarão Revisão Extraordinária, desde que impliquem alteração de custos ou receitas da Concessionária.”
JUSTIFICATIVA
A locução “poderão ensejar” deve ser substituída por “ensejarão”, pois não poderá haver discricionariedade do Poder Concedente no reconhecimento do direito da Concessionária à Revisão Extraordinária, uma vez constatado um evento de desequilíbrio atribuído pelo Contrato ao Poder Concedente. Requer-se a exclusão da referência a “alteração relevante” e ao item 6.24 do Contrato, tendo em vista a ausência de amparo legal para se limitar a possibilidade de reequilíbrio contratual a eventos que causem impacto superior a 1% (um por cento) da receita bruta anual média da Concessão.
RESPOSTA
<p>A Anac agradece a contribuição, porém informa que a alteração sugerida será rejeitada.</p> <p>Conforme a cláusula 6.24. do Contrato de Concessão, à qual a cláusula 5.2 faz referência, os riscos alocados ao Poder Concedente apenas ensejarão revisão extraordinária se devidamente comprovados, de modo que a sua ocorrência, por si só, não implica no reconhecimento do direito da Concessionária ao reequilíbrio econômico-financeiro do contrato. Ainda, esclarece que o intuito desse requisito não é obstaculizar possíveis pedidos de Revisão Extraordinária, ou limitar consequências às alterações sofridas pela Concessionária no âmbito da exploração do serviço público, mas sim conferir a correta aplicabilidade dos preceitos teóricos envolvidos na questão, o cumprimento do critério presente em todos os demais Contratos de Concessão e com base em critério objetivo reduzir a insegurança jurídica associada à discricionariedade do regulador ao definir, caso a caso, quais alterações seriam consideradas (ir)relevantes. Cumpre registrar que o requisito da alteração relevante se faz presente desde a primeira rodada de Concessão, de forma que contribui para o aperfeiçoamento do processo de Revisão Extraordinária estabelecido pela Agência. Nesse sentido, o racional econômico da cláusula é justamente captar as alterações que tenham impacto na equação econômico-financeira, na mesma medida em que direciona o olhar do regulador para aquilo que realmente tenha o condão de causar impacto no Contrato, contribuindo com a própria noção da eficiência administrativa. O texto constitucional, no que a doutrina se refere ao princípio da intangibilidade da equação econômico-financeira, revela que esse direito não é absoluto, visto que se deve interpretar e balizar tal princípio nos moldes da legislação infraconstitucional. Legislação que, por sua vez, também traz comandos claros de que o direito ao reequilíbrio não se consubstancia como algo absoluto. A Lei 8.987/95, por exemplo, traz disposição expressa que condiciona o direito ao cumprimento de certos</p>

requisitos: “quando comprovado seu impacto”; “sempre que forem atendidas as condições do contrato”.

O Tribunal de Contas da União, por sua vez, estabeleceu requisitos para o reequilíbrio econômico-financeiro de contratos administrativos, notadamente quando da ocorrência de fato do príncipe. Os ensinamentos jurisprudenciais da Corte de Contas revelam que se deve respeitar três requisitos para a aplicabilidade da teoria em comento, quais sejam: nexos de causalidade, imprevisibilidade do ônus, materialidade. Nessa esteira, destaca-se o entendimento jurisprudencial do TCU em relação ao restabelecimento da equação econômico-financeira original em decorrência da instituição de tributos antes inexistentes, conforme Acórdão 45/1999, Acórdão 698/2000, Acórdão 538/2008.

O entendimento jurisprudencial da Corte de Contas afirma que a materialidade do fato é elemento necessário para que se configure a alteração do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, configurando-se como requisito necessário na análise da revisão extraordinária. Constata-se que alterações de baixa magnitude não apresentaram, na opinião do tribunal, materialidade suficiente a fim de ensejar o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos.

Adicionalmente, o TCU, no Acórdão 2195/2019, recomendou à ANTT a adoção de uma “cláusula de relevância” que estabeleça valor mínimo a partir do qual seja cabível a análise dos pleitos, tal como ocorre em outras agências, a exemplo da Anac. Assim, propôs: “recomendar à ANTT que avalie a pertinência e a oportunidade de se instituir na minuta do contrato de concessão a ser celebrado, bem como em outros posteriores, uma “cláusula de relevância” em relação aos pleitos de revisões contratuais, de forma a limitar ou excluir a possibilidade de apresentação de pedidos de reequilíbrio de pequena materialidade”. O Tribunal entendeu pertinente a adoção da referida cláusula com o objetivo de desonerar a agência dos esforços necessários para o exame de questões de baixa relevância.

Do ponto de vista doutrinário, convém ressaltar que parcela importante do direito administrativo brasileiro (referenciada ao final) defende que não é qualquer alteração que abala a estabilidade da equação econômico-financeira do Contrato de Concessão, na medida em que termos como “reflexos fortes na sua execução”, “restabelecer equilíbrio toda vez que de alguma forma mais profunda for ele rompido”, “o impacto for relevante na quebra da equação”, “onera substancialmente a execução do contrato administrativo” são defendidos por essa importante parcela da doutrina administrativista para que se configure a possibilidade do reequilíbrio contratual.

Nesse sentido, percebe-se que o requisito contratual da alteração relevante converge com os ensinamentos supracitados.

Portanto, a definição do critério de alteração relevante, ao passo que dá efetividade a um importante conceito presente nos Contratos de Concessão, o qual, diga-se, não deve ser ignorado, a fim de se atender ao interesse público, está investida de razoabilidade e balizada na experiência adquirida com a gestão dos Contratos de Concessão. Desse modo, com amparo nos estudos jurisprudenciais do Tribunal de Contas da União e nos entendimentos da doutrina administrativista, conclui-se que a melhor opção regulatória consiste em estabelecer parâmetro objetivo que de fato “implique em alteração relevante dos custos ou receitas da Concessionária”.

Referências Acórdão TCU 45/1999, Processo n. 001.025/1998-8, DOU 19.05.1999.

Acórdão TCU 698/2000, Processo n. 675.047/1996-0, DOU 11.09.2000.

Acórdão TCU 538/2008, Processo n. 016.905/2002-3, DOU 04.04.2008.

Acórdão TCU 2195/2019, Processo n. 012.263/2019-2. DOU 02/04/2019.

CARVALHO FILHO, José dos Santos. Manual de direito administrativo. 25 ed. São

Paulo: Atlas, 2012, p. 197, 211.

GASPARINI, Diógenes. Direito administrativo. 17 ed. São Paulo: Saraiva, 2012, p. 435, 822.

MEIRELLES, Hely Lopes. Direito Administrativo Brasileiro . 23. ed. São Paulo: Malheiros, 1998, p. 214.

MEDAUAR, Odete. Direito administrativo moderno. 17 ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2013, p. 256.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18661
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNÓ, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Pede-se alterar a redação do item 23, para que passe a constar: "23. O número de medições está limitado a um total de 15 (quinze) amostras diárias em cada componente operacional de inspeção, com intervalos entre amostras não inferiores a 15 (quinze) minutos".
JUSTIFICATIVA
<p>Sugere-se alterar o número de medições para um total de 15 (quinze) medições por dia em cada componente, pois com uma amostra de 13 medições por dia já é possível garantir a confiabilidade estatística do resultado em 95% (13 amostras x 30 dias = 390 amostras > valor de referência de 385 amostras para IC de 95%), portanto as 15 medições já teriam uma margem de segurança acima da amostragem mínima. Adotando-se 15 amostras por canal por dia, tem-se uma margem de 15% para abarcar eventuais falhas como por exemplo do sistema de medição, registro e energia, acima do valor mínimo de 13 amostras.</p> <p>A realização de 32 amostras diárias requer recursos de muito maior vulto para aferição do indicador e armazenamento das evidências, sem que haja ganhos relevantes para aferição da qualidade do serviço ou estatísticos.</p>
RESPOSTA
<p>Agradecemos a contribuição e esclarecemos que a justificativa apresentada está equivocada. Caso o número máximo amostras fosse igual a 13, no máximo 13 intervalos horários de 30 minutos poderiam ser monitorados. Considerando, por exemplo, que a curva de distribuição horária de passageiros possa ser aproximadamente uniforme ("demanda flat"), por 16 horas do dia, a medição de 13 intervalos horários de 30 minutos representaria apenas 40,6% da demanda, sendo que o padrão do IQS é superior a 95%. Os horários de medição do tempo de fila são definidos de forma que a curva de distribuição horária das amostras seja mais próximo possível da curva de distribuição horária de passageiros, de maneira que os horários mais movimentados tenham um número maior de amostras e os horários menos movimentados tenham um número menor de amostras. Com um número máximo de 13 amostras diárias, o número de amostras de um horário que representasse 3,8% da demanda e de outro horário que representasse 11,5% da demanda seriam mensurados de forma igual (7,7% de amplitude da representatividade amostral), ainda que o número de usuários atingidos, em caso de desempenho ruim, seja três vezes maior no horário mais movimentado. Com um número máximo de 32 amostras, a amplitude da representatividade amostral se reduz a 3%, o que permite um melhor escalonamento das amostras, possibilitando que o resultado amostral do indicador esteja mais próximo do resultado populacional.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18662
NOME DO CONTRIBUINTE
Otavio Leite
CONTRIBUIÇÃO
<p>Consulta Pública Edital n. 07/2021 MANIFESTAÇÃO FAZ Comunidade Barra da Tijuca em face da severa ofensa à tranquilidade dos moradores provocada pelos ruídos de aeronaves (helicópteros offshore) no entorno do Aeroporto de Jacarepaguá Para: Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), Secretaria de Aviação Civil (SAC/MInfra). Excelentíssimos Senhores,</p> <p>Considerando os grandes transtornos para a população local, causado de há muito, pelo excesso de ruído das aeronaves (movimentação de helicópteros offshore) que sobrevoam o espaço aéreo pertinente à Barra da Tijuca, no município do Rio de Janeiro;</p> <p>Considerando que os ruídos apontados ultrapassam a norma ABNT NBR-10151;</p> <p>Considerando que tal realidade provoca danos à saúde que, de acordo com a OMS, podem levar ao desenvolvimento de doenças, tipo: gastrite e úlcera estomacal, alterações digestivas, alterações de audição, hipertensão arterial, cefaleia e irritabilidade, alterações cardíacas, distúrbio do sono e distúrbio mental, alteração no comportamento, estresse e falta de atenção e concentração;</p> <p>Considerando que além dos moradores, tais ruídos abusivos afetam, ainda, toda população flutuante da região, em especial, atrapalha as atividades de escola em geral;</p> <p>Considerando que há nítida ofensa ao direito de vizinhança;</p> <p>Considerando as questões debatidas sobre o tema na Audiência Pública realizada na Comissão de Turismo da Câmara dos Deputados, em 29 de outubro de 2021, sobre a concessão do Aeroporto de Jacarepaguá;</p> <p>Considerando a Audiência Pública organizada pela ANAC, em 27 de outubro de 2021, referente à 7ª Rodada Concessões Aeroportuárias;</p> <p>Considerando o profundo estudo técnico (em anexo) que aponta o grave problema proveniente do fluxo de aeronaves do Aeroporto de Jacarepaguá;</p> <p>Os abaixo-assinados, dirigentes de instituições representativas dos moradores de áreas vizinhas ao Terminal Aeroporto de Jacarepaguá, vêm pela presente reivindicar que seja estabelecido no Edital:</p> <p>1) Adoção de solução pronta e cabal para o grave problema do ruído de aeronaves – com expressa proibição de rotas que ofendam o direito de vizinhança- e, portanto, requerem que o Edital 07/2021 para concessão do referido aeroporto venha, expressamente, estabelecer restrições para aeronaves com ruídos excessivos (helicópteros offshore);</p> <p>2) Que sejam determinados horários específicos para decolagem e pouso de aeronaves offshore, entre 10h e 16h em rotas alternativas que não ofendam o direito de vizinhança, estipulando uma restrição operacional tais aeronaves;</p>

- 3) Que seja estabelecida uma limitação de voos/dia, acompanhada de projeto de diminuição dos mesmos, inclusive proibindo movimentação dessas aeronaves aos sábados e domingos (excetuando-se emergências);
- 4) Que seja vetada a possibilidade de ampliação da pista (1133m), bem como sejam proibidos voos comerciais nesse aeroporto;
- 5) Que se obrigue o vencedor concessionário à instalação de equipamentos que permitam uma eficaz fiscalização do cumprimento e observância das rotas estabelecidas pelo DECEA e, paralelamente, seja estabelecido o funcionamento das rotas de voos;
- 6) Que a Petrobrás e demais contratantes de aeronaves offshore, Shell, Equinor, PetroRio, Perenco e Trident Energy, sejam chamadas a buscarem soluções referentes ao item 3.

JUSTIFICATIVA

Inúmeras matérias jornalísticas vêm relatando o problema dos ruídos que tem alcançado níveis insuportáveis, afetando o cotidiano dos moradores. É flagrante o desrespeito aos limites de ruído impostos por lei, inclusive à inobservância de rotas. Há, em certos períodos, uma sucessão ininterrupta de voos a passar nas proximidades dos prédios e residências. Não há silêncio, não há tranquilidade. Há privação de sono, stress, aborrecimento contínuo de forma a privar os residentes da Barra da Tijuca do direito essencial à tranquilidade, ao repouso e ao silêncio, afetando inclusive sua capacidade de trabalho.

Urge, assim, que se levem em consideração medidas aptas a resolver ou ao menos mitigar sensivelmente o problema em questão, definindo os justos parâmetros para disciplinar a operação do Aeroporto de Jacarepaguá após a concessão à iniciativa privada.

1. Deputado Otavio Leite
2. Senador Portinho
3. Vereador Carlo Caiado (Presidente da Câmara Municipal do Rio de Janeiro)
4. Ricardo Gomes Magalhães (Presidente do Conselho Comunitário de Segurança – 31CCS CPF: 099.656.617-15)
5. Pedro Paulo Gouvea de Magalhães (Condomínio Mandala OAB:RJ 44670)
6. Fábio de Seixas Guimarães (Barra Deck Oeste CPF: 551.696.557-34)
7. Delair Dumbroskck Mello(Câmara Comunitária da Barra da Tijuca CPF: 215.242.627-49)
8. Julio Cesar Monteiro de Barros (Condomínio Mandala CPF: 261.751.857-49))
9. Paulo Cezar de Freitas Samico (Condomínio Atlântico Sul CPF: 382.841.977-15)
10. Ricardo Lomba de Araújo (Condomínio Mediterrâneo – Edifício Portomare CPF:547.026.317-72)
11. Luís Carlos Pereira de Azevedo (AMCM – Associação dos Moradores das Casas Mandala CPF: 185.931.277-20)

RESPOSTA

A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que como diretriz para elaboração dos EVTEAs, encontrava-se a estrita obediência a todos os normativos vigentes, seja na esfera ambiental ou mesmo na de aviação civil (visando, entre outros, a segurança operacional, a obediência às superfícies limitadoras de obstáculos e às curvas de proteção de ruído aeronáutico, assim como o risco da fauna). Desta feita, os estudos e projetos foram elaborados adequando-se estritamente ao arcabouço de normativos ambientais vigentes, entre os quais, especificamente com relação ao Estado do Rio de Janeiro, aponta-se a Lei nº 126/1977 (alterada pelas Leis nº 3.827/2002 e

6.410/2013). O município do Rio de Janeiro, por sua vez, possui a Lei nº 3.268/2001, que estabelece as condições básicas de proteção da coletividade contra a poluição sonora.

Em adição, dentre as normas aeroviárias vigentes, há o RBAC ANAC nº 161, que prevê a elaboração do Plano de Zoneamento de Ruído (PZR). O PZR deve ter seu registro efetivado pela ANAC e ser divulgado aos municípios abrangidos pelo Plano. Por se enquadrar no item 161.15(a)1 do RBAC, o Aeroporto de Jacarepaguá ainda deve aplicar um Plano Específico de Zoneamento de Ruído (PEZR). Nesse sentido, esses instrumentos – ou eventuais normativos que os substituam – devem ser considerados pelo futuro administrador aeroportuário na elaboração do plano de desenvolvimento aeroportuário a ser apresentado ao Poder Concedente, já que, como os EVTEAs não são vinculantes, pode o operador aeroportuário buscar, nos termos do contrato de concessão, a solução que melhor atender, em sua visão, as exigências contratuais e demais regulamentações aplicáveis.

No que compete ao Aeroporto de Jacarepaguá, o projeto de engenharia do EVTEA não vislumbra ampliação da pista de pouso e decolagem, mas sim a construção de áreas de proteção de fim de pista em cada uma de suas cabeceiras (RESA, do inglês Runway End Safety Area). Ademais, em linhas gerais, são previstas intervenções de adequação de pistas de taxiamento de aeronaves, posições de pátio e retirada de obstáculos identificados. Finalmente, são previstos investimentos em equipamentos que permitam operações mais seguras, como indicador de rampa de aproximação, balizamento e sinalização. Intervenções desta natureza permitem operações mais seguras (para as aeronaves e para a vizinhança do aeroporto) e podem contribuir, futuramente, no aprimoramento de procedimentos de pouso e decolagem por instrumentos que atenuem a condição ruidosa do aeroporto, atividade ligada ao órgão e controle do espaço aéreo (DECEA).

Com relação à vedação aos voos comerciais, cabe ressaltar que o marco regulatório vigente prevê a liberdade de rotas, como definido no art. 48 da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005 (Lei de criação da ANAC). Assim versa:

“Art. 48. (VETADO) / § 1º Fica assegurada às empresas concessionárias de serviços aéreos domésticos a exploração de quaisquer linhas aéreas, mediante prévio registro na ANAC, observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequado expedidas pela ANAC.”.

No entanto, salienta-se que os estudos de mercado que compõem o EVTEA não vislumbraram demanda para voos regulares no aeroporto. Neste diapasão, cumpre ressaltar que o documento que vinculará o futuro operador será o Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), anexo do contrato de concessão, que detalha e especifica o objeto da concessão, delimita os Complexos Aeroportuários, estabelece especificações mínimas requeridas para a infraestrutura aeroportuária, estabelece investimentos iniciais para melhoria e adequação da infraestrutura e define as obrigações relativas ao Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI), entre outros objetivos.

A ANAC agradece a contribuição e informa que, no entendimento da sua Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária, o contrato não tem por função tratar de aspectos operacionais cotidianos dado que tal matéria é variável ao longo do tempo com o desenvolvimento das operações do aeroporto. Dessa forma, tais assuntos são disciplinados por meio de mecanismos de regulação da Anac, que permitem o gerenciamento dinâmico do tema na busca de soluções mais adequadas ao caso concreto que permitam equilibrar o binômio desenvolvimento x poluição

sonora . Para esse caso específico do ruído, o aeroporto possui uma Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico (CGRA), sendo um fórum colaborativo com vistas a estudar, propor e implementar, no seu âmbito de atuação, medidas para mitigar o impacto do ruído aeronáutico no entorno de seu aeródromo. A Comissão é composta por equipe do aeródromo e membros e órgãos externos envolvidos nas questões relacionadas ao ruído aeronáutico, como representação das comunidades do entorno, das municipalidades abrangidas pelo PZR, da torre de controle, de órgãos ambientais, dentre outros, envolvidos na questão do ruído aeronáutico, gestão do uso do solo e operações no aeródromo. Dessa forma, entende-se que tais aspectos operacionais devem ser debatidos com todos os envolvidos a fim de que possam, avaliar o impacto e gerenciar adequadamente os riscos.

Importa destacar que encontra-se em vigor o Plano Específico de Zoneamento de Ruído (PEZR) do SBJR, cujas curvas de ruído foram validadas por meio da Portaria nº 476, de 09/02/2018. O operador do aeródromo SBJR tem comprovado o cumprimento das atividades previstas no Regulamento Brasileiro da Aviação Civil RBAC nº 161 – “Planos De Zoneamento de Ruído de Aeródromos – PZR” para com os compromissos da Comissão de Gerenciamento do Risco Aeronáutico (CGRA), buscando ações para minimizar o ruído aeronáutico que tem como catalisador o aeroporto, buscando a discussão com a municipalidade quanto à compatibilização do uso do solo no entorno do aeródromo, assim como discussões com comunidade de entorno e demais órgãos interessados.

Ressalte-se que, sabendo da sensibilidade do tema tratado, foi encaminhado a manifestação à CGRA do aeroporto, para o devido tratamento e acompanhamento pela Anac.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18663
NOME DO CONTRIBUINTE
Otavio Leite
CONTRIBUIÇÃO
<p>Consulta Pública Edital n. 07/2021 Contribuições para promoção do artesanato no espaço dos aeroportos.</p> <p>Excelentíssimos Senhores,</p> <p>Considerando Projeto de Lei 2997/19, de autoria de minha autoria, que determina no Art. 1º que “as concessões para a exploração e as permissões para o funcionamento de portos e aeroportos no território nacional, ficam obrigadas a preverem em seus respectivos editais a reserva de espaço exclusivo para divulgação, promoção e/ou comercialização de produtos artesanais brasileiros”;</p> <p>Considerando que o artesanato é o produto capaz de registrar uma lembrança singular do local visitado, conseqüentemente, constitui uma atividade muito benéfica para economia local ;</p> <p>Considerando que aeroportos sobrevivem dos passageiros que circulam nas suas instalações, seja a trabalho ou lazer, podendo contribuir diretamente para o desenvolvimento do artesanato local e regional;</p> <p>Venho por meio desta reivindicar que conste expressamente no Edital no.07/2021:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. a obrigatoriedade de disponibilização de espaço adequado para a exposição e comercialização de produtos artesanais nos aeroportos . 2. determinação de que sobre o espaço concedido à promoção dos produtos artesanais não poderá incidir aluguel. 3. que conste na operacionalização a participação do PAB (Programa Nacional do Artesanato), bem como o concurso das Federações Estaduais de Artesãos , como , por exemplo, no caso do Rio de Janeiro, a FAERJ (Federação das Associações das Cooperativas, dos Grupos e dos Núcleos de Artesãos e da Gastronomia Típica Artesanal do Estado do Rio de Janeiro).
JUSTIFICATIVA
<p>Visto que o artesão é capaz de representar artisticamente as tradições de determinada região, expressando-se de forma criativa por meio da arte popular, incluí-lo no projeto de desenvolvimento dos aeroportos, certamente, será uma importante contribuição para o fortalecimento do Artesanato Brasileiro - fonte de renda e trabalho de milhares de brasileiros, além de contribuir para estimular a economia local e incentivar a cadeia turística da região.</p> <p>Mais ainda, vale salientar a relação do artesanato com as questões ambientais, pois trabalhos artesanais são muitas vezes produtos de reuso ou reciclagem de materiais, questão fundamental nos dias de hoje. Uma produção que envolve sustentabilidade oferece uma excelente oportunidade de contribuir com um mundo mais justo e menos degradado.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, contudo, não será acatada. Sem adentrar ao mérito quanto ao seu conteúdo, é certo que previsões dessa natureza</p>

(sem relação direta com a atividade operacional, prestação do serviço público, ou aspectos de segurança), com impacto direto sobre as receitas não tarifárias, estabelecida contratualmente, isto é, apenas vinculante às partes, poderia ensejar violação desproporcional ao princípio da isonomia em relação às demais concessões vigentes.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18664
NOME DO CONTRIBUINTE
Otavio Leite
CONTRIBUIÇÃO
<p>Consulta Pública Edital n. 07/2021 MANIFESTAÇÃO FAZ Comunidade Barra da Tijuca em face da severa ofensa à tranquilidade dos moradores provocada pelos ruídos de aeronaves (helicópteros offshore) no entorno do Aeroporto de Jacarepaguá Para: Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), Secretaria de Aviação Civil (SAC/MInfra). Excelentíssimos Senhores,</p> <p>Considerando os grandes transtornos para a população local, causado de há muito, pelo excesso de ruído das aeronaves (movimentação de helicópteros offshore) que sobrevoam o espaço aéreo pertinente à Barra da Tijuca, no município do Rio de Janeiro;</p> <p>Considerando que os ruídos apontados ultrapassam a norma ABNT NBR-10151;</p> <p>Considerando que tal realidade provoca danos à saúde que, de acordo com a OMS, podem levar ao desenvolvimento de doenças, tipo: gastrite e úlcera estomacal, alterações digestivas, alterações de audição, hipertensão arterial, cefaleia e irritabilidade, alterações cardíacas, distúrbio do sono e distúrbio mental, alteração no comportamento, estresse e falta de atenção e concentração;</p> <p>Considerando que além dos moradores, tais ruídos abusivos afetam, ainda, toda população flutuante da região, em especial, atrapalha as atividades de escola em geral;</p> <p>Considerando que há nítida ofensa ao direito de vizinhança;</p> <p>Considerando as questões debatidas sobre o tema na Audiência Pública realizada na Comissão de Turismo da Câmara dos Deputados, em 29 de outubro de 2021, sobre a concessão do Aeroporto de Jacarepaguá;</p> <p>Considerando a Audiência Pública organizada pela ANAC, em 27 de outubro de 2021, referente à 7ª Rodada Concessões Aeroportuárias;</p> <p>Considerando o profundo estudo técnico (em anexo) que aponta o grave problema proveniente do fluxo de aeronaves do Aeroporto de Jacarepaguá;</p> <p>Os abaixo-assinados, dirigentes de instituições representativas dos moradores de áreas vizinhas ao Terminal Aeroporto de Jacarepaguá, vêm pela presente reivindicar que seja estabelecido no Edital:</p> <ol style="list-style-type: none">1) Adoção de solução pronta e cabal para o grave problema do ruído de aeronaves – com expressa proibição de rotas que ofendam o direito de vizinhança- e, portanto, requerem que o Edital 07/2021 para concessão do referido aeroporto venha, expressamente, estabelecer restrições para aeronaves com ruídos excessivos (helicópteros offshore);2) Que sejam determinados horários específicos para decolagem e pouso de aeronaves offshore, entre 10h e 16h em rotas alternativas que não ofendam o direito de vizinhança, estipulando uma restrição operacional tais aeronaves;

- 3) Que seja estabelecida uma limitação de voos/dia, acompanhada de projeto de diminuição dos mesmos, inclusive proibindo movimentação dessas aeronaves aos sábados e domingos (excetuando-se emergências);
- 4) Que seja vetada a possibilidade de ampliação da pista (1133m), bem como sejam proibidos voos comerciais nesse aeroporto;
- 5) Que se obrigue o vencedor concessionário à instalação de equipamentos que permitam uma eficaz fiscalização do cumprimento e observância das rotas estabelecidas pelo DECEA e, paralelamente, seja estabelecido o funcionamento das rotas de voos;
- 6) Que a Petrobrás e demais contratantes de aeronaves offshore, Shell, Equinor, PetroRio, Perenco e Trident Energy, sejam chamadas a buscarem soluções referentes ao item 3.

JUSTIFICATIVA

Inúmeras matérias jornalísticas vêm relatando o problema dos ruídos que tem alcançado níveis insuportáveis, afetando o cotidiano dos moradores. É flagrante o desrespeito aos limites de ruído impostos por lei, inclusive à inobservância de rotas. Há, em certos períodos, uma sucessão ininterrupta de voos a passar nas proximidades dos prédios e residências. Não há silêncio, não há tranquilidade. Há privação de sono, stress, aborrecimento contínuo de forma a privar os residentes da Barra da Tijuca do direito essencial à tranquilidade, ao repouso e ao silêncio, afetando inclusive sua capacidade de trabalho.

Urge, assim, que se levem em consideração medidas aptas a resolver ou ao menos mitigar sensivelmente o problema em questão, definindo os justos parâmetros para disciplinar a operação do Aeroporto de Jacarepaguá após a concessão à iniciativa privada.

1. Deputado Otavio Leite
2. Senador Portinho
3. Vereador Carlo Caiado (Presidente da Câmara Municipal do Rio de Janeiro)
4. Ricardo Gomes Magalhães (Presidente do Conselho Comunitário de Segurança – 31CCS CPF: 099.656.617-15)
5. Pedro Paulo Gouvea de Magalhães (Condomínio Mandala OAB:RJ 44670)
6. Fábio de Seixas Guimarães (Barra Deck Oeste CPF: 551.696.557-34)
7. Delair Dumbroskck Mello(Câmara Comunitária da Barra da Tijuca CPF: 215.242.627-49)
8. Julio Cesar Monteiro de Barros (Condomínio Mandala CPF: 261.751.857-49))
9. Paulo Cezar de Freitas Samico (Condomínio Atlântico Sul CPF: 382.841.977-15)
10. Ricardo Lomba de Araújo (Condomínio Mediterrâneo – Edifício Portomare CPF:547.026.317-72)
11. Luís Carlos Pereira de Azevedo (AMCM – Associação dos Moradores das Casas Mandala CPF: 185.931.277-20)

RESPOSTA

A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que como diretriz para elaboração dos EVTEAs, encontrava-se a estrita obediência a todos os normativos vigentes, seja na esfera ambiental ou mesmo na de aviação civil (visando, entre outros, a segurança operacional, a obediência às superfícies limitadoras de obstáculos e às curvas de proteção de ruído aeronáutico, assim como o risco da fauna). Desta feita, os estudos e projetos foram elaborados adequando-se estritamente ao arcabouço de normativos ambientais vigentes, entre os quais, especificamente com relação ao Estado do Rio de Janeiro, aponta-se a Lei nº 126/1977 (alterada pelas Leis nº 3.827/2002 e

6.410/2013). O município do Rio de Janeiro, por sua vez, possui a Lei nº 3.268/2001, que estabelece as condições básicas de proteção da coletividade contra a poluição sonora.

Em adição, dentre as normas aeroviárias vigentes, há o RBAC ANAC nº 161, que prevê a elaboração do Plano de Zoneamento de Ruído (PZR). O PZR deve ter seu registro efetivado pela ANAC e ser divulgado aos municípios abrangidos pelo Plano. Por se enquadrar no item 161.15(a)1 do RBAC, o Aeroporto de Jacarepaguá ainda deve aplicar um Plano Específico de Zoneamento de Ruído (PEZR). Nesse sentido, esses instrumentos – ou eventuais normativos que os substituam – devem ser considerados pelo futuro administrador aeroportuário na elaboração do plano de desenvolvimento aeroportuário a ser apresentado ao Poder Concedente, já que, como os EVTEAs não são vinculantes, pode o operador aeroportuário buscar, nos termos do contrato de concessão, a solução que melhor atender, em sua visão, as exigências contratuais e demais regulamentações aplicáveis.

No que compete ao Aeroporto de Jacarepaguá, o projeto de engenharia do EVTEA não vislumbra ampliação da pista de pouso e decolagem, mas sim a construção de áreas de proteção de fim de pista em cada uma de suas cabeceiras (RESA, do inglês Runway End Safety Area). Ademais, em linhas gerais, são previstas intervenções de adequação de pistas de taxiamento de aeronaves, posições de pátio e retirada de obstáculos identificados. Finalmente, são previstos investimentos em equipamentos que permitam operações mais seguras, como indicador de rampa de aproximação, balizamento e sinalização. Intervenções desta natureza permitem operações mais seguras (para as aeronaves e para a vizinhança do aeroporto) e podem contribuir, futuramente, no aprimoramento de procedimentos de pouso e decolagem por instrumentos que atenuem a condição ruidosa do aeroporto, atividade ligada ao órgão e controle do espaço aéreo (DECEA).

Com relação à vedação aos voos comerciais, cabe ressaltar que o marco regulatório vigente prevê a liberdade de rotas, como definido no art. 48 da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005 (Lei de criação da ANAC). Assim versa:

“Art. 48. (VETADO) / § 1º Fica assegurada às empresas concessionárias de serviços aéreos domésticos a exploração de quaisquer linhas aéreas, mediante prévio registro na ANAC, observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequado expedidas pela ANAC.”.

No entanto, salienta-se que os estudos de mercado que compõem o EVTEA não vislumbraram demanda para voos regulares no aeroporto. Neste diapasão, cumpre ressaltar que o documento que vinculará o futuro operador será o Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), anexo do contrato de concessão, que detalha e especifica o objeto da concessão, delimita os Complexos Aeroportuários, estabelece especificações mínimas requeridas para a infraestrutura aeroportuária, estabelece investimentos iniciais para melhoria e adequação da infraestrutura e define as obrigações relativas ao Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI), entre outros objetivos.

A ANAC igualmente agradece a contribuição e informa que, no entendimento de sua Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária, o contrato não tem por função tratar de aspectos operacionais cotidianos dado que tal matéria é variável ao longo do tempo com o desenvolvimento das operações do aeroporto. Dessa forma, tais assuntos são disciplinados por meio de mecanismos de regulação da Anac, que permitem o gerenciamento dinâmico do tema na busca de soluções mais adequadas ao caso concreto que permitam equilibrar o binômio desenvolvimento x poluição

sonora . Para esse caso específico do ruído, o aeroporto possui uma Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico (CGRA), sendo um fórum colaborativo com vistas a estudar, propor e implementar, no seu âmbito de atuação, medidas para mitigar o impacto do ruído aeronáutico no entorno de seu aeródromo. A Comissão é composta por equipe do aeródromo e membros e órgãos externos envolvidos nas questões relacionadas ao ruído aeronáutico, como representação das comunidades do entorno, das municipalidades abrangidas pelo PZR, da torre de controle, de órgãos ambientais, dentre outros, envolvidos na questão do ruído aeronáutico, gestão do uso do solo e operações no aeródromo. Dessa forma, entende-se que tais aspectos operacionais devem ser debatidos com todos os envolvidos a fim de que possam, avaliar o impacto e gerenciar adequadamente os riscos.

Importa destacar que encontra-se em vigor o Plano Específico de Zoneamento de Ruído (PEZR) do SBJR, cujas curvas de ruído foram validadas por meio da Portaria nº 476, de 09/02/2018. O operador do aeródromo SBJR tem comprovado o cumprimento das atividades previstas no Regulamento Brasileiro da Aviação Civil RBAC nº 161 – “Planos De Zoneamento de Ruído de Aeródromos – PZR” para com os compromissos da Comissão de Gerenciamento do Risco Aeronáutico (CGRA), buscando ações para minimizar o ruído aeronáutico que tem como catalisador o aeroporto, buscando a discussão com a municipalidade quanto à compatibilização do uso do solo no entorno do aeródromo, assim como discussões com comunidade de entorno e demais órgãos interessados.

Ressalte-se que, sabendo da sensibilidade do tema tratado, foi encaminhado a manifestação à CGRA do aeroporto, para o devido tratamento e acompanhamento pela Anac.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18665
NOME DO CONTRIBUINTE
Felipe Luciano Pires
CONTRIBUIÇÃO
Inclusão da Definição do termo "Contribuição Variável"
JUSTIFICATIVA
Não há definição do termo "Contribuição Variável" no Edital
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que o termo foi incluído na Seção I do Capítulo I.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18666
NOME DO CONTRIBUINTE
Felipe Luciano Pires
CONTRIBUIÇÃO
Solicita-se que seja esclarecido o Anexo 22 da minuta do Edital, conforme previsto na justificativa.
JUSTIFICATIVA
<p>No âmbito de concessões de bens e/ou serviços públicos, o instrumento da consulta pública viabiliza o fomento à participação social na modelagem de instrumentos contratuais de longo prazo, bem como permite que potenciais interessados realizem análise inicial sobre o objeto da futura concessão, a fim de estudar a viabilidade operacional e econômico-financeira do projeto.</p> <p>Diante disso, o amplo fornecimento de informações sobre os aeroportos objeto da presente Consulta Pública é fator essencial para a participação da sociedade civil. Isso porque permite que os interessados compreendam os objetos das futuras concessões, potencializando a chance de serem apresentadas contribuições que contribuam para o aperfeiçoamento técnico da modelagem.</p> <p>O Anexo 22 da minuta do Edital, que contém a lista mínima de bens a serem transferidos pela concessionária, não foi disponibilizado na Consulta Pública nº 13/2021. Todavia, entende-se que o Anexo 22 a ser oportunamente disponibilizado no leilão conterá, no mínimo, as seguintes informações dos bens: (i) descrição detalhada do bem; (ii) tipo do bem; (iii) situação do bem, indicando o status de sua operação; e (iv) vida útil estimada.</p> <p>Cumprе ressaltar, ainda, que tais informações são essenciais para que as proponentes elaborem propostas comerciais seguras, pois saberão de antemão a situação dos bens a serem transferidos na concessão, bem como a necessidade de realização de eventual investimento para substituí-los.</p>
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que em atenção ao disposto no item 10.16.i) do Edital de Chamamento Público de Estudos nº 5/2020, encontra-se em elaboração pelo consórcio selecionado para elaboração dos EVTEA a lista de bens móveis relevantes para a operação dos aeroportos da Sétima rodada. Informa-se que já foi disponibilizada pela Infraero documento contendo a relação de bens dos 16 aeroportos, disponível no data-room, mantido pela SAC, o qual subsidiará a elaboração de relatório contendo informações sobre a identificação, localização, caracterização, registro fotográfico e condições verificadas para aqueles bens considerados relevantes. Esse material irá subsidiar a elaboração da lista mínima que constará nos respectivos contratos de concessão (anexo 22 do Edital de leilão).</p> <p>Com efeito, a criação de uma lista mínima dos bens móveis mais relevantes para a operação de cada aeroporto tem como objetivo garantir a manutenção dos bens essenciais e relevantes à operação, agregando previsibilidade e confiabilidade ao processo. Trata-se, portanto, de uma lista não exaustiva, que traz um mecanismo contratual de compensação à concessionária em caso de ausência dos bens referenciados no aeroporto, conforme cláusula 14.22 do contrato. Sem embargo, o</p>

estado de conservação dos bens bem como o inventário das condições atuais das instalações e equipamentos presentes em cada aeroporto deve ser objeto de due diligence dos interessados no leilão para concessão dos ativos, conforme preconiza o item 1.1 do Anexo 22 ao contrato de concessão: "as Proponentes deverão verificar as características dos bens durante as visitas aos aeroportos previstas no item 1.17 do Edital". Por fim, a matriz de risco do contrato, em seu item 5.5.28, aloca ao concessionário os custos decorrentes de eventuais incorreções verificadas na lista de bens disponibilizada.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18667
NOME DO CONTRIBUINTE
Felipe Luciano Pires
CONTRIBUIÇÃO
Solicita-se que seja esclarecido o item 3.15.5 da minuta do Edital, conforme previsto na justificativa.
JUSTIFICATIVA
<p>Por meio do Edital de Chamamento Público de Estudos nº 5/2020, o Ministério da Infraestrutura objetivou chamar interessados na apresentação de projetos, levantamentos, investigações e estudos técnicos que subsidiassem a modelagem das concessões 17 (dezesete) aeroportos, sendo que 16 (dezesesseis) deles foram incluídos no objeto da presente Consulta Pública.</p> <p>O item 4.1.6 do referido Edital prevê que os autores dos estudos autorizados e selecionados pela Comissão de Seleção não poderão participar do processo licitatório dos aeroportos objetos dos estudos.</p> <p>Essa limitação abrange, especificamente, os integrantes do Consórcio Grupo de Consultores em Aeroportos (GCA), cujos estudos foram selecionados para subsidiar a concessão dos Aeroportos dos Blocos RJ/MG, Norte II e SP/MS, nos termos do Edital de Seleção de Estudos nº 01/2021, publicado no Diário Oficial da União em 26 de julho de 2021.</p> <p>Diante disso, e em linha com a garantia de isonomia entre os licitantes (art. 3º, caput da Lei nº 8.666/1993), entende-se que a limitação prevista no item 3.15.5. do Edital submetido à Consulta Pública abrange as pessoas jurídicas autorizadas no âmbito do Edital de Seleção de Estudos nº 01/2021 cujos estudos foram aproveitados na modelagem nesta licitação. Favor confirmar se o entendimento está correto.</p>
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que o entendimento está correto.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18668
NOME DO CONTRIBUINTE
Felipe Luciano Pires
CONTRIBUIÇÃO
Inclusão do Item 4.7.1 4.7.1. Serão admitidas assinaturas eletrônicas desde que, no documento apresentado, constem meios hábeis para a verificação de sua autenticidade, os quais terão valor equivalente ao reconhecimento de firmas analógico, incluindo, mas não se limitando a QR Codes e códigos para validação em links de sites expressamente indicados no documento em questão, desde que em conformidade com o processo de certificação disponibilizado pela Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira - ICP-Brasil.
JUSTIFICATIVA
<p>Publicada em 4 de julho de 2019, a Resolução ANAC nº 520/2019 aprovou o regulamento do processo eletrônico no âmbito da agência, permitindo a apresentação de documento nato-digital acompanhado de assinatura eletrônica.</p> <p>Esse ato normativo vai ao encontro da Lei nº 14.063/2020, que possibilitou a utilização de assinatura digital nos documentos para apresentação aos entes da Administração Pública Direta e Indireta.</p> <p>Ademais, destaca-se que recentes editais de licitações publicados por agências reguladoras federais permitem que os licitantes apresentem documentação assinada digitalmente, como nível de assinatura avançada ou qualificada, como é o caso do Edital do Leilão do 5G (Edital nº 1/2021-SOR/SPR/CD-ANATEL - Esclarecimento 216).</p> <p>Nesse sentido, a própria Administração Pública Federal já possui ferramenta para assinar documentos com certificado digital ou validar documentos já assinados. Trata-se do Assinador SERPRO, desenvolvido pelo Serviço Federal de Processamento de Dados.</p> <p>Dito isso, considerando que os itens 5.1 e 5.3 da minuta do Edital admitem a apresentação dos envelopes contendo a garantia de proposta e documentos de habilitação de forma digital, sugere-se a inclusão do item 4.7.1 no Edital para esclarecer que os documentos eletrônicos poderão ser assinados digitalmente pelos representantes credenciados.</p>
RESPOSTA
A ANAC agradece sua contribuição informa que será parcialmente acatada para alterar a redação do item 4.7 do Edital, de modo a inserir expressa remissão a possibilidade de adoção de assinaturas eletrônicas, nos termos do item 5.6.1 do Edital.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18669
NOME DO CONTRIBUINTE
Felipe Luciano Pires
CONTRIBUIÇÃO
<p>Alteração do item 4.42.1</p> <p>4.42.1. A Proponente que participar do leilão isoladamente deve ser um Operador Aeroportuário que possua experiência mínima de 5 (cinco) anos na operação de um mesmo aeroporto e que tenha processado, em pelo menos um dos últimos cinco anos, no mínimo:</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Em linha com pretendido pela Lei nº 8.987/95, que o concessionário preste serviço adequado, entende-se pertinente a presença de requisitos de qualificação técnica, uma vez que, mediante a comprovação de um mínimo de experiência prévia, objetivam indicar que a futura contratada detenha capacidade de fazê-lo. Em suma, o ponto central desta previsão é de atribuir ao Poder Público alguma garantia de que o licitante possui capacidade para prestar os serviços objeto da delegação.</p> <p>Para fins de qualificação técnica, a minuta do edital exigiu que o operador tenha operado, em pelo menos um dos últimos 5 anos, aeroporto com processamento de um determinado volume de passageiros. Tal requisito não leva em consideração o tempo contínuo de operação de determinado aeroporto por operador, o que pode prejudicar a qualidade do serviço concedido.</p> <p>Ressalta-se que é de extrema importância que a qualificação técnica exigida no processo licitatório seja compatível com as características, quantidades e prazos do escopo a ser contratado pela Administração Pública, de modo a garantir que o vencedor da licitação execute com a devida segurança o contrato de concessão.</p> <p>Neste contexto, sugere-se que a qualificação técnica da 7ª Rodada de Concessão Aeroportuária seja alterada para exigir que os proponentes demonstrem experiência mínima de 5 anos na operação de um mesmo aeroporto.</p> <p>Cumprir frisar que essa sugestão está em consonância com a qualificação técnica das outras Rodadas de Concessões de Aeroportos, que sempre exigiram que o operador demonstrasse experiência mínima de operação de 5 anos em um mesmo aeroporto. Portanto, a alteração pretendida na presente contribuição está de acordo com a qualificação técnica consolidada nas licitações de concessão aeroportuária, a qual, inclusive, já foi validada pelo Tribunal de Contas da União.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que ela não será acatada. Por se tratar a operação aeroportuária de atividade de elevado grau de complexidade e especificidade, entendeu-se necessário, nas primeiras rodadas de concessão, optar por um modelo que garantisse experiência mínima aos futuros operadores, vez que o mercado, apesar de consolidado internacionalmente, estava em formação no âmbito nacional.</p> <p>Após seis rodadas de concessão, no entanto, houve grande evolução quanto à consolidação do mercado no país. Com diversos operadores nacionais e estrangeiros explorando infraestrutura aeroportuária no Brasil (parte significativa deles por meio</p>

de concessões aeroportuárias geridas pela ANAC), é substancial o desenvolvimento da maturidade institucional da ANAC quanto à avaliação da qualificação técnica de futuros proponentes, o que encorajou, para a sexta rodada, um modelo mais flexível que, sem renúncia da máxima qualidade, aumente a competitividade e concorrência na licitação visada.

Assim, opta-se por, assim como fez-se para a Sexta Rodada de Concessão, manter como requisito de habilitação técnica o período mínimo de um ano operando aeroporto que tenha processado o volume mínimo de passageiros indicado no item 4.42.1 do edital.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18670
NOME DO CONTRIBUINTE
Felipe Luciano Pires
CONTRIBUIÇÃO
Inclusão da definição do termo Operador Aeroportuário no preâmbulo: Pelo presente instrumento, os abaixo assinados, de um lado como Poder Concedente, a Agência Nacional de Aviação Civil, entidade integrante da Administração Pública Federal indireta, submetida a regime autárquico especial, vinculada ao Ministério da Infraestrutura, neste ato representada na forma de seu Regimento Interno e de outro a (razão social da concessionária), com sede (endereço da sede, incluindo município e UF), inscrita no CNPJ sob o nº (_____), representada na forma de seus atos constitutivos pelos Srs. (qualificação dos representantes da concessionária), (doravante designada Concessionária), com a interveniência de (operador aeroportuário), com sede (endereço da sede, incluindo município e UF), inscrita no CNPJ sob o nº (_____), representada na forma de seus atos constitutivos pelos Srs. (qualificação dos representantes/representante do operador aeroportuário) (doravante designado Operador Aeroportuário), têm entre si justo e firmado o presente Contrato, para realização do objeto a seguir indicado, que se regerá pelas cláusulas e condições aqui previstas e pela legislação e normas regulamentares aplicáveis.
JUSTIFICATIVA
O termo definido "Operador Aeroportuário" tem seu significado previsto no item 1.1.30 do Edital. Entretanto, nota-se que, diferente de outros termos definidos, ele não é replicado no item 1.1 da minuta do Contrato, o que pode abrir margem a incertezas ou controvérsias na interpretação do instrumento concessório. Assim, sugere-se incluir o termo definido "Operador Aeroportuário", dado que o termo é utilizado repetidamente ao longo de toda minuta contratual. Sugere-se, ainda, a revisão de todo o Contrato o haja vista que por vezes o termo é utilizado como definido e por outras vezes não.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que ela não será acatada. As ocorrências do termo "Operador Aeroportuário", na Minuta do Contrato de Concessão, referem-se àquele que conduz as operações do aeroporto. Sob essa perspectiva, na maioria das vezes, refere-se à Infraero. Contudo, é necessário avaliar o contexto em cada caso, pois há situações em que o termo não está relacionado à empresa pública. Cita-se, por exemplo, que na cláusula 10.2, o termo tem significado diverso do mencionado, conforme explicado no subitem 10.2.1 e refere-se àquele que conferiu habilitação técnica ao licitante vencedor no leilão. Ainda, na cláusula 3.1.1.1, o termo é utilizado de modo genérico, não determinando um operador específico; e, na cláusula 13.22.1.2, o próprio texto menciona que trata-se do "novo operador aeroportuário". Como se vê, o que ocorre é que o contrato aborda agentes distintos que realizam rigorosamente a mesma atividade – operação direta da infraestrutura – em momentos diferentes e harmônicos, não convindo que seja a eles atribuída

denominação discrepante, sob pena de se impor dificuldade de compreensão conceitual.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18671
NOME DO CONTRIBUINTE
Felipe Luciano Pires
CONTRIBUIÇÃO
<p>A minuta do Contrato de Concessão faz referência a diversas expressões em maiúsculo sem estarem definidas na cláusula 1.1. Assim, sugere-se que as seguintes expressões sejam definidas no Contrato de Concessão para facilitar a sua compreensão:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) Teto Tarifário (ii) Receita Teto (iv) Proposta Apoiada; e (v) Consulta ao Usuário
JUSTIFICATIVA
<p>A minuta do Contrato utiliza como referência termos definidos cujos significados estão espalhados em outros documentos anexos, mas não constam no rol previsto pelo item 1.1 do instrumento contratual.</p> <p>Com o intuito de evitar incertezas na gestão contratual das concessões, bem como facilitar o entendimento das disposições contratuais, sugere-se sejam replicadas, no item 1.1 da Minuta do Contrato, os seguintes termos definidos:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) Teto Tarifário, definido pelo item 1.2.1.14 do Anexo 04 do Contrato (Tarifas); (ii) Receita Teto, definido pelo item 1.2.1.10 do Anexo 04 do Contrato (Tarifas); e (iii) Operador Aeroportuário, definido pelo item 1.1.30 do Edital. <p>Além disso, sugerimos a inclusão, no item 1.1 da Minuta do Contrato de Concessão, a definição de dois termos definidos, cujos significados não constam em nenhum anexo contratual, apesar de o instrumento contratual fazer referência a eles em letras maiúsculas:</p> <ul style="list-style-type: none"> (iv) Proposta Apoiada; e (v) Consulta ao Usuário.
RESPOSTA
<p>A Anac agradece a contribuição e informa que as expressões citadas já estão definidas no Contrato de Concessão.</p> <p>Teto Tarifário O item 1.2.1.14 do Anexo 4 do Contrato de Concessão - Tarifas define a expressão. "1.2.1.14. Teto Tarifário: valor máximo, determinado pela ANAC, que poderá ser estabelecidos pela Concessionária para uma Tarifa Aeroportuária".</p> <p>Receita Teto O item 1.2.1.10 do Anexo 4 do Contrato de Concessão - Tarifas define a expressão. "1.2.1.10 Receita Teto (por Passageiro) (RT): valor máximo, determinado pela ANAC, da Receita Regulada por Passageiro Ajustada que poderá ser obtida pelo operador aeroportuário".</p> <p>Proposta Apoiada O item 6.16 do Contrato de Concessão define a expressão:</p>

"6.16 A Proposta Apoiada constitui mecanismo de flexibilização regulatória cujo objetivo é permitir a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da concessão e da eficiência na gestão aeroportuária ao longo do período da concessão".

Consulta ao Usuário

O item 15.1 do Contrato de Concessão define a expressão. Além disso, o CAPÍTULO XV – DAS CONSULTAS AOS USUÁRIOS estabelece as regras e objetivos da consulta.

"15.1. A Concessionária deverá consultar anualmente as partes interessadas relevantes, independentemente das consultas específicas tratadas no item 15.2, com o objetivo de promover maior transparência na relação com os Usuários:

15.1.1. As consultas anuais devem envolver trocas de informações relevantes para a operação do aeroporto, pelas partes envolvidas, tais como projeções de demanda (aeronaves, passageiros e carga), projeções de receitas (tarifárias e não tarifárias), estrutura tarifária, custos operacionais e investimentos que afetem seus Usuários.

15.1.2. As consultas específicas tratadas no item 15.2 podem ser feitas junto às consultas anuais, a critério da Concessionária".

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18672
NOME DO CONTRIBUINTE
Felipe Luciano Pires
CONTRIBUIÇÃO
Caso surja um novo normativo impeça a internacionalização dos aeroportos ou, ainda que isso não aconteça, tal operação seja impossibilitada pela falta de agentes públicos essenciais a esse tipo de operação (policias federais, agentes da receita federal, ANVISA e VIGIAGRO por exemplo), o risco será atribuído ao Poder Concedente?
JUSTIFICATIVA
<p>São premissas básicas da modelagem econômico-financeira e, conseqüentemente para a valoração dos ativos:</p> <ul style="list-style-type: none">- a garantia da destinação do uso do sítio para exploração aeroportuária;- aplicação do princípio da liberdade de voo, trazido pela Lei 11.182, de 2005, art. 48, § 1º, que assegura a exploração de quaisquer rotas às empresas aéreas, desde que haja capacidade operacional para tanto. <p>Ambas as premissas são utilizadas na modelagem do presente edital e devem ser mantidas para a garantia do equilíbrio econômico-financeiro.</p>
RESPOSTA
<p>A Anac agradece a contribuição, e informa que a fim de conferir maior transparência à extensão do risco assumido pelo Poder Concedente, foi incluído um subitem 5.2.3. para indicar que o impedimento ou redução da movimentação de aeronaves, passageiros e cargas, decorrentes de ação ou omissão de entes públicos, enseja reequilíbrio contratual quando reduzir a capacidade existente na data de publicação do Edital.</p> <p>A proposta de alteração visa a estabelecer parâmetros concretos e objetivos para aferição de eventual pleito de reequilíbrio fundamentado em ações ou omissões de que trata o citado item que, porventura, venham a afetar as operações aeroportuárias. Nesse sentido, busca-se excluir do alcance do item 5.2.3 pleitos baseados em uma expectativa futura de expansão da capacidade ou de eventual internacionalização, não efetivadas por quaisquer razões. Dessa forma, com intuito de assegurar a coerência entre as previsões contratuais, será realizado correspondente ajuste no item 5.5.20.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18673
NOME DO CONTRIBUINTE
Felipe Luciano Pires
CONTRIBUIÇÃO
Solicita-se que seja esclarecido o conteúdo da cláusula 2.3 da minuta do Contrato de Concessão, conforme previsto na justificativa abaixo.
JUSTIFICATIVA
Considerando que os Aeroportos serão transferidos à Concessionária pela Infraero em situação operacional, é nosso entendimento que o operador aeroportuário atual deverá resolver as questões relacionadas a qualquer irregularidade ou não conformidade junto às autoridades competentes, a exemplo de obstáculos localizados em área destinada à movimentação de aeronaves no solo, ou acima das superfícies destinadas à proteção das aeronaves em voo, ou ainda que estejam fora ou abaixo dessas superfícies definidas e cause efeito adverso à segurança ou regularidade das operações aéreas, licença ambiental entre outras. Ressaltamos que algumas regularizações, se deixadas a cargo da concessionária, podem inviabilizar a realização dos requisitos obrigatórios no PEA e em, última instância, a concessão. Favor confirmar se o entendimento está correto.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que o entendimento não está correto. Destaca-se que o item 2.3 do Contrato de Concessão estabelece expressamente que o aeroporto será transferido à Concessionária no estado em que se encontra, de maneira que todas as desocupações, inclusive aquelas relativas a ocupações existentes antes da Data de Eficácia do Contrato serão de responsabilidade da Concessionária. Também competem ao futuro Concessionário, de acordo com o item 5.5.25, os custos incorridos para adequação da infraestrutura e serviços prestados aos normativos da ANAC e demais órgãos públicos, inclusive aqueles pré-existentes Pa assinatura do Contrato. Ademais, Nos termos do item 1.33 do edital, as Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do respectivo Complexo Aeroportuário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, bem como pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, devendo arcar com seus respectivos custos e despesas, inclusive, mas não exaustivamente, no tocante à realização de estudos, investigações, levantamentos, projetos e investimentos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18674
NOME DO CONTRIBUINTE
Felipe Luciano Pires
CONTRIBUIÇÃO
<p>Inclusão da cláusula 2.5.1 da minuta do Contrato de Concessão da seguinte forma: 2.5. Será de integral responsabilidade da Concessionária a remoção de quaisquer bens para a liberação de áreas dos sítios aeroportuários. 2.5.1. A Concessionária será responsável pela guarda e remoção de bens em constrição judicial, lhe sendo assegurado o direito de manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato. Alteração da cláusula 5.5.10 da minuta do Contrato de Concessão: 5.5. Observado o disposto no item 5.4, constituem riscos suportados exclusivamente pela Concessionária: 5.5.24. custos com a remoção de quaisquer bens para a liberação de áreas dos sítios aeroportuários, exceto em caso de constrição judicial.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Sugere-se a inclusão da cláusula 2.5.1 e alteração da cláusula 5.5.24, para que a minuta do Contrato de Concessão esteja em consonância com a Decisão nº 159/2018 da Diretoria Colegiada da ANAC, que aprovou pleito de revisão extraordinária do Contrato de Concessão do Aeroporto Internacional de Guarulhos em razão da impossibilidade de utilização das áreas comerciais com constrição judicial. Na oportunidade a ANAC reconheceu a responsabilidade pela impossibilidade da exploração de áreas pela Concessionária, sendo certo que a mesma não poderia livremente retirar os bens que ocupavam a área em razão de ordem judicial.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição, todavia a mesma não será acatada. Quanto à inserção do item 2.5.1, esclareça-se que o direito a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato já é intrinsecamente assegurado às partes, sendo despendida sua repetição de forma expressa. De toda forma, em caso de constrição judicial de bens, não de ser observadas as peculiaridades do caso concreto, bem como os contornos de eventuais determinações judiciais. Dessa forma, no que diz respeito à Decisão nº 159/2018 da Diretoria Colegiada da ANAC, é necessário atentar à evolução regulatória havida, bem como às diferenças de redação entre as respectivas modelagens contratuais da concessão do Aeroporto de Guarulhos, e a ora proposta para a 7ª Rodada de Concessões. Enquanto o item 3.2.15 do Contrato de Concessão de Guarulhos prevê como dever do Poder Concedente disponibilizar a área do Aeroporto livre e desembaraçada à Concessionária, sem qualquer ônus, a atual redação dos itens 2.3 e 3.2.12 da minuta do Contrato menciona que as áreas serão entregues no estado em que se encontram, refletindo as melhorias trazidas nos contratos mais recentes que não mais estabelecem aquela obrigação ao Poder Concedente. Tal modelagem foi assim estabelecida por julgar-se que o agente privado possui melhores condições de gerenciar a desocupação da área do aeroporto, em adequação às suas necessidades, seguindo o plano de exploração por ela definido.</p>

De toda forma, com relação às constrições judiciais já previstas na minuta dos documentos jurídicos, precisamente aquela descrita no item 4.1.3.1 do Aêndice E do Anexo 2 do Contrato de Concessão, é possível que a posse da área não seja transferida a Concessionária concomitantemente à celebração do Contrato (como dispõe o item 2.3), em função de eventuais decisões judiciais nesse sentido. Desse modo, caberá à licitante precificar referido risco em sua proposta econômica, para oferta de lance pelo correspondente bloco de aeroportos.

Por fim, esclareça-se que o Contrato atribui ao Poder Concedente os riscos associados a eventual dano decorrente de atraso superior a doze meses na disponibilização de áreas descritas no Anexo 2 do Contrato de Concessão, nos termos do item 5.2.4 do Contrato.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18675
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
Solicita-se que seja esclarecido com relação à desmaterialização do documento físico, conforme previsto na justificativa.
JUSTIFICATIVA
Favor esclarecer se a desmaterialização dos documentos físicos deverá observar os requisitos e procedimentos do tabelionato de notas do domicílio da proponente.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o processo de desmaterialização deve seguir as orientações dispostas na Medida Provisória 2.200-2/2000, que institui a Infra-Estrutura de Chaves Públicas Brasileira – ICP Brasil, e ao disposto na Lei nº 12.682, de 09 de julho de 2012, a qual trata sobre a elaboração e o arquivamento de documentos em meios eletromagnéticos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18676
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
Alteração do item 5.27 da minuta do Edital para inclusão do subitem 5.27.3: 5.27.3. No caso do item 5.27 deste Edital, a Proponente Classificada, se habilitada, será convocada para celebrar o Contrato nos termos e condições de sua proposta.
JUSTIFICATIVA
Sugere-se alteração do item 5.27 da minuta do Edital com vistas a deixar claro que a proponente convocada não deverá assumir a proposta econômica da proponente inabilitada, o que poderia causar distorções no plano de negócios inicialmente vislumbrado para a consecução da concessão.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que ela não será acatada. A redação adotada no item 5.27, ao prever que será declarada vencedora do Bloco a Proponente Classificada que tenha apresentado a maior Oferta para aquele Bloco de Aeroportos no resultado final do Leilão, já deixa claro que serão respeitados os termos e condições de sua própria proposta, uma vez desconsiderada a Proponente inabilitada.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18677
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
Solicitamos que caso o valor do bem seja ressarcido via pagamento pela SAC, que seja estipulado um prazo máximo para tal pagamento (30 dias) e caso o pagamento exceda esse prazo, o valor do bem a ser ressarcido deverá ser corrigido pelo IPCA desde o Estágio 2 da Fase I-A até a data do efetivo reembolso.
JUSTIFICATIVA
Considerando que: (i) a concessionária terá conhecimento dos bens que serão de fato entregues pelo atual Operador no primeiro ano de concessão, (ii) no caso de um bem listado no Anexo 22 não ser entregue o respectivo valor do bem poderá ser abatido da outorga variável ou ser pago diretamente pela SAC/MI e (iii) a outorga variável é devida somente no 5º ano de concessão, o não reajuste do valor do bem prejudica a concessionária que deverá arcar com um custo no Ano 1 com ressarcimento após 5 anos em valores inferiores ao devido. O mesmo racional se aplica no caso de pagamento direto pela ANAC.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que, no tocante às competências desta Secretaria, no que tange à lista mínima de bens, em atenção ao disposto no item 10.16.i) do Edital de Chamamento Público de Estudos nº 5/2020, encontra-se em elaboração pelo consórcio selecionado a lista de bens móveis relevantes para a operação dos aeroportos da Sétima rodada, a qual subsidiará a elaboração da lista mínima que constará nos respectivos contratos de concessão (anexo 22 do Edital de leilão).</p> <p>Com efeito, a criação de uma lista mínima dos bens móveis mais relevantes para a operação de cada aeroporto tem como objetivo garantir a manutenção dos bens essenciais e relevantes à operação, agregando previsibilidade e confiabilidade ao processo. Trata-se, portanto, de uma lista não exaustiva, que traz um mecanismo contratual de compensação à concessionária em caso de ausência dos bens referenciados no aeroporto, conforme cláusula 14.22 do contrato. Sem embargo, o estado de conservação dos bens bem como o inventário das condições atuais das instalações e equipamentos presentes em cada aeroporto deve ser objeto de due diligence dos interessados no leilão para concessão dos ativos, conforme preconiza o item 1.1 do Anexo 22 ao contrato de concessão: "as Proponentes deverão verificar as características dos bens durante as visitas aos aeroportos previstas no item 1.17 do Edital". Por fim, a matriz de risco do contrato, em seu item 5.5.28, aloca ao concessionário os custos decorrentes de eventuais incorreções verificadas na lista de bens disponibilizada.</p> <p>Quanto ao cálculo de eventual ressarcimento caso algum dos bens listados no Anexo 22 do Edital não seja encontrado no respectivo aeroporto e tenha sido informado à ANAC, consoante ao dispositivo contratual, somente após instauração de procedimento administrativo específico visando a localização ou a reposição do bem, em até 60 (sessenta) dias a contar do recebimento da comunicação pela ANAC, e</p>

persistindo a ausência do bem após esse período, a SAC procederá com o cálculo do valor correspondente a ser pago diretamente à Concessionária, nos termos da legislação em vigor. No limite, caso não ocorra o pagamento pela SAC, a Concessionária fará jus a desconto nas parcelas de contribuição variável, corrigido pelo IPCA e taxa de desconto contratual, contados a partir do encerramento do Estágio 2 da Fase I-A de cada aeroporto do bloco.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18678
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
<p>"Solicitamos que o Anexo 22 contenha as seguintes informações:</p> <ul style="list-style-type: none"> - descrição do bem (presente no Anexo 22 da 6ª Rodada e no arquivo ""Cópia de Relação de bens por dependência_23112020"" - pasta: DADOS_011_20210225 do data-room) - fabricante (presente no Anexo 22 da 6ª Rodada e no arquivo ""Cópia de Relação de bens por dependência_23112020"" - pasta: DADOS_011_20210225 do data-room) - modelo (presente no Anexo 22 da 6ª Rodada e no arquivo ""Cópia de Relação de bens por dependência_23112020"" - pasta: DADOS_011_20210225 do data-room) - Data de aquisição (presente no arquivo ""Cópia de Relação de bens por dependência_23112020"" - pasta: DADOS_011_20210225 do data-room) - valor (presente no arquivo ""Cópia de Relação de bens por dependência_23112020"" - pasta: DADOS_011_20210225 do data-room) - depreciação acumulada (presente no arquivo ""Cópia de Relação de bens por dependência_23112020"" - pasta: DADOS_011_20210225 do data-room) - valor residual (presente no arquivo ""Cópia de Relação de bens por dependência_23112020"" - pasta: DADOS_011_20210225 do data-room) - valor contábil (presente no arquivo ""Cópia de Relação de bens por dependência_23112020"" - pasta: DADOS_011_20210225 do data-room) - vida útil (ano/meses) (presente no arquivo ""Cópia de Relação de bens por dependência_23112020"" - pasta: DADOS_011_20210225 do data-room) - status do bem (operacional / não operacional) - estado de conservação (ruim/regular/bom/ótimo) - data da última manutenção <p>Caso não seja possível o levantamento de todas as informações acima elencadas, solicitamos que sejam adicionadas as informações já presentes no arquivo do data-room (""Cópia de Relação de bens por dependência_23112020"" - pasta: DADOS_011_20210225)."</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Nas últimas rodadas de concessão, os vencedores vivenciaram o recebimento dos aeroportos em situação divergente daquela vista durante as visitas feitas (ativos sucateados, trocados por equivalentes em pior estado ou até mesmo não encontrado no aeroporto). Dessa forma solicitamos que o Anexo 22 contenha informações relevantes e já presentes no data-room da Infraero de forma a tornar o processo licitatório mais transparente e com maior segurança regulatória.</p>
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que em atenção ao disposto no item 10.16.i) do Edital de Chamamento Público de Estudos nº 5/2020, encontra-se em elaboração pelo consórcio selecionado para elaboração dos EVTEA a lista de bens móveis relevantes para a operação dos aeroportos da Sétima rodada. Informe-se que já foi disponibilizada pela Infraero documento contendo a relação de bens</p>

dos 16 aeroportos, disponível no data-room, mantido pela SAC, o qual subsidiará a elaboração de relatório contendo informações sobre a identificação, localização, caracterização, registro fotográfico e condições verificadas para aqueles bens considerados relevantes. Esse material irá subsidiar a elaboração da lista mínima que constará nos respectivos contratos de concessão (anexo 22 do Edital de leilão).

Com efeito, a criação de uma lista mínima dos bens móveis mais relevantes para a operação de cada aeroporto tem como objetivo garantir a manutenção dos bens essenciais e relevantes à operação, agregando previsibilidade e confiabilidade ao processo. Trata-se, portanto, de uma lista não exaustiva, que traz um mecanismo contratual de compensação à concessionária em caso de ausência dos bens referenciados no aeroporto, conforme cláusula 14.22 do contrato. Sem embargo, o estado de conservação dos bens bem como o inventário das condições atuais das instalações e equipamentos presentes em cada aeroporto deve ser objeto de due diligence dos interessados no leilão para concessão dos ativos, conforme preconiza o item 1.1 do Anexo 22 ao contrato de concessão: "as Proponentes deverão verificar as características dos bens durante as visitas aos aeroportos previstas no item 1.17 do Edital". Por fim, a matriz de risco do contrato, em seu item 5.5.28, aloca ao concessionário os custos decorrentes de eventuais incorreções verificadas na lista de bens disponibilizada.

Quanto ao cálculo de eventual ressarcimento caso algum dos bens listados no Anexo 22 do Edital não seja encontrado no respectivo aeroporto e tenha sido informado à ANAC, consoante ao dispositivo contratual, somente após instauração de procedimento administrativo específico visando a localização ou a reposição do bem, em até 60 (sessenta) dias a contar do recebimento da comunicação pela ANAC, e persistindo a ausência do bem após esse período, a SAC procederá com o cálculo do valor correspondente a ser pago diretamente à Concessionária, nos termos da legislação em vigor. No limite, caso não ocorra o pagamento pela SAC, a Concessionária fará jus a desconto nas parcelas de contribuição variável, corrigido pelo IPCA e taxa de desconto contratual, contados a partir do encerramento do Estágio 2 da Fase I-A de cada aeroporto do bloco.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18679
NOME DO CONTRIBUINTE
Felipe Luciano Pires
CONTRIBUIÇÃO
Alteração da cláusula 2.7 da minuta do Contrato de Concessão da seguinte forma: 2.7. O Contrato poderá ser prorrogado para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em decorrência de Revisão Extraordinária, na forma prevista neste Contrato.
JUSTIFICATIVA
<p>Dentre os mecanismos disponíveis para recompor o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, a prorrogação do prazo de vigência está em posição de destaque. É o meio menos oneroso às partes envolvidas e mais adequado para não afetar diretamente contribuintes e usuários, na medida em que não implica no aporte direto de recursos públicos nem na onerosidade de tarifas.</p> <p>Dessa forma, faz-se necessário garantir que Poder Concedente e Concessionária tenham liberdade para estabelecerem, no âmbito de procedimento de reequilíbrio econômico-financeiro, a prorrogação de prazo mais adequada à continuidade da Concessão, sem a necessidade de recorrerem a outros mecanismos mais onerosos.</p> <p>Considerando que podem ocorrer eventos de desequilíbrio durante a vigência da concessão cuja recomposição econômico-financeira dependerá de prorrogação superior a 5 anos, sugere-se que a minuta do Contrato de Concessão seja alterada para excluir um prazo limitador de prorrogação. Assim, confere-se maior flexibilidade ao Poder Concedente escolher as formas de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada, posto que, por meio decisão de política pública aplicável às concessões, optou-se por limitar as prorrogações dos contratos de concessão, com o objetivo de incentivar a renovação das concessionárias no futuro, de forma a permitir novos parâmetros de concorrência e novos conceitos contratuais, evitando-se, com isso, a possível perpetuidade dos contratos de concessão. Ademais, o art. 6º do Dec. 7.624/11, que dispõe sobre as condições de exploração da iniciativa privada da infraestrutura aeroportuária por meio de concessão, estabelece que "o prazo de vigência será estabelecido pelo poder concedente, no edital e no contrato de concessão, e deverá ser compatível com a amortização dos investimentos, podendo ser prorrogado uma única vez, por até cinco anos, para fins de reequilíbrio econômico-financeiro decorrente da efetivação de riscos não assumidos pela concessionária no contrato, mediante ato motivado."</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18680
NOME DO CONTRIBUINTE
Felipe Luciano Pires
CONTRIBUIÇÃO
Referência incorreta no item 2.15. Deveria ser mencionado o item 3.1.47.2
JUSTIFICATIVA
Consistência na informação editalícia
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que o erro foi retificado.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18681
NOME DO CONTRIBUINTE
Felipe Luciano Pires
CONTRIBUIÇÃO
Referência incorreta no item 2.16.2. Deveria ser mencionado o item 3.1.46.
JUSTIFICATIVA
Consistência na informação editalícia.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que o erro foi retificado.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18682
NOME DO CONTRIBUINTE
Felipe Luciano Pires
CONTRIBUIÇÃO
Referência incorreta no item 2.16.5. Deveria ser mencionado o item 3.1.49.
JUSTIFICATIVA
Consistência na informação editalícia.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que o erro foi retificado.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18683
NOME DO CONTRIBUINTE
Felipe Luciano Pires
CONTRIBUIÇÃO
Inclusão da subcláusula 2.22.4.1 com a seguinte redação: 2.22.4.1. A subrogação integral de que trata o item 2.22.4 é obrigatória somente para os contratos cujos objetos estejam limitados aos sítios aeroportuários integrantes do Bloco de Aeroportos objeto deste Contrato. Nos contratos que tenham por objeto a prestação de serviços ou o fornecimento de bens envolvendo aeroportos diversos aos de um determinado bloco objeto deste contrato, a sub-rogação não é devida, uma vez que pressuporia ocorrência parcial mediante cisão do objeto, gerando insegurança e dificuldades operacionais às partes envolvidas, inclusive aos aeroportos remanescentes da Infraero cobertos pelo remanescente de contrato.
JUSTIFICATIVA
Tendo em vista que os Aeroportos previstos em diferentes Blocos da Sétima Rodada de Concessão possuem Operador Aeroportuário em comum, a Infraero, nota-se que há substanciais chances de existirem contratos que, em um mesmo instrumento, tenham como objeto a prestação de serviços em mais de um aeroporto. Mais especificamente, há chances desses contratos abrangerem aeroportos que, na Sétima Rodada de Concessão, estão em blocos distintos, o que traria óbice relevante na sub-rogação prevista na Minuta de Contrato de Concessão. Para evitar tal situação, sugerimos a inclusão de novo dispositivo vinculado ao item 2.22.4 da Minuta de Contrato. Dessa forma, garante-se maior segurança jurídica à Concessionária e mitiga a existência de controvérsias entre as futuras Concessionárias acerca de quem será a responsável pela sub-rogação de contrato que trate da prestação de serviços operacionais nos Aeroportos de Congonhas/SP e Santos Dumont/RJ, por exemplo.
RESPOSTA
A ANAC agradece sua contribuição e informa que, contudo, não será acatada. Esclarecemos que o objeto do contrato de concessão foi delimitado ao constante no capítulo II - Do Objeto, donde destaca-se que tudo o mais que escapar a essa delimitação entende-se não estar a mercê deste instrumento. Assim, de acordo com os itens 2.22.4 e 11.2 da minuta de Contrato de Concessão, a Concessionária subrogará integralmente todos os contratos que envolvam a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário, assumindo obrigações e direitos a eles relacionados, destacando-se a necessária observância do disposto nos itens 3.1.7, 3.1.56, e 11.11.4, quando cabíveis. Logo, entende-se que a Concessionária, na qualidade de gestora do sítio aeroportuário e responsável pela concessão, possui as devidas condições para gerenciar tais hipóteses, negociando eventuais ajustes necessários para adequar contratações pré-existentes às necessidades do serviço e aos limites objetivos da concessão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18684
NOME DO CONTRIBUINTE
Felipe Luciano Pires
CONTRIBUIÇÃO
Tendo em vista que a solução do operador tem como objetivo atender ao PEA da forma mais eficiente sob a ótica da Concessionária e eventual atendimento de considerações das partes interessadas relevantes pode causar um incremento de custo de obra, alterações de projetos, atraso nos processos decisórios e até mesmo alterações de cronogramas, qual seria o critério de avaliação do processo de consulta previsto nos itens 2.26.4 e 2.26.4.1?
JUSTIFICATIVA
<p>O contrato não define quem são as partes interessadas relevantes a serem consideradas no processo de Consulta. Dessa forma, entendemos que seriam partes interessadas relevantes as companhias aéreas, associações, Prefeitura, passageiros, entre outros. Considerando que as partes interessadas citadas se demonstraram contrárias ao plano de expansão de determinados aeroportos, o processo de consulta já nasce com um viés negativo.</p> <p>Solicitamos que o critério de avaliação da Consulta seja feito prioritariamente analisando se a solução da Concessionária atende os requisitos do PEA, admitindo que os ajustes solicitados pelas partes interessadas relevantes somente deverão ser considerados pela Concessionária no caso de não causarem impactos ao equilíbrio econômico-financeiro da concessão.</p>
RESPOSTA
<p>Agradecemos a contribuição e esclarecemos que a consulta aos usuários, conforme definida na minuta de Contrato, visa assegurar que o planejamento da Concessionária para o desenvolvimento da infraestrutura está em linha também com as necessidades do público que utiliza o aeroporto (passageiros, empresas aéreas, órgãos públicos, operadores logísticos, aviação geral, etc.). A não delimitação da forma e requisitos específicos para a realização da consulta visa conferir liberdade à Concessionária para realizar o processo da maneira que julgar mais adequada ao seu modelo de gestão, contanto que os objetivos da Consulta sejam atingidos. Ademais, a composição desse público pelas partes interessadas na consulta é dinâmica, com novos agentes que podem vir a operar no aeroporto, bem como outros que deixam de operar, ou aumentam/reduzem sua operação (e, logo, sua relevância). Caberá à Concessionária, conforme a realidade do aeroporto, realizar a consulta aos agentes relevantes interessados no processo.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18685
NOME DO CONTRIBUINTE
Felipe Luciano Pires
CONTRIBUIÇÃO
Tendo em vista os itens 15.1 e 15.2, sugere-se definir o conceito de partes interessadas relevantes. Entendemos que seriam partes interessadas as companhias aéreas, associações, Prefeitura, passageiros entre outros. Favor confirmar se o entendimento está correto.
JUSTIFICATIVA
O contrato não define quem são as partes interessadas relevantes a serem consideradas no processo de Consulta. A definição do termo traria maior segurança jurídica à Concessionária, dado que limitaria o seu espectro de abrangência e definiria quais são as partes que devem ser necessariamente ouvidas pela Concessionária durante a fase de consulta, uma vez que a não definição poderia ampliar a abrangência e, com isso, incluir partes que hoje já se mostram contrárias às expansões dos aeroportos.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. O Contrato imputa à Concessionária a responsabilidade pela identificação das partes. Ao identificar as partes, a discricionariedade por parte da Concessionária irá variar de acordo com o objeto de consulta, pois o Contrato delimita as partes interessadas relevantes com diferentes graus de precisão, havendo desde casos em que a identificação cabe totalmente à Concessionária no caso concreto até casos em que a delimitação no Contrato é estrita, cabendo à Concessionária apenas observar o disposto contratualmente. Além disso, a ANAC informa que, apesar de constituir atribuição da Concessionária, em casos de omissão ou dúvida da Concessionária, a Agência poderá, a seu critério, definir quais partes interessadas devem ser consultadas, conforme dispõe o itens 15.8.1. da Minuta de Contrato de Concessão. Ainda, poderá ser submetida à ANAC a relação de partes interessadas relevantes para manifestação anterior à celebração de acordo, embora não constitua uma obrigação da Agência a aprovação prévia das partes consultadas. Por fim, visando solucionar eventuais problemas de identificação das partes interessadas relevantes em virtude de eventual existência de grande número de agentes, a minuta do Contrato de Concessão ainda previu em seu item 15.9 a possibilidade de realização das consultas por meio de associações, comitês técnicos, fóruns de governança ou outros grupos capazes de intensificar a cooperação entre as partes e colaborar para o alcance de acordos e soluções negociadas. Assim, espera-se que tais entidades sejam levadas em consideração durante o processo de consulta, justamente pelo potencial de representatividade que possuem.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18686
NOME DO CONTRIBUINTE
Felipe Luciano Pires
CONTRIBUIÇÃO
Inclusão da subcláusula 3.1.7.3, com a seguinte redação: 3.1.7.3. Para fins de atendimento ao item 3.1.7, serão sub-rogados integralmente os contratos que tenham por objeto somente a cessão de espaços dos aeroportos integrantes do Bloco de Aeroportos objeto deste Contrato. Os contratos que tenham por objeto a cessão de espaços envolvendo outros aeroportos, além dos que integram o Bloco de Aeroportos objeto deste Contrato, deverão ser rescindidos pelo Operador Aeroportuário antes do final do estágio 2 da Fase I-A.
JUSTIFICATIVA
Tendo em vista que os Aeroportos previstos em diferentes Blocos da Sétima Rodada de Concessão possuem Operador Aeroportuário em comum, a Infraero, nota-se que há substanciais chances de existirem contratos que, em um mesmo instrumento, tenham como objeto a cessão de espaços de mais de um aeroporto. Mais especificamente, há chances desses contratos abrangerem aeroportos que, na Sétima Rodada de Concessão, estão em blocos distintos, o que traria óbice relevante na sub-rogação prevista na Minuta de Contrato de Concessão. Para evitar tal situação, sugerimos a inclusão de novo dispositivo vinculado ao item 3.1.7 da Minuta de Contrato. Dessa forma, garante-se maior segurança jurídica à Concessionária e mitiga a existência de controvérsias entre as futuras Concessionárias acerca de quem será a responsável pela sub-rogação de contrato que trate da cessão de áreas dos Aeroportos de Congonhas/SP e Santos Dumont/RJ, por exemplo.
RESPOSTA
A ANAC agradece sua contribuição e informa que, contudo, não será acatada. Esclarecemos que o objeto do contrato de concessão foi delimitado ao constante no capítulo II - Do Objeto, donde destaca-se que tudo o mais que escapar a essa delimitação entende-se não estar a mercê deste instrumento. Assim, de acordo com os itens 2.22.4 e 11.2 da minuta de Contrato de Concessão, a Concessionária sub-rogará integralmente todos os contratos que envolvam a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário, assumindo obrigações e direitos a eles relacionados, destacando-se a necessária observância do disposto nos itens 3.1.7, 3.1.56, e 11.11.4, quando cabíveis. Logo, entende-se que a Concessionária, na qualidade de gestora do sítio aeroportuário e responsável pela concessão, possui as devidas condições para gerenciar tais hipóteses, negociando eventuais ajustes necessários para adequar contratações pré-existentes às necessidades do serviço e aos limites objetivos da concessão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18687
NOME DO CONTRIBUINTE
Felipe Luciano Pires
CONTRIBUIÇÃO
Tendo em vista o item 3.1.19, propõe-se incluir, para os aeroportos de Congonhas e Santos Dumont, um anexo de capacidade de pista asseguradas pelo poder público.
JUSTIFICATIVA
<p>A versão atual da minuta do Contrato de Concessão não prevê capacidades mínimas garantidas para o seu sistema de pistas, como já feito em rodadas anteriores como em Guarulhos.</p> <p>É fundamental o esclarecimento das premissas utilizadas pelo poder público na elaboração dos estudos de viabilidade, bem como a existência ou não de alinhamentos prévios com o órgão de gerenciamento de tráfego aéreo.</p> <p>No caso da existência de tais alinhamentos prévios, uma alocação eficiente de riscos envolveria, ao menos para os Aeroportos de Congonhas e Santos Dumont, a publicação das capacidades de pista asseguradas pelo poder público.</p> <p>A inviabilidade de atingimento da capacidade última de pista prevista nos estudos potencialmente reduziria o valor destes ativos, especialmente no caso de Congonhas.</p>
RESPOSTA
<p>A Anac agradece a contribuição, e informa que a fim de conferir maior transparência à extensão do risco assumido pelo Poder Concedente, foi incluído um subitem 5.2.3. para indicar que o impedimento ou redução da movimentação de aeronaves, passageiros e cargas, decorrentes de ação ou omissão de entes públicos, enseja reequilíbrio contratual quando reduzir a capacidade existente na data de publicação do Edital.</p> <p>A proposta de alteração visa a estabelecer parâmetros concretos e objetivos para aferição de eventual pleito de reequilíbrio fundamentado em ações ou omissões de que trata o citado item que, porventura, venham a afetar as operações aeroportuárias. Nesse sentido, busca-se excluir do alcance do item 5.2.3 pleitos baseados em uma expectativa futura de expansão da capacidade ou de eventual internacionalização, não efetivadas por quaisquer razões. Dessa forma, com intuito de assegurar a coerência entre as previsões contratuais, será realizado correspondente ajuste no item 5.5.20.</p> <p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que a diretriz referente à capacidade inicial dos sistemas de PPD de SBSP e do SBRJ estabelecida para o EVTEA é a seguinte, qual seja: “Para fins da modelagem, a capacidade inicial do sistema de PPD de SBSP deve ser considerada de 44 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, e a do SBRJ de 32 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros. A capacidade do sistema de pistas ao longo da concessão para os aeroportos SBRJ e SBSP deve evoluir em função do desenho proposto para tais infraestruturas nos estudos de engenharia.”, tem por base discussões levadas a cabo entre a SAC e o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), do Ministério da Defesa, conforme aponta o Ofício nº 13/DCCO1/5210 (SEI nº 4852074), de 16 de abril de 2021, onde se concluiu ser viável</p>

o aumento da capacidade do sistema de pistas dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont a partir de ações que poderiam colaborar com o aumento da capacidade para os referidos aeroportos sem afetar a segurança operacional. Cumpre informar que, no que diz respeito ao Aeroporto Santos Dumont, a referida diretriz e os EVTEA foram retificados para 30 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, conforme conclusões do referido Ofício. Em relação à análise de tráfego aéreo, o relatório Estudo de Engenharia e Afins apresenta em seu capítulo 2.2 as análises e medidas mitigadoras previstas na regulação vigente (ICA 63-18, ICA 100-37, ICA 11-408). Ressalta-se ainda muitas das medidas mitigadoras propostas no estudo já ocorrem atualmente, no entanto, o EVTEA não tem caráter vinculativo, e caberá ao futuro concessionário, conforme cláusula 3.1.19. do contrato de concessão, coordenar-se com os órgãos de controle do espaço aéreo para garantir a capacidade do sistema de pistas necessária às suas operações.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18688
NOME DO CONTRIBUINTE
Felipe Luciano Pires
CONTRIBUIÇÃO
Alterar a redação da sub-cláusula 3.1.28 da Minuta do Contrato para estabelecer a seguinte redação: 3.1.28. dispor de banco de dados atualizado, em base eletrônica, apto a gerar relatório contendo as informações da Concessão, nos termos deste Contrato e da regulamentação expedida pela ANAC e nos prazos definidos em tais atos, em especial, todas as informações previstas no Anexo 2 - PEA e no Anexo 4 - Tarifas, relativas a dados estatísticos de tráfego de aeronaves, passageiros e cargas processados no período, bem como os valores arrecadados com as tarifas aeroportuárias, assegurando à ANAC acesso somente leitura ininterrupto e imediato ao referido banco de dados;
JUSTIFICATIVA
Entendemos que acesso "irrestrito" envolve operações de criação, atualização e exclusão de registros, além, claro, de leitura dos dados e, neste sentido, difere da melhor prática do modelo de privilégio mínimo. Mantendo os acessos de leitura irrestritos, nosso entendimento é que a necessidade da ANAC é suprida ao mesmo tempo em que reduzimos a área de potencial ataque ao banco de dados, limitando o que um invasor consegue fazer, até mesmo quando as credenciais estão de alguma forma comprometidas.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a mesma não será aceita, visto que o termo irrestrito se refere a não restrição a qualquer informação contida no banco de dados. Importa esclarecer que os acessos solicitado pela ANAC sempre são "somente leitura".

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18689
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
Visando gerar maior certeza e precisão na comunicação entre as Partes, entende-se pertinente que seja limitado a regra de comunicação, definindo, por exemplo, um ou alguns poucos pontos certos de contato entre a ANAC e a Concessionária para fins de fiscalização, v.g. o(s) gestor(s) do contrato.
JUSTIFICATIVA
A definição de um ponto focal evita que a ANAC receba uma informação errada e/ou desatualizada prejudicando tanto a avaliação da ANAC quanto a Concessionária.
RESPOSTA
A Anac agradece a contribuição e esclarece que no Contrato de Concessão a regra de comunicação não deve ser previamente limitada, sendo estabelecida de forma prática e concreta durante a gestão contratual, por meio de desejada relação colaborativa estabelecida reciprocamente entre as partes. Ressalta ainda, que comunicação entre a Anac e a Concessionária é realizada por intermédio dos representantes apresentados pela Concessionária, nos termos do item 1.5 da Minuta de Contrato. Quanto à fiscalização, o art. 2º da Lei nº 11.182/05, estabelece que a ANAC, na qualidade de Poder Concedente, possui a competência de regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária. Ainda esclarece que a Agência possui a prerrogativa de exercê-la a qualquer tempo, para garantir a prestação adequada dos serviços concedidos, ficando ao seu critério a comunicação prévia de procedimentos dessa natureza à concessionária. Assim, a Concessionária, ao organizar os seus quadros internos, deve atentar-se para o fato de que, conforme o item 7.3 do Contrato, os encarregados pela fiscalização da concessão, no exercício das suas atribuições, terão livre acesso, a qualquer tempo e sem aviso prévio, aos dados relativos à administração, à contabilidade e aos recursos técnicos, econômicos e financeiros da Concessionária, assim como às obras, aos equipamentos e às instalações integrantes ou vinculadas à concessão, não obstante a ausência de eventual ponto focal escolhido pela Concessionária no local.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18690
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
Inclusão de item, em linha do que foi feito na cláusula 4.2, prevendo que a Concessionária e/ou seu Controlador ficam autorizados a alienar fiduciariamente as ações da Concessionária em favor dos Financiadores.
JUSTIFICATIVA
A alienação fiduciária das ações da concessionária é garantia essencial em operações de crédito e já é prática consolidada no setor. A inclusão de previsão específica reduz a incerteza e o ônus regulatório. Sua consequência já está prevista na clausula 10.9.
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a sua contribuição e informa, contudo, que não será acatada. Esclareça-se que o item 10.9 e subitens da minuta de contrato de concessão preveem a possibilidade de transferência do controle societário consubstanciada na alienação fiduciária das ações da Concessionária dependente de autorização da ANAC, que verificará, na oportunidade, se presentes os requisitos descritos nos mencionados itens.</p> <p>De outro lado, o item 4.2, traz expressa possibilidade de cessão fiduciária dos créditos decorrentes das Receitas Tarifárias e Não Tarifárias, e somente até o limite que não comprometa a operacionalização e a continuidade da prestação do serviço, não sendo vedada a utilização de ações para garantia de contratos de financiamento, em conformidade com o disposto nos art. 28 e 28-A da Lei n. 8.987/1995.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18691
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
" Inclusão de Cláusula na Seção I - Das Disposições Gerais, do Capítulo XI - Da utilização de espaços no complexo aeroportuário da seguinte forma: 11.1. Entre a data de assinatura do Contrato de Concessão e o final do Estágio 2, a fim de viabilizar e otimizar o processo de transferência das operações dos aeroportos, o Operador Aeroportuário deverá disponibilizar, sem ônus, espaço físico e estrutura nos respectivos aeroportos à Concessionária."
JUSTIFICATIVA
Solicitamos que seja incluído item para esclarecer que serão disponibilizadas áreas de escritório nos aeroportos à Concessionária, que poderá, com autorização da Infraero e, desde que assuma as responsabilidades, realizar pequenas intervenções necessárias para adequação das áreas e atendimento dos requisitos do PEA.
RESPOSTA
Agradecemos a participação na consulta pública e informamos que a contribuição não foi aceita. O item 6.6 do anexo 7 - Plano de Transferência Operacional (PTO) já supre essa necessidade.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18692
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
<p>"Inclusão da cláusula 13.14.3 na minuta do Contrato de Concessão: 13.14. Para atender ao interesse público, mediante lei autorizativa específica, a ANAC poderá retomar a Concessão, após assegurar o prévio pagamento de indenização composta das seguintes parcelas: 13.14.1. dos lucros cessantes, calculados com base na expectativa dos anos remanescentes da concessão, limitado no mínimo ao saldo devedor atualizado vencido e vincendo de quaisquer financiamentos contraídos pela Concessionária; 13.14.2. custo de desmobilização, incluindo o valor de todos os encargos e ônus decorrentes de multas, rescisões e indenizações devidas a empregados, fornecedores e outros terceiros credores da Concessionária, a qualquer título; e 13.14.3. as parcelas dos investimentos realizados, inclusive em obras de manutenção, bens e instalações, ainda não amortizados ou depreciados, que tenham sido realizados, deduzidos os ônus financeiros remanescentes."</p>
JUSTIFICATIVA
<p>"De acordo com o artigo 37 da Lei Federal nº 8.987/95, a encampação é a rescisão unilateral de um contrato de concessão pelo Poder Concedente por motivo de interesse público, sem que a concessionária tenha dado causa à sua extinção, devidamente justificada e dependerá de autorização legislativa e prévio pagamento da indenização. Por sua vez, a indenização a ser recebida em caso de encampação, dentre outros fatores, deverá considerar as parcelas dos investimentos vinculados a bens reversíveis, ainda não amortizados ou depreciados, nos termos do artigo 36 da Lei Federal nº 8.987/95.</p> <p>Desta forma, sugere-se a inclusão da cláusula 13.14.3 na minuta do Contrato de Concessão para restar clara que a indenização em caso de encampação irá cobrir as parcelas dos investimentos realizados, inclusive em obras de manutenção, bens e instalações, ainda não amortizados ou depreciados, de modo a compatibilizar o Contrato de Concessão com as disposições da Lei Federal nº 8.987/95."</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a atual redação da cláusula 13.14 já incorpora a indenização prevista pelo art. 36 da Lei nº 8.987/95: 13.14. Para atender ao interesse público, mediante lei autorizativa específica, a ANAC poderá retomar a Concessão, após assegurar o prévio pagamento da indenização de que trata o artigo 36 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, acrescida das seguintes parcelas:</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18693
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
<p>"Alteração da cláusula 14.22.1 da minuta do Contrato de Concessão:</p> <p>14.22.1. Persistindo a ausência do bem após esse período, o valor correspondente será calculado e corrigido pelo IPCA pela Secretaria Nacional de Aviação Civil, que pagará diretamente à Concessionária em até 120 (cento e vinte dias), nos termos da legislação em vigor.</p> <p>14.22.2. Caso não ocorra o pagamento previsto no item anterior, a Concessionária fará jus a desconto nas parcelas de contribuição variável, corrigido pelo IPCA e taxa de desconto contratual, contados a partir do encerramento do Estágio 2 da Fase I-A de cada aeroporto do bloco."</p>
JUSTIFICATIVA
<p>"Considerando que a contribuição variável será paga a partir do 5º ano da concessão, sugere-se que seja incluído prazo para a Secretaria Nacional de Aviação Civil pagar os valores correspondente aos bens listados no Anexo 22 do Edital não entregues à concessionária, período no qual também deverá ocorrer a correção dos valores pelo IPCA.</p> <p>Entende-se que essa sugestão, caso seja acatada, trará maior segurança jurídica às partes envolvidas, na medida em que será estabelecido um termo inicial para a vigência do direito da Concessionária ao desconto nas parcelas de contribuição variável, previsto no item 14.22.2. A falta de definição do prazo de pagamento pela SAC prejudica o Concessionário uma vez que este deverá desembolsar o valor para aquisição do equipamento, sem ter garantia do prazo que será reembolsado mas já sabendo que com o passar do tempo o valor a ser reembolsado será inferior ao de fato devido. Tal correção monetária é prevista na cláusula 14.22.2, caso o ressarcimento seja feito via redução na outorga variável. "</p>
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que, no tocante às competências desta Secretaria, no que tange à lista mínima de bens, em atenção ao disposto no item 10.16.i) do Edital de Chamamento Público de Estudos nº 5/2020, encontra-se em elaboração pelo consórcio selecionado a lista de bens móveis relevantes para a operação dos aeroportos da Sétima rodada, a qual subsidiará a elaboração da lista mínima que constará nos respectivos contratos de concessão (anexo 22 do Edital de leilão).</p> <p>Com efeito, a criação de uma lista mínima dos bens móveis mais relevantes para a operação de cada aeroporto tem como objetivo garantir a manutenção dos bens essenciais e relevantes à operação, agregando previsibilidade e confiabilidade ao processo. Trata-se, portanto, de uma lista não exaustiva, que traz um mecanismo contratual de compensação à concessionária em caso de ausência dos bens referenciados no aeroporto, conforme cláusula 14.22 do contrato. Sem embargo, o estado de conservação dos bens bem como o inventário das condições atuais das instalações e equipamentos presentes em cada aeroporto deve ser objeto de due</p>

diligence dos interessados no leilão para concessão dos ativos, conforme preconiza o item 1.1 do Anexo 22 ao contrato de concessão: "as Proponentes deverão verificar as características dos bens durante as visitas aos aeroportos previstas no item 1.17 do Edital". Por fim, a matriz de risco do contrato, em seu item 5.5.28, aloca ao concessionário os custos decorrentes de eventuais incorreções verificadas na lista de bens disponibilizada.

Quanto ao cálculo de eventual ressarcimento caso algum dos bens listados no Anexo 22 do Edital não seja encontrado no respectivo aeroporto e tenha sido informado à ANAC, consoante ao dispositivo contratual, após instauração de procedimento administrativo específico visando a localização ou a reposição do bem, em até 60 (sessenta) dias a contar do recebimento da comunicação pela ANAC, e persistindo a ausência do bem após esse período, a SAC procederá com o cálculo do valor correspondente a ser pago diretamente à Concessionária, nos termos da legislação em vigor. No limite, caso não ocorra o pagamento pela SAC, a Concessionária fará jus a desconto nas parcelas de contribuição variável, corrigido pelo IPCA e taxa de desconto contratual, contados a partir do encerramento do Estágio 2 da Fase I-A de cada aeroporto do bloco.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18694
NOME DO CONTRIBUINTE
Câmara Comunitária da Barra da Tijuca
CONTRIBUIÇÃO
Contribuição ref. Audiencia Publica para Edital 07/2021 - Concessão Aeroporto Santos Dumont/Jacarepagua
JUSTIFICATIVA
Contribuição ref. Audiencia Publica para Edital 07/2021 - Concessão Aeroporto Santos Dumont/Jacarepagua
RESPOSTA
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que como diretriz para elaboração dos EVTEAs, encontrava-se a estrita obediência a todos os normativos vigentes, seja na esfera ambiental ou mesmo na de aviação civil (visando, entre outros, a segurança operacional, a obediência às superfícies limitadoras de obstáculos e às curvas de proteção de ruído aeronáutico, assim como o risco da fauna). Desta feita, os estudos e projetos foram elaborados adequando-se estritamente ao arcabouço de normativos ambientais vigentes, entre os quais, especificamente com relação ao Estado do Rio de Janeiro, aponta-se a Lei nº 126/1977 (alterada pelas Leis nº 3.827/2002 e 6.410/2013). O município do Rio de Janeiro, por sua vez, possui a Lei nº 3.268/2001, que estabelece as condições básicas de proteção da coletividade contra a poluição sonora. Em adição, dentre as normas aeroviárias vigentes, há o RBAC ANAC nº 161, que prevê a elaboração do Plano de Zoneamento de Ruído (PZR). O PZR deve ter seu registro efetivado pela ANAC e ser divulgado aos municípios abrangidos pelo Plano. Por se enquadrar no item 161.15(a)1 do RBAC, o Aeroporto de Jacarepaguá ainda deve aplicar um Plano Específico de Zoneamento de Ruído (PEZR). Nesse sentido, esses instrumentos – ou eventuais normativos que os substituam – devem ser considerados pelo futuro administrador aeroportuário na elaboração do plano de desenvolvimento aeroportuário a ser apresentado ao Poder Concedente, já que, como os EVTEAs não são vinculantes, pode o operador aeroportuário buscar, nos termos do contrato de concessão, a solução que melhor atender, em sua visão, as exigências contratuais e demais regulamentações aplicáveis. Salienta-se também que, fazem parte do rito comum do processo de licenciamento ambiental, a ser efetivado pelo futuro operador o Estudo e Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA e o Estudo e Relatório de Impacto de Vizinhança - EIV/RIV, o que abarca questões sensíveis ao ruído, impactos na mobilidade urbana e acessibilidade ao aeroporto, assim como Estudo de Tráfego e outros documentos exigidos pelo órgão ambiental. No que compete ao projeto de engenharia proposto para o Aeroporto de Jacarepaguá, o EVTEA não vislumbra ampliação da pista de pouso e decolagem, mas sim a construção de áreas de proteção de fim de pista em cada uma de suas cabeceiras (RESA, do inglês Runway End Safety Area). Ademais, em linhas gerais, são previstas intervenções de adequação de pistas de taxiamento de aeronaves, posições de pátio e retirada de obstáculos identificados. Finalmente, são previstos investimentos em equipamentos que permitam operações mais seguras, como indicador de rampa de aproximação, balizamento e sinalização. Intervenções desta</p>

natureza permitem operações mais seguras (para as aeronaves e para a vizinhança do aeroporto) e podem contribuir, futuramente, no aprimoramento de procedimentos de pouso e decolagem por instrumentos que atenuem a condição ruidosa do aeroporto, atividade ligada ao órgão e controle do espaço aéreo (DECEA). Com relação à vedação aos voos comerciais, cabe ressaltar que o marco regulatório vigente prevê a liberdade de rotas, como definido no art. 48 da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005 (Lei de criação da ANAC). Assim versa: “Art. 48. (VETADO) / § 1º Fica assegurada às empresas concessionárias de serviços aéreos domésticos a exploração de quaisquer linhas aéreas, mediante prévio registro na ANAC, observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequadas expedidas pela ANAC.”. No entanto, salienta-se que os estudos de mercado que compõem o EVTEA não vislumbraram demanda para voos regulares no aeroporto. Neste diapasão, cumpre ressaltar que o documento que vinculará o futuro operador será o Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), anexo do contrato de concessão, que detalha e especifica o objeto da concessão, delimita os Complexos Aeroportuários, estabelece especificações mínimas requeridas para a infraestrutura aeroportuária, estabelece investimentos iniciais para melhoria e adequação da infraestrutura e define as obrigações relativas ao Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI), entre outros objetivos.

A ANAC igualmente agradece a contribuição e informa que, no entendimento de sua Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária, o contrato não tem por função tratar de aspectos operacionais cotidianos dado que tal matéria é variável ao longo do tempo com o desenvolvimento das operações do aeroporto. Dessa forma, tais assuntos são disciplinados por meio de mecanismos de regulação da Anac, que permitem o gerenciamento dinâmico do tema na busca de soluções mais adequadas ao caso concreto que permitam equilibrar o binômio desenvolvimento x poluição sonora. Para esse caso específico do ruído, o aeroporto possui uma Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico (CGRA), sendo um fórum colaborativo com vistas a estudar, propor e implementar, no seu âmbito de atuação, medidas para mitigar o impacto do ruído aeronáutico no entorno de seu aeródromo. A Comissão é composta por equipe do aeródromo e membros e órgãos externos envolvidos nas questões relacionadas ao ruído aeronáutico, como representação das comunidades do entorno, das municipalidades abrangidas pelo PZR, da torre de controle, de órgãos ambientais, dentre outros, envolvidos na questão do ruído aeronáutico, gestão do uso do solo e operações no aeródromo. Dessa forma, entende-se que tais aspectos operacionais devem ser debatidos com todos os envolvidos a fim de que possam, avaliar o impacto e gerenciar adequadamente os riscos.

Importa destacar que encontra-se em vigor o Plano Específico de Zoneamento de Ruído (PEZR) do SBJR, cujas curvas de ruído foram validadas por meio da Portaria nº 476, de 09/02/2018. O operador do aeródromo SBJR tem comprovado o cumprimento das atividades previstas no Regulamento Brasileiro da Aviação Civil RBAC nº 161 – “Planos De Zoneamento de Ruído de Aeródromos – PZR” para com os compromissos da Comissão de Gerenciamento do Risco Aeronáutico (CGRA), buscando ações para minimizar o ruído aeronáutico que tem como catalisador o aeroporto, buscando a discussão com a municipalidade quanto à compatibilização do uso do solo no entorno do aeródromo, assim como discussões com comunidade de entorno e demais órgãos interessados.

Ressalte-se que, sabendo da sensibilidade do tema tratado, foi encaminhado a manifestação à CGRA do aeroporto, para o devido tratamento e acompanhamento pela Anac.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18695
NOME DO CONTRIBUINTE
Câmara Comunitária da Barra da Tijuca
CONTRIBUIÇÃO
Contribuição ref. Audiencia Publica para Edital 07/2021 - Concessão Aeroporto Santos Dumont/Jacarepagua
JUSTIFICATIVA
Contribuição ref. Audiencia Publica para Edital 07/2021 - Concessão Aeroporto Santos Dumont/Jacarepagua
RESPOSTA
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que como diretriz para elaboração dos EVTEAs, encontrava-se a estrita obediência a todos os normativos vigentes, seja na esfera ambiental ou mesmo na de aviação civil (visando, entre outros, a segurança operacional, a obediência às superfícies limitadoras de obstáculos e às curvas de proteção de ruído aeronáutico, assim como o risco da fauna). Desta feita, os estudos e projetos foram elaborados adequando-se estritamente ao arcabouço de normativos ambientais vigentes, entre os quais, especificamente com relação ao Estado do Rio de Janeiro, aponta-se a Lei nº 126/1977 (alterada pelas Leis nº 3.827/2002 e 6.410/2013). O município do Rio de Janeiro, por sua vez, possui a Lei nº 3.268/2001, que estabelece as condições básicas de proteção da coletividade contra a poluição sonora. Em adição, dentre as normas aeroviárias vigentes, há o RBAC ANAC nº 161, que prevê a elaboração do Plano de Zoneamento de Ruído (PZR). O PZR deve ter seu registro efetivado pela ANAC e ser divulgado aos municípios abrangidos pelo Plano. Por se enquadrar no item 161.15(a)1 do RBAC, o Aeroporto de Jacarepaguá ainda deve aplicar um Plano Específico de Zoneamento de Ruído (PEZR). Nesse sentido, esses instrumentos – ou eventuais normativos que os substituam – devem ser considerados pelo futuro administrador aeroportuário na elaboração do plano de desenvolvimento aeroportuário a ser apresentado ao Poder Concedente, já que, como os EVTEAs não são vinculantes, pode o operador aeroportuário buscar, nos termos do contrato de concessão, a solução que melhor atender, em sua visão, as exigências contratuais e demais regulamentações aplicáveis. Salienta-se também que, fazem parte do rito comum do processo de licenciamento ambiental, a ser efetivado pelo futuro operador o Estudo e Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA e o Estudo e Relatório de Impacto de Vizinhança - EIV/RIV, o que abarca questões sensíveis ao ruído, impactos na mobilidade urbana e acessibilidade ao aeroporto, assim como Estudo de Tráfego e outros documentos exigidos pelo órgão ambiental. No que compete ao projeto de engenharia proposto para o Aeroporto de Jacarepaguá, o EVTEA não vislumbra ampliação da pista de pouso e decolagem, mas sim a construção de áreas de proteção de fim de pista em cada uma de suas cabeceiras (RESA, do inglês Runway End Safety Area). Ademais, em linhas gerais, são previstas intervenções de adequação de pistas de taxiamento de aeronaves, posições de pátio e retirada de obstáculos identificados. Finalmente, são previstos investimentos em equipamentos que permitam operações mais seguras, como indicador de rampa de aproximação, balizamento e sinalização. Intervenções desta</p>

natureza permitem operações mais seguras (para as aeronaves e para a vizinhança do aeroporto) e podem contribuir, futuramente, no aprimoramento de procedimentos de pouso e decolagem por instrumentos que atenuem a condição ruidosa do aeroporto, atividade ligada ao órgão e controle do espaço aéreo (DECEA). Com relação à vedação aos voos comerciais, cabe ressaltar que o marco regulatório vigente prevê a liberdade de rotas, como definido no art. 48 da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005 (Lei de criação da ANAC). Assim versa: “Art. 48. (VETADO) / § 1º Fica assegurada às empresas concessionárias de serviços aéreos domésticos a exploração de quaisquer linhas aéreas, mediante prévio registro na ANAC, observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequadas expedidas pela ANAC.”. No entanto, salienta-se que os estudos de mercado que compõem o EVTEA não vislumbraram demanda para voos regulares no aeroporto. Neste diapasão, cumpre ressaltar que o documento que vinculará o futuro operador será o Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), anexo do contrato de concessão, que detalha e especifica o objeto da concessão, delimita os Complexos Aeroportuários, estabelece especificações mínimas requeridas para a infraestrutura aeroportuária, estabelece investimentos iniciais para melhoria e adequação da infraestrutura e define as obrigações relativas ao Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI), entre outros objetivos.

A ANAC igualmente agradece a contribuição e informa que, no entendimento de sua Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária, o contrato não tem por função tratar de aspectos operacionais cotidianos dado que tal matéria é variável ao longo do tempo com o desenvolvimento das operações do aeroporto. Dessa forma, tais assuntos são disciplinados por meio de mecanismos de regulação da Anac, que permitem o gerenciamento dinâmico do tema na busca de soluções mais adequadas ao caso concreto que permitam equilibrar o binômio desenvolvimento x poluição sonora. Para esse caso específico do ruído, o aeroporto possui uma Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico (CGRA), sendo um fórum colaborativo com vistas a estudar, propor e implementar, no seu âmbito de atuação, medidas para mitigar o impacto do ruído aeronáutico no entorno de seu aeródromo. A Comissão é composta por equipe do aeródromo e membros e órgãos externos envolvidos nas questões relacionadas ao ruído aeronáutico, como representação das comunidades do entorno, das municipalidades abrangidas pelo PZR, da torre de controle, de órgãos ambientais, dentre outros, envolvidos na questão do ruído aeronáutico, gestão do uso do solo e operações no aeródromo. Dessa forma, entende-se que tais aspectos operacionais devem ser debatidos com todos os envolvidos a fim de que possam, avaliar o impacto e gerenciar adequadamente os riscos.

Importa destacar que encontra-se em vigor o Plano Específico de Zoneamento de Ruído (PEZR) do SBJR, cujas curvas de ruído foram validadas por meio da Portaria nº 476, de 09/02/2018. O operador do aeródromo SBJR tem comprovado o cumprimento das atividades previstas no Regulamento Brasileiro da Aviação Civil RBAC nº 161 – “Planos De Zoneamento de Ruído de Aeródromos – PZR” para com os compromissos da Comissão de Gerenciamento do Risco Aeronáutico (CGRA), buscando ações para minimizar o ruído aeronáutico que tem como catalisador o aeroporto, buscando a discussão com a municipalidade quanto à compatibilização do uso do solo no entorno do aeródromo, assim como discussões com comunidade de entorno e demais órgãos interessados.

Ressalte-se que, sabendo da sensibilidade do tema tratado, foi encaminhado a manifestação à CGRA do aeroporto, para o devido tratamento e acompanhamento pela Anac.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18696
NOME DO CONTRIBUINTE
Felipe Luciano Pires
CONTRIBUIÇÃO
Alterar a redação da sub-cláusula 3.1.56 da Minuta do Contrato para estabelecer a seguinte redação: 3.1.56. A permissão de que trata o item 3.1.54.1 não desobriga a concessionária de sub-rogar, nos termos do item 3.1.7 e seus subitens, eventuais contratos celebrados pelo operador aeroportuário anterior com alguma parte relacionada da Concessionária, quando deverão ser observadas as seguintes condições:
JUSTIFICATIVA
O item 3.1.54.1 estabelece um direito da Concessionária ao permitir a celebração de contratos com suas partes relacionadas para a realização de obras e serviços. Assim, entende-se que, ao incluir a referência cruzada a esse item na redação do item 3.1.56, o termo mais adequado seria "permissão" ao invés de "vedação".
RESPOSTA
A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que houve um equívoco na remissão contida no item 3.1.56, o qual deveria mencionar o item 3.1.55.1, e informa que o item será devidamente retificado.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18697
NOME DO CONTRIBUINTE
Felipe Luciano Pires
CONTRIBUIÇÃO
Alterar a redação da sub-cláusula 3.1.54.2.2 da Minuta do Contrato para estabelecer a seguinte redação: 3.1.54.2.2. Os contratos de mútuo mencionados no item 3.1.53.2 devem conter cláusula com expressa previsão de que a ANAC poderá suspender os pagamentos de quaisquer valores previstos contratualmente em caso de mora no recolhimento da Contribuição Variável.
JUSTIFICATIVA
Sugere-se a supressão do trecho "risco de extinção antecipada da concessão" ou alteração para definição constatável por terceiros, tais como os exemplos mencionados na ata de esclarecimentos do leilão 01/2020 (p.ex., solicitação pela concessionária de enquadramento em relicitação, pedido de recuperação judicial, etc) A compreensão do que significa "risco de extinção antecipada da concessão" pode se alterar ao longo do tempo, o que traz incertezas para eventuais financiadores que utilizem do instrumento para financiar parte das operações da concessionária, especialmente na hipótese de se ter uma SPE geradora de caixa mas que eventualmente (devido a amortização de outorga, por exemplo) não possua resultado líquido significativo.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o risco de extinção antecipada será caracterizada por atos que dão início a processo administrativo ou judicial que possam culminar na extinção do contrato de concessão, como a solicitação pela concessionária de enquadramento em relicitação, pedido de recuperação judicial, instauração de processo de caducidade ou o ajuizamento da ação de rescisão judicial.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18698
NOME DO CONTRIBUINTE
Felipe Luciano Pires
CONTRIBUIÇÃO
Inclusão de cláusula prevendo que, na hipótese dos investimentos previstos no PEA (seção 7 do Anexo 2) antes do prazo estabelecido no item 3.1.58 (48 meses), o capital social subscrito, eventualmente superior ao mínimo estabelecido na cláusula 3.1.58.1 não precisará ser, obrigatoriamente, integralizado.
JUSTIFICATIVA
Em linha com as rodadas anteriores e com o documento "Justificativa" disponibilizado na consulta pública, em que tal item foi esclarecido, o objetivo é deixar claro no Contrato de Concessão que o gatilho para que tais valores passem a vigorar é a conclusão dos investimentos previstos no PEA e, caso isso ocorra antes do prazo previsto no caput, tal capital não será integralizado.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que caso os investimentos previstos na seção 7 do Anexo 2 - Plano de Exploração Aeroportuária tenham sido concluídos antes do 48º (quadragésimo oitavo) passa a incidir a regra imposta pela cláusula 3.1.58.1 do Contrato de Concessão, isto é, o capital social subscrito e integralizado deve obedecer aos valores mínimos preconizados na mencionada cláusula.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18699
NOME DO CONTRIBUINTE
Felipe Luciano Pires
CONTRIBUIÇÃO
Referência incorreta no item 3.1.59. Deveria ser mencionado o item 3.1.58.1
JUSTIFICATIVA
Consistência na informação editalícia.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que o erro foi retificado.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18700
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
(Item 15.1) Solicitamos que seja esclarecido qual seria o escopo dessas consultas anuais às partes interessadas além dos temas já definidos na cláusula 15.2. Além disso, solicitamos que troca de informação de receita, custo e estrutura tarifária sejam excluídas uma vez que são confidenciais e podem em ultima instancia impactar na concorrência entre aeroportos.
JUSTIFICATIVA
O esclarecimento é necessário a fim de que os interessados saibam de suas obrigações antes de assumir o contrato e garantir a livre concorrência sem nenhum acesso ou compartilhamento de informação confidencial / privilegiada.
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. A finalidade da consulta anual é promover a troca constante de informações entre o operador aeroportuário e as empresas aéreas com o objetivo de coordenar as ações, de forma a facilitar o planejamento de ambas as partes. Espera-se assim que os parâmetros de remuneração e oferta dos serviços aeroportuários possam ser discutidos conjuntamente.</p> <p>Ademais, em manifestações em audiências públicas e discussões prévias a esta com atores do mercado, sugeriu-se que a realização de consultas anuais, com troca de informações e discussões sobre o planejamento econômico e operacional do aeroporto (havendo ou não propostas concretas a serem apreciadas), consistiria no procedimento mais adequado para que os objetivos da consulta aos usuários sejam alcançados. Diante disso, foi incluída cláusula contratual prevendo a realização de consulta anual – a qual pode incluir, a critério da Concessionária, a consulta sobre os itens previamente especificados – e exemplificando informações que devem ser trocadas entre as partes no processo (projeções de demanda de passageiros, aeronaves e carga, projeções de receita tarifária e não tarifária, estrutura tarifária, custos operacionais e investimentos). Além disso, conforme disposto no item 15.7. da Minuta de Contrato de Concessão, a ANAC poderá publicar, a seu critério, documentos de orientação sobre o escopo definido nos itens 15.1 e 15.2 e sobre procedimentos de consulta e publicação de documentos, sem prejuízo de regulamentação posterior.</p> <p>Entende-se também que o compromisso de manutenção em sigilo de informações compartilhadas entre as partes cuja divulgação possa representar vantagem aos respectivos concorrentes é uma boa prática, a qual tende a incentivar o compartilhamento das informações. Admite-se que algumas informações podem ser sensíveis a ponto de justificar o encaminhamento de versões agregadas ou resumidas ou mesmo sua supressão das consultas. Contudo, entende-se que no caso das informações listadas no item 15.1.1, esse enquadramento deve ser exceção e não regra.</p>

Ademais, a definição sobre quais informações podem ser restritas com base nesse fundamento não poderia caber exclusivamente à Concessionária, sob risco de restrição excessiva de informações. Cabe notar que a minuta de Contrato de Concessão já exige em outros dispositivos o encaminhamento à ANAC de uma série de informações, incluindo algumas das listadas no item 15.1.1.

Além disso, o item 3.1.31 prevê o dever da Concessionária de disponibilizar à ANAC todos e quaisquer documentos e informações pertinentes à Concessão. A publicidade destas informações já está devidamente disciplinada. A ANAC se submete à Lei nº 12.527/2011 (Lei de Acesso à Informação - LAI), que determina a observância da publicidade como preceito geral e do sigilo como exceção e a divulgação de informações de interesse público, independentemente de solicitações. Por sua vez, o Decreto nº 7.724/2012, que regulamenta a LAI, prevê que, na hipótese de existirem informações que a Concessionária considere que representem vantagem competitiva para outros agentes econômicos, a Concessionária poderá solicitar confidencialidade, indicando a fundamentação que justificaria a restrição de acesso a essas informações.

Em relação às informações que não forem encaminhadas à ANAC, é desejável que as próprias partes cheguem a um acordo sobre quais informações devem ser restritas e quais devem ser compartilhadas. Tendo em vista que a consulta envolve o envio de informações tanto pela concessionária quanto pelas empresas aéreas, entende-se que ambas têm interesse em encontrar um equilíbrio entre a disponibilização de informações relevantes e o sigilo de informações sensíveis. Um acordo entre as partes sobre essas questões poderia inclusive ter seus termos adotados pela ANAC para as informações sujeitas ao disposto na LAI, aplicando-se, com isso, a todas as informações no escopo das consultas. Não obstante, caso as partes não sejam capazes de chegar a termos comuns, a ANAC poderá disciplinar a matéria, conforme previsto no item 15.7.

Em suma, a consulta aos usuários, conforme definida na minuta de Contrato, visa assegurar que o planejamento da Concessionária para o desenvolvimento da infraestrutura está em linha também com as necessidades do público que utiliza o aeroporto (passageiros, empresas aéreas, órgãos públicos, operadores logísticos, aviação geral, etc.). A não delimitação da forma e requisitos específicos para a realização da consulta visa conferir liberdade à Concessionária para realizar o processo da maneira que julgar mais adequada ao seu modelo de gestão, contanto que os objetivos da Consulta sejam atingidos. Nesse sentido, o escopo da consulta deverá ser definido pela concessionária, considerando as particularidades de cada aeroporto e das intervenções envolvidas no planejamento a ser objeto do processo.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18701
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
A Planta do Sítio Aeroportuário de CGH, constante da página 103 do PEA, indica que a maior parte da área do aeroporto está localizada em local indicado como "Área Patrimonial - Não Legalizada". Favor esclarecer o que significa "Área não legalização" e como a ANAC garantirá que área será repassada desimpedida à Concessionária.
JUSTIFICATIVA
Vide contribuição
RESPOSTA
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição. Informa-se que para o sítio aeroportuário em questão fora elaborada nova planta de situação delimitando a poligonal objeto da concessão, a qual não contempla a designação "area patrimonial - não legalizada". Entretanto, a título de esclarecimento, informa-se que a Infraero utilizou tal designação para diferenciar áreas de propriedade da União de outras áreas, no presente caso, áreas de propriedade do Estado de São Paulo.</p> <p>A ANAC igualmente agradece a contribuição e destaca que o item 2.3 do Contrato de Concessão estabelece expressamente que o aeroporto será transferido à Concessionária no estado em que se encontra, de maneira que todas as desocupações, inclusive aquelas relativas a ocupações existentes antes da Data de Eficácia do Contrato serão de responsabilidade da Concessionária. Ademais, nos termos do item 1.33 do edital, as Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do respectivo Complexo Aeroportuário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, bem como pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, devendo arcar com seus respectivos custos e despesas, inclusive, mas não exaustivamente, no tocante à realização de estudos, investigações, levantamentos, projetos e investimentos.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18702
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
Em relação aos auxílios visuais mencionados no item 3.2.6, favor esclarecer quais são de responsabilidade da Concessionária e quais são de responsabilidade do Poder Público. Em relação àqueles atribuídos ao Poder Público, favor esclarecer quais serão os órgãos responsáveis pela aquisição de cada auxílio visual.
JUSTIFICATIVA
Vide contribuição
RESPOSTA
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição. Informa-se que os Estudos de Viabilidade previram tanto os custos de operação e manutenção, quanto de aquisição, instalação e reposição (sendo este o caso) dos auxílios visuais regulados no escopo do Regulamento Brasileiro de Aviação Ciivil nº 154 (Projeto de Aeódromos) da Agência Nacional de Aviação Civil. Excetuando estes, a responsabilidade sobre a disponibilização, operação, manutenção ou investimento dos demais auxílios estará a cargo da entidade titular da autorização para prestação de serviços de navegação aérea (ATS) do aeroporto.</p> <p>A ANAC igualmente agradece de esclarecer que, conforme destacado no item 3.2.6, são de responsabilidade da concessionária o PAPI, VASIS, ALS, balizamento de pista de pouso e de taxi, luzes de eixo de pista de pouso e de eixo de pista de taxi, luzes de zona de toque, barras de parada, farol de aeródromo e biruta.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18703
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
Em relação aos itens 4.1.3.1 e 4.1.5., solicitamos que a área em questão seja entregue desimpedida à Concessionária ou que seja definido um prazo para solução do processo. Caso o processo não seja resolvido dentro do prazo a área deverá ser excluída da concessão e o contrato deverá ser reequilibrado.
JUSTIFICATIVA
Considerando que a área em questão é muito relevante para a viabilidade do Bloco SP e está em processo judicial desde 2014, entendemos que a solução desse processo pode não ocorrer antes da licitação a ser realizada, reduzindo assim a área de exploração pelo novo operador. Adicionalmente essa área pode inviabilizar o atendimento às exigências contratuais e penalizar a concessionária ainda que indevidamente.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que, do ponto de vista dos EVTEA, conforme planta de limites patrimoniais disponibilizada no Data Room, a área da VASP está inserida no limite patrimonial do aeroporto, contudo é possível que a posse da área descrita no item 4.1.3.1 do Apêndice E não seja transferida a Concessionária, em função de eventuais decisões judiciais a esse respeito. Desse modo, caberá à licitante precificar referido risco em sua proposta econômica, para oferta de lance pelo correspondente bloco de aeroportos. Ressalta-se que os EVTEA não são vinculativos cabendo ao interessado realizar o due diligence imobiliário bem como propor plano de desenvolvimento próprio para o sítio aeroportuário.</p> <p>Com relação aos prazos, em especial aos da Fase I-B prevista em contrato, a qual prevê os investimentos obrigatórios iniciais nos aeroportos, no caso particular dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont, para os quais estão previstas soluções de engenharia mais complexas em sítios limitados, com questões operacionais, ambientais e regulatórias envolvidas, a Fase I-B do Contrato terá prazo máximo de duração ampliado para até 60 (sessenta) meses, contados a partir da Data de Eficácia do Contrato.</p> <p>ANAC agradece a contribuição e esclarece que a situação dos complexos aeroportuários encontra-se refletida exatamente como proposta pela SAC nos documentos jurídicos, conforme descrição no Apêndice E do Anexo 2 – Plano de Exploração Aeroportuária. Especificamente quanto ao Aeroporto de Congonhas, para fins de clareza quanto ao risco de não transferência da posse da área em litígio, fez-se constar o seguinte:</p> <p>4.1.3 Respeitadas as fases de transição operacional dispostas no presente Contrato, a Concessionária imitar-se-á na posse imediata das áreas descritas nos itens 1 a 3 do Apêndice E.</p> <p>4.1.3.1 Caberá à Concessionária tomar todas as medidas administrativas e/ou judiciais necessárias à regularização de posse e exploração da área descrita no item 4 do Apêndice E.</p>

4.1.3.2 A transferência à Concessionária da posse da área descrita do item 5 do Apêndice E será condicionada à conclusão do Processo nº 0012625-89.2014.403.6100, em trâmite na 11ª Vara Federal Cível da Seção Judiciária de São Paulo, não ensejando reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão. Registre-se, ainda, que para internalizar as informações acima, advindas do órgão ministerial a respeito das áreas que integram os sítios aeroportuários, foi preciso diferenciar no Apêndice E do PEA as “Áreas de imissão imediata na posse pela Concessionária” (itens 1 a 3) das “Áreas em cuja posse a Concessionária não será imitada imediatamente” (itens 4 e 5). Pelo mesmo motivo, fez-se ajuste redacional na matriz de risco, aclarando no item 5.2.4 do Contrato de Concessão que constitui risco do Concedente o atraso superior a 12 (doze) meses para disponibilização das áreas descritas nos itens 1 a 3 do Apêndice E do Anexo 02.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18704
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
Apêndice - E (item 4 e 4.1) Solicitamos esclarecimento sobre o status do processo de posse de área, assim como se essa área se refere à área outorgada em 2017 à Leroy Merlin. Se sim, solicitamos ainda esclarecimento sobre o status desse contrato (vigente, cessionário em dia com pagamentos, em dia com investimento etc.).
JUSTIFICATIVA
Essa área é essencial para obtenção de receita não tarifária e expansão do aeroporto, conforme considerado pelo próprio EVTEA. Dessa forma, os interessados devem ter uma noção muito clara sobre o andamento do processo a fim de precificar corretamente a proposta. Além disso, é necessário esclarecimento para ponderar se esse processo será resolvido pela nova Concessionária, visto que a Infraero não tem conseguido resolver nos últimos 5 anos.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que, conforme informado pela Infraero, o referido contrato está em vigor, não tendo sido identificadas ações judiciais envolvendo a Infraero. Esclareceu ainda, a empresa pública, que o contrato original foi objeto de um primeiro termo aditivo que modificou condições comerciais e ajustou a dimensão da área cedida. Referido documento encontra-se disponível no Data Room da Sétima Rodada a todo e qualquer interessado, na pasta /SETIMA_RODADA/DADOS_039_20211124.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18705
NOME DO CONTRIBUINTE
Câmara Comunitária da Barra da Tijuca
CONTRIBUIÇÃO
<p>Contribuição ref. Audiencia Publica para Edital 07/2021 - Concessão Aeroporto Santos Dumont/Jacarepagua ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil DECEA - Departamento de Controle do Espaço Aéreo SAC - Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República Excelentíssimos Senhores, A CCBT – Câmara Comunitária da Barra da Tijuca, entidade com reconhecimento de utilidade pública, representando mais de 400 filiados entre Condomínios e Associações, totalizando mais de 200.000 Moradores da região da Barra da Tijuca, vem apresentar considerações referentes à 7ª Rodada de Concessões Aeroportuárias na qual inclui-se o Aeroporto de Jacarepaguá. JUSTIFICATIVAS: A circulação dos grandes helicópteros que sobrevoam a Barra da Tijuca tem trazido para todos os moradores o incômodo de ruídos a níveis insuportáveis, bem como uma grande intranqüilidade na questão da segurança em razão da baixa altura das aeronaves. A CCBT já atuou em duas oportunidades anteriores junto às autoridades competentes, para que o Aeroporto de Jacarepaguá não tivesse sua pista ampliada e possivelmente fosse transformado em um novo “Congonhas” no coração da Barra da Tijuca. Assim, vem requerer que no Edital 07/2021 para a concessão do referido aeroporto, seja estabelecido o seguinte:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 – Definição de um parâmetro para o número de vôos(decolagens e pousos) off shore, em aproximadamente 50% do movimento aeroportuário local. 2 – Exigência com definição de prazo de 12 meses para redução do ruído dos helicópteros de grande porte contratados pelas empresas petrolíferas nas rotas de sobrevôos sobre a Barra da Tijuca. 3 – Que todas as aeronaves que realizam vôos off shore no Aeroporto de Jacarepaguá, obedeçam a grade de horário entre 10 às 16 horas, para seus pousos e decolagem. 4 – Que seja expressamente vetada ao vencedor da concessão, a ampliação de pista no Aeroporto de Jacarepaguá. <p>Certos de que todos os pontos apresentados sejam levados as análises, a CCBT apresenta-se aberta para qualquer tipo de consideração a respeito. Rio de Janeiro, 05 de novembro de 2021. CÂMARA COMUNITÁRIA DA BARRA DA TIJUCA Delair Dumbrosck - Presidente</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Contribuição ref. Audiencia Publica para Edital 07/2021 - Concessão Aeroporto Santos Dumont/Jacarepagua ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil DECEA - Departamento de Controle do Espaço Aéreo</p>

SAC - Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República

Excelentíssimos Senhores,

A CCBT – Câmara Comunitária da Barra da Tijuca, entidade com reconhecimento de utilidade pública, representando mais de 400 filiados entre Condomínios e Associações, totalizando mais de 200.000 Moradores da região da Barra da Tijuca, vem apresentar considerações referentes à 7ª Rodada de Concessões Aeroportuárias na qual inclui-se o Aeroporto de Jacarepaguá.

JUSTIFICATIVAS:

A circulação dos grandes helicópteros que sobrevoam a Barra da Tijuca tem trazido para todos os moradores o incômodo de ruídos a níveis insuportáveis, bem como uma grande intranqüilidade na questão da segurança em razão da baixa altura das aeronaves. A CCBT já atuou em duas oportunidades anteriores junto às autoridades competentes, para que o Aeroporto de Jacarepaguá não tivesse sua pista ampliada e possivelmente fosse transformado em um novo “Congonhas” no coração da Barra da Tijuca.

Assim, vem requerer que no Edital 07/2021 para a concessão do referido aeroporto, seja estabelecido o seguinte:

1 – Definição de um parâmetro para o número de vôos (decolagens e pousos) off shore, em aproximadamente 50% do movimento aeroportuário local.

2 – Exigência com definição de prazo de 12 meses para redução do ruído dos helicópteros de grande porte contratados pelas empresas petrolíferas nas rotas de sobrevôos sobre a Barra da Tijuca.

3 – Que todas as aeronaves que realizam vôos off shore no Aeroporto de Jacarepaguá, obedeçam a grade de horário entre 10 às 16 horas, para seus pousos e decolagem.

4 – Que seja expressamente vetada ao vencedor da concessão, a ampliação de pista no Aeroporto de Jacarepaguá.

Certos de que todos os pontos apresentados sejam levados as análises, a CCBT apresenta-se aberta para qualquer tipo de consideração a respeito.

Rio de Janeiro, 05 de novembro de 2021.

CÂMARA COMUNITÁRIA DA BARRA DA TIJUCA

Delair Dumbrosck - Presidente

RESPOSTA

A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que como diretriz para elaboração dos EVTEAs, encontrava-se a estrita obediência a todos os normativos vigentes, seja na esfera ambiental ou mesmo na de aviação civil (visando, entre outros, a segurança operacional, a obediência às superfícies limitadoras de obstáculos e às curvas de proteção de ruído aeronáutico, assim como o risco da fauna). Desta feita, os estudos e projetos foram elaborados adequando-se estritamente ao arcabouço de normativos ambientais vigentes, entre os quais, especificamente com relação ao Estado do Rio de Janeiro, aponta-se a Lei nº 126/1977 (alterada pelas Leis nº 3.827/2002 e 6.410/2013). O município do Rio de Janeiro, por sua vez, possui a Lei nº 3.268/2001, que estabelece as condições básicas de proteção da coletividade contra a poluição sonora.

Em adição, dentre as normas aeroviárias vigentes, há o RBAC ANAC nº 161, que prevê a elaboração do Plano de Zoneamento de Ruído (PZR). O PZR deve ter seu registro efetivado pela ANAC e ser divulgado aos municípios abrangidos pelo Plano. Por se enquadrar no item 161.15(a)1 do RBAC, o Aeroporto de Jacarepaguá ainda deve aplicar um Plano Específico de Zoneamento de Ruído (PEZR). Nesse sentido,

esses instrumentos – ou eventuais normativos que os substituam – devem ser considerados pelo futuro administrador aeroportuário na elaboração do plano de desenvolvimento aeroportuário a ser apresentado ao Poder Concedente, já que, como os EVTEAs não são vinculantes, pode o operador aeroportuário buscar, nos termos do contrato de concessão, a solução que melhor atender, em sua visão, as exigências contratuais e demais regulamentações aplicáveis.

No que compete ao Aeroporto de Jacarepaguá, o projeto de engenharia do EVTEA não vislumbra ampliação da pista de pouso e decolagem, mas sim a construção de áreas de proteção de fim de pista em cada uma de suas cabeceiras (RESA, do inglês Runway End Safety Area). Ademais, em linhas gerais, são previstas intervenções de adequação de pistas de taxiamento de aeronaves, posições de pátio e retirada de obstáculos identificados. Finalmente, são previstos investimentos em equipamentos que permitam operações mais seguras, como indicador de rampa de aproximação, balizamento e sinalização. Intervenções desta natureza permitem operações mais seguras (para as aeronaves e para a vizinhança do aeroporto) e podem contribuir, futuramente, no aprimoramento de procedimentos de pouso e decolagem por instrumentos que atenuem a condição ruidosa do aeroporto, atividade ligada ao órgão e controle do espaço aéreo (DECEA).

Com relação à vedação aos voos comerciais, cabe ressaltar que o marco regulatório vigente prevê a liberdade de rotas, como definido no art. 48 da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005 (Lei de criação da ANAC). Assim versa:

“Art. 48. (VETADO) / § 1º Fica assegurada às empresas concessionárias de serviços aéreos domésticos a exploração de quaisquer linhas aéreas, mediante prévio registro na ANAC, observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequado expedidas pela ANAC.”.

No entanto, salienta-se que os estudos de mercado que compõem o EVTEA não vislumbraram demanda para voos regulares no aeroporto. Neste diapasão, cumpre ressaltar que o documento que vinculará o futuro operador será o Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), anexo do contrato de concessão, que detalha e especifica o objeto da concessão, delimita os Complexos Aeroportuários, estabelece especificações mínimas requeridas para a infraestrutura aeroportuária, estabelece investimentos iniciais para melhoria e adequação da infraestrutura e define as obrigações relativas ao Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI), entre outros objetivos.

A ANAC igualmente agradece a contribuição e informe, no entendimento de sua Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária, o contrato não tem por função tratar de aspectos operacionais cotidianos dado que tal matéria é variável ao longo do tempo com o desenvolvimento das operações do aeroporto. Dessa forma, tais assuntos são disciplinados por meio de mecanismos de regulação da Anac, que permitem o gerenciamento dinâmico do tema na busca de soluções mais adequadas ao caso concreto que permitam equilibrar o binômio desenvolvimento x poluição sonora. Para esse caso específico do ruído, o aeroporto possui uma Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico (CGRA), sendo um fórum colaborativo com vistas a estudar, propor e implementar, no seu âmbito de atuação, medidas para mitigar o impacto do ruído aeronáutico no entorno de seu aeródromo. A Comissão é composta por equipe do aeródromo e membros e órgãos externos envolvidos nas questões relacionadas ao ruído aeronáutico, como representação das comunidades do entorno, das municipalidades abrangidas pelo PZR, da torre de controle, de órgãos ambientais, dentre outros, envolvidos na questão do ruído aeronáutico, gestão do uso

do solo e operações no aeródromo. Dessa forma, entende-se que tais aspectos operacionais devem ser debatidos com todos os envolvidos a fim de que possam, avaliar o impacto e gerenciar adequadamente os riscos.

Importa destacar que encontra-se em vigor o Plano Específico de Zoneamento de Ruído (PEZR) do SBJR, cujas curvas de ruído foram validadas por meio da Portaria nº 476, de 09/02/2018. O operador do aeródromo SBJR tem comprovado o cumprimento das atividades previstas no Regulamento Brasileiro da Aviação Civil RBAC nº 161 – “Planos De Zoneamento de Ruído de Aeródromos – PZR” para com os compromissos da Comissão de Gerenciamento do Risco Aeronáutico (CGRA), buscando ações para minimizar o ruído aeronáutico que tem como catalisador o aeroporto, buscando a discussão com a municipalidade quanto à compatibilização do uso do solo no entorno do aeródromo, assim como discussões com comunidade de entorno e demais órgãos interessados.

Ressalte-se que, sabendo da sensibilidade do tema tratado, foi encaminhado a manifestação à CGRA do aeroporto, para o devido tratamento e acompanhamento pela Anac.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18706
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
Nos termos do item 4.1.5 do PEA a concessionária deverá buscar os meios jurídicos para a continuidade da defesa da posse de áreas aeroportuárias. Nesse contexto, solicita-se a gentileza de disponibilizar as ações judiciais já instauradas pela Infraero referente à defesa da posse de áreas aeroportuárias, bem como demais documentos relacionados à regularização fundiária dos sítios aeroportuários.
JUSTIFICATIVA
NA
RESPOSTA
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e informa que a Infraero disponibilizou os documentos relativos à posse de áreas para utilização pública disponíveis no data room da 7a rodada.</p> <p>Ademais,o Estudo de Engenharia e Afins de cada um dos aeroportos possui um Anexo 2 denominado "Due diligence imobiliária", em que constam as principais informações sobre a situação patrimonial do aeroporto. No relatório de engenharia de cada aeroporto, no item "1.1.1. Situação Patrimonial", são apresentadas as informações sobre a situação patrimonial e de regularidade fundiária do sítio, bem como sobre as principais ações judiciais que tratam de questões de posse ou propriedade, quando verificadas. Ressalta-se que os estudos são referenciais e cabe aos interessados realizar suas avaliações sobre o tema.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18707
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
Incluir como especificação mínima de infraestrutura aeroportuária o atendimento aos requisitos de acessibilidade descritos na norma NBR 9050.
JUSTIFICATIVA
Entendemos que o atendimento às condições de acessibilidade deve fazer parte das diretrizes mínimas obrigatórias para a concepção de uma infraestrutura aeroportuária
RESPOSTA
Agradecemos a participação na consulta pública e informamos que a contribuição não foi aceita. O atendimento à referida norma já está posto como requisito para as edificações, de um modo geral, e há competência legal estabelecida para a fiscalização desse cumprimento, independente de ser ou não em instalações de aeroportos. Além disso, o disposto nas cláusulas 2.31 e 3.1.65 do Contrato de Concessão já supre essa necessidade.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18708
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
"Solicitamos que a cláusula 6.6 seja alterada para a seguinte redação: 6.6 Para aeroportos com movimentação anual superior a 5 milhões de passageiros por três anos consecutivos, a ANAC exigirá a instalação de sistema de monitoramento de tempo de permanência ou processamento de passageiros, nos componentes operacionais elencados na tabela 1 deste capítulo, não sendo passível de reequilíbrio econômico-financeiro. "
JUSTIFICATIVA
A definição de obrigatoriedade traz mais segurança ao processo licitatório e ao estudo e resultado financeiro dos interessados.
RESPOSTA
Agradecemos a participação na consulta pública e informamos que a contribuição não foi aceita. O viés de possibilidade da redação adotada visa admitir que tal exigência eventualmente possa não ser adotada, conforme as particularidades e características específicas da infraestrutura de cada aeoporto, a ser avaliada no caso concreto pela ANAC.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18709
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
(Item 7.2; 7.5; 7.8; 7.11; 7.13) Solicitamos que seja esclarecido que para fins de atendimento aos requisitos do PEA, ainda que não esteja explícito a necessidade de implantação de RESAs, deve ser seguida a norma da RBAC para esse item.
JUSTIFICATIVA
A definição do que deve ser considerado para atendimento ao PEA traz mais segurança ao processo licitatório e ao estudo e resultado financeiro dos interessados, além de garantir a melhor oferta de infraestrutura aos usuários.
RESPOSTA
Agradecemos a contribuição e esclarecemos que o entendimento está correto. Para toda e qualquer intervenção na área de movimento do aeroporto, observar-se-ão os requisitos regulamentares vigentes, conforme avaliação da área técnica competente da ANAC, para fins de verificação do adimplemento contratual. O Anexo 2 (PEA) traz cláusulas que preveem a adequação da infraestrutura a determinados códigos de referência de aeródromo e tipos de operação, o que contempla obrigatoriamente o requisito de Áreas de Segurança de Fim de Pista (RESA).

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18710
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
(Item 7.2.2.3 e 7.2.2.4) Pergunta-se: a manutenção da Escola Naval como obstáculo não constituirá inadimplemento contratual, no entanto, após análise da equipe de segurança da ANAC, poderiam ser aplicadas restrições operacionais a fim de se manter o risco dentro dos níveis aceitáveis? Em caso positivo, quais? Solicitamos que seja esclarecido como serão tratados os obstáculos que não estejam sob gestão ou responsabilidade da Concessionária.
JUSTIFICATIVA
O adimplemento contratual por si não garante que a solução proposta pelo EVTEA seja viável em termos de segurança operacional. No caso de necessidade de construção de pista em outro local para que a Escola Naval não constitua obstáculo, as possibilidades de expansão de pátio seriam comprometidas, bem como a capacidade última do aeroporto. A definição técnica de segurança para o caso da Escola Naval é de suma importância para a correta valoração do ativo.
RESPOSTA
Agradecemos a contribuição e esclarecemos que atenderá a cláusula contratual ainda que não tenham sido removidos eventuais obstáculos em sua faixa de pista referentes exclusivamente aos existentes na Ilha de Villegagnon (Escola Naval), sem prejuízo de avaliação específica de segurança operacional exigida pela ANAC, nos termos do item 7.2.2.3 do PEA, Anexo 2 do Contrato. Na hipótese de existência de obstáculos em faixa de pista de pouso e decolagem, medidas mitigadoras podem ser estabelecidas como fruto de análise específica de segurança operacional. A definição de tais medidas depende de avaliação do caso específico. O Apêndice A da IS 154.5-001A lista de forma exemplificativa algumas delas. Para obstáculos que não se encontram em faixa de pista e que violem as superfícies limitadoras de obstáculos, o Comando da Aeronáutica, por meio do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea), é quem possui a competência de avaliar eventuais ações de mitigação de modo a proporcionais riscos em níveis aceitáveis de segurança para as operações

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18711
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
Alterar o estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental, de forma a não considerar como solucionadas não conformidades críticas, não resolvidas ao longo do processo de certificação do Aeroporto Santos Dumont, nem mesmo às vésperas da realização de sua concessão para a iniciativa privada.
JUSTIFICATIVA
<p>"Em reunião realizada no Senado Federal em 22/10/2021, o Secretário Nacional de Aviação Civil Ronei Saggiaro Glanzmann afirma que a questão dos obstáculos relativos à Escola Naval está sendo discutida com a Marinha, em busca de uma resolução. Afirma ainda que se a questão não for resolvida a capacidade do Santos Dumont seria diretamente impactada (https://www.youtube.com/watch?v=gs6loufhUhl&t=3123s acessado em 22/10/2021).</p> <p>A não viabilidade de solução desta não conformidade, com a consequente necessidade de se construir a pista de pouso e decolagem em novo local, inviabilizaria grande parte da expansão de pátio, impactando significativamente a capacidade última do aeroporto.</p> <p>Dado o papel do Santos Dumont para a viabilidade do bloco, é demasiado arriscado que o cenário base tome como resolvida com tamanho potencial de impacto."</p>
RESPOSTA
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que a realização dos Estudos de Viabilidade Econômica, Técnica e Ambiental (EVTEA) pautou-se no atendimento da demanda projetada para cada aeroporto atendendo aos parâmetros e especificações técnicas mínimas, bem como evidenciando o atendimento a todas as normas técnicas aplicáveis às soluções de engenharia apresentadas, conforme escopo definido no Anexo I do Edital de Chamamento Público Minfra nº 5/2020 e documentos complementares disponíveis em: https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/concessoes/concessoes-aeroportuarias/evtea-7a-rodada.</p> <p>Ademais, as diretrizes adicionais emandas pela SAC para elaboração dos EVTEA foram disponibilizadas no data room da Sétima Rodada. Em especial, a diretriz 28 estabeleceu que "[P]ara o Aeroporto Santos Dumont – Rio de Janeiro/RJ, não deverão ser consideradas, no plano de desenvolvimento, soluções de eventuais não conformidades relacionadas aos regulamentos vigentes (em especial quanto a projetos de aeródromos - RBAC 154), decorrentes de áreas ou edificações da Ilha de Villegagnon (Escola Naval), ou seja, fora do sítio aeroportuário. Contudo, os estudos devem ponderar seus efeitos, aplicando-os especialmente no que diz respeito à capacidade do sítio."</p> <p>Esclarece-se que os EVTEA não são vinculativos, de modo que o concessionário deverá propor à ANAC um plano de desenvolvimento próprio para o sítio visando a consecução das exigências do Contrato, entre elas o pleno atendimento à demanda</p>

projetada, independente do plano de desenvolvimento proposto nos Estudos de Viabilidade selecionados.

Sobre o tema, esta Secretaria tem trabalhado na promoção de tratativas junto à Marinha para solucionar a questão dos obstáculos presentes no interior da Escola Naval. Em especial, no caso particular dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont, para os quais estão previstas soluções de engenharia mais complexas em sítios limitados, com questões operacionais, ambientais e regulatórias envolvidas, a Fase I-B do Contrato terá prazo máximo de duração ampliado para até 60 (sessenta) meses, contados a partir da Data de Eficácia do Contrato..

Adicionalmente, a minuta de contrato elaborada para a Sétima Rodada, em especial no Anexo 2 do Contrato de Concessão - Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), define a área objeto da concessão. Nesse sentido, não estão incluídas áreas militares, como a Escola Naval, localizada na Ilha de Villegagnon.

Por fim, deve ser levada em consideração a subcláusula 7.2.2.3 do PEA, que afirma que as especificações mínimas de infraestrutura definidas por aquele documento serão atendidas "ainda que não tenham sido removidos eventuais obstáculos em sua faixa de pista referentes exclusivamente aos existentes na Ilha de Villegagnon (Escola Naval), sem prejuízo de avaliação específica de segurança operacional exigida pela ANAC".

A ANAC igualmente agradece a contribuição, ratificando que o EVTEA é documento não vinculante, que não afasta a necessidade de cumprimento de regulamentos. Ademais, nos processos pertinentes junto à Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária, serão analisadas as questões de segurança operacional.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18712
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
Solicitamos que seja esclarecido se a área da Escola Naval será disponibilizada para a nova Concessionária realizar os investimentos necessários para atendimento dos requisitos do PEA, conforme premissa utilizada no EVTEA.
JUSTIFICATIVA
Vide contribuição
RESPOSTA
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que a realização dos Estudos de Viabilidade Econômica, Técnica e Ambiental (EVTEA) pautou-se no atendimento da demanda projetada para cada aeroporto atendendo aos parâmetros e especificações técnicas mínimas, bem como evidenciando o atendimento a todas as normas técnicas aplicáveis às soluções de engenharia apresentadas, conforme escopo definido no Anexo I do Edital de Chamamento Público Minfra nº 5/2020 e documentos complementares disponíveis em: https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/concessoes/concessoes-aeroportuarias/evtea-7a-rodada.</p> <p>Ademais, as diretrizes adicionais emandas pela SAC para elaboração dos EVTEA foram disponibilizadas no data room da Sétima Rodada. Em especial, a diretriz 28 estabeleceu que "[P]ara o Aeroporto Santos Dumont – Rio de Janeiro/RJ, não deverão ser consideradas, no plano de desenvolvimento, soluções de eventuais não conformidades relacionadas aos regulamentos vigentes (em especial quanto a projetos de aeródromos - RBAC 154), decorrentes de áreas ou edificações da Ilha de Villegagnon (Escola Naval), ou seja, fora do sítio aeroportuário. Contudo, os estudos devem ponderar seus efeitos, aplicando-os especialmente no que diz respeito à capacidade do sítio."</p> <p>Esclarece-se que os EVTEA não são vinculativos, de modo que o concessionário deverá propor à ANAC um plano de desenvolvimento próprio para o sítio visando a consecução das exigências do Contrato, entre elas o pleno atendimento à demanda projetada, independente do plano de desenvolvimento proposto nos Estudos de Viabilidade selecionados.</p> <p>Sobre o tema, esta Secretaria tem trabalhado na promoção de tratativas junto à Marinha para solucionar a questão dos obstáculos presentes no interior da Escola Naval.</p> <p>Adicionalmente, a minuta de contrato elaborada para a Sétima Rodada, em especial no Anexo 2 do Contrato de Concessão - Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), define a área objeto da concessão. Nesse sentido, não estão incluídas áreas militares, como a Escola Naval, localizada na Ilha de Villegagnon.</p> <p>Por fim, deve ser levada em consideração a subcláusula 7.2.2.3 do PEA, que afirma que as especificações mínimas de infraestrutura definidas por aquele documento serão atendidas "ainda que não tenham sido removidos eventuais obstáculos em sua faixa de pista referentes exclusivamente aos existentes na Ilha de Villegagnon</p>

(Escola Naval), sem prejuízo de avaliação específica de segurança operacional exigida pela ANAC".
A ANAC igualmente agradece a contribuição e ratifica que a área da Escola Naval não integra o perímetro da concessão, nos termos do item 4 do PEA, Anexo 2 do Contrato.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18713
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
(Item 7.21.2.1) Propõe-se incluir para o Aeroporto de Congonhas, nos moldes do que foi feito para o Aeroporto Santos Dumont, a inclusão de trecho explicitando que "Atenderá a cláusula contratual ainda que não tenham sido removidos eventuais obstáculos em sua faixa de pista referentes, inclusive aos relacionados ao Pavilhão de Autoridades, áreas tombadas e outras estruturas que não estejam sob gestão ou responsabilidade da Concessionária, sem prejuízo de avaliação específica de segurança operacional exigida pela ANAC."
JUSTIFICATIVA
"Trata-se de caso análogo de não conformidade que não foi resolvida na solução proposta do EVTEA. No caso de Congonhas inclusive, já foram realizados os investimentos nas EMAS na pista principal existente, mesmo com o Pavilhão de Autoridades constituindo obstáculo na faixa de pista."
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que a edificação do Pavilhão de Autoridades não constitui obstáculo na faixa de pista pela avaliação realizada durante o estudo, pois sua elevação se encontra abaixo da faixa de pista. No entanto, há um conjunto de 2 antenas identificadas no ANEXO E do Plano de Zona de Proteção homologado. Ademais, há uma árvore contígua ao Pavilhão de Autoridades que configura um obstáculo, cuja remoção foi mencionada no capítulo 1.1.4.3.6 do estudo de Engenharia e Afins que compõem o EVTEA. A ANAC agrade a contribuição e ressalta que a edificação do pavilhão de autoridades não fere a faixa de pista da pista de pouso e decolagem 17R/35L em sua posição atual. A cláusula mencionada é fruto de diretriz de política pública. Ademais, nos processos pertinentes junto à sua Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária, serão analisadas as questões de segurança operacional.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18714
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
"Solicitamos que a cláusula 9 seja alterada para a seguinte redação: 9. A reincidência de baixo desempenho na qualidade de serviço, caracterizada pelo não alcance do padrão estabelecido para um mesmo IQS por 2 (dois) períodos consecutivos em um prazo de 5 (cinco) anos desde que a correção de tal indicador seja possível em prazo inferior a 10 meses, configura infração sujeita a aplicação das penalidades contratualmente previstas. Cada período será contabilizado uma única vez para configuração da reincidência de baixo desempenho na qualidade de serviço."
JUSTIFICATIVA
A alternância dentro de 5 anos pode prejudicar a concessionária sem que essa tenha de fato culpa pois não considera o prazo para correções e atendimento dos IQSs.
RESPOSTA
Agradecemos sua contribuição e informamos que não será acatada. As ações tomadas pela concessionária para que seja prestada de forma adequada o serviço, dentro dos parâmetros apresentados no Anexo 02 do Contrato, devem ocorrer de maneira contínua. Os resultados mensais obtidos pelo operador aeroportuário já devem balizar as ações no sentido de correção de eventuais desvios contratuais, não havendo necessidade de que ocorram dois períodos inteiros de baixo desempenho para que ocorram ações de correção.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18715
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
"Solicitamos que a cláusula 19 seja alterada para a seguinte redação: 19. O percentual de decréscimo estabelecido na Tabela 2 é aumentado em 50% quando houver falha persistente do serviço e desde que o prazo para solução de cada item seja de no máximo 3 meses. A falha persistente no serviço é caracterizada quando o desempenho da Concessionária para um determinado IQS estiver abaixo do padrão especificado em ao menos 6 meses do período definido no item 6.1.1."
JUSTIFICATIVA
O decréscimo será devido quando a correção for possível dentro de prazo inferior ao especificado na própria cláusula. Caso contrário a penalidade é indevida pois será uma dupla penalidade considerando que a Concessionária estará corrigindo o nível exigido e, portanto, investindo assim como em uma maior redução na tarifa ao incrementar em 50% o decréscimo.
RESPOSTA
Agradecemos a contribuição e informamos que a concessionária deve assegurar a qualidade de serviço acima dos padrões estabelecidos em cada IQS. A majoração do decréscimo em caso de falha persistente tem por propósito incentivar a melhoria nos níveis de qualidade em um tempo menor.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18716
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
(Item 60 - Apêndice B) Solicitamos que seja esclarecida a forma de avaliação do processo de consulta considerando os interesses da comunidade aeroportuária vis a vis o plano de desenvolvimento proposto pela Concessionária para fins de atendimento ao PEA. Além disso, solicitamos que seja esclarecido que as partes interessadas a serem consultadas (Airlines prioritariamente).
JUSTIFICATIVA
Considerando que a comunidade aeroportuária dos Aeroporto de Congonhas, Santos Dummont e Jacarepaguá já se demonstrou contrária ao potencial incremento de capacidade e operação dos respectivos aeroportos, solicitamos que o processo de consulta seja avaliado considerando a proposta da concessionária e o atendimento aos requisitos exigidos no PEA, a fim de que a Concessionária não seja penalizada por investimentos não realizados ou concluídos no prazo definido. A não viabilidade de solução desta não conformidade, com a consequente necessidade de se construir a pista de pouso e decolagem em novo local, inviabilizaria grande parte da expansão de pátio, impactando significativamente a capacidade última do aeroporto. Dado o papel do Santos Dumont para a viabilidade do bloco, é demasiado arriscado que o cenário base tome como resolvida com tamanho potencial de impacto."
RESPOSTA
Agradecemos a contribuição e esclarecemos que a consulta aos usuários, conforme definida na minuta de Contrato, visa assegurar que o planejamento da Concessionária para o desenvolvimento da infraestrutura está em linha também com as necessidades do público que utiliza o aeroporto (passageiros, empresas aéreas, órgãos públicos, operadores logísticos, aviação geral, etc.). A não delimitação da forma e requisitos específicos para a realização da consulta visa conferir flexibilidade à Concessionária para realizar o processo da maneira que julgar mais adequada ao seu modelo de gestão, contanto que os objetivos da Consulta sejam atingidos. Ademais, a composição desse público pelas partes interessadas na consulta é dinâmica, com novos agentes que podem vir a operar no aeroporto, bem como outros que deixam de operar, ou aumentam/reduzem sua operação (e, logo, sua relevância). Caberá à Concessionária, conforme a realidade do aeroporto, realizar a consulta aos agentes relevantes interessados no processo. Ademais, o processo de consulta não altera as obrigações contratuais relacionadas aos investimentos iniciais dispostos no PEA. A consulta tem o papel de auxiliar a tomada de decisão, sem alterar a responsabilidade pelo atendimento contratual.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18717
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
Caso a Concessionária não tenha a posse das áreas de imissão imediata previstas no Apêndice E do PEA será passível de reequilíbrio econômico-financeiro contratual independentemente do atendimento ao índice mínimo de 1% da receita bruta.
JUSTIFICATIVA
O atraso na liberação das áreas de imissão imediata na posse impacta a Concessionária no atendimento dos requisitos do PEA no prazo estipulado e a manutenção do reequilíbrio econômico-financeiro contratual.
RESPOSTA
<p>A Anac agradece a contribuição e esclarece que o atendimento ao requisito de alteração relevante para o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato deve ser observado em qualquer caso. Destaca-se que o intuito desse requisito não é obstaculizar possíveis pedidos de Revisão Extraordinária, ou limitar consequências às alterações sofridas pela Concessionária no âmbito da exploração do serviço público, mas sim conferir a correta aplicabilidade dos preceitos teóricos envolvidos na questão, o cumprimento do critério presente em todos os demais Contratos de Concessão e com base em critério objetivo reduzir a insegurança jurídica associada à discricionariedade do regulador ao definir, caso a caso, quais alterações seriam consideradas (ir)relevantes. Cumpre registrar que o requisito da alteração relevante se faz presente desde a primeira rodada de Concessão, de forma que contribui para o aperfeiçoamento do processo de Revisão Extraordinária estabelecido pela Agência. Nesse sentido, o racional econômico da cláusula é justamente captar as alterações que tenham impacto na equação econômico-financeira, na mesma medida em que direciona o olhar do regulador para aquilo que realmente tenha o condão de causar impacto no Contrato, contribuindo com a própria noção da eficiência administrativa.</p> <p>O texto constitucional, no que a doutrina se refere ao princípio da intangibilidade da equação econômico-financeira, revela que esse direito não é absoluto, visto que se deve interpretar e balizar tal princípio nos moldes da legislação infraconstitucional. Legislação que, por sua vez, também traz comandos claros de que o direito ao reequilíbrio não se consubstancia como algo absoluto. A Lei 8.987/95, por exemplo, traz disposição expressa que condiciona o direito ao cumprimento de certos requisitos: “quando comprovado seu impacto”; “sempre que forem atendidas as condições do contrato”.</p> <p>O Tribunal de Contas da União, por sua vez, estabeleceu requisitos para o reequilíbrio econômico-financeiro de contratos administrativos, notadamente quando da ocorrência de fato do príncipe. Os ensinamentos jurisprudenciais da Corte de Contas revelam que se deve respeitar três requisitos para a aplicabilidade da teoria em comento, quais sejam: nexa de causalidade, imprevisibilidade do ônus, materialidade. Nessa esteira, destaca-se o entendimento jurisprudencial do TCU em relação ao restabelecimento da equação econômico-financeira original em decorrência da</p>

instituição de tributos antes inexistentes, conforme Acórdão 45/1999, Acórdão 698/2000, Acórdão 538/2008.

O entendimento jurisprudencial da Corte de Contas afirma que a materialidade do fato é elemento necessário para que se configure a alteração do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, configurando-se como requisito necessário na análise da revisão extraordinária. Consta-se que alterações de baixa magnitude não apresentaram, na opinião do tribunal, materialidade suficiente a fim de ensejar o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos.

Adicionalmente, o TCU, no Acórdão 2195/2019, recomendou à ANTT a adoção de uma “cláusula de relevância” que estabeleça valor mínimo a partir do qual seja cabível a análise dos pleitos, tal como ocorre em outras agências, a exemplo da Anac. Assim, propôs: “recomendar à ANTT que avalie a pertinência e a oportunidade de se instituir na minuta do contrato de concessão a ser celebrado, bem como em outros posteriores, uma “cláusula de relevância” em relação aos pleitos de revisões contratuais, de forma a limitar ou excluir a possibilidade de apresentação de pedidos de reequilíbrio de pequena materialidade”. O Tribunal entendeu pertinente a adoção da referida cláusula com o objetivo de desonerar a agência dos esforços necessários para o exame de questões de baixa relevância.

Do ponto de vista doutrinário, convém ressaltar que parcela importante do direito administrativo brasileiro (referenciada ao final) defende que não é qualquer alteração que abala a estabilidade da equação econômico-financeira do Contrato de Concessão, na medida em que termos como “reflexos fortes na sua execução”, “restabelecer equilíbrio toda vez que de alguma forma mais profunda for ele rompido”, “o impacto for relevante na quebra da equação”, “onera substancialmente a execução do contrato administrativo” são defendidos por essa importante parcela da doutrina administrativista para que se configure a possibilidade do reequilíbrio contratual.

Nesse sentido, percebe-se que o requisito contratual da alteração relevante converge com os ensinamentos supracitados.

Portanto, a definição do critério de alteração relevante, ao passo que dá efetividade a um importante conceito presente nos Contratos de Concessão, o qual, diga-se, não deve ser ignorado, a fim de se atender ao interesse público, está investida de razoabilidade e balizada na experiência adquirida com a gestão dos Contratos de Concessão. Desse modo, com amparo nos estudos jurisprudenciais do Tribunal de Contas da União e nos entendimentos da doutrina administrativista, conclui-se que a melhor opção regulatória consiste em estabelecer parâmetro objetivo que de fato “implique em alteração relevante dos custos ou receitas da Concessionária”.

Referências Acórdão TCU 45/1999, Processo n. 001.025/1998-8, DOU 19.05.1999.

Acórdão TCU 698/2000, Processo n. 675.047/1996-0, DOU 11.09.2000.

Acórdão TCU 538/2008, Processo n. 016.905/2002-3, DOU 04.04.2008.

Acórdão TCU 2195/2019, Processo n. 012.263/2019-2. DOU 02/04/2019.

CARVALHO FILHO, José dos Santos. Manual de direito administrativo. 25 ed. São Paulo: Atlas, 2012, p. 197, 211.

GASPARINI, Diógenes. Direito administrativo. 17 ed. São Paulo: Saraiva, 2012, p. 435, 822.

MEIRELLES, Hely Lopes. Direito Administrativo Brasileiro. 23. ed. São Paulo: Malheiros, 1998, p. 214.

MEDAUAR, Odete. Direito administrativo moderno. 17 ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2013, p. 256.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18718
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
(Item 7.2.6.4) Definição de metodologia para dimensionamento do SESCINC no Aeroporto Campo de Marte
JUSTIFICATIVA
NA
RESPOSTA
Todos os parâmetros de dimensionamento do SESCINC, bem como para a elaboração do PCINC para os aeródromos públicos encontram-se descritos no Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 153 - Aeródromos: Operação, Manutenção e Resposta à Emergência, razão pela qual não vislumbra-se necessidade de replicar no contrato os requisitos regulamentares.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18719
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
(Item 7.13.14) Definição de metodologia para dimensionamento do SESCINC no Aeroporto de Jacarepaguá
JUSTIFICATIVA
NA
RESPOSTA
Todos os parâmetros de dimensionamento do SESCINC, bem como para a elaboração do PCINC para os aeródromos públicos encontram-se descritos no Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 153 - Aeródromos: Operação, Manutenção e Resposta à Emergência, razão pela qual não vislumbra-se necessidade de replicar no contrato os requisitos regulamentares.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18720
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
"Sugere-se o seguinte para o Apêndice B do Anexo 2 do Contrato, no que se refere ao indicador de passageiros, domésticos e internacionais, processados em pontes de embarque: (1) Retirar a possibilidade de inoção de majoração do decréscimo por efeito de falha persistente; (2) Retirar a possibilidade de inoção de infração por reincidência de não atingimento do valor padrão; (3) Preferencialmente, retirar a possibilidade de decréscimo do Fator Q, mantendo somente a possibilidade de bônus ou não, a depender da estratégia da concessionária para o seu plano de desenvolvimento, que não apresenta o percentual de passageiros em posições próximas como parâmetro mínimo de dimensionamento."
JUSTIFICATIVA
"Para os aeroportos da faixa 3, com movimentação anual igual ou superior a 5 milhões de passageiros, não se aplica requisito de percentual mínimo de passageiros processados em posições próximas . Aplicam-se para os aeroportos desta faixa, no entanto, os indicadores de qualidade de serviço com valores padrão de 70% e 85% de passageiros que devem ser processados em posições próximas para o doméstico e o internacional. No caso de não cumprimento destes IQS, o cálculo do Fator Q pode ser penalizado em -1,50%, sendo ainda possível a majoração em 50% deste valor no caso de falha persistente. No caso de reincidência do não cumprimento anual do padrão estabelecido, ainda pode caber multa contratual no montante de 0,125% da receita bruta total, que pode ainda sofrer efeito de majoração no caso de aplicação de agravantes. Diferente dos outros indicadores de qualidade de serviço que, em geral podem ser resolvidos com ações de gestão operacional, o requisito de passageiros em posições próximas depende de um plano de desenvolvimento que preveja as posições necessárias. Não há sentido em se retirar o requisito do rol de parâmetros mínimos de dimensionamento se, caso a Concessionária opte por não incorporá-lo no plano de expansão, estiver sujeita a reiteradas infrações ao longo do período de concessão."
RESPOSTA
Agradecemos a contribuição e informamos que o parâmetro mínimo de dimensionamento (PMD) de processamento em pontes de embarque não foi considerado para os aeroportos enquadrados na faixa 3 por já haver o incentivo de garantir um percentual mínimo de passageiros processados em pontes de embarque através do IQS de atendimento em ponte de embarque e do Fator Q. Note que em função da regulação não prever IQS de atendimento em ponte de embarque e Fator Q no reajuste das tarifas dos aeroportos enquadrados na faixa 2, é previsto para esse

aeroportos PMD de processamento em pontes de embarque. Portanto, a Concessionária deve prever nos investimentos da Fase I-B, conforme previsto nos itens 7.1.2 (SBRJ) e 7.20.2 (SBSP), e durante a Fase II investimentos que assegurem a qualidade de serviço exigida pelo IQS. Ademais, o processamento de passageiros em pontes de embarque tem grande impacto na percepção de qualidade de serviço dos passageiros, garantindo maior conforto, inclusive térmico e acústico, agilidade, acessibilidade e segurança. Dessa forma, a sugestão não foi aceita.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18721
NOME DO CONTRIBUINTE
Felipe Luciano Pires
CONTRIBUIÇÃO
Inclusão de novo item para a criação de uma contribuição fixa em parcelas anuais, em valor pré-definido (e para isso reduzir o valor da contribuição inicial mínima), fazendo com que o ágio da licitação incida somente na Contribuição Inicial
JUSTIFICATIVA
<p>A sugestão apresentada objetiva a divisão da Contribuição Inicial em duas. De um lado, haveria o valor que seria utilizado como base para as propostas comerciais dos licitantes, podendo ser majorado no caso de haver ágio na proposta do licitante vencedor. De outro lado, haveria um valor pré-fixado que não seria modificado pela proposta comercial do licitante vencedor e seria pago em parcelas anuais.</p> <p>Trata-se de expediente que vem sendo empregado por outros entes federativos em projetos concessórios que envolvem substancial volume de recursos financeiros. A título de exemplo, cita-se a concessão do serviço de estacionamento rotativo pago no Município de São Paulo (Contrato de Concessão nº 008/SMT/2020). Nesse caso, a outorga fixa foi dividida em duas parcelas. A Parcela 1 é o valor mensal a ser pago pela Concessionária, tendo por base sua proposta comercial na licitação, cujo valor foi de R\$ 4,172 milhões. Já a Parcela 2 corresponde ao valor pré-definido pelo Edital (R\$ 595 milhões), que deveria ser pago no prazo previsto no Contrato.</p> <p>Com o emprego desse mecanismo, nota-se que as concessões dos aeroportos da Sétima Rodada trarão maior segurança jurídica às partes, na medida em que haverá maior previsibilidade sobre o montante de outorga que deverá ser adimplido pelas futuras Concessionárias. Além disso, as partes contratuais poderão utilizar o valor da Contribuição Inicial “pré-fixada” para, eventualmente, reestabelecer o equilíbrio econômico-financeiro. Assim, garante-se maior flexibilidade para o ajustamento da equação contratual, diminuindo a dependência dos mecanismos de reajuste tarifário e de extensão da vigência da Concessão, que está limitada a cinco anos.</p> <p>A utilização do referido montante nas discussões envolvendo reequilíbrio econômico-financeiro também diminui os custos de transação envolvidos nesses procedimentos, uma vez que, em tese, não seria necessária a realização de projeções futuras de demanda, receita e custos, que são complexas e, recorrentemente, são objeto de controvérsias e discussões. Conseqüentemente, o Poder Concedente terá à sua disposição mecanismo que não necessariamente causaria alto custo regulatório nem aumentaria os valores tarifários cobrados dos usuários dos aeroportos.</p> <p>No mais, a definição de uma Contribuição Inicial “pré-fixada”, que não sofreria modificações em razão do eventual ágio da proposta comercial vencedora, também tornaria o fluxo de caixa da concessão mais previsível, estável e viável, garantindo a saúde financeira do projeto concessório e viabilizando mecanismos de reequilíbrio econômico-financeiro mais céleres com menor probabilidade de controvérsias entre Poder Concedente e Concessionária.</p>
RESPOSTA

A SAC/Minfra agradece a sua contribuição e esclarece que desde as primeiras rodadas de concessão, a modelagem da sistemática de pagamento das outorgas referentes a concessão dos ativos sofreu grande evolução. Nas primeiras rodadas de concessão aeroportuárias, o chamado valor da contribuição fixa era linear e incorporava o ágio oferecido no leilão. Ou seja, o ágio poderia contaminar o projeto, pois era distribuído ao longo de todo o período da concessão de forma anual. Além disso, o concessionário pagava o mesmo valor de outorga fixa, independente do período do projeto. No modelo atual, o ágio é pago todo a vista como condição para eficácia do contrato, de modo a não contaminar os fluxos de pagamento do projeto. Ademais, 50% do valor presente líquido (VPL) do fluxo de caixa livre do projeto é pago a vista, o que diminui o risco do governo e garante o comprometimento do privado com o projeto. Por outro lado, de forma a dar mais aderência a financiabilidade do projeto, adota-se um período de carência que perdura desde a assinatura do contrato até o final do 4º ano-calendário da concessão, pois, a fase inicial do projeto demanda elevados gastos da Concessionária com o CAPEX para adequação da infraestrutura. Em seguida, entre o 5º e o 9º ano calendário, é aplicada uma alíquota linearmente crescente sobre o percentual da receita bruta auferida pela concessão. As demais parcelas anuais são calculadas a partir do percentual de contribuição variável necessário a zerar o VPL do projeto. Importante notar que a metodologia proposta é exatamente a mesma para todos os blocos, e tem por objetivo compartilhar parte do risco de demanda do projeto e tornar o pagamento de outorgas variáveis mais aderentes ao fluxo de caixa do projeto.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18722
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
(Item 60 - Apêndice B) Solicitamos que seja esclarecida a forma de avaliação do processo de consulta considerando os interesses da comunidade aeroportuária vis a vis o plano de desenvolvimento proposto pela Concessionária para fins de atendimento ao PEA. Além disso, solicitamos que seja esclarecido que as partes interessadas a serem consultadas (Airlines prioritariamente).
JUSTIFICATIVA
Considerando que a comunidade aeroportuária dos Aeroporto de Congonhas, Santos Dummont e Jacarepaguá já se demonstrou contrária ao potencial incremento de capacidade e operação dos respectivos aeroportos, solicitamos que o processo de consulta seja avaliado considerando a proposta da concessionária e o atendimento aos requisitos exigidos no PEA, a fim de que a Concessionária não seja penalizada por investimentos não realizados ou concluídos no prazo definido. A não viabilidade de solução desta não conformidade, com a consequente necessidade de se construir a pista de pouso e decolagem em novo local, inviabilizaria grande parte da expansão de pátio, impactando significativamente a capacidade última do aeroporto. Dado o papel do Santos Dumont para a viabilidade do bloco, é demasiado arriscado que o cenário base tome como resolvida com tamanho potencial de impacto."
RESPOSTA
Agradecemos a contribuição e esclarecemos que a consulta aos usuários, conforme definida na minuta de Contrato, visa assegurar que o planejamento da Concessionária para o desenvolvimento da infraestrutura está em linha também com as necessidades do público que utiliza o aeroporto (passageiros, empresas aéreas, órgãos públicos, operadores logísticos, aviação geral, etc.). A não delimitação da forma e requisitos específicos para a realização da consulta visa conferir liberdade à Concessionária para realizar o processo da maneira que julgar mais adequada ao seu modelo de gestão, contanto que os objetivos da Consulta sejam atingidos. Ademais, a composição desse público pelas partes interessadas na consulta é dinâmica, com novos agentes que podem vir a operar no aeroporto, bem como outros que deixam de operar, ou aumentam/reduzem sua operação (e, logo, sua relevância). Caberá à Concessionária, conforme a realidade do aeroporto, realizar a consulta aos agentes relevantes interessados no processo. Ademais, o processo de consulta não altera as obrigações contratuais relacionadas aos investimentos iniciais dispostos no PEA. A consulta tem o papel de auxiliar a tomada de decisão, sem alterar a responsabilidade pelo atendimento contratual.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18723
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
Caso a Concessionária não tenha a posse das áreas de imissão imediata previstas no Apêndice E do PEA será passível de reequilíbrio econômico-financeiro contratual independentemente do atendimento ao índice mínimo de 1% da receita bruta.
JUSTIFICATIVA
O atraso na liberação das áreas de imissão imediata na posse impacta a Concessionária no atendimento dos requisitos do PEA no prazo estipulado e a manutenção do reequilíbrio econômico-financeiro contratual.
RESPOSTA
<p>A Anac agradece a contribuição e esclarece que o atendimento ao requisito de alteração relevante para o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato deve ser observado em qualquer caso. Destaca-se que que o intuito desse requisito não é obstaculizar possíveis pedidos de Revisão Extraordinária, ou limitar consequências às alterações sofridas pela Concessionária no âmbito da exploração do serviço público, mas sim conferir a correta aplicabilidade dos preceitos teóricos envolvidos na questão, o cumprimento do critério presente em todos os demais Contratos de Concessão e com base em critério objetivo reduzir a insegurança jurídica associada à discricionariedade do regulador ao definir, caso a caso, quais alterações seriam consideradas (ir)relevantes. Cumpre registrar que o requisito da alteração relevante se faz presente desde a primeira rodada de Concessão, de forma que contribui para o aperfeiçoamento do processo de Revisão Extraordinária estabelecido pela Agência. Nesse sentido, o racional econômico da cláusula é justamente captar as alterações que tenham impacto na equação econômico-financeira, na mesma medida em que direciona o olhar do regulador para aquilo que realmente tenha o condão de causar impacto no Contrato, contribuindo com a própria noção da eficiência administrativa.</p> <p>O texto constitucional, no que a doutrina se refere ao princípio da intangibilidade da equação econômico-financeira, revela que esse direito não é absoluto, visto que se deve interpretar e balizar tal princípio nos moldes da legislação infraconstitucional. Legislação que, por sua vez, também traz comandos claros de que o direito ao reequilíbrio não se consubstancia como algo absoluto. A Lei 8.987/95, por exemplo, traz disposição expressa que condiciona o direito ao cumprimento de certos requisitos: “quando comprovado seu impacto”; “sempre que forem atendidas as condições do contrato”.</p> <p>O Tribunal de Contas da União, por sua vez, estabeleceu requisitos para o reequilíbrio econômico-financeiro de contratos administrativos, notadamente quando da ocorrência de fato do príncipe. Os ensinamentos jurisprudenciais da Corte de Contas revelam que se deve respeitar três requisitos para a aplicabilidade da teoria em comento, quais sejam: nexó de causalidade, imprevisibilidade do ônus, materialidade. Nessa esteira, destaca-se o entendimento jurisprudencial do TCU em relação ao restabelecimento da equação econômico-financeira original em decorrência da</p>

instituição de tributos antes inexistentes, conforme Acórdão 45/1999, Acórdão 698/2000, Acórdão 538/2008.

O entendimento jurisprudencial da Corte de Contas afirma que a materialidade do fato é elemento necessário para que se configure a alteração do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, configurando-se como requisito necessário na análise da revisão extraordinária. Consta-se que alterações de baixa magnitude não apresentaram, na opinião do tribunal, materialidade suficiente a fim de ensejar o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos.

Adicionalmente, o TCU, no Acórdão 2195/2019, recomendou à ANTT a adoção de uma “cláusula de relevância” que estabeleça valor mínimo a partir do qual seja cabível a análise dos pleitos, tal como ocorre em outras agências, a exemplo da Anac. Assim, propôs: “recomendar à ANTT que avalie a pertinência e a oportunidade de se instituir na minuta do contrato de concessão a ser celebrado, bem como em outros posteriores, uma “cláusula de relevância” em relação aos pleitos de revisões contratuais, de forma a limitar ou excluir a possibilidade de apresentação de pedidos de reequilíbrio de pequena materialidade”. O Tribunal entendeu pertinente a adoção da referida cláusula com o objetivo de desonerar a agência dos esforços necessários para o exame de questões de baixa relevância.

Do ponto de vista doutrinário, convém ressaltar que parcela importante do direito administrativo brasileiro (referenciada ao final) defende que não é qualquer alteração que abala a estabilidade da equação econômico-financeira do Contrato de Concessão, na medida em que termos como “reflexos fortes na sua execução”, “restabelecer equilíbrio toda vez que de alguma forma mais profunda for ele rompido”, “o impacto for relevante na quebra da equação”, “onera substancialmente a execução do contrato administrativo” são defendidos por essa importante parcela da doutrina administrativista para que se configure a possibilidade do reequilíbrio contratual.

Nesse sentido, percebe-se que o requisito contratual da alteração relevante converge com os ensinamentos supracitados.

Portanto, a definição do critério de alteração relevante, ao passo que dá efetividade a um importante conceito presente nos Contratos de Concessão, o qual, diga-se, não deve ser ignorado, a fim de se atender ao interesse público, está investida de razoabilidade e balizada na experiência adquirida com a gestão dos Contratos de Concessão. Desse modo, com amparo nos estudos jurisprudenciais do Tribunal de Contas da União e nos entendimentos da doutrina administrativista, conclui-se que a melhor opção regulatória consiste em estabelecer parâmetro objetivo que de fato “implique em alteração relevante dos custos ou receitas da Concessionária”.

Referências Acórdão TCU 45/1999, Processo n. 001.025/1998-8, DOU 19.05.1999.

Acórdão TCU 698/2000, Processo n. 675.047/1996-0, DOU 11.09.2000.

Acórdão TCU 538/2008, Processo n. 016.905/2002-3, DOU 04.04.2008.

Acórdão TCU 2195/2019, Processo n. 012.263/2019-2. DOU 02/04/2019.

CARVALHO FILHO, José dos Santos. Manual de direito administrativo. 25 ed. São Paulo: Atlas, 2012, p. 197, 211.

GASPARINI, Diógenes. Direito administrativo. 17 ed. São Paulo: Saraiva, 2012, p. 435, 822.

MEIRELLES, Hely Lopes. Direito Administrativo Brasileiro. 23. ed. São Paulo: Malheiros, 1998, p. 214.

MEDAUAR, Odete. Direito administrativo moderno. 17 ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2013, p. 256.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18724
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
(Item 7.2.6.4) Definição de metodologia para dimensionamento do SESCINC no Aeroporto Campo de Marte
JUSTIFICATIVA
NA
RESPOSTA
Idem à contribuição 18.718. Todos os parâmetros de dimensionamento do SESCINC, bem como para a elaboração do PCINC para os aeródromos públicos encontram-se descritos no Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 153 - Aeródromos: Operação, Manutenção e Resposta à Emergência, razão pela qual não vislumbra-se necessidade de replicar no contrato os requisitos regulamentares.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18725
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
(Item 7.13.14) Definição de metodologia para dimensionamento do SESCINC no Aeroporto de Jacarepaguá
JUSTIFICATIVA
NA
RESPOSTA
Idem à contribuição 18.719. Todos os parâmetros de dimensionamento do SESCINC, bem como para a elaboração do PCINC para os aeródromos públicos encontram-se descritos no Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 153 - Aeródromos: Operação, Manutenção e Resposta à Emergência, razão pela qual não vislumbra-se necessidade de replicar no contrato os requisitos regulamentares.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18726
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
<p>"Sugere-se o seguinte para o Apêndice B do Anexo 2 do Contrato, no que se refere ao indicador de passageiros, domésticos e internacionais, processados em pontes de embarque:</p> <p>(1) Retirar a possibilidade de inoção de majoração do decréscimo por efeito de falha persistente;</p> <p>(2) Retirar a possibilidade de inoção de infração por reincidência de não atingimento do valor padrão;</p> <p>(3) Preferencialmente, retirar a possibilidade de decréscimo do Fator Q, mantendo somente a possibilidade de bônus ou não, a depender da estratégia da concessionária para o seu plano de desenvolvimento, que não apresenta o percentual de passageiros em posições próximas como parâmetro mínimo de dimensionamento."</p>
JUSTIFICATIVA
<p>"Para os aeroportos da faixa 3, com movimentação anual igual ou superior a 5 milhões de passageiros, não se aplica requisito de percentual mínimo de passageiros processados em posições próximas .</p> <p>Aplicam-se para os aeroportos desta faixa, no entanto, os indicadores de qualidade de serviço com valores padrão de 70% e 85% de passageiros que devem ser processados em posições próximas para o doméstico e o internacional.</p> <p>No caso de não cumprimento destes IQS, o cálculo do Fator Q pode ser penalizado em -1,50%, sendo ainda possível a majoração em 50% deste valor no caso de falha persistente.</p> <p>No caso de reincidência do não cumprimento anual do padrão estabelecido, ainda pode caber multa contratual no montante de 0,125% da receita bruta total, que pode ainda sofrer efeito de majoração no caso de aplicação de agravantes.</p> <p>Diferente dos outros indicadores de qualidade de serviço que, em geral podem ser resolvidos com ações de gestão operacional, o requisito de passageiros em posições próximas depende de um plano de desenvolvimento que preveja as posições necessárias.</p> <p>Não há sentido em se retirar o requisito do rol de parâmetros mínimos de dimensionamento se, caso a Concessionária opte por não incorporá-lo no plano de expansão, estiver sujeita a reiteradas infrações ao longo do período de concessão."</p>
RESPOSTA
<p>Agradecemos a contribuição e informamos que o parâmetro mínimo de dimensionamento (PMD) de processamento em pontes de embarque não foi considerado para os aeroportos enquadrados na faixa 3 por já haver o incentivo de garantir um percentual mínimo de passageiros processados em pontes de embarque através do IQS de atendimento em ponte de embarque e do Fator Q. Note que em função da regulação não prever IQS de atendimento em ponte de embarque e Fator Q no reajuste das tarifas dos aeroportos enquadrados na faixa 2, é previsto para esse</p>

aeroportos PMD de processamento em pontes de embarque. Portanto, a Concessionária deve prever nos investimentos da Fase I-B, conforme previsto nos itens 7.1.2 (SBRJ) e 7.20.2 (SBSP), e durante a Fase II investimentos que assegurem a qualidade de serviço exigida pelo IQS. Ademais, o processamento de passageiros em pontes de embarque tem grande impacto na percepção de qualidade de serviço dos passageiros, garantindo maior conforto, inclusive térmico e acústico, agilidade, acessibilidade e segurança. Dessa forma, a sugestão não foi aceita.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18727
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
<p>"Sugerimos a redução dos percentuais de multa aplicados sobre a receita da Concessionária, ou então a alteração da receita bruta total como sua base de aplicação.</p> <p>O valor da penalidade está desproporcional às infrações que podem ser cometidas, de modo que não há relação direta entre a penalidade e a infração, o que está em desacordo com os princípios da proporcionalidade e razoabilidade do procedimento administrativo sancionatório."</p>
JUSTIFICATIVA
<p>"A atividade sancionadora é uma das maiores expressões do domínio da força exercido pelo Estado. Na sanção contrapõem-se frontalmente a Administração e o administrado, e aquela faz impor sobre estas limitações ao exercício de seus direitos naturais. Em decorrência das consequências advindas da aplicação de uma sanção administrativa é que o exercício da atividade sancionadora pela Administração Pública se sujeita a uma série de restrições, para evitar abusos e arbitrariedades que poderiam advir de uma penalidade ilimitada.</p> <p>Além disso, é necessário que as sanções e decisões administrativas respeitem os princípios de razoabilidade e proporcionalidade previstos, inclusive, no art. 2º da Lei Federal nº 9.784/99.</p> <p>Assim, a aplicação de multa com percentuais que não possuam relação direta com as infrações cometidas estaria sendo uma afronta à razoabilidade e proporcionalidade do procedimento sancionatório.</p> <p>Para referência, remete-se ao princípio do não confisco que garante constitucionalmente que a carga tributária não seja desproporcional ao Contribuinte, ainda que essa seja necessária, não será além do suportável."</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição, mas informa que nas infrações previstas no Anexo 3 – Procedimentos para Aplicação das Penalidades de Multa –, os percentuais de multa foram estipulados levando em consideração a gravidade abstrata da conduta desviante. Ademais, a utilização da receita bruta da Concessionária como base de cálculo da sanção visa a promover uma maior proporcionalidade entre a intensidade desta e o porte econômico do infrator, de modo a estimular o cumprimento da obrigação. Nesse sentido, não se vislumbra qualquer desrespeitos aos princípios que regem a matéria.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18728
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
(Item 2.9.2) "1º Sugere-se o ajuste da numeração das subcláusulas para adequação numérica para 2.9.2.1 e 2.9.2.2 2º Além disso, sugere-se que seja mantida a aplicação de multa pro rata, para que as multas contabilizadas em fração de mês sejam proporcionais ao valor inicialmente estabelecido e não considerados integralmente, em consonância com os princípios da razoabilidade e proporcionalidade. "
JUSTIFICATIVA
"1º. A referência numérica estava equivocada, sendo subcláusulas da cláusula 2.9.2. 2º. É necessário que as sanções e decisões administrativas respeitem os princípios de razoabilidade e proporcionalidade previstos, inclusive, no art. 2º da Lei Federal nº 9.784/99. Assim, a aplicação de multa considerando o mês integral mesmo quando o período se tratar de ""fração de mês"" é uma afronta à razoabilidade e proporcionalidade do procedimento sancionatório. Para referência, remete-se ao princípio do não confisco que garante constitucionalmente que a carga tributária não seja desproporcional ao Contribuinte, ainda que essa seja necessária, não será além do suportável."
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a numeração da cláusula 2.9.2. do Anexo 3 – Procedimentos para Aplicação das Penalidades de Multa –, bem como de suas subcláusulas, serão devidamente retificadas. Quanto às infrações com multas de incidência mensal, aponta-se que a fração de mês no primeiro mês em que for constatada a infração será arredondada para o número inteiro imediatamente superior, ao passo que, nos demais meses, a fração de mês igual ou superior a 15 (quinze) dias será considerada como mês integral. Tais disposições disciplinam de forma clara a aplicação dos multiplicadores nos casos de infrações com incidência mensal em que o descumprimento perdure por um número não inteiro de meses, dentro da competência atribuída à ANAC para definir os contornos das sanções a serem aplicadas nos casos de descumprimentos contratuais. Dessa forma, não se acata, quanto a este ponto, a contribuição recebida.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18729
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
Solicitamos esclarecer o motivo pelo qual a obtenção de receita teto superior a estimada contratualmente ensejará uma penalidade.
JUSTIFICATIVA
<p>"Considerando que o contrato estipula uma receita teto máxima por passageiro e que, caso a mesma seja ultrapassada, será considerada na estimativa da receita teto do ano seguinte, gostaríamos de entender o motivo de se aplicar uma penalidade sobre esse tema.</p> <p>Por vezes, a majoração da receita teto pode ser necessária para garantir a eficiência gestão aeroportuária durante a concessão. Inclusive, essa alteração já possui uma previsão no Contrato para o caso de apresentação de proposta apoiada pela Concessionária, nos termos da cláusula 6.17.1 do Contrato."</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que nos termos do Anexo 3 do Contrato de Concessão - Procedimento para Aplicação das Penalidades de Multa, a Tabela D – Infrações Relacionadas à Arrecadação de Receitas, em seu item D-01, estabelece os requisitos para aplicação de penalidades nos casos em que a Receita por Passageiro Ajustada seja superior à Receita Teto estabelecida para o ano-calendário. As tarifas submetidas a controle de preços por meio de uma Receita Teto por Passageiro permitem uma flexibilidade maior à Concessionária e que os valores sejam estabelecidos por aqueles agentes que possuem melhores informações sobre as operações e custos do aeroporto, a exemplo da Concessionária e os usuários da infraestrutura aeroportuária.</p> <p>As receitas provenientes das tarifas de de embarque, conexão, pouso e permanência aplicáveis às operações do Grupo I, excluindo operações exclusivamente cargueiras e voos de serviço, alternados e de retornoco, constituem a Receita Regulada - RR, utilizada para calcular a Receita (Regulada) por Passageiro – RP, conforme metodologia disposta no Apêndice A do Anexo 4 – Tarifas. A RP, por sua vez, é limitada por uma Receita Teto – RT estabelecida pela ANAC.</p> <p>Neste modelo, cabe a Agência Reguladora a fiscalização quanto ao cumprimento da Receita Teto realizada anualmente, também conforme a metodologia estabelecida no Apêndice A do Anexo 4 – Tarifas. Eventuais diferenças entre a RT e RP serão incorporadas ao Fator de Ajuste – FA, de forma a permitir que a diferença seja compensada no ano posterior.</p> <p>O modelo é desenhado de forma a induzir que a Concessionária cumpra o teto, funcionando como um mecanismo de enforcement. Quando o Fator de Ajuste for positivo, significa que o operador aeroportuário respeitou o teto e poderá recompor esta diferença, corrigida pela inflação, nos anos subsequentes. Caso contrário, este montante será deduzido da Receita Regulada que poderá ser arrecadada no ano seguinte, atualizado por um índice de correção superior à inflação (Taxa de Atualização), que servirá como desincentivo ao descumprimento do teto.</p>

Neste sentido, às infrações previstas no item D-01 da Tabela D - Infrações Relacionadas à Arrecadação de Receitas representam cenários em que a Concessionária descumpriu o teto além do razoável, itens (a) e (b), sendo que para os primeiros cinco anos-calendário (a) é admitido um erro maior, ou que não pode mais corrigir eventual diferença no ano posterior (fim da concessão).

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18730
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
"Sugerimos que a redação do item A-17 seja alterado para: A-17 Não observar, nos termos do item 4.4.3 do Contrato, as obrigações relativas às consultas às partes interessadas relevantes sobre propostas de tarifação que envolvam aumentos tarifários, desde que tal obrigação tenha sido expressamente indicada pela ANAC em tempo hábil (definição de partes relevantes, por exemplo) ou exigida no contrato."
JUSTIFICATIVA
Sugerimos tal ajuste à redação de forma que fique claro o real motivo pelo descumprimento da consulta e assim aplicação da penalidade.
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. O objetivo das regras de consulta é incorporar aos contratos de concessão de aeroportos no Brasil uma prática internacional, conhecida como consultation, amplamente difundida em países que apresentam um mercado de transporte aéreo significativamente desenvolvido, particularmente no que se refere à relação entre aeroportos e seus principais usuários. Essa prática consta, inclusive, como recomendação da ICAO em seu documento de orientação sobre tarifas aeroportuárias (Doc 9082: ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services). Estados membros são encorajados a estabelecer um processo regular de consulta pelos provedores de infraestrutura aeroportuária aos seus usuários.</p> <p>Dessa forma, as regras de consulta foram introduzidas no Brasil a partir da 4ª rodada de Concessões de Aeroportos para a definição ou alteração de critérios de remuneração de áreas e atividades operacionais, e, na rodada seguinte, foram ampliadas para englobar propostas de tarifação e propostas para cumprimento das obrigações previstas no PEA.</p> <p>Assim, o Capítulo XV da minuta de Contrato de Concessão apresenta proposta de incorporação de consultation à regulação a ser aplicada aos aeroportos, prevendo a realização de consulta em relação aos aspectos fundamentais dos contratos. Espera-se um maior equilíbrio na relação entre aeroportos e seus principais usuários, levando a um crescimento significativo de acordos e soluções negociadas diretamente entre as partes pelo menos em relação às propostas de realização de investimentos, adequações ou alterações na infraestrutura aeroportuária que reduzam de forma significativa a oferta de infraestrutura ou que afetem seus Usuários, às propostas para a remuneração pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais e às propostas de tarifação.</p> <p>Conseqüentemente, esse mecanismo permitirá maior racionalização da necessidade de intervenções regulatórias pela ANAC, levando a resultados mais eficientes baseados em soluções de mercado.</p>

Ademais, é importante destacar que o Capítulo XV, ao apresentar princípios gerais para o processo de consulta, estabeleceu dispositivos de forma pouco prescritiva com o objetivo de garantir flexibilidade para o estabelecimento de procedimentos adequados ao tema sob discussão e ao aeroporto e usuários. Todavia, é possível encontrar nos capítulos que abordam as consultas específicas de que trata o item 15.2 alguns princípios e diretrizes a respeito das respectivas consultas.

Especificamente em relação a identificação das partes interessadas relevantes, o Contrato imputa à Concessionária a responsabilidade pela identificação das partes. Ao identificar as partes, a discricionariedade por parte da Concessionária irá variar de acordo com o objeto de consulta, pois o Contrato delimita as partes interessadas relevantes com diferentes graus de precisão, havendo desde casos em que a identificação cabe totalmente à Concessionária no caso concreto até casos em que a delimitação no Contrato é estrita, cabendo à Concessionária apenas observar o disposto contratualmente.

Além disso, a ANAC informa que, apesar de constituir atribuição da Concessionária, em casos de omissão ou dúvida da Concessionária, a Agência poderá, a seu critério, definir quais partes interessadas devem ser consultadas, conforme dispõe o item 15.8.1. da Minuta de Contrato de Concessão. Ainda, poderá ser submetida à ANAC a relação de partes interessadas relevantes para manifestação anterior à celebração de acordo, embora não constitua uma obrigação da Agência a aprovação prévia das partes consultadas.

Por fim, visando solucionar eventuais problemas de identificação das partes interessadas relevantes em virtude de eventual existência de grande número de agentes, a minuta do Contrato de Concessão ainda previu em seu item 15.9 a possibilidade de realização das consultas por meio de associações, comitês técnicos, fóruns de governança ou outros grupos capazes de intensificar a cooperação entre as partes e colaborar para o alcance de acordos e soluções negociadas. Assim, espera-se que tais entidades sejam levadas em consideração durante o processo de consulta, justamente pelo potencial de representatividade que possuem.

Assim, vez que a conduta esperada da Concessionária e a penalidade aplicável ante seu descumprimento são suficientemente descritas nos comandos contratuais acima dispostos, entende-se pela desnecessidade de alteração dos seus termos, como sugerido na contribuição.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18731
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
"Sugerimos que a redação do item A-27 seja alterado para: A-27 Deixar de assegurar o livre acesso para que as Empresas Aéreas ou terceiros possam atuar na prestação dos serviços de que trata o item 11.5 do Contrato, observada a regulamentação vigente e excluindo-se os casos em que a ANAC aprovar tal restrição, inclusive quando da prestação direta desses serviços pela Concessionária, ou de respeitar a vedação a práticas discriminatórias e abusivas, nos termos da legislação vigente e da regulamentação da ANAC."
JUSTIFICATIVA
Solicita-se que a redação seja alterada para refletir as aberturas existentes no próprio contrato.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. Conforme dispõe o item 11.11, é assegurado o livre acesso para que as Empresas Aéreas ou terceiros possam atuar na prestação dos serviços de que trata o item 11.5, que por sua vez tratam de áreas e atividade operacionais, inclusive quando houver prestação direta desses serviços pela Concessionária, sendo vedadas quaisquer práticas discriminatórias, observada a legislação vigente e a regulamentação da ANAC. Esclarece-se ainda que os itens 11.11.1 e seguintes apresentam as situações em que é admitida a restrição de acesso e os requisitos a serem cumpridos para que a ANAC permita esta restrição. Assim, penalidade mencionada não é aplicável em relação às restrições previamente autorizadas pela ANAC.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18732
NOME DO CONTRIBUINTE
Roger Gonzaga Sociedade Individual de Advocacia
CONTRIBUIÇÃO
Documento do EVTEA: Bloco RJ.MG_Avaliação_Econômico_Financeira_2.00 4 - Projeções de Demanda Pede-se esclarecer qual foi o critério utilizado para a definição de 14,6MM de passageiros no SDU. Qual foi a metodologia e quais foram as premissas aplicadas, especialmente no que diz respeito à capacidade do espaço aéreo no Sistema de Multiaerportos RJ?
JUSTIFICATIVA
Necessidade de esclarecer quais foram as premissas adotadas nessa projeção e se está sendo considerada a limitação de capacidade do espaço aéreo, tendo em vista as interferências com os demais aeroportos.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que o valor calculado como capacidade de passageiros para SBRJ de 14,6 MMPax foi estimado com base no número de pontes de embarque presentes no aeroporto (sistema considerado gargalo no aeródromo). Para o cálculo de capacidade das pontes, foi definido o tamanho médio de aeronaves que operam voos domésticos e internacionais. Esse valor foi então multiplicado pelo load factor de cada aeronave, definindo o número de passageiros por voo. Fez-se, então, uma estimativa de total de turns por dia, através da divisão entre o total de horas operacionais de cada dia com o tempo médio de turn para cada tipo de operação. Tendo conhecimento do total de turns por dia e do total de passageiros por voo, é possível estimar o total de passageiros anuais em cada ponte, através da multiplicação desses fatores pelo total de dias operacionais no ano. Finalmente, esse valor é multiplicado pelo total de pontes domésticas e simultâneas, chegando, enfim, na capacidade máxima de passageiros domésticos e internacionais processados pelas pontes anualmente. Por fim, considerando os parâmetros de atendimento da SAC para processamento de passageiros domésticos e internacionais em pontes de embarque, estimou-se a capacidade total do TPS. Em outro giro, no que se refere à capacidade do espaço aéreo, informa-se que a diretriz referente à capacidade inicial dos sistemas de PPD de SBSP e do SBRJ, qual seja: "Para fins da modelagem, a capacidade inicial do sistema de PPD de SBSP deve ser considerada de 44 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, e a do SBRJ de 32 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros. A capacidade do sistema de pistas ao longo da concessão para os aeroportos SBRJ e SBSP deve evoluir em função do desenho proposto para tais infraestruturas nos estudos de engenharia.", tem por base discussões levadas a cabo entre a SAC e o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), do Ministério da Defesa, conforme aponta o Ofício nº 13/DCCO1/5210 (SEI nº 4852074), de 16 de abril de 2021, onde se concluiu ser viável o aumento da capacidade do sistema de pistas dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont a partir de ações que poderiam colaborar com o aumento da capacidade para os referidos aeroportos sem afetar a segurança

operacional. Cumpre informar que, no que diz respeito ao Aeroporto Santos Dumont, a referida diretriz e os EVTEA foram retificados para 30 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, conforme conclusões do referido Ofício. Ademais, o planejamento do espaço aéreo é de competência do Departamento de Controle do Espaço Aéreo do Comando da Aeronáutica. Neste contexto, aquela entidade tem acompanhado de perto a evolução do transporte aéreo e vem implementando melhorias que busquem atender a demanda futura da aviação comercial e geral. Como exemplo, cita-se o recente projeto de redesenho da Terminal São Paulo, denominado TMA-SP Neo, visando, entre outros objetivos, a otimização e o aumento da capacidade do espaço aéreo da região. Ainda assim, a interferência referenciada na contribuição é tratada no item 2.2.6 do relatório de Estudos de Engenharia e Afins. A análise de interferência de uso do espaço aéreo destaca a área terminal do Rio de Janeiro como um caso classificado como METROPLEX, trazendo referências e as melhores práticas aplicadas na solução de desenho das trajetórias visando a segurança e a fluidez das operações.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18733
NOME DO CONTRIBUINTE
Felipe Luciano Pires
CONTRIBUIÇÃO
Inclusão de nova cláusula de risco do poder concedente (Cláusula 5.2) com a seguinte redação: 5.2. É risco do poder concedente: 5.2.XX. Alteração dos Fatores Q, que compõe o índice IQS, que impacte de forma relevante custos ou receita da Concessionária, ainda que os novos fatores estejam dentro das responsabilidades assumidas pela Concessionária.
JUSTIFICATIVA
Revisão de parâmetros de um contrato de 30 anos podem e devem ser alterados durante a Concessão. A inserção desta cláusula procura garantir o direito ao reequilíbrio da Concessionária para o caso de impactos significativos não previstos inicialmente.
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a Revisão dos Parâmetros da Concessão (RPC) representa mecanismo pelo qual se prevê, a cada 5 anos, a incorporação ao contrato de concessão de melhorias de prática regulatória e ajustes nos incentivos contratuais motivados por resultados da concessionária, fatos ocorridos no setor aeroportuário, experiência adquirida na gestão e fiscalização dos contratos de concessão, eventuais avanços científicos e tecnológicos referentes a ontologia acerca da qualidade de serviços e seus conceitos, entre outros.</p> <p>No que tange à abrangência do instrumento, destaca-se que o Contrato de Concessão permite, dentre outros, a revisão dos Indicadores de Qualidade do Serviço - IQS e da metodologia de cálculo do Fator Q. A Revisão dos Parâmetros da Concessão, a qual inclui a possibilidade de alteração do Fator Q, é uma das ferramentas para preservar o equilíbrio econômico-financeiro, conforme expresso no item 6.2 da minuta do Contrato.</p> <p>Cumprе esclarecer que no item 6.15 está estabelecido que os procedimentos relativos às Revisões dos Parâmetros de Concessões serão precedidos de ampla discussão pública (procedimentos de participação social representados por Audiências e Consultas Públicas) para assegurar o direito ao contraditório e à ampla defesa e, deste modo, diminuir o risco regulatório. Portanto, haverá espaço para que a Concessionária apresente suas preocupações quanto à possível avaliação, definição ou redefinição do sistema de indicadores. Assim, caso a Concessionária discorde dos parâmetros apresentados durante a Revisão dos Parâmetros da Concessão, esta poderá manifestar suas considerações no decorrer das consulta e audiências públicas, que instruirão todo o processo. Além disso, vale ressaltar que todo ato administrativo do Poder Público deve ser motivado.</p> <p>Conforme cláusula 5.5.5 do Contrato constitui riscos suportados exclusivamente pela Concessionária: "5.5.5. investimentos, custos ou despesas adicionais necessários</p>

para o atendimento do PEA ou de quaisquer das obrigações contratuais, do nível de serviço estabelecido e da qualidade na prestação dos serviços previstos no Contrato." Dessa forma, a contribuição não foi aceita. A RPC, conforme definida na minuta, não conflita e nem fere o direito da Concessionária ao reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, resguardado pelas cláusulas específicas que tratam do tema, alinhadas com o que preconiza a legislação vigente. Entende-se que a matriz de risco estabelecida no contrato já aloca os riscos da maneira adequada.

Ademais, as alterações nos IQS e parâmetros Nível de Serviço são necessárias para manutenção da atualidade e estruturas de incentivos do contrato. Eventuais resultados históricos positivos não podem ser tomados como direito adquirido pela Concessionária, de forma que, após a RPC, podem ser necessários esforços adicionais por parte do operador para garantia de eventuais bônus.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18734
NOME DO CONTRIBUINTE
Felipe Luciano Pires
CONTRIBUIÇÃO
<p>Inclusão de nova cláusula de risco do poder concedente (Cláusula 5.2) com a seguinte redação:</p> <p>5.2. É risco do poder concedente:</p> <p>5.2.XX. Alteração critérios de apuração de nível de serviço que impacte de forma relevante custos ou receita da Concessionária.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Revisão de parâmetros de um contrato de 30 anos podem e devem ser alterados durante a Concessão. A inserção desta cláusula procura garantir o direito ao reequilíbrio da Concessionária para o caso de impactos significativos não previstos inicialmente.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a Revisão dos Parâmetros da Concessão (RPC) representa mecanismo pelo qual se prevê, a cada 5 anos, a incorporação ao contrato de concessão de melhorias de prática regulatória e ajustes nos incentivos contratuais motivados por resultados da concessionária, fatos ocorridos no setor aeroportuário, experiência adquirida na gestão e fiscalização dos contratos de concessão, eventuais avanços científicos e tecnológicos referentes a ontologia acerca da qualidade de serviços e seus conceitos, entre outros.</p> <p>No que tange à abrangência do instrumento, destaca-se que o Contrato de Concessão permite, dentre outros, a revisão dos Indicadores de Qualidade do Serviço - IQS e da metodologia de cálculo do Fator Q. A Revisão dos Parâmetros da Concessão, a qual inclui a possibilidade de alteração do Fator Q, é uma das ferramentas para preservar o equilíbrio econômico-financeiro, conforme expresso no item 6.2 da minuta do Contrato.</p> <p>Cumprido esclarecer que no item 6.15 está estabelecido que os procedimentos relativos às Revisões dos Parâmetros de Concessões serão precedidos de ampla discussão pública (procedimentos de participação social representados por Audiências e Consultas Públicas) para assegurar o direito ao contraditório e à ampla defesa e, deste modo, diminuir o risco regulatório. Portanto, haverá espaço para que a Concessionária apresente suas preocupações quanto à possível avaliação, definição ou redefinição do sistema de indicadores. Assim, caso a Concessionária discorde dos parâmetros apresentados durante a Revisão dos Parâmetros da Concessão, esta poderá manifestar suas considerações no decorrer das consultas e audiências públicas, que instruirão todo o processo. Além disso, vale ressaltar que todo ato administrativo do Poder Público deve ser motivado.</p> <p>Conforme cláusula 5.5.5 do Contrato constitui riscos suportados exclusivamente pela Concessionária: "5.5.5. investimentos, custos ou despesas adicionais necessários para o atendimento do PEA ou de quaisquer das obrigações contratuais, do nível de serviço estabelecido e da qualidade na prestação dos serviços previstos no Contrato."</p>

Dessa forma, a contribuição não foi aceita. A RPC, conforme definida na minuta, não conflita e nem fere o direito da Concessionária ao reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, resguardado pelas cláusulas específicas que tratam do tema, alinhadas com o que preconiza a legislação vigente. Entende-se que a matriz de risco estabelecida no contrato já aloca os riscos da maneira adequada.

Ademais, as alterações nos IQS e parâmetros Nível de Serviço são necessárias para manutenção da atualidade e estruturas de incentivos do contrato. Eventuais resultados históricos positivos não podem ser tomados como direito adquirido pela Concessionária, de forma que, após a RPC, podem ser necessários esforços adicionais por parte do operador para garantia de eventuais bônus.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18735
NOME DO CONTRIBUINTE
Felipe Luciano Pires
CONTRIBUIÇÃO
<p>Inclusão de nova cláusula de risco do poder concedente (Cláusula 5.2) com a seguinte redação:</p> <p>5.2. É risco do poder concedente:</p> <p>5.2.XX. Alteração dos parâmetros de concessão que impacte de forma relevante custos ou receita da Concessionária, ainda que os novos parâmetros estejam dentro das responsabilidades assumidas pela Concessionária.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Revisão de parâmetros de um contrato de 30 anos podem e devem ser alterados durante a Concessão. A inserção desta cláusula procura garantir o direito ao reequilíbrio da Concessionária para o caso de impactos significativos não previstos inicialmente.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a Revisão dos Parâmetros da Concessão (RPC) representa mecanismo pelo qual se prevê, a cada 5 anos, a incorporação ao contrato de concessão de melhorias de prática regulatória e ajustes nos incentivos contratuais motivados por resultados da concessionária, fatos ocorridos no setor aeroportuário, experiência adquirida na gestão e fiscalização dos contratos de concessão, eventuais avanços científicos e tecnológicos referentes a ontologia acerca da qualidade de serviços e seus conceitos, entre outros.</p> <p>No que tange à abrangência do instrumento, destaca-se que o Contrato de Concessão permite, dentre outros, a revisão dos Indicadores de Qualidade do Serviço - IQS e da metodologia de cálculo do Fator Q. A Revisão dos Parâmetros da Concessão, a qual inclui a possibilidade de alteração do Fator Q, é uma das ferramentas para preservar o equilíbrio econômico-financeiro, conforme expresso no item 6.2 da minuta do Contrato.</p> <p>Cumprе esclarecer que no item 6.15 está estabelecido que os procedimentos relativos às Revisões dos Parâmetros de Concessões serão precedidos de ampla discussão pública (procedimentos de participação social representados por Audiências e Consultas Públicas) para assegurar o direito ao contraditório e à ampla defesa e, deste modo, diminuir o risco regulatório. Portanto, haverá espaço para que a Concessionária apresente suas preocupações quanto à possível avaliação, definição ou redefinição do sistema de indicadores. Assim, caso a Concessionária discorde dos parâmetros apresentados durante a Revisão dos Parâmetros da Concessão, esta poderá manifestar suas considerações no decorrer das consulta e audiências públicas, que instruirão todo o processo. Além disso, vale ressaltar que todo ato administrativo do Poder Público deve ser motivado.</p> <p>Conforme cláusula 5.5.5 do Contrato constitui riscos suportados exclusivamente pela Concessionária: "5.5.5. investimentos, custos ou despesas adicionais necessários</p>

para o atendimento do PEA ou de quaisquer das obrigações contratuais, do nível de serviço estabelecido e da qualidade na prestação dos serviços previstos no Contrato." Dessa forma, a contribuição não foi aceita. A RPC, conforme definida na minuta, não conflita e nem fere o direito da Concessionária ao reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, resguardado pelas cláusulas específicas que tratam do tema, alinhadas com o que preconiza a legislação vigente. Entende-se que a matriz de risco estabelecida no contrato já aloca os riscos da maneira adequada.

Ademais, as alterações nos IQS e parâmetros Nível de Serviço são necessárias para manutenção da atualidade e estruturas de incentivos do contrato. Eventuais resultados históricos positivos não podem ser tomados como direito adquirido pela Concessionária, de forma que, após a RPC, podem ser necessários esforços adicionais por parte do operador para garantia de eventuais bônus.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18736
NOME DO CONTRIBUINTE
Felipe Luciano Pires
CONTRIBUIÇÃO
<p>Alteração das cláusulas 5.2.1 e 5.2.2 da minuta do Contrato de Concessão da seguinte forma:</p> <p>5.2. Constituem riscos suportados pelo Poder Concedente, que poderão ensejar Revisão Extraordinária, desde que impliquem alteração relevante de custos ou receitas da Concessionária, nos termos do item 6.24 deste contrato:</p> <p>5.2.1. mudanças no Anteprojeto por solicitação da ANAC, inclusive aquelas determinadas pela ANAC em decorrência do procedimento de Consulta aos Usuários, ou de outras entidades públicas, salvo se tais mudanças decorrerem da não-conformidade do Anteprojeto com a legislação em vigor à época da realização do investimento ou com as informações contidas no PEA;</p> <p>5.2.2. investimentos não previstos em equipamentos ou obras de infraestrutura decorrentes de nova exigência da ANAC ou regulamentação pública e legislação brasileiras supervenientes, inclusive aquelas determinadas pela ANAC em decorrência do procedimento de Consulta aos Usuários.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Considerando que por meio do procedimento de Consulta aos Usuários podem ser impostas novas obrigações à concessionária, sem a sua anuência, caso tais propostas sejam impostas/arbitradas pela ANAC, entende-se que a minuta do Contrato de Concessão deve ser alterada para restar claro que a concessionária terá direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em tais situações.</p> <p>Note-se que o direito à manutenção ao equilíbrio econômico-financeiro nos contratos administrativos, inclusive os de concessão, é uma garantia constitucional, que resguarda os contratados da Administração Pública de receberem a sua devida remuneração caso sejam impostas obrigações não exigidas inicialmente na pactuação da avença.</p> <p>Adicionalmente, nos casos de concessão as concessionárias realizam investimentos em bens essenciais à continuidade da prestação do serviço público que serão revertidos ao Poder Concedente quando da extinção do contrato de concessão. De acordo com a Lei Federal nº 8.987/95, todos os investimentos em bens reversíveis deverão ser amortizados e depreciados no final da concessão, sob pena de pagamento de indenização pelo Poder Concedente. Assim, os investimentos realizados pela futura concessionária decorrentes de procedimento de Consulta aos Usuários imposto pela ANAC deverão ser amortizados e depreciados durante a concessão para serem revertidos ao Poder Concedente, razão pela qual é essencial a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da concessão quando exigidas novas obrigações à concessionária.</p> <p>Neste contexto, sugere-se que as cláusulas 5.2.1 e 5.2.2 da minuta do Contrato de Concessão sejam alteradas de forma a garantir o direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da concessão quando foram exigidos novos investimentos pela ANAC em decorrência do procedimento de Consulta aos Usuários.</p>

RESPOSTA

A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. Importa destacar que o Capítulo XV da minuta de Contrato de Concessão apresenta proposta de incorporação de prática de consulta (consultation) à regulação a ser aplicada aos aeroportos da 7ª rodada de concessões de aeroportos, prevendo a realização de consulta em relação aos aspectos fundamentais dos contratos. Espera-se um maior equilíbrio na relação entre aeroportos e seus principais usuários, levando a um crescimento significativo de acordos e soluções negociadas diretamente entre as partes pelo menos em relação às propostas de realização de investimentos, adequações ou alterações na infraestrutura aeroportuária que reduzam de forma significativa a oferta de infraestrutura ou que afetem seus Usuários, às propostas para a remuneração pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais e às propostas de tarifação.

Assim, os processos de consulta promoverão a adoção das melhores práticas de gestão da infraestrutura e remuneração, ensejando o pleno cumprimento do objetivo da concessão e do contrato. Eventuais composições de conflitos pela ANAC, caso não sejam resolvidos por meio de acordos diretos estabelecidos entre as partes, observarão o engajamento das partes no processo de consulta, as informações compartilhadas, a fundamentação das propostas e contrapropostas apresentadas, entre outros critérios, e não ensejarão reequilíbrio econômico-financeiro.

De toda forma, as hipóteses em que a ANAC poderá imputar novas obrigações de investimentos não previstas no Contrato de Concessão e que terão seus riscos suportados pelo Poder Concedente estão devidamente estabelecidas nos itens 5.2.1 e 5.2.2, desde que impliquem alteração relevante de custos ou receitas da Concessionária. O direito da Concessionária ao reequilíbrio econômico-financeiro do contrato é resguardado por cláusulas específicas como essas que tratam do tema, alinhadas com o que preconiza a legislação vigente. Entende-se que a matriz de risco estabelecida no contrato já aloca os riscos da maneira adequada, e será observada ao se exigir do aeroporto novos investimentos não previstos e que não estejam abarcados nos casos já previstos de risco da Concessionária.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18737
NOME DO CONTRIBUINTE
Felipe Luciano Pires
CONTRIBUIÇÃO
Alteração da cláusula 5.2.4 da minuta do Contrato de Concessão da seguinte forma: 5.2. Constituem riscos suportados pelo Poder Concedente, que poderão ensejar Revisão Extraordinária, desde que impliquem alteração relevante de custos ou receitas da Concessionária, nos termos do item 6.24 deste contrato: 5.2.4. danos decorrentes do atraso na disponibilização das áreas descritas no Apêndice E do Anexo 02.
JUSTIFICATIVA
A utilização de áreas do sítio aeroportuário é essencial para garantir o equilíbrio econômico-financeiro da concessão, na medida que a remuneração da concessionária se dará por meio da obtenção de receitas tarifárias e não tarifárias. Assim, qualquer ônus nas áreas dos aeroportos que inviabilize sua livre e desimpedida utilização pela concessionária irá repercutir negativamente no equilíbrio econômico-financeiro da concessão. Neste contexto, visando conferir maior segurança e previsibilidade econômico-financeira às concessões, sugere-se que seja criado um mecanismo de cap financeiro para que os danos decorrentes do atraso da disponibilização das áreas sejam compartilhados entre a concessionária e o Poder Concedente.
RESPOSTA
A Anac agradece sua contribuição, porém informa que esta não será acatada. A cláusula 5.2.4 pretende justamente o compartilhamento de parte do risco inerente ao atraso na disponibilização das áreas dos sítios aeroportuários, considerando que experiências pretéritas de concessões de infraestrutura aeroportuária em andamento evidenciam a complexidade da referida providência, sujeita a incontingências cuja gestão suplanta o alcance do Poder Concedente. Assim, entende-se que a prefixação do interstício máximo de doze meses permite que a Concessionária antevêja atrasos na liberação das áreas e prepare seu plano de negócio ciente desta possibilidade, tomando as medidas necessárias à mitigação dos seus impactos de forma mais consciente e menos abrupta se comparada à necessidade de instauração de procedimento administrativo contencioso de revisão extraordinária do contrato, como ocorreria se o risco fosse integralmente alocado ao Poder Concedente. Na oportunidade, registre-se que para internalizar no contrato as informações enviadas à ANAC pela SAC a respeito das áreas que integram os sítios aeroportuários, foi preciso diferenciar no Apêndice E do PEA as “Áreas de imissão imediata na posse pela Concessionária” (itens 1 a 3) das “Áreas em cuja posse a Concessionária não será imitada imediatamente” (itens 4 e 5). Pelo mesmo motivo, fez-se ajuste redacional na matriz de risco, aclarando no item 5.2.4 do Contrato de Concessão que constitui risco do Concedente o atraso superior a 12 (doze) meses para disponibilização das áreas descritas nos itens 1 a 3 do Apêndice E do Anexo 02.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18738
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
(Item A-40 e A-41) Solicitamos exclusão dos dois itens.
JUSTIFICATIVA
O pedido de exclusão se deve ao fato de ser uma dupla penalidade: Caso a Concessionária não atenda o padrão estabelecido será punida tanto pela multa e quanto pela redução de receita teto ou tarifa. Além disso, o padrão estabelecido é superior ao exigido nas concessões anteriores e muito dificilmente será atingido ou mantido pela Concessionária durante todos os anos até o final da concessão.
RESPOSTA
Agradecemos a contribuição e esclarecemos que a alteração da receita teto decorrente do resultado do Fator Q não representa uma penalidade, de forma que não há que se falar em dupla punição. Os ajustes no Fator Q representam ajustes na tarifa de forma a refletir o serviço ofertado ao passageiros. Dessa forma, a sugestão não foi aceita.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18739
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
"Sugerimos que a redação do item A-56 seja alterado para: A-56 Não realizar consultas às partes interessadas relevantes conforme previsto nos itens 15.1 e 15.2 do Contrato, desde que indicado previamente, em tempo hábil, pela ANAC."
JUSTIFICATIVA
Sugerimos tal ajuste à redação de forma que fique claro todas as partes interessadas relevantes a serem consideradas para a consulta antes da aplicação da penalidade.
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. O objetivo das regras de consulta é incorporar aos contratos de concessão de aeroportos no Brasil uma prática internacional, conhecida como consultation, amplamente difundida em países que apresentam um mercado de transporte aéreo significativamente desenvolvido, particularmente no que se refere à relação entre aeroportos e seus principais usuários. Essa prática consta, inclusive, como recomendação da ICAO em seu documento de orientação sobre tarifas aeroportuárias (Doc 9082: ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services). Estados membros são encorajados a estabelecer um processo regular de consulta pelos provedores de infraestrutura aeroportuária aos seus usuários. Dessa forma, as regras de consulta foram introduzidas no Brasil a partir da 4ª rodada de Concessões de Aeroportos para a definição ou alteração de critérios de remuneração de áreas e atividades operacionais, e, na rodada seguinte, foram ampliadas para englobar propostas de tarifação e propostas para cumprimento das obrigações previstas no PEA.</p> <p>Assim, o Capítulo XV da minuta de Contrato de Concessão apresenta proposta de incorporação de consultation à regulação a ser aplicada aos aeroportos, prevendo a realização de consulta em relação aos aspectos fundamentais dos contratos. Espera-se um maior equilíbrio na relação entre aeroportos e seus principais usuários, levando a um crescimento significativo de acordos e soluções negociadas diretamente entre as partes pelo menos em relação às propostas de realização de investimentos, adequações ou alterações na infraestrutura aeroportuária que reduzam de forma significativa a oferta de infraestrutura ou que afetem seus Usuários, às propostas para a remuneração pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais e às propostas de tarifação.</p> <p>Conseqüentemente, esse mecanismo permitirá maior racionalização da necessidade de intervenções regulatórias pela ANAC, levando a resultados mais eficientes baseados em soluções de mercado.</p> <p>Ademais, é importante destacar que o Capítulo XV, ao apresentar princípios gerais para o processo de consulta, estabeleceu dispositivos de forma pouco prescritiva com o objetivo de garantir flexibilidade para o estabelecimento de procedimentos</p>

adequados ao tema sob discussão e ao aeroporto e usuários. Todavia, é possível encontrar nos capítulos que abordam as consultas específicas de que trata o item 15.2 alguns princípios e diretrizes a respeito das respectivas consultas.

Especificamente em relação a identificação das partes interessadas relevantes, o Contrato imputa à Concessionária a responsabilidade pela identificação das partes. Ao identificar as partes, a discricionariedade por parte da Concessionária irá variar de acordo com o objeto de consulta, pois o Contrato delimita as partes interessadas relevantes com diferentes graus de precisão, havendo desde casos em que a identificação cabe totalmente à Concessionária no caso concreto até casos em que a delimitação no Contrato é estrita, cabendo à Concessionária apenas observar o disposto contratualmente.

Além disso, a ANAC informa que, apesar de constituir atribuição da Concessionária, em casos de omissão ou dúvida da Concessionária, a Agência poderá, a seu critério, definir quais partes interessadas devem ser consultadas, conforme dispõe o item 15.8.1. da Minuta de Contrato de Concessão. Ainda, poderá ser submetida à ANAC a relação de partes interessadas relevantes para manifestação anterior à celebração de acordo, embora não constitua uma obrigação da Agência a aprovação prévia das partes consultadas.

Por fim, visando solucionar eventuais problemas de identificação das partes interessadas relevantes em virtude de eventual existência de grande número de agentes, a minuta do Contrato de Concessão ainda previu em seu item 15.9 a possibilidade de realização das consultas por meio de associações, comitês técnicos, fóruns de governança ou outros grupos capazes de intensificar a cooperação entre as partes e colaborar para o alcance de acordos e soluções negociadas. Assim, espera-se que tais entidades sejam levadas em consideração durante o processo de consulta, justamente pelo potencial de representatividade que possuem.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18740
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
(Item B-08) Solicitamos que o PEA adicione os parâmetros para a implantação do Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio.
JUSTIFICATIVA
Solicitamos que sejam adicionadas os parâmetros de dimensionamento do Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio a fim de que se saiba qual infraestrutura e time devem ser considerados, tornando assim o processo mais transparente e dando isonomia de informação a todos os interessados ao processo.
RESPOSTA
Todos os parâmetros de dimensionamento do SESCINC, bem como para a elaboração do PCINC para os aeródromos públicos encontram-se descritos no Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 153 - Aeródromos: Operação, Manutenção e Resposta à Emergência, razão pela qual não vislumbra-se necessidade de replicar no contrato os requisitos regulamentares.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18741
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
(Item 3.2.1) Propõe-se uma revisão da Receita Teto em Campo Grande e Uberlândia para refletir os investimentos obrigatórios no terminal que são de Categoria 1, assim como dos Aeroportos de Congonhas e Santos Dummont para que reflitam de fato a realidade ou expectativa de mix de passageiros desses aeroportos refletindo, também, a alta demanda nestes ativos vis-a-vis sua limitação de capacidade.
JUSTIFICATIVA
<p>"A receita teto dos Aeroporto de Campo Grande e Uberlândia não está de acordo com os investimentos e níveis de serviço exigidos para o aeroporto. A receita teto nesses aeroportos está alinhada com aeroportos Categoria 2 (com base em critérios da Infraero).</p> <p>No entanto, os investimentos e níveis de serviço necessários descritos no contrato estão alinhados com aeroportos da Categoria 1.</p> <p>Para Congonhas, solicitamos rever a receita teto considerando que a utilização do valor referente ao Aeroporto de Manaus não reflete a realidade ou expectativa para o aeroporto em questão por inúmeras razões como atratividade, capacidade, demanda etc.</p> <p>Para Santos Dummont, solicitamos rever a receita teto considerando que o valor apresentado na minuta de contrato é baseado em valores históricos, desconsiderando o passageiro internacional considerado no EVTEA. Dessa forma, a Concessionária ficaria prejudicada uma vez que teria investimento e custo relativo a esse passageiro e não teria direito à respectiva receita. Ainda que o EVTEA seja não vinculante, a contribuição inicial e percentual de outorga variável são definidos por esse estudo que considera o passageiro internacional. "</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. Desde a primeira rodada de concessões, uma premissa do modelo é não ter aumento de tarifas aos usuários, conforme o princípio da modicidade tarifária. E que apenas em situações específicas, como para o Aeroporto de Congonhas, a Agência verificou a necessidade de aumentar o valor da receita teto.</p> <p>A majoração da receita teto de Congonhas tem por objetivo permitir uma remuneração mais compatível com a atratividade do aeroporto.</p> <p>A definição das receitas teto hoje vigentes é oriunda da edição da Resolução ANAC nº 508, de 14/03/2019, e Portaria ANAC nº 1040/SRA, de 03/04/2019. Na ocasião, para a conversão do modelo regulatório aplicável à Infraero, de tarifas teto para receita teto, foram adotadas informações de receita e de movimento de aeronaves e passageiros do período entre 2014 e 2017.</p> <p>Devido às características de movimento histórico de Congonhas, resultou, para este aeroporto, no menor valor de receita-teto entre os aeroportos previamente classificados como de Categoria 1. Este resultado foi adequado para os objetivos da</p>

ocasião, que foi de permitir maior flexibilidade de tarifação para a Infraero, sem implicar em aumento dos níveis tarifários.

Entretanto, esta premissa não é vinculante para o processo de concessão. Ao contrário, verifica-se que, diante da atratividade e saturação do aeroporto, os níveis tarifários relativamente baixos agravam os problemas de alocação da infraestrutura, como pôde ser observado no processo de distribuição de slots resultante do encerramento das operações da Avianca Brasil.

Assim, foi proposto equiparar a receita teto de Congonhas àquela de maior valor entre os aeroportos constantes na Portaria ANAC nº 3.642/SRA, de 09/12/2020, ou seja, a de Manaus.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18742
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
Propõe-se a separação de receitas teto diferenciadas para operações e passageiros domésticos e operações e passageiros internacionais.
JUSTIFICATIVA
<p>O modelo utiliza uma única receita teto independentemente da natureza do passageiro (doméstico ou internacional). A consideração da mesma receita teto para doméstico e internacional diminui os incentivos da concessionária para internacionalizar os aeroportos, dado que os investimentos necessários, o nível de serviço e os custos associados a um passageiro internacional são significativamente superiores aos associados a um passageiro doméstico e isso não seria refletido ao considerar uma única receita teto. Dessa maneira, propõe-se uma receita teto diferenciada segundo a natureza do passageiro (doméstica ou internacional), a fim de incentivar e viabilizar a internacionalização dos aeroportos e aumentar a conectividade nos mesmos, sem prejudicar a concessionária e evitando-se assim uma futura discussão de proposta apoiada ou consulta, devido a mudança de perfil dos passageiros do aeroporto (doméstico/internacional).</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a flexibilização da regulação por meio da receita teto permite melhor gestão da infraestrutura ao reduzir grande parte do problema de assimetria de informação, já que a tarifa pode ser estabelecida de maneira mais eficiente pelos agentes que mais possuem informações sobre a atividade daquele aeroporto. Ademais a Concessionária poderá, mediante Proposta Apoiada, alterar as restrições à tarifação de que trata o Anexo 4 - Tarifas.</p> <p>Cabe lembrar ainda que a receita comercial obtida com passageiro internacional tende a ser maior que a obtida com passageiro doméstico, devido ao tempo de permanência maior daquele passageiro no terminal, ao perfil do passageiro e a benefícios tributários, representando assim compensação por um possível custo operacional mais elevado.</p> <p>Neste sentido, a Agência entende que o aeroporto possui incentivos para realizar operações internacionais sem a necessidade de que a receita teto seja majorada.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18743
NOME DO CONTRIBUINTE
Roger Gonzaga Sociedade Individual de Advocacia
CONTRIBUIÇÃO
<p>Os itens 3.1.18 e 3.1.19 da minuta de contrato alocam à concessionária o risco de integrar as operações entre aeroportos.</p> <p>Todavia, no caso do Bloco MG/RJ, sabe-se que, atualmente, mesmo em cenário de pandemia, já existe um gargalo no espaço aéreo da cidade do Rio de Janeiro em decorrência da proximidade dos Aeroportos Santos Dumont e Antônio Carlos Jobim Galeão.</p> <p>Com o aumento de capacidade do Aeroporto Santos Dumont sugerido no EVTEA, esse gargalo certamente se agravará.</p> <p>Quais são as medidas que a ANAC e DECEA pretendem implementar para resolver os problemas decorrentes da falta de coordenação das operações entre SDU e Galeão?</p> <p>O Estudo de Engenharia do EVTEA informa que o SBRJ possui diversas interferências com aeródromos e helipontos, em especial o SBGL com “cerca de 50 pontos de interferência entre procedimentos” (pág. 402) e “14 trajetórias em comum” (pág. 405), além de outras restrições como obstáculos de relevo, rota de embarcação, edificações, existência de diversos procedimentos em Espaços Aéreos Condicionados e vários outros efeitos adversos que impactam a capacidade.</p> <p>O EVTEA menciona, ainda, que o SBRJ possui “Capacidade de pista insuficiente para absorver a demanda futura” (pág. 409) e, mesmo que sejam propostas medidas mitigadoras, elas “não são de responsabilidade do novo operador aeroportuário” (pág. 422) e, portanto, “não estão refletidas na modelagem financeira” (pág. 422).</p> <p>Apesar de todas as restrições no espaço aéreo, o cálculo de capacidade de pista apresentado no EVTEA não levou em consideração esses fatores. Foi desconsiderado, inclusive, o impacto com o aeroporto SBGL, que mesmo com as reduções de demanda provocadas pela pandemia, apresenta interferências constantes com SBRJ. Portanto, é racional concluir que a capacidade real da pista será limitada em função do espaço aéreo, não sendo possível atingir os valores indicados no estudo.</p> <p>Somado ao fato de que a ANAC decidiu não incluir, nesta rodada de concessões, um anexo específico sobre “capacidade de pista assegurada pelo poder público” (a exemplo do Anexo 10 aos contratos das primeiras rodadas de concessão), perguntamos se a ANAC já submeteu essa questão previamente ao DECEA. Em caso positivo, pedimos informar o teor da resposta.</p>
JUSTIFICATIVA
É importante esclarecer como se dará a coordenação do espaço aéreo em se considerando o aumento esperado de capacidade para o Aeroporto Santos Dumont.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que a diretriz referente à capacidade inicial dos sistemas de PPD de SBSP e do SBRJ, qual seja: “Para fins da modelagem, a capacidade inicial do sistema de PPD de SBSP deve ser considerada

de 44 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, e a do SBRJ de 32 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros. A capacidade do sistema de pistas ao longo da concessão para os aeroportos SBRJ e SBSP deve evoluir em função do desenho proposto para tais infraestruturas nos estudos de engenharia.”, tem por base discussões levadas a cabo entre a SAC e o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), do Ministério da Defesa, conforme aponta o Ofício nº 13/DCCO1/5210 (SEI nº 4852074), de 16 de abril de 2021, onde se concluiu ser viável o aumento da capacidade do sistema de pistas dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont a partir de ações que poderiam colaborar com o aumento da capacidade para os referidos aeroportos sem afetar a segurança operacional. Cumpre informar que, no que diz respeito ao Aeroporto Santos Dumont, a referida diretriz e os EVTEA foram retificados para 30 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, conforme conclusões do referido Ofício. Em relação à análise de tráfego aéreo, o relatório Estudo de Engenharia e Afins apresenta em seu capítulo 2.2 as análises e medidas mitigadoras previstas na regulação vigente (ICA 63-18, ICA 100-37, ICA 11-408). Em adição, a interferência referenciada na contribuição é tratada no item 2.2.6 do relatório de Estudos de Engenharia e Afins. A análise de interferência de uso do espaço aéreo destaca a área terminal do Rio de Janeiro como um caso classificado como METROPLEX, trazendo referências e as melhores práticas aplicadas na solução de desenho das trajetórias visando a segurança e a fluidez das operações. Ressalta-se ainda muitas das medidas mitigadoras propostas no estudo já ocorrem atualmente, no entanto, o EVTEA não tem caráter vinculativo, e caberá ao futuro concessionário, conforme cláusula 3.1.19. do contrato de concessão, coordenar-se com os órgãos de controle do espaço aéreo para garantir a capacidade do sistema de pistas necessária às suas operações. Vale ressaltar que, conforme aponta a matriz de risco do contrato de concessão em sua cláusula 5.5.20., é risco, em regra, imputado ao concessionário a impossibilidade de atingimento das capacidades do Sistema de Pistas.

A ANAC agradece a sua contribuição e informa, inicialmente, que o risco decorrente da concorrência com outros prestadores de serviços já é realidade em outros segmentos de infraestrutura, inclusive de aeroportos e, portanto, deve ser considerado pela Proponente na formulação de sua proposta econômica.

A constituição dos blocos de aeroportos e a alocação desse risco à Concessionária reflete a diretriz de política pública do Governo Federal, que tem como objetivo estimular concorrência no setor e, desse modo, beneficiar os usuários com melhores serviços e menores custos.

Ademais, cumpre destacar que a modelagem apresentada vem evoluindo a cada rodada e que o anexo referente à capacidade de pista assegurada pelo poder público (antigo Anexo 10) já não compõe as minutas de documentos jurídicos desde as últimas rodadas de concessão.

Contudo, conforme estabelecido pela cláusula 5.2.3, da minuta de Contrato, os casos em que houver impedimento ou redução do processamento de passageiros, aeronaves ou cargas no aeroporto, atribuídos a órgãos públicos, por ação imprevista ou omissão, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária, poderão configurar como risco do poder concedente, nos termos estabelecidos pelo Contrato. Ademais, informa-se que a fim de conferir maior transparência à extensão do risco assumido pelo Poder Concedente, foi incluído um subitem 5.2.3. para indicar que o impedimento ou redução da movimentação de aeronaves, passageiros e cargas, decorrentes de ação ou omissão de entes públicos, enseja reequilíbrio contratual quando reduzir a capacidade existente na data de publicação do Edital.

A proposta de alteração visa a estabelecer parâmetros concretos e objetivos para aferição de eventual pleito de reequilíbrio fundamentado em ações ou omissões de que trata o citado item que, porventura, venham a afetar as operações aeroportuárias. Nesse sentido, busca-se excluir do alcance do item 5.2.3 pleitos baseados em uma expectativa futura de expansão da capacidade ou de eventual internacionalização, não efetivadas por quaisquer razões.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18744
NOME DO CONTRIBUINTE
Roger Gonzaga Sociedade Individual de Advocacia
CONTRIBUIÇÃO
Com relação às cobranças pela utilização de áreas e atividades operacionais, pedimos esclarecer se o reembolso de despesas indiretas, aí incluídas as despesas comuns relacionadas à segurança patrimonial, limpeza, coleta, incineração, manutenção predial, controle de pragas, dentre outras, se enquadra como “remuneração” e, conseqüentemente, também deverá ser objeto de consulta às partes interessadas.
JUSTIFICATIVA
Necessidade de esclarecer se o reembolso de despesas indiretas deverá ser objeto de consulta às partes interessadas à luz da previsão do item 11.7 da minuta de contrato.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que, conforme prevê o item 11.7, as propostas de definição e de alteração dos valores e critérios de remuneração, bem como de criação de novas cobranças pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais, devem ser precedidas de consulta às partes interessadas relevantes. Neste contexto, conforme estabelece o item 15.1.1, as consultas anuais devem envolver trocas de informações relevantes para a operação do aeroporto, pelas partes envolvidas, tais como custos operacionais que afetem seus usuários. Logo, despesas indiretas, incluindo despesas comuns relacionadas à segurança patrimonial, limpeza, coleta, incineração, manutenção predial, controle de pragas, dentre outras, necessárias para a utilização de Áreas e Atividades Operacionais devem ser objeto de consulta às partes interessadas.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18745
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
(Item 4.3; 4.3.1; 4.3.2; 4.3.3 e 4.3.4) Solicita-se que seja esclarecido que somente os itens especificados na cláusula indicada serão exigidos da nova concessionária para fim de atendimento ao PTO.
JUSTIFICATIVA
Entendemos que as obrigações feitas na rodada passada na sejam obrigatórias, como melhorias das condições de utilização dos banheiros e fraldários do aeroporto, disponibilização de internet wi-fi gratuita de alta velocidade em todo o TPS, revisão e melhoria do sistema de iluminação das vias de acesso de veículos aos terminais, estacionamentos de veículos, TPS, terminais de carga e outros setores que envolvam a movimentação de passageiros e seus acompanhantes no lado terra do aeroporto, revisão dos sistemas de climatização, escadas rolantes, esteiras rolantes, elevadores e esteiras para restituição de bagagens, correção de fissuras, infiltrações, manchas e desgastes na pintura de paredes, pisos e forros (inclusive área externa) do(s) TPS, revisão e melhoria das condições de infraestrutura em termos de acessibilidade em função das normas vigentes. Nosso entendimento está correto? Caso nosso entendimento não esteja correto, favor explicitarem a necessidade de tais intervenções a fim de sejam conhecidas as obrigações que serão exigidas em cada fase do processo.
RESPOSTA
Agradecemos a contribuição e informamos que o entendimento está parcialmente correto. A partir desta rodada, o foco das ações imediatas está voltado para melhoria da comunicação entre concessionária e usuários. Dessa forma, devem ser realizados obrigatoriamente os itens elencados nos itens 4.3 do Anexo 07 do Contrato. Cabe observar o disposto no subitem 4.3.4. No caso concreto, caso identificadas necessidades especiais de atendimento imediato ao usuário, estas adequações de curto prazo podem compor o plano a ser apresentado pela Concessionária.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18746
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se a previsão no PEA de requisitos de investimento para o Aeroporto de Uberlândia que permitam o uso do terminal de passageiros existente para aviação comercial por período que justifique os investimentos recém realizados pelo poder público em sua reforma e ampliação.
JUSTIFICATIVA
"Com o investimento de 30 milhões na reforma e ampliação no TPS atual, recém inaugurado, a INFRAERO informa ter aumentado a capacidade de processamento de 1,7 para 3,9 milhões de passageiros anuais, incluindo novo sistema de climatização, novos elevadores, esteiras de restituição de bagagem, novos sanitários, uma área de terraço e um mirante com vista para a pista de pouso e decolagem. No entanto, segundo o EVTEA, esta edificação modernizada não terá mais uso para a aviação comercial logo após a fase de investimentos iniciais da nova concessão. É previsto que o terminal atual seja dedicado à aviação geral e que um novo seja construído logo no início da concessão, a partir do zero, do lado oposto do sítio. Adicionalmente, o EVTEA não traz investigações sobre os eventuais efeitos da mudança do acesso viário do aeroporto (já que o novo TPS ficaria localizado no lado oposto do sítio), como facilidade de acesso ao aeroporto, implicações para o trânsito na região, etc."
RESPOSTA
A SAC/Infra agradece a contribuição e esclarece que os EVTEA não são vinculativos, cabendo ao futuro concessionário a proposição de um plano de desenvolvimento próprio para solução das não conformidades do aeroporto em atendimento ao contrato de concessão. Com efeito, o modelo de concessões federais adotado pelo Ministério da Infraestrutura prevê o pleno atendimento dos requisitos contratuais, notadamente quanto às normas técnicas estabelecidas nos regulamentos de projeto do Órgão Regulador, a ANAC. A minuta de contrato elaborada para os aeroportos da Sétima rodada, em particular, estabelece diversas obrigações à Concessionária, entre as quais se destacam a execução dos investimentos relacionados no Plano de Exploração Aeroportuária do Contrato de Concessão (PEA), bem como a realização de investimentos e/ou ações operacionais necessárias para prover a capacidade adequada para o atendimento dos usuários durante toda a Fase II, em especial nas infraestruturas, sistemas e instalações de terminais de passageiros, pátios de aeronaves, sistema de pistas de pouso e decolagem, sistema de pistas de rolamento, estacionamentos de veículos, vias de acesso, dentre outras, a fim de disponibilizar os sistemas permanentes que possibilitem a prestação de serviço adequado aos Usuários e de modo a prover área e equipamentos adequados para processar a demanda de passageiros na Hora Pico verificada para o equipamento. No caso particular do Aeroporto Tenente Coronel César Bombonato – Uberlândia/MG (SBUL), para a Fase I-B do Contrato, com prazo máximo de duração de 36 (trinta e

seis) meses a partir da Data de Eficácia do Contrato, o contrato estabelece requisito mínimo para TPS em termos de capacidade de processamento de passageiros na hora pico, conforme reproduzido a seguir:

"7.4 Para a Fase I-B do Contrato, com prazo máximo de duração de 36 (trinta e seis) meses a partir da Data de Eficácia do Contrato, a Concessionária deverá realizar os investimentos necessários para adequação da infraestrutura, a fim de disponibilizar os sistemas permanentes que possibilitem a prestação de serviço adequado aos Usuários, conforme abaixo:

7.4.1 Adequar a capacidade de processamento de passageiros e bagagens no aeroporto, incluindo terminal de passageiros, estacionamento de veículos, vias terrestres associadas e outras infraestruturas de apoio, de modo a prover área e equipamentos

adequados para processar no aeroporto, pelo menos, a demanda de passageiros na Hora Pico apurada nos 12 (doze) meses compreendidos entre o 23º (vigésimo terceiro) e o 34º (trigésimo quarto) mês da concessão, em embarque e desembarque."

Nesse contexto, os EVTEA preveem a construção de novo TPS, à leste do existente, no outro lado da PPD. Isso porque, o TPS atual está impedido de ser ampliado tendo em vista a não conformidade verificada no atual pátio de aeronaves, dentro da faixa de pista, o que incorre em inconformidade diante do Regulamento da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) que estabelece as regras a serem adotadas no projeto de aeródromos públicos, e considerando ainda as limitações de área na região em que está situado, insuficiente para atender ao nível de serviço requerido para todo o período da concessão, segundo apontou os Estudos:

"Considerando a PPD hoje implantada, não é possível o aproveitamento do TPS atual, assim como do pátio de aeronaves, uma vez que estes encontram-se posicionados muito próximos do eixo da pista, implicando em violações dos gabaritos máximos definidos pela superfície de transição do PBZPA por parte das aeronaves estacionadas. Dessa forma, ou se constrói um novo TPS e pátio de aeronaves mais distantes do eixo da PPD, como propõem as alternativas 01 e 02, ou se implanta uma nova PPD, como sugerido na alternativa 03".

Conforme citado nos Estudos, o novo TPS permite a expansão da área de embarque de forma linear junto ao Pátio 3, permitindo a implantação de pontes de embarque para atender aeronaves código C.

Esclarece-se ainda que o investimento realizado pela Infraero no atual terminal de passageiros não será perdido. Pelo contrário, deverá ser considerado na definição da proposta vencedora no leilão para concessão do ativo, cujo proponente, o futuro concessionário, poderá utilizar da maneira que entender mais eficiente em seu plano de desenvolvimento.

De fato, os EVTEAs elaborados para o aeroporto preveem a utilização desse equipamento como terminal de aviação geral (TAG) para atender a demanda prevista. Na ocasião, verificou-se a necessidade de uma edificação exclusiva para processamento de passageiros desse segmento já no início do período de concessão. Considerando que o aeroporto não possui um TAG, mesmo sendo necessário, conforme a movimentação prevista no estudo de demanda, entende-se que a solução proposta pelos estudos é satisfatória, embora não seja vinculativa para o futuro concessionário.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18747
NOME DO CONTRIBUINTE
Roger Gonzaga Sociedade Individual de Advocacia
CONTRIBUIÇÃO
A metodologia tarifária proposta não contempla a incorporação do ATAERO. Sem o ATAERO e mantidas todas as demais condições, a margem de lucro dos aeroportos da sétima rodada ficará superior à margem para negociação dos aeroportos já concedidos nas primeiras rodadas. Por questões concorrenciais, solicita-se que a ANAC restaure a isonomia na estrutura tarifária entre todos os aeroportos. Ademais, ressalta-se que, no EVTEA, foram consideradas as tarifas das primeiras rodadas de concessão.
JUSTIFICATIVA
A exclusão da contribuição mensal provoca um relevante impacto na competição das tarifas desses aeroportos em relação aos demais aeroportos já concedidos. A inexistência desse valor maximiza as margens das concessionárias dessa 7ª Rodada de Concessões, mas gera profundo desequilíbrio aos contratos atuais vigentes. É de profunda relevância que essa mesma exclusão seja também aplicada a todos os demais aeroportos em operação.
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. A Lei Federal nº 13.319/2016 determinou que o valor correspondente ao ATAERO fosse incorporado às tarifas aeroportuárias a partir de 1º de janeiro de 2017, o que foi adequadamente observado pela ANAC. Dessa forma, apenas os aeroportos concedidos nas três primeiras rodadas de concessão de aeroportos possuem esse adicional.</p> <p>No entanto, não cabe pressupor que a citada incorporação traria desequilíbrios entre aeroportos. Ressalta-se que excedentes esperados para as receitas das futuras concessionárias naturalmente serão internalizadas nos lances do leilão. Embora os custos sejam distribuídos de formas diferentes nos contratos (seja por meio de uma contribuição periódica, contribuição inicial ou outra forma de pagamento), os custos serão precificados na proposta do leilão de forma a equilibrá-los.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18748
NOME DO CONTRIBUINTE
Roger Gonzaga Sociedade Individual de Advocacia
CONTRIBUIÇÃO
Substituição do modelo de liberdade tarifária, previsto no Anexo 4, pelo modelo de teto tarifário, para cargas, nos moldes das concessões anteriores que tinham relevante movimentação de carga, em especial, as 1ª, 2ª e 3ª rodadas.
JUSTIFICATIVA
<p>A experiência da sexta rodada de concessões, ainda com um volume muito pequeno de cargas, demonstrou que o modelo de liberdade tarifária para os Tecas não é adequado visto que convive com elementos que limitam essa liberdade na prática, por exemplo: isenções e taxas especiais. Tendo isso em vista, os aeroportos que já foram concedidos nesse modelo, continuam praticando as tarifas constantes nas tabelas dos contratos das primeiras rodadas de concessão, enquanto os da 7ª Rodada de Concessões terão liberdade maior comercial.</p> <p>Soma-se a isso o fato de que algumas operações que, nos primeiros contratos de concessão, possuíam tarifas deficitárias (como a exportação e tarifas aplicadas a casos especiais), são subsidiadas pelas tarifas de importação. A não definição dos tetos tarifários na sétima rodada pode levar a concessionária a adotar modelo tarifário que viabilize apenas as operações economicamente mais vantajosas e, por consequência, direcionar aos aeroportos já concedidos uma concentração ainda maior de operações cujas tarifas não pagam o custo operacional. Além disso, a mudança na estrutura tarifária cria uma falta de isonomia com os aeroportos das rodadas anteriores, que estão sujeitos ao teto. Isso se torna ainda mais relevante no contexto de que existem aeroporto na mesma região/cidade sendo concedidos.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a manifestação e informa que não será acatada.</p> <p>Ao longo dos processos de concessão de aeroportos, o modelo regulatório passou por transformações relevantes que foram reconhecidas pelo mercado, por órgãos de governo e até mesmo pela academia como avanços positivos a serem seguidos por outros setores. Entre estas melhorias, podemos destacar as mudanças do modelo de pagamento das outorgas, das obrigações de investimento e nível de serviço, a introdução e aperfeiçoamento dos mecanismos de consultas e de Proposta Apoiada, e as mudanças relativas às tarifas aeroportuárias. Com efeito, antes de cada processo licitatório, as áreas técnicas responsáveis, em conjunto com a Secretária de Aviação Civil, avaliam cuidadosamente as especificidades dos ativos a serem concedidos, e consideram toda a experiência adquirida com a gestão contratual até o momento.</p> <p>Nesse sentido, a partir da 5ª rodada de concessões, os novos contratos buscaram estimular a concorrência para o setor de armazenagem e capatazia de carga internacional. Com efeito, os contratos dispõem, em seu Capítulo XI Da Utilização de Espaços no Complexo Aeroportuário, das regras acerca do acesso às áreas aeroportuárias, permitindo que interessados possam arrendar áreas para fins de</p>

guarda e movimentação da carga internacional, e impedindo que os operadores aeroportuários criem barreiras artificiais.

Mais especificamente, o modelo contratual adotado a partir da 5ª rodada incluiu a armazenagem e capatazia de cargas internacionais no rol exemplificativo de áreas e atividades operacionais, de modo que, para essas atividades, passaram a incidir também as regras de acesso. Note que o novo arcabouço regulatório visa a descentralizar esta atividade aeroportuária, e a ANAC busca criar regras claras para que os potenciais licitantes compreendam que quaisquer interessados poderão arrendar áreas aeroportuárias e prestar os serviços de armazenagem e capatazia internacional e concorrer com o próprio administrador aeroportuário.

Buscou-se inverter a lógica de intervenção direta nas tarifas como regra geral e decidiu-se impor restrições à liberdade de tarifação apenas nos casos em que a análise de custo-benefício da intervenção sugeriu que esta era desejável. Para tanto, foram ponderados diferentes objetivos regulatórios tais como prevenção ao exercício de poder de mercado, minimização das distorções e da rigidez que podem resultar da regulação e racionalização de custos regulatórios. Decidiu-se que apenas nos aeroportos de Belém, Campo Grande, Congonhas, Santos Dumont e Uberlândia deveria haver regulação direta de tarifas. Além disso, concluiu-se que esta deveria se aplicar apenas às atividades de embarque, conexão, pouso e permanência de operações do Grupo I, além da capatazia de cargas em regime de trânsito aduaneiro. Foram mantidas ainda as isenções previstas em leis e normativos, por se tratarem de política pública – fora do escopo da regulação, portanto. Dito de outra forma, resolveu-se flexibilizar a tarifação dos demais aeroportos incluídos na 7ª rodada de concessões de aeroportos, além das operações do Grupo II e das atividades de armazenagem e capatazia.

A primeira decisão se deve ao pequeno porte dos aeroportos, que reduz sua capacidade de exercício de poder de mercado, além de significar um menor do grupo de beneficiários da regulação. Situação semelhante se aplica às atividades que não pertencem ao Grupo I, que representam um grupo menor de beneficiários e estão menos sujeitas ao exercício de poder de mercado do aeroporto, visto que dispõe de diversas alternativas. Da mesma forma, o processamento de cargas dispõe de alternativas que induzem competição. Uma das principais fontes de pressão competitiva é a possibilidade de trânsito da carga para outros recintos alfandegados, razão pela qual a tarifa de capatazia desta carga permanece regulada de forma a evitar fechamento de mercado.

Para os casos em que não se prevê restrição específica, a tarifação é submetida a algumas diretrizes: (i) a tarifação deverá seguir boas práticas de precificação de infraestrutura e serviços aeroportuários – em particular, deverá ser baseada em critérios objetivos e não discriminatórios, tais como horário, dia, temporada, facilidades disponíveis e nível de serviço; e (ii) o operador aeroportuário deverá consultar as partes interessadas relevantes em relação às propostas de majoração das tarifas, apresentando à ANAC relatório da consulta quando exigido, e publicar os novos valores das tarifas com no mínimo 30 dias de antecedência da alteração.

O fato de outros aeroportos terem regras contratuais diferentes não constitui elemento suficiente para que uma Agência reguladora limite a concorrência, impedindo o desenvolvimento de um mercado que pode resultar na redução do custo

dos preços cobrados pela armazenagem e capatazia das cargas importadas e a serem exportadas e melhorar a qualidade dos serviços prestados.

Neste sentido, quando da audiência pública do processo licitatório da segunda rodada de Concessão, algumas contribuições trouxeram preocupações em relação ao risco de demanda em decorrência de eventos não considerados em suas projeções. Em todos os casos, a ANAC deixou claro que tais eventos constituem risco das Concessionárias. Segue transcrição de uma contribuição de da respectiva resposta:

CONTRIBUIÇÃO Nº 66

DOCUMENTO: Minuta de Contrato de Concessão

ITEM: CAPÍTULO V - DA ALOCAÇÃO DOS RISCOS, Seção II - Dos Riscos da Concessionária

Cláusula 5.3 e Cláusula 5.3.3 O risco de demanda alocado para a futura Concessionária tal como propõe a cláusula 5.3.3. não assegura a viabilidade da concessão, sobretudo dos aeroportos localizados na região metropolitana da cidade de São Paulo, dada a possibilidade – frequentemente aventada nos meios de comunicação – de construção de terceiro aeroporto em São Paulo. Diante disso, sugerimos que seja expressamente afastada, no edital, a possibilidade de construção de novas infraestruturas aeroportuárias em raio de influência (100 km) dos aeroportos ora submetidos a licitação. Alternativamente, caso a recomendação acima não seja aceita, sugerimos que qualquer impacto na demanda em razão da construção de nova infraestrutura aeroportuária no raio de influência dos aeroportos concedidos faça surgir à Concessionária o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro do contrato. Esta solução é comum em concessões dessa natureza: (i) Aeroporto Internacional Jorge Chavez, em Lima (Peru), cujo contrato de concessão de 30 anos (iniciado em 15.11.2000) prevê que o Poder Concedente não pode autorizar a construção de novo aeroporto em raio de 150 km de distância do objeto da concessão durante os primeiros 20 anos da concessão, sendo-lhe permitido apenas autorizar a construção de aeroporto com menor porte; (ii) Aeroporto Internacional Simon Bolivar, em Guayaquil (Equador), cujo contrato de concessão apenas permite a construção de novo aeroporto quando houver a superação de determinados limites de demanda, e; (iii) o contrato de concessão da Ponte Rio – Niterói, que caracteriza como evento de reajuste econômico- financeiro a eventual construção de uma nova ponte que venha a reduzir o tráfego atual do objeto da concessão). Importa salientar, que a ANAC, no Estudo de Mercado de Viracopos, disponibilizado em seu sítio eletrônico, aponta a concorrência entre aeroportos como fator de risco à demanda das unidades licitadas. Esse reconhecimento reforça a necessidade de delimitação temporal e/ou espacial das possibilidades de construção de novas estruturas aeroportuárias próximas aos objetos da concessão.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a sua CONTRIBUIÇÃO e informa que, conforme previsto no Capítulo 5 da minuta de Contrato e segundo a lógica que ampara o modelo de Concessão definido pelo Governo Federal, os riscos de não efetivação da demanda projetada, com exceção daqueles provenientes de restrição operacional decorrente de decisão ou omissão de entes públicos, deverão ser suportados exclusivamente pela Concessionária, devendo, como tal, ser considerados nos estudos dos Proponentes. Consequentemente, não há qualquer previsão de inclusão de garantia de demanda caso sejam construídas novas infraestruturas aeroportuárias, dentro ou fora da área de influência do aeroporto.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18749
NOME DO CONTRIBUINTE
SCALFONE ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
<p>De acordo com os documentos disponibilizados no data room, a INFRAERO obteve, em junho de 2021, licença prévia para a ampliação da R.E.S.A. do Aeroporto Santos Dumont (LP Nº IN052107).</p> <p>Sobre esse tema, pedimos esclarecer:</p> <p>(i) A solução técnica adotada no EVTEA prevê a realização de aterro na Baía de Guanabara, a fim de evitar a redução das pistas. Foi essa a solução avaliada pelo INEA na licença ambiental prévia concedida?</p> <p>(ii) Qual foi o fundamento fático e jurídico para que tenha sido afastada a necessidade de realização de EIA/RIMA previamente à expedição dessa licença?</p> <p>(iii) Já foi obtido o “Nada a Opor” da Escola Naval para as intervenções exigidas na licença prévia que serão realizadas na pista do aeroporto, acesso a cabeceira 02R, e que geram impacto no Complexo Militar? Em caso negativo, qual é o status dessa providência?</p> <p>(iv) Já foi apresentado pedido de Licença de Instalação? Em caso negativo, pedimos informar se a INFRAERO dará prosseguimento a esse procedimento antes da licitação, e, nesse caso, qual é a estimativa de prazo para que esse pedido seja apresentado, ou se a diretriz da SAC/Minfra é que a INFRAERO não dê continuidade, deixando essa responsabilidade para a futura concessionária?</p> <p>(v) Enquanto não for outorgada a licença de instalação em questão, e enquanto não ampliada a R.E.S.A., quais serão as restrições impostas pela ANAC à operação do aeroporto a fim de garantir a segurança dos usuários? Será necessário, por exemplo, deslocar a cabeceira para dentro da pista, inviabilizando a operação da maior parte de aeronaves comerciais? Ou será, a futura concessionária, dispensada, até o fim desse licenciamento, de "realizar adequações de infraestrutura necessárias para que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, com uma pista de aproximação de não-precisão, sem restrição, noturno e diurno, aeronaves código 3C, até o fim da fase 1B do contrato de concessão", requerida no item 7.2.2 do PEA?</p> <p>(vi) Caso se comprove a impossibilidade de implantar a R.E.S.A. sobre a Baía de Guanabara, qual será o impacto para o 3C? De acordo com o próprio EVTEA, o deslocamento da cabeceira para dentro da pista inviabiliza o 3C.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>É necessário que sejam prestados esclarecimentos quanto a aspectos relacionados à construção da R.E.S.A. no Aeroporto SDU e a seu licenciamento ambiental.</p> <p>Nos Estudos Ambientais apresentados no data room (p. 234), consta que o INEA teria exigido inicialmente a realização de EIA/RIMA como condição para a construção da R.E.S.A.. Segundo o documento “SBRJ Estudos Ambientais”, no mês de julho de 2020, foi “aberto o Processo nº EXT-PD/014.5516/2020 no INEA referente ao requerimento da Infraero de Licença de Instalação para realizar obras de prolongamento da pista de pouso e decolagem (implantação de RESA e EMAS) e recuperação do enrocamento do canal divisório entre a escola naval e o aeroporto. Há evidências de que a Infraero apresentou dois projetos para avaliação do órgão,</p>

um em junho (nº 54/2020) e outro em novembro de 2020. Contudo, as análises dos dois documentos levaram à conclusão sobre a necessidade de elaboração de EIA/RIMA para o prosseguimento do processo, baseando-se nas Leis Estaduais nº 1.356/1988 e nº 1.700/1990. Conforme Notificação nº 578/2021, o referido processo foi encerrado e a análise segue no Processo nº E-07/002.30999/2020”.

Ainda de acordo com o documento “SBRJ_Estudos Ambientais”, “em 22 de dezembro de 2020, o INEA instituiu a criação de um Grupo de Trabalho (GT) para elaborar Instrução Técnica e proceder à análise e ao acompanhamento do EIA/RIMA, por meio da Portaria INEA/PRES nº 993. No dia 06/01/2021, o GT publicou a minuta da Instrução Técnica nº 02/2021 que ficou disponível para críticas e sugestões até 16/01/2021”. Dentre outras questões, essa instrução técnica exigia que o empreendedor incluísse, no EIA/RIMA, “avaliação qualitativa dos impactos que poderão ser gerados na Baía de Guanabara com a ampliação do empreendimento tais como: elevações dos níveis de água, assoreamento entre outros”, bem como análise “da interferência do empreendimento na fauna local e da região, considerando a distribuição e diversidade das espécies identificadas no diagnóstico da fauna”.

Poucos meses depois, contudo, foi emitida a Licença Ambiental Prévia (LP Nº IN052107), de 09.06.2021, que não menciona esses estudos.

A não realização desses estudos ou a incerteza quanto à necessidade ou não de realização desses estudos traz inseguranças ao projeto e pode levar à paralisação do processo de licitação em virtude de ações judiciais, sobretudo em se considerando que a Baía de Guanabara é Área de Preservação Permanente, pela Constituição do Estado do Rio de Janeiro; Área de Relevante Interesse Ecológico, pela Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro; e integra as “Paisagens Cariocas entre a Montanha e o Mar”, patrimônio cultural da Unesco.

Além disso, é essencial que se confirme a tecnologia adotada para a construção da R.E.S.A. e que está sendo objeto de licenciamento, já que a futura concessionária deverá manter essa solução se quiser aproveitar o processo de licenciamento já iniciado pela INFRAERO.

Por fim, é importante que seja divulgado o status atual de cumprimento das condicionantes da LP (incluindo o nada opor da Escola Naval), bem como que seja informado se já foi apresentado o requerimento de Licença de Instalação, a fim de que o licitante possa avaliar com maior segurança se os prazos de licenciamento são compatíveis com as exigências do contrato de concessão a ser celebrado, bem como se há risco da Escola Naval fazer exigências para a concessão do referido Nada Opor.

RESPOSTA

A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e ressalta primeiramente que os EVTEAs não são vinculativos cabendo ao futuro concessionário apresentar solução própria para correção das inconformidades em atendimento ao contrato de concessão.

Conforme informações da Infraero: (i) a solução autorizada pela LP em questão foi diferente da apresentada no EVTEA. A Infraero apresentou um novo projeto que não previu aterro, mas estruturas em balanço engastadas em blocos de concreto armado sobre estacas, em área fora da projeção da lâmina d'água da Baía da Guanabara; (ii) o fundamento foi a solução de engenharia apresentada; (iii) a solução apresentada não prevê, a princípio, interferência em área militar, assim, o acesso continuará a existir entre final de pista e emas; (iv) não foi apresentado pedido de LI.

Nesse contexto caberá ao futuro concessionário buscar o licenciamento ambiental e autorizações necessárias para a implementação da solução a ser proposta para atendimento do contrato de concessão.

No que tange aos prazos para os investimentos obrigatórios iniciais nos aeroportos, descritos no Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), informa-se que, no caso particular dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont, para os quais estão previstas soluções de engenharia mais complexas em sítios limitados, com questões operacionais, ambientais e regulatórias envolvidas, a Fase I-B do Contrato terá prazo máximo de duração ampliado para até 60 (sessenta) meses, contados a partir da Data de Eficácia do Contrato.

A ANAC igualmente agradece a contribuição e esclarece que os prazos estabelecidos para as melhorias da Infraestrutura Aeroportuária previstos no PEA poderão ser ampliados, motivadamente, em caso de 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; e atrasos nas obras decorrentes da não obtenção de autorizações, licenças, declarações de utilidade pública e permissões de órgãos da Administração Pública Federal, exigidos para construção ou operação das novas instalações, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária, nos termos do item 7.45 do PEA, Anexo 2 do Contrato.

Em relação à contribuição (v), atualmente está em vigor a restrição imposta pela Portaria Nº 1046/SIA, 02/05/2016, de proibição de aumento de novos voos no aeroporto SBRJ. Além disso, este aeroporto dispõe de procedimentos de navegação por performance com critérios rigorosos de separação de obstáculos (APCH RNP AR) e requisitos especiais definidos na Instrução de Aviação Civil IAC 3130, de 31/12/1996. A eventual adoção de medidas mitigadoras em função de ausência de Áreas de Segurança de Fim de Pista (RESA) é definida a partir de análises específicas de segurança operacional realizadas pelo operador do aeroporto.

Em relação à contribuição (vi), tecnicamente, a medida alternativa de RESA - deslocamento de cabeceira e alteração de distâncias declaradas - é uma das possibilidades para provimento de RESA, cabendo ao operador aeroportuário definir a solução mais adequada à sua realidade.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18750
NOME DO CONTRIBUINTE
Roger Gonzaga Sociedade Individual de Advocacia
CONTRIBUIÇÃO
Pedimos esclarecer, com relação ao item 6.14.1 da minuta de contrato, se os eventuais impactos financeiros decorrentes das alterações de parâmetros de níveis de serviço via RPC (em custos ou receitas da Concessionária, por exemplo) ensejarão o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, conforme previsão do item 5.2.2 da minuta de contrato, segundo o qual “investimentos não previstos em equipamentos ou obras de infraestrutura decorrentes de nova exigência da ANAC ou regulamentação pública e legislação brasileiras supervenientes” são riscos do Poder Concedente.
JUSTIFICATIVA
Necessidade de esclarecer a alocação dos riscos relacionados a esse item contratual.
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a Revisão dos Parâmetros da Concessão (RPC) representa mecanismo pelo qual se prevê, a cada 5 anos, a incorporação ao contrato de concessão de melhorias de prática regulatória e ajustes nos incentivos contratuais motivados por resultados da concessionária, fatos ocorridos no setor aeroportuário, experiência adquirida na gestão e fiscalização dos contratos de concessão, eventuais avanços científicos e tecnológicos referentes a ontologia acerca da qualidade de serviços e seus conceitos, entre outros.</p> <p>No que tange à abrangência do instrumento, destaca-se que o Contrato de Concessão permite, dentre outros, a revisão dos Indicadores de Qualidade do Serviço - IQS e da metodologia de cálculo do Fator Q. A Revisão dos Parâmetros da Concessão, a qual inclui a possibilidade de alteração do Fator Q, é uma das ferramentas para preservar o equilíbrio econômico-financeiro, conforme expresso no item 6.2 da minuta do Contrato.</p> <p>Cumpra esclarecer que no item 6.15 está estabelecido que os procedimentos relativos às Revisões dos Parâmetros de Concessões serão precedidos de ampla discussão pública (procedimentos de participação social representados por Audiências e Consultas Públicas) para assegurar o direito ao contraditório e à ampla defesa e, deste modo, diminuir o risco regulatório. Portanto, haverá espaço para que a Concessionária apresente suas preocupações quanto à possível avaliação, definição ou redefinição do sistema de indicadores. Assim, caso a Concessionária discorde dos parâmetros apresentados durante a Revisão dos Parâmetros da Concessão, esta poderá manifestar suas considerações no decorrer das consultas e audiências públicas, que instruirão todo o processo. Além disso, vale ressaltar que todo ato administrativo do Poder Público deve ser motivado.</p> <p>Conforme cláusula 5.5.5 do Contrato constitui riscos suportados exclusivamente pela Concessionária:</p>

5.5.5. investimentos, custos ou despesas adicionais necessários para o atendimento do PEA ou de quaisquer das obrigações contratuais, do nível de serviço estabelecido e da qualidade na prestação dos serviços previstos no Contrato.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18751
NOME DO CONTRIBUINTE
Felipe Luciano Pires
CONTRIBUIÇÃO
<p>Solicita-se esclarecimento no âmbito das cláusulas 5.2.12 e 5.5.26 da minuta do Contrato de Concessão, de forma que deixe claro que risco conhecido seja aquele contido no data-room disponibilizado pela Infraero até a data de publicação do edital final a fim de que os interessados tenham tempo hábil para avaliar e precificar tal passivo.</p> <p>Sugere-se que seja adicionada a seguinte sub-cláusula às cláusulas 5.2.12 e 5.5.26: 5.2.12.1 e 5.5.26.1: Entende-se como passivos e condicionantes ambientais conhecidos aqueles que foram disponibilizados pela Infraero no data-room na publicação do edital de licitação.</p> <p>Sugerimos que sejam adicionadas as seguintes sub-cláusulas à cláusula 5.2.9 do contrato:</p> <p>5.2.9.1 . Entende-se como sítios ou bens arqueológicos conhecidos aqueles que foram disponibilizados pela Infraero no data-room na publicação do edital de licitação;</p> <p>5.2.9.2. Entende-se como não conhecidas as informações que só poderiam ter sido obtidas em órgãos específicos, com acesso restrito e confidencial.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>1ª - A minuta do Contrato de Concessão estabelece que é risco assumido pelo Poder Concedente os custos relacionados aos passivos ambientais que tenha origem e não sejam conhecidos até a data da publicação do Edital. Portanto, é essencial que as proponentes tenham conhecimento dos passivos ambientais existentes nos sítios aeroportuários para elaboração de suas propostas. Neste contexto, entende-se por passivo ambiental conhecido aqueles contidos no dataroom disponibilizado pela Infraero. Favor confirmar se o entendimento está correto.</p> <p>2ª - Solicitamos que seja definido o que seria considerado conhecido e não conhecido, uma vez que a alocação de risco está tão bem definida e a falta de entendimento sobre o que seria conhecido ou não prejudica a correta alocação do risco, trazendo insegurança jurídica ao processo, ainda mais considerando o amplo conhecimento de passivos ambientais relevantes em alguns dos aeroportos a serem licitados na 7ª Rodada, como Congonhas.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA não encerram todas as informações referentes aos futuros aeroportos concedidos. Conforme item 1.32 do Edital, o EVTEA não tem caráter vinculativo, de modo que as informações por ele prestadas ou omitidas não tem o condão de responsabilizar o Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Concessionária, tendo em vista que seu objetivo é exclusivamente o de permitir ao Governo Federal a precificação da concessão. Além disso, as Proponentes, de acordo com o item 1.33 do Edital, são responsáveis pela análise direta das condições do respectivo Complexo Aeroportuário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, bem como pelo exame de todas as</p>

instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, devendo arcar com seus respectivos custos e despesas, inclusive, mas não exclusivamente, no tocante à realização de estudos, investigações, levantamentos, projetos e investimentos.

Por sua vez, para fins do disposto no item 5.2.12 do Contrato, são considerados passivos conhecidos todos aqueles cujas informações sobre sua existência estejam disponíveis para os Proponentes, inclusive aqueles cujas informações sobre sua existência estejam contidas: (i) em documentos emitidos por entidades e órgãos públicos no âmbito municipal, estadual, distrital e federal; e (ii) em quaisquer inquéritos, processos administrativos e processos judiciais. Portanto, cumpre às Proponentes levarem em consideração os passivos ambientais e condicionantes já conhecidos por algum meio oficial na formulação de suas propostas econômicas, além daqueles indicados no EVTEA.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18752
NOME DO CONTRIBUINTE
Felipe Luciano Pires
CONTRIBUIÇÃO
<p>Alteração das cláusulas 5.2.3 e 5.5.29 da minuta do Contrato de Concessão da seguinte forma:</p> <p>5.2.3. impedimento ou redução do processamento de passageiros, aeronaves ou cargas no aeroporto, atribuídos a órgãos públicos, por ação imprevista ou omissão, inclusive em decorrência da ausência ou inoperância dos bens indicados no Anexo 22 do Edital, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária ou de eventos relacionados ao item 5.5.29;</p> <p>5.5.29. custos decorrentes de discordâncias relacionadas ao procedimento levado a efeito pela Secretaria de Aviação Civil do Ministério da Infraestrutura, conforme disposto na Seção V do Capítulo XIV, inclusive no que se refere ao valor do bem calculado por aquele órgão;</p>
JUSTIFICATIVA
<p>1º - Alteração da referência cruzada da Cláusula 5.2.3 - A Cláusula é a mesma utilizada no Contrato da 6ª Rodada de Concessões Aeroportuárias Federais e parece não ter havido a correção da referência cruzada constante do item 5.2.3, uma vez que o item 5.5.28 do Contrato da rodada anterior é o item 5.5.29 deste Contrato.</p> <p>2º - Justificativa alterações de texto cláusulas 5.2.3 e 5.5.29 - De acordo com a sistemática estabelecida na minuta do Contrato de Concessão, serão transferidos bens à futura concessionária de modo que a transição da operação aeroportuária se dê de forma segura e sem afetar a qualidade dos serviços públicos prestados aos usuários. Os bens a serem transferidos à futura concessionária serão discriminados no Anexo 22 do Edital, que contém a lista mínima de bens.</p> <p>Ocorre que, nos termos da matriz de risco da minuta do Contrato de Concessão, a concessionária assume o risco de ausência ou inoperância dos bens transferidos, inclusive, se acarretar impedimento ou redução do processamento de passageiros, aeronaves ou cargas no aeroporto.</p> <p>Ocorre que a alocação deste risco à concessionária não está em conformidade com as melhores práticas para definição de riscos a serem suportados pelas partes em projetos de concessão. Isto porque os riscos devem ser alocados à parte que tem melhor condições de gerenciá-los. Assim, nos casos, em que a concessionária não tem qualquer ingerência em relação à materialização do risco, tais riscos não podem ser a ela imputados.</p>
RESPOSTA
<p>A Anac agradece a contribuição e informa que procederá à correção de remissão insculpida na cláusula 5.2.3. No entanto, informa que não acatará as alterações sugeridas.</p> <p>Informa-se que, para fins do item 14.22 e seguintes da minuta de Contrato, o Poder Público se comprometeu com a entrega dos bens listados no Anexo 22 do Edital, de modo que, caso a transferência dos bens e equipamentos listados não sejam entregues à nova concessionária, esta fará jus a desconto, calculado pela Secretaria</p>

Nacional de Aviação Civil, sobre a contribuição variável ao sistema ou pagamento diretamente pela SNAC/MTPA, a critério da Secretaria. Nesse sentido:

“14.22. Caso algum dos bens listados no Anexo 22 do Edital não seja encontrado no respectivo aeroporto, e tenha sido informado à ANAC conforme itens 2.22.11.1 e 2.22.11.2, a ANAC comunicará a ocorrência à Secretaria Nacional de Aviação Civil do Ministério da Infraestrutura, para imediata instauração de procedimento administrativo específico visando a localização ou a reposição do bem em até 60 (sessenta) dias a contar do recebimento da comunicação.

14.22.1. Persistindo a ausência do bem após esse período, o valor correspondente será calculado pela Secretaria Nacional de Aviação Civil, que pagará diretamente à Concessionária, nos termos da legislação em vigor.

14.22.2. Caso não ocorra o pagamento previsto no item anterior, a Concessionária fará jus a desconto nas parcelas de contribuição variável, corrigido pelo IPCA e taxa de desconto contratual, contados a partir do encerramento do Estágio 2 da Fase I-A de cada aeroporto do bloco.”

Ademais, relembra-se o previsto nos itens abaixo: 2.22.10: “Todos os bens utilizados no sítio aeroportuário deverão ser repassados à Concessionária imediatamente após o final do Estágio 2, observados o disposto no item 2.20.

2.22.10.1. A partir da data de assinatura do Contrato de Concessão, o Operador Aeroportuário não poderá retirar nenhum bem do sítio aeroportuário sem autorização expressa e por escrito da Concessionária. 2.22.11. Após a data de eficácia, a Concessionária deverá verificar, em conjunto com o Operador Aeroportuário, se os bens listados no Anexo 22 do Edital estão presentes no aeroporto.

2.22.11.1. A Concessionária deverá enviar à ANAC, em até 60 (sessenta) dias da Data de Eficácia, ou até o final do Estágio 2 da Fase I-A, o que ocorrer primeiro, relatório de verificação atestando que os bens listados no Anexo 22 do Edital estão presentes no aeroporto.

2.22.11.2. Eventuais alterações na situação relatada no relatório de verificação do item 2.22.11.1 deverão ser informadas à ANAC em até 7 (sete) dias após o final do Estágio 2”.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18753
NOME DO CONTRIBUINTE
Felipe Luciano Pires
CONTRIBUIÇÃO
<p>Sobre os itens 5.2.7 e 5.2.7.1:</p> <p>Considerando um dos posicionamentos dos Tribunais superiores sobre o tema, especificamente o de que as pessoas jurídicas de direito privado que são concessionárias de serviços públicos, por terem como escopo principal a devida execução do serviço (interesse coletivo) e por atuarem em mercado de concorrência regulada e mitigada, possuem imunidade tributária para Imposto Predial e Territorial Urbano – IPTU.</p> <p>Considerando ainda o entendimento do Recurso Extraordinário nº 601.720/RJ de repercussão geral no sentido de que incide referido tributo sobre bem público concedido para pessoa jurídica de direito privado que vise exclusivamente lucro e atue em livre concorrência, entende-se que a proposta econômica apresentada deverá considerar a imunidade do Imposto Predial e Territorial Urbano para as áreas operacionais dos complexos aeroportuários e, conjuntamente, a incidência sobre os as áreas comerciais dos complexos aeroportuários. A exemplo do que ocorre atualmente com o Aeroporto de Viracopos.</p> <p>Favor confirmar se o entendimento está correto.</p>
JUSTIFICATIVA
Vide Contribuição.
RESPOSTA
<p>A Anac agradece a contribuição e esclarece que a formulação da proposta econômica é de inteira responsabilidade do proponente, conforme Edital do Leilão, não cabendo prévio direcionamento acerca de seu teor por parte da Agência. Nesse sentido, conforme estabelecem os itens 1.32 e 1.33 do Edital, cabe ao Proponente efetuar estudos, levantamentos e demais dados necessários à elaboração de sua proposta econômica, não sendo vinculantes os EVTEA e demais informações disponibilizadas pelo Poder Público. Ademais, acerca das obrigações tributárias, informa-se que deverão ser observadas as normas editadas pelo ente público a quem a Constituição Federal atribuiu competência legislativa para discipliná-las. Além disso, ressalta-se que segundo o artigo 123 do Código Tributário Nacional, salvo disposição legal em sentido contrário, o Contrato de Concessão a ser firmado não pode ser oposto à Fazenda Pública para modificar a definição legal de sujeito passivo das obrigações tributárias correspondentes. Em tempo, informa-se que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental que serviram de modelagem à desestatização em curso consideraram a incidência de IPTU nos aeroportos a serem concedidos.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18754
NOME DO CONTRIBUINTE
Felipe Luciano Pires
CONTRIBUIÇÃO
Alteração da sub-cláusula 5.5.10 da minuta do Contrato de Concessão da seguinte forma: 5.5.10. Ocorrência de eventos excepcionais, causadores de significativas modificações nos mercados financeiro e cambial, que impliquem alterações substanciais, para mais ou para menos, nos pressupostos adotados na elaboração das projeções financeiras, desde que esses eventos não sejam passíveis de serem cobertos por mecanismos efetivamente disponíveis no mercado nacional ou internacional (hedge), a custos razoáveis;
JUSTIFICATIVA
Conforme entendimento do Tribunal de Contas da União (TC-500.125/92-9) e Superior Tribunal de Justiça (RO MS 15.154-PE) variações cambiais que tornam excessivamente onerosas os encargos do contratado, quando claramente demonstradas, autorizam a alteração do contrato, visando ao restabelecimento inicial do equilíbrio econômico financeiro. Ademais, frisa-se que a Administração Pública Federal possui ingerência sobre os valores cambiais, podendo inclusive implantar políticas públicas visando o controle das moedas e manutenção da inflação. Desta forma, sugere-se que o Contrato de Concessão aloque o risco de variações extraordinárias ao Poder Concedente, tal como já previsto nos contratos de concessão do Estado de São Paulo.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a regra que norteia uma adequada alocação de riscos é a de atribuição do risco à parte que dispuser de melhores condições para gerenciá-lo. Dessa forma, entende-se que o risco de variação cambial é melhor gerenciado pela Concessionária, haja vista a existência de ferramentas financeiras capazes de mitigá-lo. Destaca-se que a alocação do risco cambial às Concessionárias tem sido realidade em todos os contrato de concessão de infraestrutura aeroportuária.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18755
NOME DO CONTRIBUINTE
Felipe Luciano Pires
CONTRIBUIÇÃO
<p>Referência incorreta. A sub-cláusula 5.5.8 deveria mencionar o item 2.22.11. Sugere-se, também, a inclusão de sub-cláusulas à cláusula 5.5.28 no seguinte sentido:</p> <p>5.5.28.1. No caso de um bem constante da lista de bens disponibilizados não ser encontrado ou não estar operacional, a Concessionária será responsável por este risco somente se for possível adquirir e operacionalizar o bem até a data de início da Concessão.</p> <p>5.5.28.2. No caso da Concessionária não conseguir encontrar ou operacionalizar um bem até a data de início da operação, nos termos do item 5.5.28.1, ela não será passível de penalização pela ANAC por este motivo.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>O item 2.20 acima mencionado trata da Fase 1 -A e não dos bens listados no Anexo 22 do Edital. Sendo assim, favor esclarecer se a referência está correta ou se item 5.5.28 deveria fazer referência ao item 2.22.11 da minuta do Contrato de Concessão. Além disso, propõe-se a inclusão das sub-cláusulas 5.5.28.1 e 5.5.28.2 como forma de melhor esclarecer o risco assumido e dimensionar a distribuição de risco entre as partes.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que procederá à correção do erro de remissão. No entanto, informa que não acatará as inclusões sugeridas.</p> <p>Cumprido esclarecer que, para fins do item 14.22 e seguintes da minuta de Contrato, o Poder Público se comprometeu com a entrega dos bens listados no Anexo 22 do Edital, de modo que, caso a transferência dos bens e equipamentos listados não sejam entregues à nova concessionária, esta fará jus a desconto, calculado pela Secretaria Nacional de Aviação Civil, sobre a contribuição variável ao sistema ou pagamento diretamente pela SNAC/MTPA, a critério da Secretaria. Nesse sentido:</p> <p>“14.22. Caso algum dos bens listados no Anexo 22 do Edital não seja encontrado no respectivo aeroporto, e tenha sido informado à ANAC conforme itens 2.22.11.1 e 2.22.11.2, a ANAC comunicará a ocorrência à Secretaria Nacional de Aviação Civil do Ministério da Infraestrutura, para imediata instauração de procedimento administrativo específico visando a localização ou a reposição do bem em até 60 (sessenta) dias a contar do recebimento da comunicação.</p> <p>14.22.1. Persistindo a ausência do bem após esse período, o valor correspondente será calculado pela Secretaria Nacional de Aviação Civil, que pagará diretamente à Concessionária, nos termos da legislação em vigor.</p> <p>14.22.2. Caso não ocorra o pagamento previsto no item anterior, a Concessionária fará jus a desconto nas parcelas de contribuição variável, corrigido pelo IPCA e taxa de desconto contratual, contados a partir do encerramento do Estágio 2 da Fase I-A de cada aeroporto do bloco.”</p>

Ademais, relembra-se o previsto nos itens abaixo: 2.22.10: “Todos os bens utilizados no sítio aeroportuário deverão ser repassados à Concessionária imediatamente após o final do Estágio 2, observados o disposto no item 2.20.”

2.22.10.1. A partir da data de assinatura do Contrato de Concessão, o Operador Aeroportuário não poderá retirar nenhum bem do sítio aeroportuário sem autorização expressa e por escrito da Concessionária. 2.22.11. Após a data de eficácia, a Concessionária deverá verificar, em conjunto com o Operador Aeroportuário, se os bens listados no Anexo 22 do Edital estão presentes no aeroporto.

2.22.11.1. A Concessionária deverá enviar à ANAC, em até 60 (sessenta) dias da Data de Eficácia, ou até o final do Estágio 2 da Fase I-A, o que ocorrer primeiro, relatório de verificação atestando que os bens listados no Anexo 22 do Edital estão presentes no aeroporto.

2.22.11.2. Eventuais alterações na situação relatada no relatório de verificação do item 2.22.11.1 deverão ser informadas à ANAC em até 7 (sete) dias após o final do Estágio 2”.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18756
NOME DO CONTRIBUINTE
SCALFONE ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
<p>Pedimos esclarecer os motivos pelos quais até o momento ainda não foi deferida a renovação da Licença Ambiental de Operação do Aeroporto Santos Dumont (LO nº. IN003441), vencida em 2015.</p> <p>De acordo com as informações disponibilizadas no Relatório 3 do EVTEA (Estudos Ambientais), foram inicialmente impostas 25 condicionantes para a renovação da referida licença, ainda permanecendo pendentes de cumprimento as condicionantes 7 e 18, referentes, respectivamente, à apresentação anual do Relatório de Auditoria Ambiental e à gestão adequada de resíduos sólidos. Ainda de acordo com informações disponibilizadas nos Estudos Ambientais, na visita técnica, realizada em janeiro de 2021, o INEA verificou “que as CAREs não atendem a maioria dos critérios legais”. Tendo isso em vista, pedimos que sejam informados (i) o status atual de cumprimento de tais condicionantes; (ii) as desconformidades das CAREs, apontadas na visita realizada em janeiro de 2021; e (iii) se há alguma outra razão para a renovação ainda não ter sido deferida.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>O status atual do processo de renovação da LO nº. IN003441 e eventuais condicionantes impostas pelo INEA para o seu deferimento são elementos importantes para a análise dos riscos da concessão e, por isso, devem ser divulgados nesta consulta pública.</p>
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que, conforme mencionado no relatório, a Infraero submeteu o pedido de renovação da LO n. IN003441 no dia 13 de agosto de 2015 ao INEA, dentro do prazo exigido por lei. A última manifestação do órgão ambiental disponível para verificação no website do INEA, foi em 07/10/2020: a Notificação n. GELANINOT/01117258. Nessa notificação era exigido do administrador aeroportuário: Memorial descritivo e plantas do sistema de drenagem pluvial e do sistema de drenagem de águas de serviço, indicando os locais de caixas separadoras de água e óleo, caixas de sedimentação e pontos de lançamento/desague; Política Ambiental aplicada a atividade, bem como todos os planos e programas utilizados para sua gestão ambiental (por exemplo, o Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos); Planta atualizada de todas as instalações do aeroporto sob a gestão da Infraero, no escopo da LO nº IN003441; Licenças ambientais das empresas que possuem contrato de concessão junto à Infraero para atuar no Aeroporto Santos Dumont; Memorial descritivo das rotinas operacionais realizadas no escopo da LO nº IN003441, tendo como foco seus principais aspectos e impactos ambientais significativos e suas respectivas medidas mitigadoras e compensatórias. Esclarece-se ainda que a condicionante n. 7 foi atendida, conforme informado pela Infraero durante o período de consulta pública.</p> <p>No que tange aos prazos para os investimentos obrigatórios iniciais nos aeroportos, descritos no Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), informa-se que, no caso</p>

particular dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont, para os quais estão previstas soluções de engenharia mais complexas em sítios limitados, com questões operacionais, ambientais e regulatórias envolvidas, a Fase I-B do Contrato terá prazo máximo de duração ampliado para até 60 (sessenta) meses, contados a partir da Data de Eficácia do Contrato.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18757
NOME DO CONTRIBUINTE
Roger Gonzaga Sociedade Individual de Advocacia
CONTRIBUIÇÃO
Pedimos esclarecer, com relação ao item 6.14.1 da minuta de contrato, se os eventuais impactos financeiros decorrentes das alterações de parâmetros de níveis de serviço via RPC (em custos ou receitas da Concessionária, por exemplo) ensejarão o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, conforme previsão do item 5.2.2 da minuta de contrato, segundo o qual “investimentos não previstos em equipamentos ou obras de infraestrutura decorrentes de nova exigência da ANAC ou regulamentação pública e legislação brasileiras supervenientes” são riscos do Poder Concedente.
JUSTIFICATIVA
Necessidade de esclarecer a alocação dos riscos relacionados a esse item contratual.
RESPOSTA
<p>"A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a Revisão dos Parâmetros da Concessão (RPC) representa mecanismo pelo qual se prevê, a cada 5 anos, a incorporação ao contrato de concessão de melhorias de prática regulatória e ajustes nos incentivos contratuais motivados por resultados da concessionária, fatos ocorridos no setor aeroportuário, experiência adquirida na gestão e fiscalização dos contratos de concessão, eventuais avanços científicos e tecnológicos referentes a ontologia acerca da qualidade de serviços e seus conceitos, entre outros.</p> <p>No que tange à abrangência do instrumento, destaca-se que o Contrato de Concessão permite, dentre outros, a revisão dos Indicadores de Qualidade do Serviço - IQS e da metodologia de cálculo do Fator Q. A Revisão dos Parâmetros da Concessão, a qual inclui a possibilidade de alteração do Fator Q, é uma das ferramentas para preservar o equilíbrio econômico-financeiro, conforme expresso no item 6.2 da minuta do Contrato.</p> <p>Cumpramos esclarecer que no item 6.15 está estabelecido que os procedimentos relativos às Revisões dos Parâmetros de Concessões serão precedidos de ampla discussão pública (procedimentos de participação social representados por Audiências e Consultas Públicas) para assegurar o direito ao contraditório e à ampla defesa e, deste modo, diminuir o risco regulatório. Portanto, haverá espaço para que a Concessionária apresente suas preocupações quanto à possível avaliação, definição ou redefinição do sistema de indicadores. Assim, caso a Concessionária discorde dos parâmetros apresentados durante a Revisão dos Parâmetros da Concessão, esta poderá manifestar suas considerações no decorrer das consultas e audiências públicas, que instruirão todo o processo. Além disso, vale ressaltar que todo ato administrativo do Poder Público deve ser motivado.</p> <p>Conforme cláusula 5.5.5 do Contrato constitui riscos suportados exclusivamente pela Concessionária:</p>

5.5.5. investimentos, custos ou despesas adicionais necessários para o atendimento do PEA ou de quaisquer das obrigações contratuais, do nível de serviço estabelecido e da qualidade na prestação dos serviços previstos no Contrato."

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18758
NOME DO CONTRIBUINTE
Roger Gonzaga Sociedade Individual de Advocacia
CONTRIBUIÇÃO
Pedimos esclarecer, com relação ao item 6.14.2 da minuta do contrato, se os eventuais impactos financeiros decorrentes das alterações do sistema de indicadores via RPC (em custos ou receitas da Concessionária, por exemplo) ensejarão o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, conforme previsão do item 5.2.2 da minuta de contrato, segundo o qual “investimentos não previstos em equipamentos ou obras de infraestrutura decorrentes de nova exigência da ANAC ou regulamentação pública e legislação brasileiras supervenientes” são riscos do Poder Concedente.
JUSTIFICATIVA
Necessidade de esclarecer a alocação dos riscos relacionados a esse item contratual.
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a Revisão dos Parâmetros da Concessão (RPC) representa mecanismo pelo qual se prevê, a cada 5 anos, a incorporação ao contrato de concessão de melhorias de prática regulatória e ajustes nos incentivos contratuais motivados por resultados da concessionária, fatos ocorridos no setor aeroportuário, experiência adquirida na gestão e fiscalização dos contratos de concessão, eventuais avanços científicos e tecnológicos referentes a ontologia acerca da qualidade de serviços e seus conceitos, entre outros.</p> <p>No que tange à abrangência do instrumento, destaca-se que o Contrato de Concessão permite, dentre outros, a revisão dos Indicadores de Qualidade do Serviço - IQS e da metodologia de cálculo do Fator Q. A Revisão dos Parâmetros da Concessão, a qual inclui a possibilidade de alteração do Fator Q, é uma das ferramentas para preservar o equilíbrio econômico-financeiro, conforme expresso no item 6.2 da minuta do Contrato.</p> <p>Cumpra esclarecer que no item 6.15 está estabelecido que os procedimentos relativos às Revisões dos Parâmetros de Concessões serão precedidos de ampla discussão pública (procedimentos de participação social representados por Audiências e Consultas Públicas) para assegurar o direito ao contraditório e à ampla defesa e, deste modo, diminuir o risco regulatório. Portanto, haverá espaço para que a Concessionária apresente suas preocupações quanto à possível avaliação, definição ou redefinição do sistema de indicadores. Assim, caso a Concessionária discorde dos parâmetros apresentados durante a Revisão dos Parâmetros da Concessão, esta poderá manifestar suas considerações no decorrer das consultas e audiências públicas, que instruirão todo o processo. Além disso, vale ressaltar que todo ato administrativo do Poder Público deve ser motivado.</p> <p>Conforme cláusula 5.5.5 do Contrato constitui riscos suportados exclusivamente pela Concessionária:</p>

5.5.5. investimentos, custos ou despesas adicionais necessários para o atendimento do PEA ou de quaisquer das obrigações contratuais, do nível de serviço estabelecido e da qualidade na prestação dos serviços previstos no Contrato.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18759
NOME DO CONTRIBUINTE
SCALFONE ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Com relação ao item 6.20, pedimos esclarecer os seguintes pontos: (i) Especificações mínimas que impactem a segurança do aeroporto poderão ser flexibilizadas, com base em proposta apoiada apresentada por empresas aéreas? (ii) Poderão ser flexibilizadas especificações mínimas sobre pontes de embarque constantes do PEA?
JUSTIFICATIVA
Necessidade de esclarecimentos sobre escopo das propostas apoiadas.
RESPOSTA
Agradecemos a contribuição e esclarecemos que com relação ao item (i), o entendimento não está correto: Nenhuma flexibilização decorrente de proposta apoiada se sobreporá aos requisitos vigentes de segurança operacional. Com relação ao item (ii), o entendimento está correto, observado o item 6.19, ou seja: Não alcançará os investimentos obrigatórios iniciais (Fase I-B do Contrato).

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18760
NOME DO CONTRIBUINTE
Roger Gonzaga Sociedade Individual de Advocacia
CONTRIBUIÇÃO
<p>Pedimos alterar o item 11.10.1 para o seguinte texto: “11.10.1. Para avaliar a observância do disposto nos itens 11.6 e 11.6.1, a ANAC poderá monitorar os preços praticados pela Concessionária nas Áreas e Atividades Operacionais e observar as práticas de mercado, tendo em consideração as naturezas e peculiaridades de cada atividade, e a análise dos custos relativos à utilização das Áreas e Atividades Operacionais”.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Pede-se a alteração do item, tendo em vista a inexistência de mercado no Brasil para algumas atividades. A decisão sobre comparar ou não os preços de determinado aeródromo ou Concessionária com aeroportos em outras regiões ou países não pode ser uma prerrogativa absolutamente discricionária da agência reguladora, mas deve estar pautada em critérios técnicos e objetivos. Por essa razão, sugere-se a exclusão do trecho “ficando a seu critério a comparação com preços praticados em outros aeroportos no Brasil e no exterior”. Além disso, entende-se que não seria viável comparar preços de mercado com base em custos, pois, além desses custos poderem refletir situações macroeconômicas muito diversas de uma localidade para outra, é preciso considerar a existência de cenários onde se tenha concessionárias que podem apresentar um determinado ágio para um aeroporto em comparação a outra, em outro aeroporto. Isso implica em um planejamento de receita, com percentuais diferentes estipulados como parcela da receita associada ao pagamento de outorga. Logo, a definição desse preço precisa ser uma prerrogativa da concessionária, não cabendo uma avaliação da ANAC com base em parâmetros que dificilmente partirão de situações comparáveis.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que não será acatada. Conforme prevê o item 11.7, as propostas de definição e de alteração dos valores e critérios de remuneração, bem como de criação de novas cobranças pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais, devem ser precedidas de consulta às partes interessadas relevantes. Eventuais composições de conflitos pela ANAC, caso não sejam resolvidos por meio de acordos diretos estabelecidos entre as partes, observarão o engajamento das partes no processo de consulta, as informações compartilhadas, a fundamentação das propostas e contrapropostas apresentadas, entre outros critérios, como os custos e as praticas de outros aeroportos no Brasil e no exterior.</p> <p>Nesse sentido, o Edital deixa claro que as proponentes são responsáveis pela análise direta de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, bem como pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, cabendo aos proponentes considerar tais aspectos na formulação da sua proposta econômica.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18761
NOME DO CONTRIBUINTE
SCALFONE ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Excluir a referência às operações de armazenagem e capatazia internacional da cláusula 11.5, tendo em vista o disposto no item 11.11.
JUSTIFICATIVA
<p>A armazenagem e capatazia internacional deve ser excluída da cláusula. As exigências de alfandegamento e demais pré-requisitos para a exploração de carga internacional deveriam ser restritos à operação da concessionária, uma vez que não existem regras claras sobre a responsabilização de terceiros como fiéis depositários e outras questões relativas ao alfandegamento.</p> <p>Além disso, as atividades de armazenagem e capatazia internacional dentro do Complexo Aeroportuário integram o núcleo do serviço público aeroportuário, devendo ser exploradas com exclusividade pela Concessionária. Essa é a modelagem utilizada em várias concessões pregressas e alterar essa lógica na 7ª Rodada poderá levar a uma assimetria concorrencial no mercado. Além disso, em alguns aeroportos, a armazenagem e capatazia podem ter elevada relevância para a viabilidade econômico-financeira da Concessão.</p> <p>Por fim, deve-se observar que permitir que terceiros, que não possuem o dever de pagamento de outorgas, atuem na exploração desses serviços dependentes da infraestrutura aeroportuária igualmente implicará desvantagem competitiva para a futura Concessionária comparativamente a outros sítios aeroportuários, gerando desbalanceamento do mercado</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que, no entanto, não será acatada. A partir da 5ª rodada de concessões, os novos contratos buscaram estimular a concorrência para o setor de armazenagem e capatazia de carga internacional. Com efeito, os contratos dispõem, em seu Capítulo XI Da Utilização de Espaços no Complexo Aeroportuário, das regras acerca do acesso às áreas aeroportuárias, permitindo que interessados possam arrendar áreas para fins de guarda e movimentação da carga internacional, e impedindo que os operadores aeroportuários criem barreiras artificiais.</p> <p>Mais especificamente, o modelo contratual adotado a partir da 5ª rodada incluiu a armazenagem e capatazia de cargas internacionais no rol exemplificativo de áreas e atividades operacionais, de modo que, para essas atividades, passaram a incidir também as regras de acesso. Note que o novo arcabouço regulatório visa a descentralizar esta atividade aeroportuária, e a ANAC busca criar regras claras para que os potenciais licitantes compreendam que quaisquer interessados poderão arrendar áreas aeroportuárias e prestar os serviços de armazenagem e capatazia internacional e concorrer com o próprio administrador aeroportuário.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18762
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
Pergunta-se: que premissas foram adotadas e/ou que alinhamentos prévios foram realizados com o órgão de gerenciamento de tráfego aéreo de maneira a embasar a diretriz da SAC de capacidade inicial de 44 movimentos/hora?
JUSTIFICATIVA
<p>"A Declaração de Capacidade Infraero S22 afirma que a pista pode processar 41 movimentos/hora, sendo parte destes movimentos alocados para a aviação geral, inclusive com o uso da pista auxiliar.</p> <p>Os cálculos do EVTEA, sugerem 40 (39,9) movimentos/hora de capacidade teórica inicial e uma demanda que evolui para 44 movimentos/hora ao longo da concessão, mesmo com o encerramento do uso da pista auxiliar e com o aumento do tamanho médio de aeronave em função do deslocamento da aviação geral para outro aeroporto.</p> <p>Dado que a minuta do Contrato de Concessão não prevê capacidades mínimas garantidas para o seu sistema de pistas, é fundamental o esclarecimento das premissas utilizadas pelo poder público na elaboração dos estudos de viabilidade, bem como a existência ou não de alinhamentos prévios com o órgão de gerenciamento de tráfego aéreo.</p> <p>A inviabilidade de atingimento da capacidade última de pista prevista nos estudos potencialmente reduziria o valor do ativo."</p>
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que a diretriz referente à capacidade inicial dos sistemas de PPD de SBSP e do SBRJ, qual seja: "Para fins da modelagem, a capacidade inicial do sistema de PPD de SBSP deve ser considerada de 44 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, e a do SBRJ de 32 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros. A capacidade do sistema de pistas ao longo da concessão para os aeroportos SBRJ e SBSP deve evoluir em função do desenho proposto para tais infraestruturas nos estudos de engenharia.", tem por base discussões levadas a cabo entre a SAC e o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), do Ministério da Defesa, conforme aponta o Ofício nº 13/DCCO1/5210 (SEI nº 4852074), de 16 de abril de 2021, onde se concluiu ser viável o aumento da capacidade do sistema de pistas dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont a partir de ações que poderiam colaborar com o aumento da capacidade para os referidos aeroportos sem afetar a segurança operacional. Cumpre informar que, no que diz respeito ao Aeroporto Santos Dumont, a referida diretriz e os EVTEA foram retificados para 30 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, conforme conclusões do referido Ofício.</p> <p>Em adição, considera-se:</p> <p>(1) O estudo de viabilidade apresenta em seu relatório de Engenharia e Afins as considerações e premissas totalmente condizentes com a legislação e regulação vigentes. Em relação à análise de tráfego aéreo, o relatório Estudo de Engenharia e</p>

Afins apresenta em seu capítulo 2.2 as análises e medidas mitigadoras previstas na regulação vigente (ICA 63-18, ICA 100-37, ICA 11-408, DCA 351 – Conceito Operacional do SISCEAB). Ressalta-se ainda muitas das medidas mitigadoras propostas no estudo já ocorrem atualmente, no entanto, o EVTEA não tem caráter vinculativo, e caberá ao futuro concessionário realizar as tratativas e iniciar os processos necessários para a implantação do seu próprio plano de desenvolvimento junto aos órgãos competentes, em especial junto ao DECEA, quando lhe couber, para que eventuais melhorias no tráfego aéreo sejam analisadas pelo órgão para atender a sua necessidade. O DECEA possui normativas específicas sobre o tema e que definem expressamente para o operador aeroportuário as suas responsabilidades em cada processo sob sua jurisdição.

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o contrato de concessão não restringe a capacidade de operação a ser atendida pelo operador aeroportuário. Nos termos da Resolução n. 338/2014, da ANAC, a declaração de capacidade é o documento emitido pelo operador do aeroporto e, no que couber, em acordo com o responsável pelo controle do espaço aéreo, informando à ANAC a capacidade aeroportuária para cada temporada.

Nesse sentido, as operações aéreas no aeroporto devem observar estritamente a regulação técnica da Agência e dos órgãos de navegação aérea sobre a matéria, atendendo aos requisitos de segurança operacional compatíveis com a regulação específica.

Cumprido ressaltar, ainda, que os EVTEA não são vinculantes e que compete aos licitantes conduzir os estudos técnicos e econômicos para subsidiar as decisões de precificação dos ativos.

Por fim, informa-se que a fim de conferir maior transparência à extensão do risco assumido pelo Poder Concedente, foi incluído um subitem 5.2.3. para indicar que o impedimento ou redução da movimentação de aeronaves, passageiros e cargas, decorrentes de ação ou omissão de entes públicos, enseja reequilíbrio contratual quando reduzir a capacidade existente na data de publicação do Edital.

A proposta de alteração visa a estabelecer parâmetros concretos e objetivos para aferição de eventual pleito de reequilíbrio fundamentado em ações ou omissões de que trata o citado item que, porventura, venham a afetar as operações aeroportuárias. Nesse sentido, busca-se excluir do alcance do item 5.2.3 pleitos baseados em uma expectativa futura de expansão da capacidade ou de eventual internacionalização, não efetivadas por quaisquer razões. Dessa forma, com intuito de assegurar a coerência entre as previsões contratuais, será realizado correspondente ajuste no item 5.5.20.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18763
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
Pergunta-se: dada a participação de especialistas de gestão de tráfego aéreo no comitê técnico avaliador dos estudos de viabilidade ora em consulta pública, pode-se inferir que foram realizados alinhamentos prévios junto ao órgão de gerenciamento de tráfego aéreo para garantir a viabilidade de implementação das soluções propostas, bem como do incremento de capacidade de pista projetado para o Aeroporto de Congonhas?
JUSTIFICATIVA
<p>"O EVTEA apresenta uma análise de tráfego aéreo e possíveis restrições operacionais decorrentes da influência de outros aeródromos e helipontos localizados no entorno e de obstáculos naturais e artificiais observados na situação atual e a partir das obras de expansão e melhorias proposta para o Aeroporto de Congonhas. A seção ""Equacionamento das Restrições de Tráfego Aéreo e Interferência com Aeródromos"" propõe diretrizes para mitigação dos efeitos adversos identificados e para melhoria ao tráfego aéreo.</p> <p>Dado que a minuta do Contrato de Concessão não prevê capacidades mínimas garantidas para o seu sistema de pistas, é fundamental o esclarecimento das premissas utilizadas pelo poder público na elaboração dos estudos de viabilidade, bem como a existência ou não de alinhamentos prévios com o órgão de gerenciamento de tráfego aéreo.</p> <p>A inviabilidade de atingimento da capacidade última de pista prevista nos estudos potencialmente reduziria o valor do ativo."</p>
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que a diretriz referente à capacidade inicial dos sistemas de PPD de SBSP e do SBRJ, qual seja: "Para fins da modelagem, a capacidade inicial do sistema de PPD de SBSP deve ser considerada de 44 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, e a do SBRJ de 32 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros. A capacidade do sistema de pistas ao longo da concessão para os aeroportos SBRJ e SBSP deve evoluir em função do desenho proposto para tais infraestruturas nos estudos de engenharia.", tem por base discussões levadas a cabo entre a SAC e o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), do Ministério da Defesa, conforme aponta o Ofício nº 13/DCCO1/5210 (SEI nº 4852074), de 16 de abril de 2021, onde se concluiu ser viável o aumento da capacidade do sistema de pistas dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont a partir de ações que poderiam colaborar com o aumento da capacidade para os referidos aeroportos sem afetar a segurança operacional. Cumpre informar que, no que diz respeito ao Aeroporto Santos Dumont, a referida diretriz e os EVTEA foram retificados para 30 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, conforme conclusões do referido Ofício.</p> <p>Em adição, considera-se:</p>

(1) O estudo de viabilidade apresenta em seu relatório de Engenharia e Afins as considerações e premissas totalmente condizentes com a legislação e regulação vigentes. Em relação à análise de tráfego aéreo, o relatório Estudo de Engenharia e Afins apresenta em seu capítulo 2.2 as análises e medidas mitigadoras previstas na regulação vigente (ICA 63-18, ICA 100-37, ICA 11-408, DCA 351 – Conceito Operacional do SISCEAB). Ressalta-se ainda muitas das medidas mitigadoras propostas no estudo já ocorrem atualmente, no entanto, o EVTEA não tem caráter vinculativo, e caberá ao futuro concessionário realizar as tratativas e iniciar os processos necessários para a implantação do seu próprio plano de desenvolvimento junto aos órgãos competentes, em especial junto ao DECEA, quando lhe couber, para que eventuais melhorias no tráfego aéreo sejam analisadas pelo órgão para atender a sua necessidade. O DECEA possui normativas específicas sobre o tema e que definem expressamente para o operador aeroportuário as suas responsabilidades em cada processo sob sua jurisdição.

(2) A influência referenciada na contribuição é tratada no item 2.2.6 do relatório de Estudos de Engenharia e Afins. A análise de interferência de uso do espaço aéreo destaca a área terminal do Rio de Janeiro como um caso classificado como METROPLEX, trazendo referências e as melhores práticas aplicadas na solução de desenho das trajetórias visando a segurança e a fluidez das operações.

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o contrato de concessão não restringe a capacidade de operação a ser atendida pelo operador aeroportuário. Nos termos da Resolução n. 338/2014, da ANAC, a declaração de capacidade é o documento emitido pelo operador do aeroporto e, no que couber, em acordo com o responsável pelo controle do espaço aéreo, informando à ANAC a capacidade aeroportuária para cada temporada.

Nesse sentido, as operações aéreas no aeroporto devem observar estritamente a regulação técnica da Agência e dos órgãos de navegação aérea sobre a matéria, atendendo aos requisitos de segurança operacional compatíveis com a regulação específica.

Cumprido ressaltar, ainda, que os EVTEA não são vinculantes e que compete aos licitantes conduzir os estudos técnicos e econômicos para subsidiar as decisões de precificação dos ativos.

Por fim, informa-se que a fim de conferir maior transparência à extensão do risco assumido pelo Poder Concedente, foi incluído um subitem 5.2.3. para indicar que o impedimento ou redução da movimentação de aeronaves, passageiros e cargas, decorrentes de ação ou omissão de entes públicos, enseja reequilíbrio contratual quando reduzir a capacidade existente na data de publicação do Edital.

A proposta de alteração visa a estabelecer parâmetros concretos e objetivos para aferição de eventual pleito de reequilíbrio fundamentado em ações ou omissões de que trata o citado item que, porventura, venham a afetar as operações aeroportuárias. Nesse sentido, busca-se excluir do alcance do item 5.2.3 pleitos baseados em uma expectativa futura de expansão da capacidade ou de eventual internacionalização, não efetivadas por quaisquer razões. Dessa forma, com intuito de assegurar a coerência entre as previsões contratuais, será realizado o correspondente ajuste no item 5.5.20.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18764
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
Pergunta-se: a presença do Pavilhão de Autoridades como obstáculo na faixa de pista foi definida pela área técnica de segurança da ANAC como fator que não impeça a operação com aproximação de não-precisão, sem restrição, noturno e diurno, de aeronaves código 3C?
JUSTIFICATIVA
"Nota-se do plano de desenvolvimento do Aeroporto de Congonhas que o Pavilhão de Autoridades continua como obstáculo na faixa de pista. Não é feita no EVTEA nenhuma menção de aceitação por parte da ANAC desta não conformidade como fator que não impeça o cumprimento das obrigações da Fase 1 previstas no Anexo 2 do Contrato. Como o próprio EVTEA informa que se trata de edificação tombada, a impossibilidade de demolição da mesma, associada a eventuais restrições impostas pela área de segurança da ANAC, poderiam tornar obrigatória a construção de nova pista de pouso e decolagem, com significativo impacto no capex de projeto."
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que a edificação do Pavilhão de Autoridades não constitui obstáculo na faixa de pista pela avaliação realizada durante o estudo, pois sua elevação se encontra abaixo da faixa de pista. No entanto, há um conjunto de 2 antenas identificadas no ANEXO E do Plano de Zona de Proteção homologado. Ademais, há uma árvore contígua ao Pavilhão de Autoridades que configura um obstáculo, cuja remoção foi mencionada no capítulo 1.1.4.3.6 do estudo de Engenharia e Afins que compõem o EVTEA. A ANAC igualmente agradece a contribuição e ratifica que a edificação do pavilhão de autoridades não fere a faixa de pista da pista de pouso e decolagem 17R/35L em sua posição atual.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18765
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
Pergunta-se: Como serão reequilibrados os termos do contrato se as desapropriações previstas não puderem ser realizadas em SBSP?
JUSTIFICATIVA
A não execução das desapropriações previstas poderia resultar na impossibilidade de resolver não conformidades ou na impossibilidade de fornecer a capacidade necessária em alguns sistemas aeroportuários.
RESPOSTA
<p>A Anac agradece a contribuição e esclarece que as desapropriações em curso das áreas destinadas à ampliação dos aeroportos objeto do presente contrato de concessão serão de responsabilidade do Poder Concedente. No entanto, para fins do enquadramento do evento no item 5.2.4 da matriz de risco, apto a ensejar reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, além do atendimento aos requisitos ali previstos, é preciso que a Concessionária comprove a necessidade daquela área, bem como o efetivo dano ocasionado pela sua não disponibilização. Vejamos: "5.2.4. danos decorrentes do atraso na disponibilização das áreas descritas no Apêndice E do Anexo 02, desde que o atraso seja superior a 12 (doze) meses da data da celebração do presente Contrato;"</p> <p>Importante mencionar, também, que as futuras desapropriações de áreas que venham a ser necessárias para a expansão da atividade aeroportuária ficarão a cargo do Concessionária, que deverá demandar a declaração de utilidade pública para o Ministério da Infraestrutura e arcar com todos os custos envolvidos nas desapropriações, em atendimento ao disposto no contrato de concessão submetido à consulta pública, em especial no item 3.1.44, que estabelece como dever da concessionária, durante todo o prazo da Concessão, "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 nº 8.987/95". A fase executória a que se refere tal cláusula diz respeito exclusivamente àqueles imóveis nos quais já tenha havido a adoção de providências, no âmbito administrativo (quando o Poder Público e o expropriado acordam quanto à indenização e o ato da expropriação) ou judicial (quando a Administração ajuizar Ação Expropriatória perante o Poder Judiciário), para a concretização das desapropriações. Portanto, a responsabilidade do Poder Concedente se dará apenas nos casos em que a fase executória da desapropriação já estiver em curso.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18766
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
"Pergunta-se: (1) estaria a ANAC em concordância com o deslocamento da aviação geral para outros aeroportos de São Paulo dada a possível preferência dos operadores e dos viajantes de negócios pela localização de Congonhas? (2) A ANAC estará de acordo com a não autorização de faixas horárias para a aviação geral no aeroporto de Congonhas?"
JUSTIFICATIVA
"Segundo o EVTEA, de maneira a viabilizar a disponibilização de áreas para o desenvolvimento da aviação comercial, o segmento de aviação geral deveria ser realocado para outros aeroportos. Dado que o contrato estabelece, no item 15.2.1, que a Concessionária deverá consultar as partes interessadas relevantes com relação as suas propostas de investimento que reduzam a oferta de infraestrutura ou afetem seus usuários, necessário esclarecer qual a visão da ANAC no caso de possível resistência à implementação do plano proposto. A inviabilidade de aprovação do deslocamento da operação e das instalações de aviação geral para outros aeroportos poderia reduzir significativamente a capacidade última e, potencialmente, o valor do ativo. "
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o contrato de concessão não restringe o tipo de operação ou segmento a ser atendido pelo operador aeroportuário, tampouco define faixas de horário para operação de determinado segmento do mercado. Conforme informado pela SAC (SEI 6550528), "o Governo Federal corrobora com o caráter essencial da atividade de aviação geral e sua importância para o setor. Neste sentido, as políticas públicas implementadas pelo Governo Federal visam a melhoria da infraestrutura para a aviação civil como um todo, sem distinção entre os segmentos que o compõem." Cumprido ressaltar, ainda, que os EVTEA não são vinculantes e que compete aos licitantes conduzir os estudos técnicos e econômicos para subsidiar as decisões de precificação dos ativos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18767
NOME DO CONTRIBUINTE
SCALFONE ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
<p>Contribuição relacionada ao item 7.2.2.3 do Anexo 2 à minuta de contrato (“Atenderá a cláusula contratual ainda que não tenham sido removidos eventuais obstáculos em sua faixa de pista referentes exclusivamente aos existentes na Ilha de Villegagnon (Escola Naval), sem prejuízo de avaliação específica de segurança operacional exigida pela ANAC”).</p> <p>De acordo com o estudo das alternativas para o desenvolvimento do sítio aeroportuário, objeto do item 2.4 do sumário executivo do EVTEA do Aeroporto Santos Dumont, foi escolhida a alternativa nº. 2, a qual, contudo, não atende a RBAC nº. 154, já que não soluciona a não conformidade de infraestrutura decorrente da interferência dos prédios da Escola Naval na faixa de pista.</p> <p>As alternativas 4 e 5, que resolveriam essa não conformidade, com a construção de uma nova pista, foram expressamente descartadas, tendo em vista que “apresentam custo elevado de implementação, limitam significativamente as possibilidades de expansão do TPS e do pátio de aeronaves e, ainda, exigem modificações no PBZPA e PZR, impactando a vizinhança do Aeroporto” (p. 38 do Sumário Executivo).</p> <p>Concluiu, “como opção mais vantajosa a realização de estudos técnicos complementares para quantificação dos riscos e impactos na capacidade do sistema, em conformidade com o indicado nas diretrizes da SAC/MInfra, de forma a manter as não conformidades”.</p> <p>Diante disso, indagamos:</p> <p>(i) Por que, dentre as alternativas disponibilizadas no EVTEA, tendo algumas delas inclusive conformidade aos requisitos estabelecidos pela RBAC 154, foi escolhida a Alternativa nº 2?</p> <p>(ii) A alternativa 2 flexibiliza a RBAC 154. Esse entendimento está correto?</p> <p>(iii) Estamos entendendo que o trecho final do item 7.2.2.3 (“Atenderá a cláusula contratual ainda que não tenham sido removidos eventuais obstáculos em sua faixa de pista referentes exclusivamente aos existentes na Ilha de Villegagnon (Escola Naval), sem prejuízo de avaliação específica de segurança operacional exigida pela ANAC”) significa que a ANAC poderá, a depender do resultado da “avaliação específica de segurança”, vir a exigir a construção da nova pista, ainda que essa solução tenha sido descartada pelo EVTEA. Este entendimento está correto?</p> <p>(iv) Em sendo a resposta ao item (iii) positiva, solicitamos esclarecer como ele será compatibilizado com o item 7.2.2.4, que estabelece prazo de até 60 meses após a data de eficácia do contrato para a conclusão da obra, sendo que (a) a concessionária terá que primeiro realizar a “avaliação específica de segurança” e obter aprovação junto à ANAC; (b) na sequência, a concessionária terá ainda que realizar o projeto e obter todas as licenças e autorizações necessárias, para só então (c) contratar e executar a obra. O prazo do item 7.2.2.4 não parece ser factível com a complexidade desse procedimento. Pedimos esclarecer que, no caso de SDU, o item 7.2.2.4 não se aplicará e que seja alterada a redação do PEA nesse sentido.</p>

- (v) Em sendo a resposta ao item (iii) negativa, pedimos (a) excluir o item 7.2.2.4 do PEA, já que ele é incompatível com as conclusões do EVTEA, trazendo insegurança jurídica para o certame e submetendo a futura concessionária a elevado risco econômico-financeiro; e (b) informar quais serão as condições de segurança operacional específicas que serão exigidas pela ANAC para compensar a manutenção da não conformidade, considerando o cenário de não construção de uma nova pista e as exigências da RBAC 154.
- (vi) Enquanto não concluído o estudo de segurança operacional quanto à existência dos obstáculos da escola naval e a respectiva análise dos órgãos públicos, o aeroporto poderá continuar funcionando irrestritamente com a capacidade de pista assegurada? Mesmo na situação de atraso na liberação dos estudos e após transcorridos os 60 meses de prazo?
- (vii) Consta do EVTEA do SBRJ que a INFRAERO já teria apresentado pedido de isenção ao cumprimento da RBAC 154. Pedimos confirmar essa informação e, em caso positivo, fornecer cópia do processo administrativo no data room.
- (viii) Mesmo sendo aeroportos de muito menor movimentação, nos casos de SBUR-Uberaba, SBCR-Corumbá, SBPP-Ponta Porã e SBCJ-Carajás, os respectivos EVTEAs consideraram que obstáculos menores que a Escola Naval são riscos inadmissíveis para a segurança, e, por isso, devem ser removidos. Por que para os 9 milhões de passageiros que voam pelo SDU a segurança é menos relevante do que para os 300 mil passageiros desses outros 4 aeroportos somados?

JUSTIFICATIVA

Todos os questionamentos formulados são essenciais a que as licitantes possam ter maior segurança jurídica e fazer uma avaliação econômico-financeira dos custos que serão exigidos na execução do contrato de concessão.

RESPOSTA

A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que a realização dos Estudos de Viabilidade Econômica, Técnica e Ambiental (EVTEA) pautou-se no atendimento da demanda projetada para cada aeroporto atendendo aos parâmetros e especificações técnicas mínimas, bem como evidenciando o atendimento a todas as normas técnicas aplicáveis às soluções de engenharia apresentadas, conforme escopo definido no Anexo I do Edital de Chamamento Público Minfra nº 5/2020 e documentos complementares disponíveis em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/concessoes/concessoes-aeroportuarias/evtea-7a-rodada>.

Ademais, as diretrizes adicionais emandas pela SAC para elaboração dos EVTEA foram disponibilizadas no data room da Sétima Rodada. Em especial, a diretriz 28 estabeleceu que "[P]ara o Aeroporto Santos Dumont – Rio de Janeiro/RJ, não deverão ser consideradas, no plano de desenvolvimento, soluções de eventuais não conformidades relacionadas aos regulamentos vigentes (em especial quanto a projetos de aeródromos - RBAC 154), decorrentes de áreas ou edificações da Ilha de Villegagnon (Escola Naval), ou seja, fora do sítio aeroportuário. Contudo, os estudos devem ponderar seus efeitos, aplicando-os especialmente no que diz respeito à capacidade do sítio."

Esclarece-se que os EVTEA não são vinculativos, de modo que o concessionário deverá propor à ANAC um plano de desenvolvimento próprio para o sítio, visando a consecução das exigências do Contrato. De tal forma, poderá o futuro concessionário adotar alternativa diferente daquela proposta no EVTEA.

Esta Secretaria informa que tem trabalhado na promoção de tratativas junto à Marinha para solucionar a questão dos obstáculos presentes no interior da Escola

Naval. Ademais, no que tange aos prazos para os investimentos obrigatórios iniciais nos aeroportos, descritos no Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), informa-se que, no caso particular dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont, para os quais estão previstas soluções de engenharia mais complexas em sítios limitados, com questões operacionais, ambientais e regulatórias envolvidas, a Fase I-B do Contrato terá prazo máximo de duração ampliado para até 60 (sessenta) meses, contados a partir da Data de Eficácia do Contrato.

Adicionalmente, a minuta de contrato elaborada para a Sétima Rodada, em especial no Anexo 2 do Contrato de Concessão - Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), define a área objeto da concessão. Nesse sentido, não estão incluídas áreas militares, como a Escola Naval, localizada na Ilha de Villegagnon.

Sobre o tema, deve ser levada em consideração a subcláusula 7.2.2.3 do PEA, que afirma que as especificações mínimas de infraestrutura definidas por aquele documento serão atendidas "ainda que não tenham sido removidos eventuais obstáculos em sua faixa de pista referentes exclusivamente aos existentes na Ilha de Villegagnon (Escola Naval), sem prejuízo de avaliação específica de segurança operacional exigida pela ANAC".

A ANAC igualmente agradece a contribuição e esclarece que os os prazos estabelecidos para as melhorias da Infraestrutura Aeroportuária previstos no PEA poderão ser ampliados, motivadamente, nos casos apresentados nos item 7.45 do PEA, Anexo 2 do Contrato.

Em relação ao item (ii), a alternativa 2 do EVTEA não flexibiliza a RBAC 154. Trata-se da aplicação de um requisito a um sítio específico existente. Os RBAC 154 e RBAC 11 preveem situações como essa, embasados nos documentos internacionais da OACI Anexo 14 e DOC 9981 (PANS Aerodromes). Para tanto, avaliações de risco específicas são necessárias conforme disposto na IS 154.5-001A.

Em relação ao item (iii), avaliação específica de segurança operacional pode implicar a adoção de medidas mitigadoras para o caso específico. A decisão pela construção, ou não, de nova pista de pouso e decolagem caberá à concessionária.

Em relação ao item (v), as condições de segurança operacional específicas podem ser estabelecidas como fruto de análise específica de segurança operacional realizada e conduzida pelo operador do aeroporto. A definição de tais medidas depende de avaliação do caso específico. O Apêndice A da IS 154.5-001A lista de forma exemplificativa algumas delas.

Em relação ao item (vi), a capacidade de pista é definida pelo Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea (CGNA), órgão vinculado ao Comando da Aeronáutica (Comaer), segundo critérios de gerenciamento de tráfego aéreo e infraestrutura disponível no aeroporto, assim como procedimentos de movimentação no solo. A avaliação específica de segurança operacional realizada pelo operador vai indicar o tempo com qual o aeroporto pode conviver temporariamente com a não conformidade, assim como as defesas existentes e demais medidas mitigadoras adicionais que serão adotadas. A qualquer tempo o operador pode apresentar revisões no estudo à ANAC.

Em relação ao item (vii), Encontram-se em análise pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA/ANAC) os processos 00065.030078/2020-56 e 00065.030083/2020-69, referentes a pedidos de isenção de cumprimento dos requisitos 154.209(a) e 154.207 do RBAC nº 154, respectivamente.

Em relação ao item (viii), as cláusulas específicas para os aeroportos SBUR-Uberaba, SBCCR-Corumbá, SBPP-Ponta Porã e SBCJ-Carajás são fruto de diretriz de

política pública, independente de análise técnica de segurança operacional da Agência, que são tratados em processos específicos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18768
NOME DO CONTRIBUINTE
SCALFONE ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
<p>De acordo com o Sumário Executivo do EVTEA referente ao Aeroporto Santos Dumont, “as 05 alternativas analisadas consideraram a implantação de RESAs sobre a Baía de Guanabara, em ambas as cabeceiras da PPD principal”.</p> <p>Tendo em vista a necessidade de intervenção sobre a Baía de Guanabara, nosso entendimento é que a implantação de R.E.S.A.s dependerá da anuência dos seguintes órgãos: IPHAN, INEPAC, INEA, Município do Rio de Janeiro/Instituto Rio Patrimônio da Humanidade (IRPH), Marinha e SPU.</p> <p>Pedimos confirmar esta lista de órgãos com competência para aprovar a obra da R.E.S.A., esclarecer se há algum órgão a ser incluído ou excluído dessa lista, e informar se a ANAC já os consultou com relação à viabilidade dessa ampliação.</p>
JUSTIFICATIVA
Trazer segurança jurídica aos investidores na formulação de suas propostas.
RESPOSTA
<p>A SAC agradecemos a contribuição e informa que a relação está correta. Entretanto, pareceres adicionais, inclusive de outros órgãos, poderão ser solicitados no âmbito do procedimento de licenciamento, o qual irá depender da solução de engenharia e da avaliação do órgão ambiental. Ressalta-se que os EVTEA não são vinculativos e que caberá ao futuro concessionário viabilizar o licenciamento para a solução própria a ser proposta. Todas as consultas serão de responsabilidade do empreendedor no momento do licenciamento.</p> <p>A ANAC igualmente agradece a contribuição e esclarece que a necessidade de obtenção de autorizações ou anuências perante outros órgãos depende de legislação ou regulamentação alheias às competências da ANAC, cabendo ao operador identificar a indentificar as hipóteses de incidência normativas próprias.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18769
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
Pergunta-se: estaria a ANAC em concordância com a desocupação de hangares e demais áreas necessárias para a expansão do terminal de passageiros de Congonhas prevista no plano de expansão do EVTEA?
JUSTIFICATIVA
<p>"Segundo o EVTEA, de maneira a viabilizar a expansão do terminal de passageiros geraria interferência com áreas atualmente ocupadas por escritórios e hangares de GOL, LATAM, entre outras empresas.</p> <p>Dado que o contrato estabelece, no item 15.2.1, que a Concessionária deverá consultar as partes interessadas relevantes com relação as suas propostas de investimento que reduzam a oferta de infraestrutura ou afetem seus usuários, necessário esclarecer qual a visão da ANAC no caso de possível resistência à implementação do plano proposto.</p> <p>A inviabilidade de aprovação da desocupação de tais áreas poderia reduzir significativamente a capacidade última ou mesmo aumentar o capex necessário para o seu atingimento, impactando negativamente o valor do ativo.</p> <p>Além disso, caso haja encerramento dos contratos vigentes de hangares, o EVTEA deveria considerar o ônus de tal rescisão.</p> <p>"</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC esclarece que o contrato de concessão não estipula a solução de infraestrutura a ser implementada pela concessionária, sendo importante ressaltar que os EVTEA não são vinculantes. Assim, compete aos licitantes conduzir os estudos técnicos e econômicos para subsidiar a precificação dos ativos.</p> <p>A concessionária vencedora será responsável pelo desenvolvimento do plano de negócios que atenda os requisitos estabelecidos no contrato, bem como aqueles definidos nos normativos aplicáveis à matéria.</p> <p>Cumprir informar, ainda, que o concessionário deverá avaliar os contratos vigentes de exploração de áreas, nos termos do contrato de concessão, ponderando, caso a caso, o interesse de dar continuidade, prorrogar ou rescindir antecipadamente cada contrato, devendo arcar com eventuais multas contratuais de rescisão antecipada e benfeitorias não amortizadas.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18770
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
"Pergunta-se: (1) quem será responsável por futuras reclamações de cidadãos afetados pelo ruído na área indicada no PEZR e de eventuais custos associados para o tratamento da questão? (2) no caso de implantação de restrições operacionais adicionais devido ao tema do ruído, dado que a exposição ao mesmo tem raízes históricas em decisões do poder público relacionadas ao zoneamento do uso e ocupação do solo, seriam os impactos passíveis de pleito de reequilíbrio nos moldes do item 5.2.3 do Contrato de Concessão?"
JUSTIFICATIVA
"Os custos para mitigação de impactos relacionados ao tema de ruído aeronáutico, estreitamente relacionados com decisões históricas de uso e ocupação do solo altamente adensado no entorno, podem afetar as projeções de custos operacionais. Adicionalmente, eventual implantação de medidas adicionais de caráter de restrição operacional poderiam afetar negativamente a capacidade última e, potencialmente, o valor do ativo."
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que com relação aos Planos de Zoneamento de Ruído dos aeroportos encontram-se registrados na ANAC. No caso de Planos Específicos de Zoneamento de Ruído (PEZR), o operador do aeródromo tem que comprovar o cumprimento das atividades previstas no Regulamento Brasileiro da Aviação Civil RBAC nº 161 – “Planos De Zoneamento de Ruído de Aeródromos – PZR” para com os compromissos da Comissão de Gerenciamento do Risco Aeronáutico (CGRA), buscando ações para minimizar o ruído aeronáutico que tem como catalisador o aeroporto, buscando a discussão com as municipalidades quanto a compatibilização do uso do solo no entorno do aeródromo, assim como discussões com comunidade de entorno e demais órgãos interessados.</p> <p>Do exposto, em relação à contribuição (1), cabe ao operador do aeródromo recepcionar eventuais reclamações e empreender ações para mitigação do ruído aeronáutico por meio da CGRA.</p> <p>No mais, será transferida para a Concessionária a obrigação de solucionar todas as questões ambientais relacionadas ao Aeroporto cuja exploração foi concedida. No caso de restrição operacional ocasionada por medidas relacionadas ao controle de ruídos no aeroporto, a Concessionária poderá fazer jus ao reequilíbrio econômico-financeiro do contrato observados os termos da cláusula 5.2.3 da minuta do Contrato de Concessão.</p> <p>Por oportuno, informa-se que a fim de conferir maior transparência à extensão do risco assumido pelo Poder Concedente, foi incluído um subitem 5.2.3. para indicar que o impedimento ou redução da movimentação de aeronaves, passageiros e</p>

cargas, decorrentes de ação ou omissão de entes públicos, enseja reequilíbrio contratual quando reduzir a capacidade existente na data de publicação do Edital. A proposta de alteração visa a estabelecer parâmetros concretos e objetivos para aferição de eventual pleito de reequilíbrio fundamentado em ações ou omissões de que trata o citado item que, porventura, venham a afetar as operações aeroportuárias. Nesse sentido, busca-se excluir do alcance do item 5.2.3 pleitos baseados em uma expectativa futura de expansão da capacidade ou de eventual internacionalização, não efetivadas por quaisquer razões.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18771
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
Pergunta-se: Como serão reequilibrados os termos do contrato se as desapropriações previstas não puderem ser realizadas em SBCJ?
JUSTIFICATIVA
A não execução das desapropriações previstas poderia resultar na impossibilidade de resolver não conformidades ou na impossibilidade de fornecer a capacidade necessária em alguns sistemas aeroportuários.
RESPOSTA
<p>A Anac agradece a contribuição e esclarece que as desapropriações em curso das áreas destinadas à ampliação dos aeroportos objeto do presente contrato de concessão serão de responsabilidade do Poder Concedente. No entanto, para fins do enquadramento do evento no item 5.2.4 da matriz de risco, apto a ensejar reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, além do atendimento aos requisitos ali previstos, é preciso que a Concessionária comprove a necessidade daquela área, bem como o efetivo dano ocasionado pela sua não disponibilização. Vejamos: "5.2.4. danos decorrentes do atraso na disponibilização das áreas descritas no Apêndice E do Anexo 02, desde que o atraso seja superior a 12 (doze) meses da data da celebração do presente Contrato;"</p> <p>Importante mencionar, também, que as futuras desapropriações de áreas que venham a ser necessárias para a expansão da atividade aeroportuária ficarão a cargo da Concessionária, que deverá demandar a declaração de utilidade pública para o Ministério da Infraestrutura e arcar com todos os custos envolvidos nas desapropriações, em atendimento ao disposto no contrato de concessão submetido à consulta pública, em especial no item 3.1.44, que estabelece como dever da concessionária, durante todo o prazo da Concessão, "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 nº 8.987/95". A fase executória a que se refere tal cláusula diz respeito exclusivamente àqueles imóveis nos quais já tenha havido a adoção de providências, no âmbito administrativo (quando o Poder Público e o expropriado acordam quanto à indenização e o ato da expropriação) ou judicial (quando a Administração ajuizar Ação Expropriatória perante o Poder Judiciário), para a concretização das desapropriações. Portanto, a responsabilidade do Poder Concedente se dará apenas nos casos em que a fase executória da desapropriação já estiver em curso.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18772
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
Pergunta-se: Como serão reequilibrados os termos do contrato se as desapropriações previstas não puderem ser realizadas em SBCR?
JUSTIFICATIVA
A não execução das desapropriações previstas poderia resultar na impossibilidade de resolver não conformidades ou na impossibilidade de fornecer a capacidade necessária em alguns sistemas aeroportuários.
RESPOSTA
<p>A Anac agradece a contribuição e esclarece que as desapropriações em curso das áreas destinadas à ampliação dos aeroportos objeto do presente contrato de concessão serão de responsabilidade do Poder Concedente. No entanto, para fins do enquadramento do evento no item 5.2.4 da matriz de risco, apto a ensejar reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, além do atendimento aos requisitos ali previstos, é preciso que a Concessionária comprove a necessidade daquela área, bem como o efetivo dano ocasionado pela sua não disponibilização. Vejamos: "5.2.4. danos decorrentes do atraso na disponibilização das áreas descritas no Apêndice E do Anexo 02, desde que o atraso seja superior a 12 (doze) meses da data da celebração do presente Contrato;"</p> <p>Importante mencionar, também, que as futuras desapropriações de áreas que venham a ser necessárias para a expansão da atividade aeroportuária ficarão a cargo do Concessionária, que deverá demandar a declaração de utilidade pública para o Ministério da Infraestrutura e arcar com todos os custos envolvidos nas desapropriações, em atendimento ao disposto no contrato de concessão submetido à consulta pública, em especial no item 3.1.44, que estabelece como dever da concessionária, durante todo o prazo da Concessão, "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 nº 8.987/95". A fase executória a que se refere tal cláusula diz respeito exclusivamente àqueles imóveis nos quais já tenha havido a adoção de providências, no âmbito administrativo (quando o Poder Público e o expropriado acordam quanto à indenização e o ato da expropriação) ou judicial (quando a Administração ajuizar Ação Expropriatória perante o Poder Judiciário), para a concretização das desapropriações. Portanto, a responsabilidade do Poder Concedente se dará apenas nos casos em que a fase executória da desapropriação já estiver em curso.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18773
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
Pergunta-se: Como serão reequilibrados os termos do contrato se as desapropriações previstas não puderem ser realizadas em SBPP?
JUSTIFICATIVA
A não execução das desapropriações previstas poderia resultar na impossibilidade de resolver não conformidades ou na impossibilidade de fornecer a capacidade necessária em alguns sistemas aeroportuários.
RESPOSTA
<p>A Anac agradece a contribuição e esclarece que as desapropriações em curso das áreas destinadas à ampliação dos aeroportos objeto do presente contrato de concessão serão de responsabilidade do Poder Concedente. No entanto, para fins do enquadramento do evento no item 5.2.4 da matriz de risco, apto a ensejar reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, além do atendimento aos requisitos ali previstos, é preciso que a Concessionária comprove a necessidade daquela área, bem como o efetivo dano ocasionado pela sua não disponibilização. Vejamos: "5.2.4. danos decorrentes do atraso na disponibilização das áreas descritas no Apêndice E do Anexo 02, desde que o atraso seja superior a 12 (doze) meses da data da celebração do presente Contrato;"</p> <p>Importante mencionar, também, que as futuras desapropriações de áreas que venham a ser necessárias para a expansão da atividade aeroportuária ficarão a cargo do Concessionária, que deverá demandar a declaração de utilidade pública para o Ministério da Infraestrutura e arcar com todos os custos envolvidos nas desapropriações, em atendimento ao disposto no contrato de concessão submetido à consulta pública, em especial no item 3.1.44, que estabelece como dever da concessionária, durante todo o prazo da Concessão, "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 nº 8.987/95". A fase executória a que se refere tal cláusula diz respeito exclusivamente àqueles imóveis nos quais já tenha havido a adoção de providências, no âmbito administrativo (quando o Poder Público e o expropriado acordam quanto à indenização e o ato da expropriação) ou judicial (quando a Administração ajuizar Ação Expropriatória perante o Poder Judiciário), para a concretização das desapropriações. Portanto, a responsabilidade do Poder Concedente se dará apenas nos casos em que a fase executória da desapropriação já estiver em curso.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18774
NOME DO CONTRIBUINTE
Roger Gonzaga Sociedade Individual de Advocacia
CONTRIBUIÇÃO
Exclusão do item 47 do Apêndice B do Anexo 2 do contrato.
JUSTIFICATIVA
Pede-se a exclusão da obrigação de realização, pela Concessionária, de pesquisa específica com os PNAE, conforme prevista no item 47 do Apêndice B do Anexo 2 do contrato, tendo em vista a impossibilidade de a concessionária verificar, de antemão, quais passageiros se enquadrarão no conceito de PNAE para fins de realização da pesquisa. Tais informações ficam sob a administração das companhias aéreas. Esse fato dificulta muito a realização da pesquisa e praticamente impede que ela tenha qualquer confiabilidade amostral, dada a baixa quantidade de eventos e a dificuldade de se desenhar amostras que sejam estatisticamente consistentes.
RESPOSTA
Agradecemos sua contribuição e informamos que a pesquisa específica com os PNAE não se confunde com a Pesquisa de Satisfação dos Passageiros, que possui regramento próprio, com impactos na tarifa e possibilidades punição, no caso de baixo desempenho, nos termos do contrato. A pesquisa PNAE terá sua estrutura e normatização em conjunto com os operadores aeroportuários e visa garantir subsídios para a melhoria contínua na prestação do serviço a este passageiro. Desta forma a contribuição não será acatada.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18775
NOME DO CONTRIBUINTE
SCALFONE ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
<p>De acordo com o item 6.7.1 do PEA, que versa sobre Nível de Serviço dos Terminais de Passageiros, apenas os Aeroportos enquadrados na Faixa 2 seriam obrigados a atender ao percentual mínimo de passageiros processados em posições próximas (ponte de embarque) de 70% (setenta por cento) da movimentação total de passageiros processados em terminais de passageiros.</p> <p>Pela literalidade da cláusula, portanto, tal obrigação não se aplicaria aos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont.</p> <p>Contudo, essa exclusão parece ser incompatível com as obrigações impostas a esses mesmos Aeroportos pelo Apêndice B do PEA, que versa sobre os indicadores de qualidade de serviço e cálculo do Fator Q, que exige, inclusive, percentuais mais elevados de movimentação em pontes de embarque em sua Tabela 2. Além disso, tal previsão também parece ser incompatível com o fato de que tais concessionárias poderão ser penalizadas por não cumprirem tais IQSs.</p> <p>Diante disso, pedimos confirmar o entendimento de que a obrigação de investimento prevista no item 6.7.1 do PEA também se aplica aos aeroportos Santos Dumont e Congonhas, a fim de compatibilizar tal cláusula com os índices de qualidade de serviço previstos no Apêndice B do PEA, e também como forma de manter a isonomia com as exigências impostas a outros aeroportos de mesma capacidade.</p> <p>Em sendo a resposta negativa, pedimos informar o motivo pelo qual os aeroportos de Congonhas e Santos Dumont foram excluídos da obrigação prevista pelo item 6.7.1 do PEA, referente à manutenção de percentual mínimo de passageiros processados em pontes de embarque, em se considerando que esses Aeroportos deverão, de toda forma, cumprir esses percentuais em conformidade com o Apêndice B do PEA, que versa sobre os indicadores de qualidade de serviço e cálculo do Fator Q.</p>
JUSTIFICATIVA
Diferentemente das rodadas anteriores, este contrato não exige obrigatoriedade de passageiros em pontes de embarque para aeroportos classe III (vide apêndice A), o que degradaria o nível de serviço para os aeroportos de maior movimento.
RESPOSTA
<p>Agradecemos sua contribuição e informamos:</p> <p>Para os aeroportos da Faixa 3 (movimentação superior a 5 milhões de passageiros por ano) a regulação referente ao desempenho de processamento em pontes de embarque está relacionada aos Indicadores de Qualidade de Serviço. Dessa forma, tanto Santos Dumont quanto Congonhas devem observar os percentuais de processamento expostos no apêndice B, bem como eventuais consequências pelo não atingimento de tais percentuais. Com isso, buscou-se a eliminação do duplo controle em relação ao percentual de passageiros processados em pontes de embarque para esta faixa de aeroportos (controle por meio dos Parâmetros Mínimos de Infraestrutura e por meio dos Indicadores de Qualidade de Serviço).</p>

Já para os aeroportos da Faixa 2 (entre 1 e 5 milhões de passageiros por ano) o controle passa a ser somente por meio dos Parâmetros Mínimos de Infraestrutura, considerando que a regulação de qualidade de serviços se diferencia daquela observada para os aeroportos da Faixa 3.

Assim, há a previsão de acompanhamento de passageiros em pontes de embarque tanto para a Faixa 2 quanto para a Faixa 3. A métrica de acompanhamento varia conforme a estrutura de incentivos dada pelos Indicadores de Qualidade de Serviços.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18776
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
Pergunta-se: Como serão reequilibrados os termos do contrato se as desapropriações previstas não puderem ser realizadas em SBRJ?
JUSTIFICATIVA
A não execução das desapropriações previstas poderia resultar na impossibilidade de resolver não conformidades ou na impossibilidade de fornecer a capacidade necessária em alguns sistemas aeroportuários.
RESPOSTA
<p>A Anac agradece a contribuição e esclarece que as desapropriações em curso das áreas destinadas à ampliação dos aeroportos objeto do presente contrato de concessão serão de responsabilidade do Poder Concedente. No entanto, para fins do enquadramento do evento no item 5.2.4 da matriz de risco, apto a ensejar reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, além do atendimento aos requisitos ali previstos, é preciso que a Concessionária comprove a necessidade daquela área, bem como o efetivo dano ocasionado pela sua não disponibilização. Vejamos: "5.2.4. danos decorrentes do atraso na disponibilização das áreas descritas no Apêndice E do Anexo 02, desde que o atraso seja superior a 12 (doze) meses da data da celebração do presente Contrato;"</p> <p>Importante mencionar, também, que as futuras desapropriações de áreas que venham a ser necessárias para a expansão da atividade aeroportuária ficarão a cargo do Concessionária, que deverá demandar a declaração de utilidade pública para o Ministério da Infraestrutura e arcar com todos os custos envolvidos nas desapropriações, em atendimento ao disposto no contrato de concessão submetido à consulta pública, em especial no item 3.1.44, que estabelece como dever da concessionária, durante todo o prazo da Concessão, "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 nº 8.987/95". A fase executória a que se refere tal cláusula diz respeito exclusivamente àqueles imóveis nos quais já tenha havido a adoção de providências, no âmbito administrativo (quando o Poder Público e o expropriado acordam quanto à indenização e o ato da expropriação) ou judicial (quando a Administração ajuizar Ação Expropriatória perante o Poder Judiciário), para a concretização das desapropriações. Portanto, a responsabilidade do Poder Concedente se dará apenas nos casos em que a fase executória da desapropriação já estiver em curso.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18777
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
"Pergunta-se: (1) dada a participação de especialistas de gestão de tráfego aéreo no comitê técnico avaliador dos estudos de viabilidade ora em consulta pública, pode-se inferir que foram realizados alinhamentos prévios junto ao órgão de gerenciamento de tráfego aéreo para garantir a viabilidade de implementação das soluções propostas, bem como do incremento de capacidade de pista projetado para o Aeroporto Santos Dumont? (2) foi considerado algum efeito de interferência de uso do espaço aéreo entre os aeroportos do Galeão e do Santos Dumont?"
JUSTIFICATIVA
"Dado que a minuta do Contrato de Concessão não prevê capacidades mínimas garantidas para o seu sistema de pistas, é fundamental o esclarecimento das premissas utilizadas pelo poder público na elaboração dos estudos de viabilidade, bem como a existência ou não de alinhamentos prévios com o órgão de gerenciamento de tráfego aéreo. No caso específico do Santos Dumont, há de se considerar o histórico de interferências em algumas das possíveis configurações operacionais do sistema multiaeroporto composto por GIG e SDU, tais como: (1) pousos na 33 e decolagens na 02; (2) pousos da 33 e pousos na 20; (3) decolagens na 15 e pousos na 20. A inviabilidade de atingimento da capacidade última de pista prevista nos estudos potencialmente reduziria o valor do ativo."
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que a diretriz referente à capacidade inicial dos sistemas de PPD de SBSP e do SBRJ, qual seja: "Para fins da modelagem, a capacidade inicial do sistema de PPD de SBSP deve ser considerada de 44 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, e a do SBRJ de 32 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros. A capacidade do sistema de pistas ao longo da concessão para os aeroportos SBRJ e SBSP deve evoluir em função do desenho proposto para tais infraestruturas nos estudos de engenharia.", tem por base discussões levadas a cabo entre a SAC e o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), do Ministério da Defesa, conforme aponta o Ofício nº 13/DCCO1/5210 (SEI nº 4852074), de 16 de abril de 2021, onde se concluiu ser viável o aumento da capacidade do sistema de pistas dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont a partir de ações que poderiam colaborar com o aumento da capacidade para os referidos aeroportos sem afetar a segurança operacional. Cumpre informar que, no que diz respeito ao Aeroporto Santos Dumont, a referida diretriz e os EVTEA foram retificados para 30 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, conforme conclusões do referido Ofício. Em adição, considera-se:

(1) O estudo de viabilidade apresenta em seu relatório de Engenharia e Afins as considerações e premissas totalmente condizentes com a legislação e regulação vigentes. Em relação à análise de tráfego aéreo, o relatório Estudo de Engenharia e Afins apresenta em seu capítulo 2.2 as análises e medidas mitigadoras previstas na regulação vigente (ICA 63-18, ICA 100-37, ICA 11-408, DCA 351 – Conceito Operacional do SISCEAB). Ressalta-se ainda muitas das medidas mitigadoras propostas no estudo já ocorrem atualmente, no entanto, o EVTEA não tem caráter vinculativo, e caberá ao futuro concessionário realizar as tratativas e iniciar os processos necessários para a implantação do seu próprio plano de desenvolvimento junto aos órgãos competentes, em especial junto ao DECEA, quando lhe couber, para que eventuais melhorias no tráfego aéreo sejam analisadas pelo órgão para atender a sua necessidade. O DECEA possui normativas específicas sobre o tema e que definem expressamente para o operador aeroportuário as suas responsabilidades em cada processo sob sua jurisdição.

(2) A interferência referenciada na contribuição é tratada no item 2.2.6 do relatório de Estudos de Engenharia e Afins. A análise de interferência de uso do espaço aéreo destaca a área terminal do Rio de Janeiro como um caso classificado como METROPLEX, trazendo referências e as melhores práticas aplicadas na solução de desenho das trajetórias visando a segurança e a fluidez das operações.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18778
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
"Pergunta-se: (1) Quem é responsável pela realização do Estudo Aeronáutico necessário para garantir a segurança das operações e obter a isenção referente à não conformidade da faixa de pista do SDU tendo a Escola Naval como obstáculo? (2) Caso o estudo seja concluído com um resultado negativo, com restrições operacionais que impactem negativamente a capacidade, de quem é o ônus pela execução e custos associados à resolução da não conformidade ou então pelas perdas de receita devido à potencial limitação de capacidade?"
JUSTIFICATIVA
"O item 7.2.2.3 do Anexo 2 do Contrato de Concessão afirma que: ""Atenderá a cláusula contratual ainda que não tenham sido removidos eventuais obstáculos em sua faixa de pista referentes exclusivamente aos existentes na Ilha de Villegagnon (Escola Naval), sem prejuízo de avaliação específica de segurança operacional exigida pela ANAC."" Não conseguir a isenção do requisito regulatório para a não conformidade da Escola Naval como obstáculo da faixa de pista significaria não poder certificar o aeroporto ou até mesmo operar com restrições, sem aumentar a capacidade, até o cumprimento do requisito. Além disso, as ações para resolução poderão demandar a coordenação e aprovação de soluções alternativas com a Escola Naval, o que representa um risco para o cronograma de obras e para o orçamento de capex."
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece, no que tange as suas competências institucionais, que a realização dos Estudos de Viabilidade Econômica, Técnica e Ambiental (EVTEA) pautou-se no atendimento da demanda projetada para cada aeroporto atendendo aos parâmetros e especificações técnicas mínimas, bem como evidenciando o atendimento a todas as normas técnicas aplicáveis às soluções de engenharia apresentadas, conforme escopo definido no Anexo I do Edital de Chamamento Público Minfra nº 5/2020 e documentos complementares disponíveis em: https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/concessoes/concessoes-aeroportuarias/evtea-7a-rodada . Ademais, as diretrizes adicionais emandas pela SAC para elaboração dos EVTEA foram disponibilizadas no data room da Sétima Rodada. Em especial, a diretriz 28 estabeleceu que "[P]ara o Aeroporto Santos Dumont – Rio de Janeiro/RJ, não deverão ser consideradas, no plano de desenvolvimento, soluções de eventuais não conformidades relacionadas aos regulamentos vigentes (em especial quanto a projetos de aeródromos - RBAC 154), decorrentes de áreas ou edificações da Ilha de Villegagnon (Escola Naval), ou seja, fora do sítio aeroportuário. Contudo, os estudos devem ponderar seus efeitos, aplicando-os especialmente no que diz respeito à capacidade do sítio."

Esclarece-se que os EVTEA não são vinculativos, de modo que o concessionário deverá propor à ANAC um plano de desenvolvimento próprio para o sítio visando a consecução das exigências do Contrato, entre elas o pleno atendimento à demanda projetada, independente do plano de desenvolvimento proposto nos Estudos de Viabilidade selecionados.

Por fim, esta Secretaria tem trabalhado na promoção de tratativas junto à Marinha para solucionar a questão dos obstáculos presentes no interior da Escola Naval.

Adicionalmente, a minuta de contrato elaborada para a Sétima Rodada, em especial no Anexo 2 do Contrato de Concessão - Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), define a área objeto da concessão. Nesse sentido, não estão incluídas áreas militares, como a Escola Naval, localizada na Ilha de Villegagnon.

Sobre o tema, deve ser levada em consideração a subcláusula 7.2.2.3 do PEA, que afirma que as especificações mínimas de infraestrutura definidas por aquele documento serão atendidas "ainda que não tenham sido removidos eventuais obstáculos em sua faixa de pista referentes exclusivamente aos existentes na Ilha de Villegagnon (Escola Naval), sem prejuízo de avaliação específica de segurança operacional exigida pela ANAC".

A ANAC igualmente agradece a contribuição e esclarece que, em relação à contribuição (1), tendo em vista o disposto no item 154.5(c) do RBAC n° 154, compete ao operador de aeródromo a elaboração e apresentação de Estudo Aeronáutico em caso de solicitação de isenção de requisito desse regulamento.

Já em relação à contribuição (2), com relação às competências da SIA, é responsabilidade do operador aeroportuário a proposição e implementação de medidas mitigadoras que garantam um nível aceitável de segurança operacional.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18779
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
"Pergunta-se: (1) estaria a ANAC em concordância com o deslocamento da aviação geral para outros aeroportos do Rio de Janeiro dada a possível preferência dos operadores e dos viajantes de negócios pela localização do Santos Dumont? (2) A ANAC vai deixar de autorizar faixas horárias para a aviação geral no aeroporto Santos Dumont?"
JUSTIFICATIVA
"Segundo o EVTEA, o Plano de Desenvolvimento do Aeroporto prevê, já na primeira fase de obras, a retirada das áreas atualmente dedicadas para Aviação Geral, para atendimento da demanda da aviação comercial. Dado que o contrato estabelece, no item 15.2.1, que a Concessionária deverá consultar as partes interessadas relevantes com relação as suas propostas de investimento que reduzam a oferta de infraestrutura ou afetem seus usuários, necessário esclarecer qual a visão da ANAC no caso de possível resistência à implementação do plano proposto. A inviabilidade de aprovação do deslocamento da operação e das instalações de aviação geral para outros aeroportos poderia reduzir significativamente a capacidade última e, potencialmente, o valor do ativo. "
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o contrato de concessão não restringe o tipo de operação ou segmento a ser atendido pelo operador aeroportuário, tampouco define faixas de horário para operação de determinado segmento do mercado. Conforme informado pela SAC (SEI 6550528), "o Governo Federal corrobora com o caráter essencial da atividade de aviação geral e sua importância para o setor. Neste sentido, as políticas públicas implementadas pelo Governo Federal visam a melhoria da infraestrutura para a aviação civil como um todo, sem distinção entre os segmentos que o compõem." Cumprido ressaltar, ainda, que os EVTEA não são vinculantes e que compete aos licitantes conduzir os estudos técnicos e econômicos para subsidiar as decisões de precificação dos ativos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18780
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
Pergunta-se: estaria a ANAC em concordância com a desocupação de hangares e demais áreas necessárias para a expansão do terminal de passageiros do Santos Dumont prevista no plano de expansão do EVTEA?
JUSTIFICATIVA
<p>"Segundo o EVTEA, de maneira a viabilizar a expansão do terminal de passageiros geraria interferência com áreas atualmente ocupadas por hangares de LATAM e GOL.</p> <p>Dado que o contrato estabelece, no item 15.2.1, que a Concessionária deverá consultar as partes interessadas relevantes com relação as suas propostas de investimento que reduzam a oferta de infraestrutura ou afetem seus usuários, necessário esclarecer qual a visão da ANAC no caso de possível resistência à implementação do plano proposto.</p> <p>A inviabilidade de aprovação da desocupação de tais áreas poderia reduzir significativamente a capacidade última ou mesmo aumentar o capex necessário para o seu atingimento, impactando negativamente o valor do ativo.</p> <p>"</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC esclarece que o contrato de concessão não estipula a solução de infraestrutura a ser implementada pela concessionária, sendo importante ressaltar que os EVTEA não são vinculantes. Assim, compete aos licitantes conduzir os estudos técnicos e econômicos para subsidiar a precificação dos ativos.</p> <p>A concessionária vencedora será responsável pelo desenvolvimento do plano de negócios que atenda os requisitos estabelecidos no contrato, bem como aqueles definidos nos normativos aplicáveis à matéria.</p> <p>Cumprir informar, ainda, que o concessionário deverá avaliar os contratos vigentes de exploração de áreas, nos termos do contrato de concessão, ponderando, caso a caso, o interesse de dar continuidade, prorrogar ou rescindir antecipadamente cada contrato, devendo arcar com eventuais multas contratuais de rescisão antecipada e benfeitorias não amortizadas.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18781
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
Pergunta-se: após a construção das RESAs, a estrada de acesso à Escola Naval está incluída no limite patrimonial. De quem será a responsabilidade pela manutenção da mesma? Como será coordenada a entrada e saída para a Escola Naval, bem como a operação de estacionamento que se encontra parcialmente dentro do sítio? Quem assume a responsabilidade em caso de incidente ou acidente?
JUSTIFICATIVA
Trata-se de uma definição é relevante para o planejamento de capex e opex da modelagem financeira.
RESPOSTA
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e informa que os Contratos de Concessão de Aeroportos alocam à Concessionária a responsabilidade pelo provimento adequado de infraestrutura compatível ao desempenho previsto no Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), Anexo 02 ao Contrato de Concessão.</p> <p>O Plano de Desenvolvimento projetado no Estudo de Engenharia e Afins considera a estrada dentro do sítio patrimonial e, portanto, seria de responsabilidade da Concessionária sua manutenção, bem como garantir a segurança da sua operação. Na alternativa considerada pelo Estudo, a operação ocorreria da mesma forma que acontece atualmente no aeroporto, em que a necessidade de ingresso de pessoal nas áreas de segurança seria acompanhada de coordenação tanto com o operador do aeródromo como com a torre do controle, mantendo a segurança das operações aeroportuárias.</p> <p>A respeito do ponto destacado, informa-se que, em caso de necessidade de expansão do Sítio Aeroportuário, também será alocada à Concessionária, nas eventuais áreas expandidas, a responsabilidade pelo provimento adequado de infraestrutura, inclusive em vias de acesso.</p> <p>Ademais, esclarece-se que os EVTEAs não são vinculantes, de modo que o operador aeroportuário deverá buscar juntamente a ANAC, nos termos do contrato de concessão, a melhor solução própria para o atendimento das exigências contratuais. A ANAC igualmente agradece a contribuição e informa que, do ponto de vista de sua Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária, o acesso à Escola Naval (EN) / ilha de Villegagnon se dá por meio de coordenação local entre o operador aeroportuário e a Marinha do Brasil. Os procedimentos para tal estão estabelecidos no Plano de Segurança Aeroportuária (PSA) do Aeroporto Santos-Dumont e, caso haja alteração, deverá ser providenciada atualização.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18782
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
Pergunta-se: Como serão reequilibrados os termos do contrato se as desapropriações previstas não puderem ser realizadas nos respectivos aeroportos?
JUSTIFICATIVA
A não execução das desapropriações previstas poderia resultar na impossibilidade de resolver não conformidades ou na impossibilidade de fornecer a capacidade necessária em alguns sistemas aeroportuários.
RESPOSTA
<p>A Anac agradece a contribuição e esclarece que as desapropriações em curso das áreas destinadas à ampliação dos aeroportos objeto do presente contrato de concessão serão de responsabilidade do Poder Concedente. No entanto, para fins do enquadramento do evento no item 5.2.4 da matriz de risco, apto a ensejar reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, além do atendimento aos requisitos ali previstos, é preciso que a Concessionária comprove a necessidade daquela área, bem como o efetivo dano ocasionado pela sua não disponibilização. Vejamos: "5.2.4. danos decorrentes do atraso na disponibilização das áreas descritas no Apêndice E do Anexo 02, desde que o atraso seja superior a 12 (doze) meses da data da celebração do presente Contrato;"</p> <p>Importante mencionar, também, que as futuras desapropriações de áreas que venham a ser necessárias para a expansão da atividade aeroportuária ficarão a cargo do Concessionária, que deverá demandar a declaração de utilidade pública para o Ministério da Infraestrutura e arcar com todos os custos envolvidos nas desapropriações, em atendimento ao disposto no contrato de concessão submetido à consulta pública, em especial no item 3.1.44, que estabelece como dever da concessionária, durante todo o prazo da Concessão, "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 nº 8.987/95". A fase executória a que se refere tal cláusula diz respeito exclusivamente àqueles imóveis nos quais já tenha havido a adoção de providências, no âmbito administrativo (quando o Poder Público e o expropriado acordam quanto à indenização e o ato da expropriação) ou judicial (quando a Administração ajuizar Ação Expropriatória perante o Poder Judiciário), para a concretização das desapropriações. Portanto, a responsabilidade do Poder Concedente se dará apenas nos casos em que a fase executória da desapropriação já estiver em curso.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18783
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
Pergunta-se: Como serão reequilibrados os termos do contrato se as desapropriações previstas não puderem ser realizadas em SBUR?
JUSTIFICATIVA
A não execução das desapropriações previstas poderia resultar na impossibilidade de resolver não conformidades ou na impossibilidade de fornecer a capacidade necessária em alguns sistemas aeroportuários.
RESPOSTA
<p>A Anac agradece a contribuição e esclarece que as desapropriações em curso das áreas destinadas à ampliação dos aeroportos objeto do presente contrato de concessão serão de responsabilidade do Poder Concedente. No entanto, para fins do enquadramento do evento no item 5.2.4 da matriz de risco, apto a ensejar reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, além do atendimento aos requisitos ali previstos, é preciso que a Concessionária comprove a necessidade daquela área, bem como o efetivo dano ocasionado pela sua não disponibilização. Vejamos: "5.2.4. danos decorrentes do atraso na disponibilização das áreas descritas no Apêndice E do Anexo 02, desde que o atraso seja superior a 12 (doze) meses da data da celebração do presente Contrato;"</p> <p>Importante mencionar, também, que as futuras desapropriações de áreas que venham a ser necessárias para a expansão da atividade aeroportuária ficarão a cargo do Concessionária, que deverá demandar a declaração de utilidade pública para o Ministério da Infraestrutura e arcar com todos os custos envolvidos nas desapropriações, em atendimento ao disposto no contrato de concessão submetido à consulta pública, em especial no item 3.1.44, que estabelece como dever da concessionária, durante todo o prazo da Concessão, "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 nº 8.987/95". A fase executória a que se refere tal cláusula diz respeito exclusivamente àqueles imóveis nos quais já tenha havido a adoção de providências, no âmbito administrativo (quando o Poder Público e o expropriado acordam quanto à indenização e o ato da expropriação) ou judicial (quando a Administração ajuizar Ação Expropriatória perante o Poder Judiciário), para a concretização das desapropriações. Portanto, a responsabilidade do Poder Concedente se dará apenas nos casos em que a fase executória da desapropriação já estiver em curso.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18784
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
Pergunta-se: Como serão reequilibrados os termos do contrato se as desapropriações previstas não puderem ser realizadas em SBUL?
JUSTIFICATIVA
A não execução das desapropriações previstas poderia resultar na impossibilidade de resolver não conformidades ou na impossibilidade de fornecer a capacidade necessária em alguns sistemas aeroportuários.
RESPOSTA
<p>A Anac agradece a contribuição e esclarece que as desapropriações em curso das áreas destinadas à ampliação dos aeroportos objeto do presente contrato de concessão serão de responsabilidade do Poder Concedente. No entanto, para fins do enquadramento do evento no item 5.2.4 da matriz de risco, apto a ensejar reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, além do atendimento aos requisitos ali previstos, é preciso que a Concessionária comprove a necessidade daquela área, bem como o efetivo dano ocasionado pela sua não disponibilização. Vejamos: "5.2.4. danos decorrentes do atraso na disponibilização das áreas descritas no Apêndice E do Anexo 02, desde que o atraso seja superior a 12 (doze) meses da data da celebração do presente Contrato;"</p> <p>Importante mencionar, também, que as futuras desapropriações de áreas que venham a ser necessárias para a expansão da atividade aeroportuária ficarão a cargo do Concessionária, que deverá demandar a declaração de utilidade pública para o Ministério da Infraestrutura e arcar com todos os custos envolvidos nas desapropriações, em atendimento ao disposto no contrato de concessão submetido à consulta pública, em especial no item 3.1.44, que estabelece como dever da concessionária, durante todo o prazo da Concessão, "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 nº 8.987/95". A fase executória a que se refere tal cláusula diz respeito exclusivamente àqueles imóveis nos quais já tenha havido a adoção de providências, no âmbito administrativo (quando o Poder Público e o expropriado acordam quanto à indenização e o ato da expropriação) ou judicial (quando a Administração ajuizar Ação Expropriatória perante o Poder Judiciário), para a concretização das desapropriações. Portanto, a responsabilidade do Poder Concedente se dará apenas nos casos em que a fase executória da desapropriação já estiver em curso.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18785
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
Solicita-se que sejam fornecidos maiores detalhes relativos à determinação do número de dias e horas operacionais para o cálculo da capacidade anual do sistema de pistas.
JUSTIFICATIVA
Este cálculo limita a procura a ser servida pelo aeroporto de Congonhas.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e esclarece que tanto o número de horas quanto de dias operacionais foram obtidos a partir de análise da base de dados SIROS, disponibilizada pela ANAC.</p> <p>Foram registrados o total de movimentação em cada hora de cada dia do ano de 2019, para então calcular o valor da média de movimentações horárias anual. Através de análise comparativa entre cada movimentação horária com a média definida, pode-se determinar as horas operacionais do aeroporto, dado que a hora operacional caracteriza-se por ser uma hora em que o aeroporto registre mais movimentos que a média horária, o que define o perfil diário de operações do aeródromo.</p> <p>Já a quantidade de dias operacionais segue um racional similar, com a contabilização de quantas horas de cada dia o aeroporto possui movimentação acima da média horária anual já definida. O dia é considerado como operacional quando o total de horas que o aeroporto opera acima da média é superior à média desses valores ao longo do ano.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18786
NOME DO CONTRIBUINTE
Roger Gonzaga Sociedade Individual de Advocacia
CONTRIBUIÇÃO
Exclusão do item 55.5 do Apêndice B do Anexo 2 ao Contrato de Concessão.
JUSTIFICATIVA
O item 55.5 do Apêndice B do Anexo 2 ao Contrato de Concessão possibilita a extensão da Pesquisa de Satisfação de Passageiros a “Outros usuários” do aeroporto, do que se depreende que as pesquisas poderão vir a ser respondidas pela Comunidade Aeroportuária. Isto não é oportuno, visto que a avaliação dos indicadores pode sofrer influência de motivos alheios à experiência dos passageiros no aeroporto naquele dia, como, por exemplo, insatisfações relacionadas à relação de trabalho com as empresas para as quais os colaboradores prestam serviços (por exemplo, cessionárias de espaços), qualidade dos serviços prestados por essas e outras empresas, inclusive as companhias aéreas, entre outros.
RESPOSTA
Agradecemos a contribuição e informamos que a adequada prestação de serviço deve ser observada a todos os usuários do aeroporto, que pela definição contratual pode incluir a comunidade aeroportuária.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18787
NOME DO CONTRIBUINTE
SCALFONE ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
<p>Item do EVTEA: SBRJ_Anexo 1 – Regularidade Ambiental_1.00.pdf Licença de Operação LO nº IN003441</p> <p>A atual declaração de capacidade do SBRJ tem como limite 29 movimentos por hora, com limitação de operação das 6:00 às 22:30. No entanto, a licença de operação LO nº IN003441 limita em 14 movimentos nas horas pico (6:00 as 8:00 e 20:00 as 22:30) e 23 movimentos nas demais horas, ou seja, bem inferior ao declarado.</p> <p>De acordo com os Estudos Ambientais integrantes do EVTEA, essas condicionantes foram afastadas por sentença proferida no bojo do processo nº. 0000592-89.2011.4.02.5101, ajuizado pela INFRAERO em face do INEA.</p> <p>O processo em questão, contudo, ainda não transitou em julgado.</p> <p>Pedimos confirmar o entendimento de que eventual limitação da operação do Aeroporto que decorra da reforma da sentença proferida no referido processo ou de novas condicionantes impostas pelo INEA no processo de licenciamento serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro, com fundamento no item 5.2.3. da minuta de contrato submetida à consulta pública (“impedimento ou redução do processamento de passageiros, aeronaves ou cargas no aeroporto, atribuídos a órgãos públicos, por ação imprevista ou omissão, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária ou de eventos relacionados ao item 5.5.28”).</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Necessidade de confirmar o entendimento de que eventual limitação da operação do Aeroporto que decorra da reforma da sentença proferida no referido processo ou de novas condicionantes impostas pelo INEA no processo de licenciamento serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a fim de conferir maior transparência à extensão do risco assumido pelo Poder Concedente, foi incluído um subitem 5.2.3. para indicar que o impedimento ou redução da movimentação de aeronaves, passageiros e cargas, decorrentes de ação ou omissão de entes públicos, enseja reequilíbrio contratual quando reduzir a capacidade existente na data de publicação do Edital.</p> <p>A proposta de alteração visa a estabelecer parâmetros concretos e objetivos para aferição de eventual pleito de reequilíbrio fundamentado em ações ou omissões de que trata o citado item que, porventura, venham a afetar as operações aeroportuárias. Nesse sentido, busca-se excluir do alcance do item 5.2.3 pleitos baseados em expectativas irrealistas de expansão da capacidade ou de eventual internacionalização, não efetivadas por quaisquer razões.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18788
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
Pergunta-se: houve algum progresso recente em relação à liberação da área de ocupação irregular denominada no relatório como Favela da Rua Jurandir? Quando se espera que a área seja desocupada? O custo social desse despejo foi considerado?
JUSTIFICATIVA
Segundo o próprio EVTEA consta que, no dia 22/11/2020, foi apresentada manifestação pelo Ministério Público Federal, requerendo a improcedência da reintegração de posse, bem como pela concessão especial de uso, para fins de moradia aos moradores da Favela da Rua Jurandir. Essas áreas serão necessárias para o desenvolvimento do aeroporto.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que para o sítio aeroportuário em questão fora elaborada nova planta de situação delimitando a poligonal objeto da concessão, a qual não contempla a área da ocupação da Vila Jurandir, em vista da incerteza relativa a eventuais direitos de legitimação de posse de terceiros na referida área, o que não impede que o concessionário, se assim entender, busque a integração desta área ao sítio aeroportuário mediante negociação direta com os atuais ocupantes.</p> <p>Deste modo, referida área foi excluída da área patrimonial do Aeroporto de Congonhas na versão 3.00 dos Estudos Ambientais de acordo com os novos limites patrimoniais.</p> <p>Após a revisão do Plano de Desenvolvimento do Aeroporto, tem-se que o local não será mais utilizado para as ampliações e adequações necessárias.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18789
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
"Pergunta-se: (1) foi considerado o impacto em termos de acessibilidade ao aeroporto durante a obra e os reflexos da mesma ao trânsito do entorno ao se optar pela construção do edifício garagem conforme definido no EVTEA? (2) no caso de previsão de obras noturnas, foi considerado o potencial sobrecusto para fins de orçamento de capex?"
JUSTIFICATIVA
"Os potenciais impactos no trânsito viário do entorno podem acarretar a não obtenção das aprovações necessárias dos órgãos locais, bem como causar prejuízos aos usuários e demais partes interessadas. No caso de necessidade de realização de obras no período noturno, a fim de se minimizar os impactos viários, os impactos em termos de aumento de capex serão significativos."
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e esclarece que: (1) Não foi possível identificar a qual aeroporto ela se refere, contudo, de forma geral, cabe salientar que nos Estudos Ambientais foram avaliadas legislações e políticas públicas vinculadas à interligação entre modais de transporte na região dos aeroportos, que permitiram a avaliação geral dos impactos urbanísticos do empreendimento. Para a avaliação de impactos urbanísticos associados às atividades aeroportuárias foram descritos, avaliados e incorporados no Estudos de Viabilidade, os seguintes normativos: -Plano Diretor Municipal; -Leis de Zoneamento; -Código de Obras e Edificações; -Políticas de Desenvolvimento Urbano; Salienta-se também que, conforme rito comum do processo de licenciamento, os impactos na mobilidade urbana e acessibilidade ao aeroporto deverão ser mais bem avaliados e apresentados no Estudo de Tráfego e outros documentos exigidos pelo órgão ambiental, durante a fase de licenciamento ambiental, que estará sob responsabilidade do futuro concessionário. No Capítulo 7 dos Estudos Ambientais estão apresentadas as diretrizes e cronograma para a elaboração desses estudos. Entre as diretrizes previstas, cabe informar que o empreendedor deverá apresentar ao órgão ambiental a Manifestação Municipal sobre as intervenções previstas, assegurando que a atividade aeroportuária e as novas ampliações serão compatíveis com as políticas setoriais, os planos e programas de ação municipal, propostos ou em execução na área de influência do empreendimento. Destaca-se também que não foram identificadas restrições decorrentes do aumento do tráfego de veículos no entorno dos aeroportos ou demais aspectos, sendo que

eventual restrição da demanda por questões associadas será um risco suportado pelo futuro concessionário, conforme a matriz de riscos do contrato.

(2) Em relação à previsão de obras noturnas esclarecemos que, quando identificada a necessidade de realização das obras em período noturno foram considerados os custos adicionais pertinentes.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18790
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
Solicita-se que sejam fornecidos maiores detalhes relativos à determinação do número de dias e horas operacionais para o cálculo da capacidade anual do sistema de pistas.
JUSTIFICATIVA
Este cálculo limita a procura a ser servida pelo aeroporto de Jacarepaguá.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e esclarece que tanto o número de horas quanto de dias operacionais foram obtidos a partir de análise do Relatório Anual Estatístico do CGNA.</p> <p>No relatório, são registradas as médias horárias de movimentações para cada hora do dia, diferenciando entre dias úteis e fins de semana. A partir desses valores, calcula-se o valor da média de movimentações horárias por dia. Através de análise comparativa entre cada movimentação horária explicitada no relatório com a média calculada, pode-se determinar as horas operacionais do aeroporto, dado que a hora operacional caracteriza-se por ser uma hora em que o aeroporto registre mais movimentos que a média horária, o que define o perfil diário de operações do aeródromo.</p> <p>Já a quantidade de dias operacionais foi definida com base nos dados estatísticos do relatório, em que os dias da semana que possuem menos movimentações não foram considerados como operacionais.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18791
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
Propõe-se revisar o cálculo de capacidade de movimentos de aeronaves em termos anuais, bem como a demanda máxima a ser processada pelo Aeroporto Campo de Marte.
JUSTIFICATIVA
"A capacidade anual é estimada em $50 \text{ ATM/h} * 260 \text{ dias} * 11\text{h/dia} = 143\text{kATM}$. Estima-se que a demanda preencherá esta capacidade a partir de aproximadamente 2030, mas é duvidoso que a AvGen sozinha encherá os vales por 11h, tal como em um aeroporto comercial. A não viabilidade de atingimento deste nível de demanda anual com base na capacidade horária e perfil operacional teria impacto significativo nas potenciais receitas e, conseqüentemente, no valor do ativo."
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que tanto o número de horas quanto de dias operacionais foram obtidos a partir de análise do Relatório Anual Estatístico do CGNA. No relatório, são registradas as médias horárias de movimentações para cada hora do dia, diferenciando entre dias úteis e fins de semana. A partir desses valores, calcula-se o valor da média de movimentações horárias por dia. Através de análise comparativa entre cada movimentação horária explicitada no relatório com a média calculada, pode-se determinar as horas operacionais do aeroporto, dado que a hora operacional se caracteriza por ser uma hora em que o aeroporto registre mais movimentos que a média horária, o que define o perfil diário de operações do aeródromo. Já a quantidade de dias operacionais foi definida com base nos dados estatísticos do relatório, em que os dias da semana que possuem menos movimentações não foram considerados como operacionais. Portanto, foram utilizados apenas dados do próprio aeroporto não contaminando a análise com dados de aviação comercial.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18792
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
"Solicita-se esclarecimento sobre como Campo de Marte irá servir jatos executivos que atualmente operam em Congonhas com maiores requisitos de infraestrutura do que a aeronave do projeto (ATR42), tais como os modelos Gulfstream G600, G650, etc.?" "
JUSTIFICATIVA
A adaptação da infra-estrutura do Campo de Marte a aeronaves maiores do que o ATR42 poderia exigir um capex maior do que o planejado.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a contribuição e informa que o Estudo de Engenharia e Afins que compõem o EVTEA do Aeroporto de Campo de Marte prevê a adequação do aeroporto para aeronaves código 2C, conforme a demanda projetada para o aeroporto. Vale ressaltar que os EVTEA não são vinculativos e que o futuro concessionário deverá desenvolver plano de desenvolvimento próprio em atendimento ao contrato de concessão e seus anexos, o qual estabelece como obrigação contratual adequações de infraestrutura necessárias para que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, com uma pista de aproximação de não-precisão, sem restrição, noturno e diurno, aeronaves código 2B, até o fim da fase 1B do contrato de concessão. Aeronaves de porte maior podem ser operadas em aeroportos dedicados, como é o caso dos Aeroportos de Jundiai e Catarina, ou mesmo o Aeroporto de Guarulhos a depender do porte das aeronaves.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18793
NOME DO CONTRIBUINTE
Roger Gonzaga Sociedade Individual de Advocacia
CONTRIBUIÇÃO
Alteração da metodologia para definição dos valores de referência da Tabela 2 - Valores de referência para os Indicadores de Qualidade de Serviço, do Apêndice B do Anexo 2.
JUSTIFICATIVA
<p>Sugere-se que seja realizada a aferição dos indicadores por um período completo, ou seja, de 12 (doze) meses, no qual o cálculo do Fator Q não será aplicado no reajuste da receita teto, de forma a avaliar a performance dos indicadores e definir-se os valores de referência dos IQS, de acordo com a característica de cada Aeroporto.</p> <p>Ainda, com objetivo de corrigir as possíveis distorções nos resultados históricos (“outliers”), sugere-se que os valores de referência sejam obtidos da seguinte forma:</p> <p>a) Valor inferior: média dos menores resultados históricos mensais ponderados pela movimentação de passageiros dos aeroportos semelhantes;</p> <p>b) Padrão: média dos resultados históricos mensais ponderados pela movimentação de passageiros dos aeroportos semelhantes;</p> <p>c) Valor superior: média dos maiores resultados históricos mensais ponderados pela movimentação de passageiros dos aeroportos semelhantes.</p>
RESPOSTA
<p>Agradecemos sua contribuição e informamos que não será acatada. Busca-se com a definição dos indicadores garantir incentivos à melhoria contínua na prestação de serviços. A avaliação dos resultados dos IQS, conforme previsão contratual, ocorre a cada cinco anos, por meio da Revisão dos Parâmetros da Concessão. A proposta apresentada traz incentivos perversos no sentido de o aeroporto poder performar mal no período inicial de 12 meses a fim de que seus resultados sejam calibrados abaixo do ponto ótimo em termos de incentivos. Ademais, esclarece-se que a metodologia utilizada para definição dos valores de referência ponderou os resultados pela movimentação dos aeroportos</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18794
NOME DO CONTRIBUINTE
SCALFONE ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Pedimos informar quais são os “procedimentos operacionais especiais” que hoje são adotados no Aeroporto Santos Dumont e que não poderão mais ocorrer para fins de atendimento ao item 7.2.2.1 do PEA (Anexo 2 à minuta de contrato).
JUSTIFICATIVA
Trata-se de esclarecimento essencial a que se possa compreender como ocorrem as operações no aeroporto Santos Dumont.
RESPOSTA
Do ponto de vista de infraestrutura aeroportuária, na presente data não há em vigor no SBRJ procedimento operacional específico associado à outorga de um Nível Equivalente de Segurança Operacional (NESO) ou Isenção de atendimento de requisito de projeto de aeródromos decorrente de inadequação da infraestrutura que impacte negativamente a capacidade ou a segurança operacional do aeroporto.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18795
NOME DO CONTRIBUINTE
SCALFONE ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Com relação ao item 1.1.1.1, do anexo 2, Apêndice E (“A área medindo 107,64 m2, apresentada no croqui denominado ‘Implantação do Sistema de Veículo Leve Sobre Trilhos – VLT na Área Central e Portuária do Rio de Janeiro – Área localizada no estacionamento do Aeroporto Santos Dumont destinada à implantação do Eletrocentro’, continuará destinada à operação do VLT, devendo, para tanto, ser observada a legislação pertinente”), pedimos esclarecer se a Concessionária deverá arcar com algum custo ou despesa em relação à operação do VLT.
JUSTIFICATIVA
Necessidade de esclarecer o universo de custos da futura concessionária.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e informa que não foram estimados nos EVTEA custos ou despesas associados à operação do VLT. Ressalta-se que os EVTEA não são vinculativos cabendo ao concessionário estimativas próprias de OPEX destinados a operação do aeroporto em cumprimento ao contrato de concessão.</p> <p>A ANAC agradece a contribuição e informa que, observados os atos jurídicos perfeitos que regulamentem a cessão das áreas ou transferência de seu uso, conforme o item 3.1.61. do Contrato, é dever da nova Concessionária responder pela posse, guarda, manutenção e vigilância de todos os bens da concessão, de acordo com o previsto no Contrato, na legislação e nas normas vigentes, ressalvado o disposto no item 2.20.1. Ainda, segundo o item 3.1.62., ela deverá manter a integridade da área dos Aeroportos, inclusive adotando as providências necessárias à desocupação das áreas do sítio aeroportuário ocupadas por terceiros.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18796
NOME DO CONTRIBUINTE
SCALFONE ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Item do EVTEA: Bloco RJ.MG_Avaliação_Econômico_Financeira_2.00 5 - Receita Bruta de Serviços Pede-se esclarecer como e se foram considerados os efeitos da pandemia nos valores base de contratos, elencando tais efeitos, caso possível.
JUSTIFICATIVA
Necessidade de se esclarecer e identificar os impactos contratuais, possíveis reequilíbrios econômico-financeiros, descontos já concedidos (em termos de valor e prazo), etc.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que o relatório econômico-financeiro apresenta due diligence dos contratos comerciais identificando as medidas adotadas pelas partes em razão dos impactos causados pela pandemia do COVID-19. Em outro giro, os valores de referência considerados nas projeções de receitas são, via de regra, de 2019, justamente de modo a expurgar os efeitos de curto prazo causados pela pandemia. Ademais, entende-se que os efeitos da pandemia sobre os termos dos contratos estarão significativamente mitigados no instante do início da concessão, ou seja, a partir de 2023.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18797
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
Pergunta-se: no caso de previsão de obras noturnas, foi considerado o potencial sobrecusto para fins de orçamento de capex?
JUSTIFICATIVA
No caso de necessidade de realização de obras no período noturno, a fim de se minimizar os impactos operacionais, os efeitos em termos de aumento de capex serão significativos.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que nos EVTEA, quando identificada a necessidade de realização de obras em período noturno, foram considerados os custos adicionais pertinentes.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18798
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
"Pergunta-se: (1) o EVTEA propõe a modificação e adaptação do sistema viário da cidade como consequência da expansão do TPS para a qual é necessária a autorização da Prefeitura do Rio de Janeiro. Qual o status do processamento desta autorização e quem assume o risco de não obtê-la e, portanto, de não se poder implementar o plano proposto? (2) Quem será o responsável pela manutenção desta rede viária?"
JUSTIFICATIVA
O desenvolvimento proposto no EVTEA depende da autorização da Prefeitura do Rio de Janeiro. A não obtenção de tal autorização teria um impacto sobre o projeto e um possível aumento do capex.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que as intervenções no sistema viário são consideradas necessárias para viabilizar a solução de desenvolvimento proposta pelo EVTEA e para mitigação de impactos no trânsito do entorno do aeroporto, portanto, deverão compor o escopo das obras a serem autorizadas durante o licenciamento ambiental. O empreendedor será o responsável pela obtenção de autorizações junto aos órgãos municipais, assumindo os riscos inerentes a todos os processos de licenciamento. Do ponto de vista dos EVTEA, entende-se que, em relação à manutenção do sistema, a concessionária ficará a cargo das manutenções dentro dos limites do sítio aeroportuário e a prefeitura pelo trecho fora do limite patrimonial. Ressalta-se que os EVTEA não são vinculativos cabendo ao futuro concessionário propor solução própria para o desenvolvimento do sítio em atendimento ao contrato de concessão e normativos pertinentes. A ANAC igualmente agradece a contribuição e, em complementação, esclarece que os EVTEA têm o propósito de especificar e quantificar as intervenções no aeroporto com vistas à precificação dos ativos para licitação. Não obstante, a natural interface entre o aeroporto e a cidade (sobretudo no caso de SBRJ) torna inerente a coordenação do operador aeroportuário com outros agentes públicos no intuito de viabilizar eventuais intervenções na infraestrutura urbana que sejam necessárias para o desenvolvimento do aeroporto. Caso venha a ser necessária intervenção como a exemplificada, e ocorram eventuais contratempus que manifestamente excedam a esfera de competência da Concessionária, tais casos são previstos na matriz de riscos do Contrato de Concessão. Com relação à manutenção da rede viária, o perímetro da concessão é claramente delimitado e a concessionária é responsável pela manutenção das vias no trecho localizado dentro dos limites da área patrimonial do aeroporto.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18799
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
Solicita-se a inclusão de um plano detalhado com a localização exata dos elementos tombados no terminal de passageiros do Aeroporto Santos Dumont estabelecidos na resolução nº E-18/001.541/98.
JUSTIFICATIVA
A distribuição interna dos elementos tombados é um fator determinante ao considerar propostas para a utilização e desenvolvimento do terminal atual.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que, conforme levantamento realizado pelo GCA (consórcio responsável pela elaboração dos EVTEA), não há resolução de tombamento, emitida pelo Instituto Estadual do Patrimônio Cultural (INEPAC), específica para o Terminal de Passageiros do Aeroporto de Santos Dumont.</p> <p>Conforme detalhado no item 1.4.1 dos Estudos Ambientais, desde 1998 há o processo provisório de tombamento nº E-18/001.541/98.</p> <p>Segundo a descrição do INEPAC, o processo provisório de tombamento se refere ao prédio com linguagem arquitetônica moderna, marcadamente horizontal, cujas proporções são coordenadas pela grade de brise-soleils. Internamente o edifício se resolve longitudinalmente em torno do amplo corredor de pé-direito duplo com mezaninos para os dois lados do belo saguão central envidraçado, voltado para a pista de pouso e o panorama da baía de Guanabara ao fundo.</p> <p>Considerando que não há resolução de tombamento que especifique quais elementos estão tombados, é necessário que quaisquer obras ou intervenções que possam alterar as principais características do terminal de passageiros sejam previamente analisadas e autorizadas pelo INEPAC. A Infraero também informou que não dispõe de pareceres do INEPAC com o detalhamento dos bens tombados pelo INEPAC e informou que o processo pode ser consultado no site do INEPAC, e retorna as seguintes informações:</p> <p>Nome: Estação de passageiros do Aeroporto Santos Dumont</p> <p>Número do processo: E-18/001.541/98. Fica a sudoeste da baía de Guanabara, em uma superfície aterrada com a terra resultante da derrubada do morro do Castelo, perto da Estação de Hidroaviões inaugurada em 1937. Neste mesmo ano foi lançado concurso para a estação central de passageiros do Aeroporto Santos Dumont, sendo escolhido o projeto dos irmãos arquitetos Marcelo e Milton Roberto. A construção, iniciada em 1938, foi paralisada durante a Segunda Guerra Mundial e inaugurada em 1945. Destaca-se no prédio, a linguagem arquitetônica moderna, marcadamente horizontal, cujas proporções são coordenadas pela grade de brise-soleils. Internamente o edifício se resolve longitudinalmente em torno do amplo corredor de pé-direito duplo com mezaninos para os dois lados do belo saguão central envidraçado, voltado para a pista de pouso e o panorama da baía de Guanabara ao fundo. O controle sensível do espaço interno e a flexibilidade das soluções funcionais</p>

internas fazem desse edifício um ponto alto da arquitetura brasileira, infelizmente mutilado por intervenções ocorridas ao longo dos anos. Um grande painel lateral do artista plástico Paulo Werneck figura a história da aviação, tendo como tema central a figura de Alberto Santos Dumont.

Tombamento Provisório: 09.12.1998

Tombamento Definitivo:

Localização:

Praça Senador Salgado Filho s/nº , - II R.A. _ - Rio de Janeiro

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18800
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
Pergunta-se: O concessionário é responsável pela manutenção e preservação dos elementos tombados, além da não remoção deles? Em caso positivo, solicita-se incluir o custo no Opex ambiental.
JUSTIFICATIVA
A manutenção e restauração dos elementos artísticos, decorativos, fachadas, estrutura de madeira do hangar, etc. envolve um custo potencialmente muito superior ao de manutenção normal de uma terminal de passageiros.
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que o Contrato de Concessão estabelece regras específicas para o cumprimento do objeto contratual, assim como os investimentos impostos no Plano de Exploração Aeroportuária dizem respeito, exclusivamente, a estruturas diretamente relacionadas à operação do aeroporto em sua atividade finalística. Sem prejuízo, as Concessionárias deverão observar toda a legislação vigente que estabeleça condicionantes ambientais, inclusive no que diz respeito à preservação dos bens tombados. Assim eventual dúvida relacionada à necessidade de remoção dessa espécie de bens deverá ser sanada junto ao Poder Público competente para tratar tais questões.</p> <p>Em complemento, a SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que as atividades de manutenção e preservação de elementos tombados já são realizadas atualmente pela INFRAERO, portanto esses custos foram devidamente incorporados no OPEX apresentado no Relatório dos Estudos de Engenharia e Afins dos EVTEA. Ressalta-se que os EVTEA não são vinculativos cabendo ao concessionário estimativas próprias de OPEX destinados a operação do aeroporto em cumprimento ao contrato de concessão.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18801
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
Solicita-se que sejam fornecidos maiores detalhes relativos à determinação do número de dias e horas operacionais para o cálculo da capacidade anual do sistema de pistas dos aeroportos.
JUSTIFICATIVA
Este cálculo limita a procura a ser servida por vários aeroportos (CGH, RTE, RRJ etc.).
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e esclarece que:</p> <p>Para os aeroportos de Jacarepaguá e Campo de Marte:</p> <p>---- Tanto o número de horas quanto de dias operacionais foram obtidos a partir de análise do Relatório Anual Estatístico do CGNA. No relatório, são registradas as médias horárias de movimentações para cada hora do dia, diferenciando entre dias úteis e fins de semana. A partir desses valores, calcula-se o valor da média de movimentações horárias por dia. Através de análise comparativa entre cada movimentação horária explicitada no relatório com a média calculada, pode-se determinar as horas operacionais do aeroporto, dado que a hora operacional caracteriza-se por ser uma hora em que o aeroporto registre mais movimentos que a média horária, o que define o perfil diário de operações do aeródromo. Já a quantidade de dias operacionais foi definida com base nos dados estatísticos do relatório, em que os dias da semana que possuem menos movimentações não foram considerados como operacionais.</p> <p>Para os demais aeroportos:</p> <p>---- Tanto o número de horas quanto de dias operacionais foram obtidos a partir de análise da base de dados SIROS, disponibilizada pela ANAC. Foram registrados o total de movimentação em cada hora de cada dia do ano de 2019, para então calcular o valor da média de movimentações horárias anual. Através de análise comparativa entre cada movimentação horária com a média definida, pode-se determinar as horas operacionais do aeroporto, dado que a hora operacional caracteriza-se por ser uma hora em que o aeroporto registre mais movimentos que a média horária, o que define o perfil diário de operações do aeródromo. Já a quantidade de dias operacionais segue um racional similar, com a contabilização de quantas horas de cada dia o aeroporto possui movimentação acima da média horária anual já definida. O dia é considerado como operacional quando o total de horas que o aeroporto opera acima da média é superior à média desses valores ao longo do ano.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18802
NOME DO CONTRIBUINTE
SCALFONE ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Item do EVTEA: Bloco RJ.MG_Avaliação_Econômico_Financeira_2.00 8 - Custos Operacionais Pede-se esclarecer por que foi considerada a queda de custos de manutenção em 2026 somente para o Aeroporto de Santos Dumont. Quais foram as premissas adotadas?
JUSTIFICATIVA
Necessidade de esclarecer as razões pelas quais a premissa de queda foi adotada, sobretudo em se considerando que, na planilha da modelagem econômico-financeira do bloco RJ/MG, os valores referentes à manutenção dos demais aeroportos em 2026 ou são aumentados ou são mantidos.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que, conforme explanado no Capítulo 28 da Avaliação Econômico-Financeira, parte dos estudos de viabilidade elaborados para o aeroporto, os custos operacionais são projetados a partir de drivers definidos por meio de análises de regressões logarítmicas. No caso específico dos custos com manutenção, são projetados a partir da movimentação do aeroporto, em WLU, e da área de pista, pátio e TPS, em m². Com a conclusão das obras da fase I-B, o somatório das áreas deste conjunto de infraestruturas irá se reduzir, o que implica em redução do custo com manutenção em 6% entre 2025 e 2026.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18803
NOME DO CONTRIBUINTE
SCALFONE ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
<p>Item do EVTEA: SBRJ_Estudos de Engenharia e Afins_2.00.pdf 2.6.4.2 Zoneamento Civil/Militar</p> <p>O estudo de engenharia do EVTEA informa que há uma área (figura 1-26) na “zona civil, mas de uso prioritariamente militar” (pág. 603), vide figura 1-26. O Plano de desenvolvimento, contudo, considerou a utilização dessa área para a implementação de 2 posições de pátio para aeronaves código C.</p> <p>Sobre esse tema, pedimos informar:</p> <p>(i) As licitantes poderão considerar que essa área estará permanentemente disponível para a Concessionária, para fins de aferição da capacidade máxima do aeródromo?</p> <p>(ii) Há um padrão de uso dessas áreas pela Aeronáutica?</p> <p>(iii) Foi analisado como essa dupla função pode afetar adversamente o aumento da capacidade de processamento de passageiros?</p>
JUSTIFICATIVA
Necessidade de se confirmar quais as restrições que serão incidentes sobre a área em questão.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que:</p> <p>(i) O plano de desenvolvimento apresentado considera que a configuração operacional relativa ao uso compartilhado da área será mantida. Cabe destacar que o plano de desenvolvimento apresentado não é vinculante, cabendo à proponente fazer as suas considerações, uma vez que caberá à futura concessionária obter as autorizações e realizar as negociações e investimentos necessários para implementar o seu plano de desenvolvimento.</p> <p>(ii) De acordo com o zoneamento civil militar do aeroporto, a área descrita na contribuição refere-se a posições compartilhadas entre uso comercial e militar, e que portanto, devem ser consideradas para o cálculo da capacidade máxima do aeroporto. Ressalta-se que, conforme informações obtidas durante a visita em campo, fornecidas pelos responsáveis pela operação do aeroporto, as posições são pouco utilizadas pela aviação militar, que se destina majoritariamente aos hangares militares.</p> <p>(iii) Por serem posições remotas distantes e possuírem baixa taxa de utilização pela aviação militar, considerou-se nos EVTEA que elas podem ser compartilhadas com a Aviação Comercial sem impactar a capacidade de processamento de passageiros. Reforça-se que caberá ao futuro concessionário realizar as tratativas e negociações para estabelecer as condições de uso da área, respeitando o zoneamento existente.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18804
NOME DO CONTRIBUINTE
Felipe Luciano Pires
CONTRIBUIÇÃO
Favor esclarecer qual é o risco assumido pela Concessionária. Trata-se do risco por eventual discordância em relação ao valor atribuído ao bem, do risco de não observância ao procedimento previsto no item 2.22.11 do Contrato de Concessão?
JUSTIFICATIVA
É atribuído à Concessionária o risco dos custos decorrentes de discordâncias relacionadas ao procedimento levado a efeito pela Secretaria de Aviação Civil do Ministério da Infraestrutura, conforme disposto na Seção V do Capítulo XIV. No entanto, entende-se que a disposição da sub-cláusula 5.5.29 é muito vaga, não deixa claro qual seria o tipo de risco que efetivamente deve ser assumido pela Concessionária, razão pela qual requer-se o seu esclarecimento.
RESPOSTA
A Anac agradece a contribuição e esclarece: (i) Os procedimentos relacionados à definição do valor de ressarcimento serão definidos pelo Minfra e desta forma quaisquer discordâncias não serão tratadas no âmbito da gestão do contrato de concessão, e, sim, em processo administrativo específico junto ao Minfra. (ii) Quaisquer outras consequências advindas de eventuais incorreções da lista de bens do Anexo 22 são riscos suportados exclusivamente pelo Concessionário.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18805
NOME DO CONTRIBUINTE
Felipe Luciano Pires
CONTRIBUIÇÃO
<p>1ª: Sugere-se alteração da cláusula 6.24.1 no seguinte sentido: 6.24.1. Para efeitos do disposto no caput, será considerada alteração relevante o evento que causar impacto superior a 1% (um por cento) da Receita Tarifária anual média da Concessão referente aos 3 (três) exercícios anteriores ao início do processo de Revisão Extraordinária.</p> <p>2ª: Favor confirmar os entendimentos de que, em observância aos princípios constitucionais da proporcionalidade e razoabilidade, do direito constitucional e legal ao equilíbrio econômico-financeiro do contrato:</p> <p>(i) será considerado o critério existente na Resolução ANAC nº 528, de 28 de agosto de 2019, prevendo a possibilidade de, QUANDO DA Revisão dos Parâmetros da Concessão, se analisar os pleitos de reequilíbrio mesmo que estes não impliquem impacto relevante na forma definida pelo contrato de concessão.</p> <p>(ii) será possibilitado o somatório de eventos causadores de impacto para fins de atingimento do valor de 1% (um por cento) da receita bruta anual média do bloco; e</p> <p>(iii) não serão aplicadas as limitações de percentual no caso de ocorrência do risco descrito no item 5.2.7 do contrato.</p> <p>3ª: Alteração da cláusula 6.24.3 da minuta do contrato de concessão da seguinte forma: 6.24.3. Na hipótese de pedido de Revisão Extraordinária que contemple mais de um evento, a Concessionária poderá considerar a soma dos referidos eventos para composição do percentual mínimo de impacto estipulado na cláusula 6.24.1 do Contrato, desde que os eventos tenham a mesma natureza de atividade ou mesma origem.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>1ª: 1% da Receita Bruta é desproporcional a eventuais custos adicionais não previsto no contrato. Alterar para a Receita Tarifária tem o objetivo de vincular os custos as receitas que são suportadas pelos usuários, além de reduzir o limita determinado para caracterize o desequilíbrio.</p> <p>2ª: Os itens 6.24 e 6.24.1 do contrato dispõem que os riscos assumidos pelo Poder Concedente somente darão ensejo à revisão extraordinária se causarem alteração relevante de custos e receitas da concessionária, assim considerados aqueles que causem impacto superior a 1% (um por cento) da receita bruta anual média da Concessão referente aos 3 (três) exercícios anteriores ao início do processo de Revisão Extraordinária.</p> <p>Adicionalmente, o item 6.24.3 impossibilita a cumulação de impactos para fins de formulação do pleito de recomposição. Porém, a ocorrência de um evento que cause impacto considerado relevante no custo e na receita da concessionária, ocasionando, inclusive a inviabilidade da própria concessão daquele aeroporto pode, por certo, não corresponder a 1% da receita bruta anual de todo o bloco. Aliás, 1% da receita bruta anual de todo o bloco pode corresponder ao total de receita de um aeroporto de menor porte, independentemente de ser deficitário ou não.</p>

Apesar de a modelagem prever a concessão em blocos (seja por questão de sinergia, seja pela questão relativa aos subsídios cruzados), cada aeroporto possui suas especificidades de gestão e operação e, por certo, a ocorrência de eventos que possam provocar desequilíbrio do contrato vai impactar cada aeroporto de uma forma distinta.

Ademais, a incidência de percentual sobre a receita bruta do bloco, além de não ser razoável ou proporcional, configura limitação ao direito constitucionalmente previsto de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Por certo, a ocorrência de um evento cujo impacto possa comprometer a gestão e operação do aeroporto de Campina Grande, por exemplo, pode não alcançar a marca de 1% da receita bruta do bloco nordeste.

Por mais que a Concessionária tenha por objeto a operação dos aeroportos integrantes do bloco, certos eventos de desequilíbrio devem ser tratados de forma individualizada, por aeroporto, na medida em que o impacto econômico-financeiro pode afetar apenas um aeroporto e não o bloco como um todo, como colocado no exemplo acima.

Ademais, a incidência do percentual sobre a receita bruta total de todo o bloco poderá comprometer a viabilidade econômico-financeira do aeroporto afetado pelo evento de desequilíbrio e, conseqüentemente, a operação de todo o bloco. Neste contexto, é importante considerar que esta restrição ao direito da concessionária ao reequilíbrio econômico-financeiro tende a se agravar ao longo dos anos e, por derradeiro, a causar o colapso da concessão.

Outra questão que merece destaque é a cumulação de eventos geradores de impactos. Isso porque, muitas vezes um único evento não é capaz de atingir a marca de 1% da receita anual auferida no aeroporto.

3ª: Considerando a garantia constitucional à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro prevista no artigo 37, inciso XXI da Constituição Federal, é premissa basilar que a Concessão durante o seu prazo de vigência mantenha-se balanceada.

Ocorre que da forma como foi estruturada a minuta do Contrato de Concessão não foi assegurada a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da concessão, indo de encontro com os preceitos constitucionais. Isto porque o Contrato de Concessão não estabeleceu qualquer mecanismo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos eventos de desequilíbrio inferiores a 1% da receita bruta anual média da concessão.

Ainda, em muitos casos de eventos não previstos em contrato, ou mesmo eventos imprevisíveis à época da licitação, de risco não alocado à Concessionária, geram custos diversos que devem ser considerados em conjunto quando da avaliação do critério de relevância.

Neste contexto, com vistas a compatibilizar o Contrato de Concessão com a Constituição Federal e mantê-lo equilibrado, sugere-se que o Contrato de Concessão possibilite a cumulação de eventos causadores de impacto de desequilíbrio para o atingimento do percentual de 1% da receita bruta anual média concessão previsto na cláusula 6.24.1.

RESPOSTA

A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. Cumpre esclarecer que os eventos ensejadores de reequilíbrio contratual podem gerar prejuízos nas receitas não-tarifárias, as quais devem ser, portanto, incluídas para fins de aferição da relevância do evento.

Adicionalmente, cumpre ressaltar que os aeroportos menores não tem receita tarifária regulada por teto-tarifário, conferido, ao operador aeroportuário maior flexibilidade para ajuste frente a eventos adversos.

Adicionalmente, cumpre observar que, se o critério de alteração relevante considerar a cumulatividade, estabelecendo vínculo entre eventos de diferentes naturezas, permitiria que qualquer impacto fosse

relevante em algum momento, dependendo apenas da cumulatividade de impactos ou do tempo. Com efeito, isso seria o mesmo que ignorar o conceito de relevância trazido pelos Contratos de Concessão, tornando inócua sua aplicação.

Nesse sentido, o racional econômico da cláusula é justamente captar as alterações que tenham

impacto na equação econômico-financeira, na mesma medida em que direciona o olhar do regulador para aquilo que realmente tenha o condão de causar impacto no Contrato, contribuindo com a própria noção da eficiência administrativa.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18806
NOME DO CONTRIBUINTE
Felipe Luciano Pires
CONTRIBUIÇÃO
Incluir item 6.25.1.2, com a seguinte redação: 6.25.1.2. No caso de solicitação de Revisão Extraordinária pela Concessionária, a ANAC deverá ser manifestar sobre o cabimento e o mérito do pedido de reequilíbrio econômico-financeiro em até 30 (trinta) dias após o protocolo da solicitação.
JUSTIFICATIVA
<p>O item 6.28 da Minuta de Contrato estabelece que o procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão deverá ser concluído em até 180 (cento e oitenta) dias. Entretanto, não há o estabelecimento de prazo máximo para as demais etapas processuais.</p> <p>A única exceção é o prazo para manifestação da Concessionária acerca de proposta de Revisão Extraordinária formulada pela ANAC, conforme previsto no item 6.25.1.1. Considerando que contratos de concessão são instrumentos de parcerias entre o Poder Público e a Concessionária, entende-se que suas disposições devem garantir obrigações que mitiguem incertezas sobre quando determinado expediente será cumprido por cada uma das partes.</p> <p>Isso é válido principalmente para os procedimentos de reequilíbrio econômico-financeiro, visto que abordam questões sensíveis que impactam diretamente na continuidade da Concessão. Assim, é recomendável que haja previsão expressa de prazos para manifestação sobre pedidos de Revisão Extraordinária formulados pela Concessionária.</p>
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que o prazo indicado pelo item 6.28 é adequado e necessário para constatação do cabimento do pleito, o que inclui a compreensão do evento narrado, seu enquadramento na matriz de riscos e, principalmente, a aferição dos alegados prejuízos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18807
NOME DO CONTRIBUINTE
Felipe Luciano Pires
CONTRIBUIÇÃO
Alteração da cláusula 6.28.1 da minuta do Contrato de Concessão da seguinte forma: 6.28.1. A contagem do prazo poderá ser suspensa caso seja necessário solicitar adequação e complementação da instrução processual.
JUSTIFICATIVA
<p>Sugerimos que seja feita apenas a suspensão da fluência do prazo, ou seja, que sua retomada não resulte no reinício do prazo inicial considerado, mas que o prazo máximo seja mantido descontando o prazo suspenso do procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.</p> <p>A existência de prazo para resolução de procedimentos administrativo de qualquer natureza promovem segurança jurídica e, com isso, resultam a redução de incertezas dos investidores e custos gerais do projeto. Desta feita, permitir a indefinição do prazo de resolução é contrário à pretensão de melhoria da segurança própria à relações jurídicas.</p>
RESPOSTA
<p>A Anac agradece a contribuição, porém informa que esta não será acatada. O pedido de revisão extraordinária protocolado pela Concessionária deverá atender aos requisitos estabelecidos na Seção IV da minuta do contrato de concessão e na Resolução nº 528 da Anac, que regulamenta o procedimento que deve ser adotado nos processos de revisão extraordinária. Desse modo, identificada a inadequação da instrução do pedido de reequilíbrio protocolado pela Concessionária e sua necessária complementação, impende a desconsideração do prazo transcorrido desde a sua propositura, dada a impossibilidade de sua análise pela área técnica. Ressalte-se que, para além da impossibilidade de análise de processos incompletos, a opção pela interrupção da contagem do prazo visa também a coibir a propositura de processos em desacordo com requisitos previamente estabelecidos, instituídos justamente com o objetivo de promover a eficiência processual.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18808
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
Pergunta-se: no caso de previsão de obras noturnas, foi considerado o potencial sobrecusto para fins de orçamento de CAPEX?
JUSTIFICATIVA
No caso de necessidade de realização de obras no período noturno, a fim de se minimizar os impactos operacionais, os efeitos em termos de aumento de capex serão significativos.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que quando identificada a necessidade de realização de obras em período noturno foram considerados os custos adicionais pertinentes.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18809
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
Propõe-se incluir um plano detalhado com a localização exata dos elementos tombados no terminal de passageiros estabelecidos na resolução n20 /CONPRESP/2011.
JUSTIFICATIVA
A distribuição interna dos elementos tombados é um fator determinante ao considerar propostas para a utilização e desenvolvimento do terminal atual.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que a localização e a descrição dos elementos tombados são apresentadas na Resolução de Tombamento nº 20/CONPRESP/2011. Algumas das descrições e elementos não são passíveis de serem alocadas em plantas de localização.</p> <p>Destaca-se que a localização das macroestruturas que abrigam elementos tombados está disponível no Relatório 02 - Estudos de Engenharia e Afins, sendo elas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. PAVILHÃO DAS AUTORIDADES; 2. TERMINAL DE EMBARQUE E DESEMBARQUE DE PASSAGEIROS; 3. ESTRUTURA DE MADEIRA DO HANGAR; <p>As diretrizes para intervenções nos bens tombados estão detalhadas no artigo 3º da referida resolução, que está disponível no seguinte link: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/upload/20_11_1331334005.pdf</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18810
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
Pergunta-se: O concessionário é responsável pela manutenção e preservação dos elementos tombados, além da não remoção deles? Se sim, solicita-se incluir o custo no Opex ambiental.
JUSTIFICATIVA
A manutenção e restauração dos elementos artísticos, decorativos, fachadas, estrutura de madeira do hangar, etc. envolve um custo potencialmente muito superior ao de manutenção normal de um terminal de passageiros.
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que o Contrato de Concessão estabelece regras específicas para o cumprimento do objeto contratual, assim como os investimentos impostos no Plano de Exploração Aeroportuária dizem respeito, exclusivamente, a estruturas diretamente relacionadas à operação do aeroporto em sua atividade finalística. Sem prejuízo, as Concessionárias deverão observar toda a legislação vigente que estabeleça condicionantes ambientais, inclusive no que diz respeito à preservação dos bens tombados. Assim eventual dúvida relacionada à necessidade de remoção dessa espécie de bens deverá ser sanada junto ao Poder Público competente para tratar tais questões.</p> <p>Em complemento, a SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que as atividades de manutenção e preservação de elementos tombados já são realizadas atualmente pela INFRAERO, portanto esses custos foram devidamente incorporados no OPEX apresentado no Relatório dos Estudos de Engenharia e Afins dos EVTEA. Ressalta-se que os EVTEA não são vinculativos cabendo ao concessionário estimativas próprias de OPEX destinados a operação do aeroporto em cumprimento ao contrato de concessão.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18811
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
Pergunta-se: foi considerado o risco e o impacto operacional de atravessar a estrada de serviço proposta pela RESA da cabeceira 03?
JUSTIFICATIVA
A RESA proposta em THR 03 é atravessada pela estrada de serviço e não há espaço suficiente dentro do limite do património para incluir a RESA, a estrada de serviço e a vedação do perímetro.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que o tráfego nas vias de serviço são controlados e coordenados pelas áreas operacionais e de segurança do aeroporto, sendo permitidos apenas em momentos em que não há operações sendo realizadas na PPD. Essa é uma situação usual em aeroportos, requer coordenação, mas não impacta a segurança operacional.</p> <p>A ANAC igualmente agradece a contribuição e esclarecer que, dos aeródromos que fazem parte do certame, o único que possui pista com designação 03 é o SBJR. No entanto, não foi identificada via de serviço nas proximidades da Cabeceira 03 deste aeroporto.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18812
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
Propõe-se incluir a extensão do pavimento considerada inadequada para compor camada de fundação de pavimento, corpo de aterro, subleito e reforço de subleito em sua forma in natura naturalmente ocorrendo (furo S01).
JUSTIFICATIVA
Confirmar que o desvio de estrada de serviço proposto não é afetado por esta área, o que poderia aumentar a necessidade de capex.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição. No entanto, não foi possível identificar a qual aeroporto, obra e fase se refere o questionamento apresentado, tornando impossível esclarecer a contribuição. De forma geral, foram realizados ensaios de caracterização do solo nos aeroportos para embasar as premissas dos anteprojetos de geotecnia. Ressalta-se, porém, que os EVTEA não são vinculativos cabendo ao concessionário estimativas próprias de investimento em cumprimento ao contrato de concessão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18813
NOME DO CONTRIBUINTE
SCALFONE ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
<p>Item do EVTEA: SBRJ_Estudos de Engenharia e Afins_2.00.pdf 2.6.2.1.2 Sistema Terminal de Passageiros</p> <p>O estudo de engenharia do EVTEA concluiu que o meio-fio atual não atende à capacidade, e, portanto, sugeriu a implantação de um viaduto, de modo a criar dois pavimentos com acesso viário.</p> <p>No entanto, a vista da praça para Baía de Guanabara é patrimônio cultural protegido pela UNESCO (motivo pelo qual foi recomendada a construção subterrânea do Edifício Garagem). Sendo assim, a construção do viaduto nesta direção iria afetar o patrimônio tombado. Está correto este entendimento?</p>
JUSTIFICATIVA
Necessidade de se confirmar os riscos relacionados à solução prevista no EVTEA.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que o plano de desenvolvimento apresentado considerou as restrições impostas e propôs solução compatível que busca não impactar a vista da Baía. Para que essa construção não causasse obstrução na vista para a Baía da Guanabara, propôs-se que este viaduto não ultrapassasse o limite do edifício do hotel já construído, ou seja, a locação proposta para o viaduto fica na sombra das edificações existentes, de forma a não criar mais obstrução do que a existente. Ressalta-se, porém, que os EVTEA não são vinculativos cabendo ao concessionário apresentar um plano de desenvolvimento próprio em cumprimento ao contrato de concessão e normativos legais pertinentes.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18814
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
Pergunta-se: o quebra-mar do canal que separa a Escola Naval e o aeroporto encontra-se fora do sítio aeroportuário. De quem será a responsabilidade pela manutenção do mesmo?
JUSTIFICATIVA
Esta definição é relevante para o planejamento de capex e opex da modelagem financeira.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que A área civil objeto da concessão, cuja responsabilidade pela manutenção será do concessionário, é aquela delimitada na Planta do Levantamento Topográfico do Zoneamento Civil-Militar do Aeroporto Santos Dumont – RJ010-000/01/2018/67120”, datada de janeiro de 2018.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18815
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
Propõe-se atualizar a projeção do PIB Brasil utilizada como variável
JUSTIFICATIVA
A projeção de PIB Brasil parece superestimada. A projeção está desatualizada, já que fontes como o Banco Santander divulgaram recentemente projeções onde prevêm um crescimento de apenas 1,5% para o período 2023-2040.
RESPOSTA
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que as projeções econômicas de PIB para as modelagens das concessões aeroportuárias federais são fornecidas pelo Secretaria do Tesouro Nacional do Ministério da Economia de acordo com as estimativas mais recentes do Governo Federal quando da modelagem da rodada proposta.</p> <p>As equipes técnicas do Governo Federal estão avaliando constantemente a situação econômica do país e do mundo, bem como seus possíveis impactos no setor aéreo. Tal monitoramento também procura avaliar eventuais impactos na modelagem de longo prazo da 7ª Rodada de Concessões Aeroportuárias (cenário de 30 anos a partir de janeiro de 2023). Entretanto, no presente momento seria prematuro se fazer qualquer diagnóstico conclusivo, devido às muitas incertezas sobre qual será o cenário futuro para os parâmetros econômicos, especialmente do setor aéreo. Nesse sentido, caso constatada a necessidade de reavaliação de parâmetros, projeções e cronogramas, será dada ampla divulgação não só aos interessados no leilão, mas também a toda a sociedade por meio dos canais oficiais.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18816
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
Propõe-se atualizar a projeção de carga internacional, revisando-a para baixo
JUSTIFICATIVA
<p>"A projeção de demanda internacional parece sobre-estimada pelos seguintes pontos:</p> <p>a) A referência utilizada de 2.000 kg/ATM (importação) & 1.180 kg/ATM (exportação), obtida através dos volumes de carga de exportação e importação de GRU e VCP, considerando que nos mesmos há uma participação importante de aeronaves widebody, cujas operações não poderiam ser capturadas por CGH; os narrowbody transportam máximo 500 kg/ATM</p> <p>b) Existem restrições de tráfego logístico, em especial, devido à existência de limitações de tráfego em diversas Vias Estruturais Restritas (Port. nº 137/18-SMT.GAB da CET-PMSP) fundamentais para o acesso a CGH, como a Av. Vinte e Três de Maio, Av. Rubem Berta e Av. dos Bandeirantes</p> <p>c) Existem restrições de payload para decolagem em CGH para os destinos sul-americanos indicados no EVTEA que, efetivamente, reduziriam o volume máximo de cargas de importação por ATM"</p>
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a sua contribuição e esclarece que a modelagem de carga internacional para o Aeroporto de Congonhas tomou como base as operações dos Aeroportos Internacionais de Guarulhos e de Viracopos considerando apenas aquelas que seriam possíveis de serem realizadas em Congonhas. Desta forma, entende-se não haver, nas projeções em comento, as distorções apontadas. Ademais, destaca-se que atualmente já se observa uma volumosa movimentação de carga doméstica no aeroporto e as novas operações trariam apenas um pequeno incremento. Em outro giro, tendo em vista que a via de acesso atual não inviabiliza a operação de carga doméstica, entende-se que, da mesma forma, não inviabilizará a demanda de carga internacional.</p> <p>Ressalta-se que os EVTEA não são vinculativos cabendo aos interessados adotar premissas próprias para as projeções de demanda.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18817
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
Propõe-se atualizar a projeção de carga internacional, revisando-a para baixo
JUSTIFICATIVA
"A projeção de demanda internacional parece sobre-estimada pelos seguintes pontos: a) Existem restrições de tráfego logístico, em especial, devido à existência de limitações de tráfego no Centro do Rio de Janeiro c) Existem restrições de payload para decolagem em SDU para os destinos sul-americanos indicados no EVTEA que, efetivamente, reduziriam o volume máximo de cargas de importação por ATM"
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a contribuição e informa que o volume projetado para carga internacional no Aeroporto Santos Dumont foi revisado na nova versão dos EVTEA.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18818
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
Esclarecimento sobre quais itens/equipamentos dos aeroportos serão revertidos à concessionária.
JUSTIFICATIVA
Informação é necessária para o desenvolvimento dos planos de manutenção e investimentos para a concessão
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que em atenção ao disposto no item 10.16.i) do Edital de Chamamento Público de Estudos nº 5/2020, encontra-se em elaboração pelo consórcio selecionado para elaboração dos EVTEA a lista de bens móveis relevantes para a operação dos aeroportos da Sétima rodada. Informa-se que já foi disponibilizada pela Infraero documento contendo a relação de bens dos 16 aeroportos, disponível no data-room, mantido pela SAC, o qual subsidiará a elaboração de relatório contendo informações sobre a identificação, localização, caracterização, registro fotográfico e condições verificadas para aqueles bens considerados relevantes. Esse material irá subsidiar a elaboração da lista mínima que constará nos respectivos contratos de concessão (anexo 22 do Edital de leilão).</p> <p>Com efeito, a criação de uma lista mínima dos bens móveis mais relevantes para a operação de cada aeroporto tem como objetivo garantir a manutenção dos bens essenciais e relevantes à operação, agregando previsibilidade e confiabilidade ao processo. Trata-se, portanto, de uma lista não exaustiva, que traz um mecanismo contratual de compensação à concessionária em caso de ausência dos bens referenciados no aeroporto, conforme cláusula 14.22 do contrato. Sem embargo, o estado de conservação dos bens bem como o inventário das condições atuais das instalações e equipamentos presentes em cada aeroporto deve ser objeto de due diligence dos interessados no leilão para concessão dos ativos, conforme preconiza o item 1.1 do Anexo 22 ao contrato de concessão: "as Proponentes deverão verificar as características dos bens durante as visitas aos aeroportos previstas no item 1.17 do Edital". Por fim, a matriz de risco do contrato, em seu item 5.5.28, aloca ao concessionário os custos decorrentes de eventuais incorreções verificadas na lista de bens disponibilizada.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18819
NOME DO CONTRIBUINTE
Roger Gonzaga Sociedade Individual de Advocacia
CONTRIBUIÇÃO
Exclusão do item 11.11 e seus subitens da minuta de contrato.
JUSTIFICATIVA
A concessionária não pode ser obrigada a contratar cessão das áreas para prestação dos serviços de que trata o item 11.5, já que a liberdade da gestão desses espaços é fator essencial à implementação do seu plano de negócios.
RESPOSTA
<p>A Anac agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. A ANAC esclarece que a manutenção do item 11.11 no contrato visa a impedir a criação de barreiras a novos entrantes prestadores de serviços relacionados à áreas e atividade operacionais. Desse modo, espera-se que em eventual limitação dos prestadores dos serviços de que trata o item 11.5 a concessionária justifique a falta de capacidade para atender mais prestadores, demonstrando o caráter antieconômico da existencia de mais prestadores daqueles serviços.</p> <p>Via de regra, a existência de mais prestadores de serviços relacionados à áreas e atividade operacionais promove a concorrência por esses serviços no sítio aeroportuário, o que em última instância beneficia o usuário final. Dessa forma, é salutar a manutenção do item 11.11 e seus subitens no Contrato de Concessão.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18820
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
(2.1.1.1.2.2 Hotel e Edifício Garagem) Esclarecimento detalhado sobre o processo. Os estudos técnicos para dar andamento ao processo de licenciamento ambiental não foram realizados? O processo ainda encontra-se aberto ou já foi arquivado, junto ao órgão ambiental? Este processo, considerando que a LO está com a CETESB e não mais com a prefeitura, precisa ser reaberto com a CETESB?
JUSTIFICATIVA
Analisar a viabilidade de obtenção da regularização ambiental da obra
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que, conforme item 2.1.1.1.2.2 do Relatório 03 - Estudos Ambientais, a Infraero realizou procedimento de consulta prévia junto a SVMA para identificar quais estudos ambientais e procedimentos seriam necessários para a implantação do Hotel e Edifício Garagem no Aeroporto de Congonhas.</p> <p>Como resposta ao procedimento de consulta prévia, o órgão ambiental indicou a necessidade de elaboração de um Estudo de Viabilidade Ambiental (EVA), o qual não foi elaborado.</p> <p>Portanto, para a realização dessas implantações, não houve abertura de processo de licenciamento ambiental.</p> <p>Com a transferência da competência de licenciamento da SVMA para a CETESB, quaisquer futuras intervenções deverão ser licenciadas pelo órgão ambiental estadual.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18821
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
(2.1.1.1.2.4 Instalação de Pontes de Embarque nas Posições 12 a 23) O Grupo de Consultores de Aeroportos entende que essa metodologia de licenciamento é aplicável?
JUSTIFICATIVA
Esclarecer no texto, da mesma forma que são sugeridas ações pelo Grupo, para o novo administrador Aeroportuário em relação a transferência de titularidade das licenças e autorizações vigentes
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que, conforme item 2.1.1.1.2.4 do Relatório 03 - Estudos Ambientais, a ampliação de pontes de embarque exigirá a realização de Consulta Prévia junto ao órgão ambiental (CETESB). Como resposta à Consulta Prévia, a CETESB indicará quais estudos e procedimentos serão necessários para essa ampliação. O detalhamento dos trâmites para a realização de Consulta Prévia é apresentado no item 7.1.2 Licenciamento para obras de ampliação e/ou adequação do relatório.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18822
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
(2.1.1.1.2.6 Obras Necessárias para a Certificação Operacional de Congonhas) Informar se existe processo aberto para consulta de licenciamento ambiental para estas obras
JUSTIFICATIVA
NA
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a contribuição e informa que, segundo dados apresentados pela Infraero, foi aberto somente o Processo CETESB IMPACTO 145/2020 (e-ambiente CETESB.037925/2020-33) para tratar da consulta prévia da obra de implantação das áreas de segurança da pista principal do Aeroporto de Congonhas. Para tanto foi emitido o Parecer Técnico CETESB nº 218/20/IE, de 24/08/2020, que concluiu que a implantação das Áreas de Segurança de Fim de Pista - RESA, com Sistema EMAS nas cabeceiras 17-R e 35-L da pista principal, não é objeto de licenciamento com avaliação de impacto ambiental no âmbito da CETESB.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18823
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
Esclarecer porque a Megaloja se classifica como ocupação irregular, considera que a implantação deste empreendimento foi aprovado junto à Infraero. Assim como, podemos exemplificar o projeto de implantação do hotel.
JUSTIFICATIVA
NA
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a contribuição e informa que a área da Megaloja do Aeroporto de Congonhas não foi classificada como ocupação irregular. A classificação realizada foi de área "a regularizar", pois é necessário registrar a propriedade como da União Federal, mesmo estando a área em posse do operador do aeroporto.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18824
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
(7.2 Cronograma do Licenciamento Ambiental) Neste item informa que seria necessário 1 mês para regularização da LO vigente. No entanto, considerando a complexidade do status da LO vigente e visto que existem várias condicionantes que não foram atendidas, devido às complexidade das mesmas, seriam importante considerar tempo maior para regularização da LO.
JUSTIFICATIVA
Garantir o atendimento do cronograma previsto
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que não existem pendências identificadas ou apontadas pela CETESB que impeçam a renovação da LO do aeroporto.</p> <p>Das diversas condicionantes da LAO de 2009, 94% foram classificadas como atendidas pela SVMA (conforme relatório nº 040/DECONT-2/GTAIA/2017) ou como não pertinentes ao procedimento de licenciamento ambiental, conforme decisão judicial de 13 de junho de 2014, que julgou parcialmente procedente a ação declaratória, proposta pela Infraero, para desconstituição das exigências da LAO do Aeroporto de Congonhas (processo nº 0007096-31.2010.403.6100).</p> <p>Portanto, estima-se que não havendo razões conhecidas para o atraso na renovação da licença, é possível que ela seja emitida antes da concessão do aeroporto.</p> <p>Ressalta-se que o cronograma previsto no item 7.2, especificamente para o licenciamento operacional, é orientativo e poderá sofrer alterações, não estando vinculado ao cumprimento de obrigações contratuais junto ao poder Concedente. Vale ressaltar que os EVTEA não são vinculativos, cabendo ao interessado estimativas de prazo próprias para atendimento ao contrato de concessão e legislações pertinentes.</p> <p>No que tange aos prazos para os investimentos obrigatórios iniciais nos aeroportos, descritos no Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), informa-se que, no caso particular dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont, para os quais estão previstas soluções de engenharia mais complexas em sítios limitados, com questões operacionais, ambientais e regulatórias envolvidas, a Fase I-B do Contrato terá prazo máximo de duração ampliado para até 60 (sessenta) meses, contados a partir da Data de Eficácia do Contrato.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18825
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Kawano Machado Ferreira
CONTRIBUIÇÃO
Conforme o EVTEA, estudos Estudos Ambientais 2.00, item 2.1.1.1.1 Licenciamento Operacional do Aeroporto (Pág 48). Em relação ao tema da suspensão da LO 10384/2016, solicita-se atualização a respeito da manifestação do SEMAS em relação ao atendimento das condicionantes pendentes
JUSTIFICATIVA
Conforme a Notificação nº 140540/GEINFRA/CINFAP/DLA/SAGRA/2021 foi encaminhada por e-mail à Infraero, no dia 17 de maio de 2021. As exigências pendentes, listadas anteriormente, devem ser cumpridas até meados de junho de 2021.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que a INFRAERO apresentou o Ofício encaminhado à SEMAS, datado de 23 de novembro de 2021, por meio do qual comprovou e/ou justificou o atendimento das condicionantes que haviam sido exigidas pelo órgão ambiental, através da Notificação Nº 140540/GEINFRA/CINFAP/DLA/SAGRA/2021. O Ofício, número SBHT-OFI-2021/00131, teve sua página de apresentação inserida na versão atualizada dos anexos dos Estudos Ambientais do Aeroporto de Altamira. Até o presente momento, a SEMAS ainda não emitiu um parecer em resposta ao Ofício da Infraero, e também não publicou atualizações no histórico de tramitação digital do processo. Informamos também que a INFRAERO já solicitou a renovação da Licença de Operação nº 10384/2016, através do Ofício nº SBHT-OFI-2021/00100, datado de 31 de agosto de 2021. O referido Ofício também foi apresentado na versão atualizada do anexos dos Estudos Ambientais. Todas as informações foram atualizadas na versão 3.00 do relatório.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18826
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Kawano Machado Ferreira
CONTRIBUIÇÃO
Conforme o EVTEA, na parte de Estudos Ambientais 2.00, item 2.1.1.1.1 Licenciamento Operacional do Aeroporto (Pág 47). Por gentileza, esclarecer se foi concedido maior prazo para resposta das condicionantes ou se a INFRAERO protocolou resposta junto à SEMA.
JUSTIFICATIVA
<p>A primeira resposta do órgão referente à renovação da LO nº 6742/2012 ocorreu apenas na data de 05 de novembro de 2020, com a emissão da Notificação nº 12059/GEINFRA/CINFAP/DLA/SAGRA/2020 (Anexo 1 – Regularidade Ambiental). Através da notificação, a SEMAS fez a exigência do cumprimento de sete condicionantes, a serem atendidas no prazo de 45 dias, para poder dar continuidade ao processo, sob pena de arquivamento do processo no caso de não cumprimento da solicitação. Porém,</p> <p>durante a visita ao aeroporto, nos dias 21 e 22 de janeiro de 2021, o responsável pelo meio ambiente afirmou que ainda não havia recebido a Notificação da SEMAS, desconhecendo até então a sua existência. Em comunicações posteriores à visita, o mesmo informou que havia entrado em contato com o órgão para solicitar a prorrogação do prazo de atendimento à Notificação, ao mesmo tempo em que providenciava o atendimento às condicionantes exigidas pelo órgão.</p>
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que a INFRAERO apresentou o Ofício encaminhado à SEMAS, datado de 26 de agosto de 2021, por meio do qual comprovou e/ou justificou o atendimento das condicionantes que haviam sido exigidas pelo órgão ambiental através da Notificação Nº 12059/GEINFRA/CINFAP/DLA/SAGRA/2020. O Ofício, número SBHT-OFI-2021/00069, teve sua página de apresentação inserida na versão atualizada dos anexos dos Estudos Ambientais do Aeroporto de Marabá. Até o presente momento, a SEMAS ainda não emitiu um parecer em resposta ao Ofício da Infraero, e também não publicou atualizações no histórico de tramitação digital do processo. Todas as informações foram atualizadas na versão 3.00 do Relatório.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18827
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Kawano Machado Ferreira
CONTRIBUIÇÃO
Por conta da área de expansão que está prevista no Plano de Desenvolvimento proposto, com o aterramento da Baía de Guanabara para adequação do sistema de pista. E também, por conta das mudanças climáticas, que podem alterar o comportamento da maré, pede-se que traga maiores informações sobre o impacto que a ressaca pode causar no sítio aeroportuário e na operação.
JUSTIFICATIVA
N.A
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que o Estudo Ambiental apresenta no seu item 8.3.3 a proposição de elaboração de um Programa de Adaptação às Mudanças Climáticas e Crises Ambientais para a identificação de impactos e proposição das medidas mitigadoras. Nesse tópico são mencionadas as fontes de informação consideradas durante o período de elaboração do Estudo Ambiental. As ferramentas identificadas, disponíveis na época, não apontam em detalhes as previsões de impactos locais referentes às mudanças climáticas. Contudo, caberá ao futuro concessionário propor plano de desenvolvimento próprio em atendimento ao contrato de concessão e legislação pertinente e considerar cenários e previsões de impactos das mudanças climáticas e possíveis medidas mitigadoras.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18828
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Kawano Machado Ferreira
CONTRIBUIÇÃO
Conforme o EVTEA Ambiental Anexo 2 - "Passivos Socioambientais 1.00", o passivo socioambiental está precificado no valor correto de R\$ 10.338,42? Existe direito à posse de terceiros para as áreas apontadas no passivo?
JUSTIFICATIVA
Caso haja necessidade de pagamento de indenização em caso de posse esse valor poderá se elevar consideravelmente
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que o Passivo 27 (F19) foi excluído do presente levantamento após a definição dos novos limites patrimoniais pela SAC, cuja alteração foi realizada na versão 3.00 do relatório.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18829
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Kawano Machado Ferreira
CONTRIBUIÇÃO
Conforme o EVTEA Ambiental Anexo 2 - "Passivos Socioambientais 1.00", o passivo socioambiental está precificado no valor correto de R\$ 5.169,21? Existe direito à posse de terceiros para as áreas apontadas no passivo?
JUSTIFICATIVA
Caso seja cabível o pagamento de indenizações para os atuais usuários dos imóveis, o valor de CAPEX será elevado em relação ao previsto
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que, de acordo com os EVTEA, no aeroporto de SBUR não haverá necessidade de processos de desapropriação. Os imóveis identificados com ocupação irregular tratam-se de áreas cedidas pela Infraero à prefeitura e à funcionários da Infraero, não cabendo indenização. Neste estudo foi previsto o valor estimado de R\$ 5.169,21 (Passivo 24 - F15) em horas técnicas para regularização de contratos formais ou solicitação de desocupação do local à Infraero. Cabe salientar que essa área não será impactada pelo Plano de Desenvolvimento proposto ao empreendimento. Vale ressaltar que os EVTEA não são vinculativos, cabendo ao interessado apresentar plano de desenvolvimento próprio em atendimento ao contrato de concessão e legislações pertinentes.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18830
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Kawano Machado Ferreira
CONTRIBUIÇÃO
Conforme o EVTEA Ambiental Anexo 2 - "Passivos Socioambientais 1.00", o passivo socioambiental está precificado no valor correto de R\$ 1723,07? Existe direito à posse de terceiros para as áreas apontadas no passivo?
JUSTIFICATIVA
A necessidade de desapropriação de 10 casas poderá gerar um custo de investimento maior do que o previsto nos estudos
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que, de acordo com os EVTEA, para o aeroporto de SBJR não haverá necessidade de processos de desapropriação. As casas em questão estão sendo utilizadas por funcionários da Infraero por meio de cessão de área, portanto não cabe indenização. Neste estudo foi previsto o valor estimado de R\$ 1.723,07 em horas técnicas para a realização de contratos formais ou solicitação de desocupação do local à Infraero. Vale ressaltar que os EVTEA não são vinculativos, cabendo ao interessado apresentar plano de desenvolvimento próprio em atendimento ao contrato de concessão e legislações pertinentes.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18831
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Kawano Machado Ferreira
CONTRIBUIÇÃO
Conforme o EVTEA, na parte de Estudos Ambientais 2.00, item "7.2 Cronograma do Licenciamento Ambiental", em razão da renovação de LO estar em trâmite desde 2015, considerar um prazo maior de transferência de titularidade.
JUSTIFICATIVA
N.A
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que não existem pendências identificadas ou apontadas pela CETESB que impeçam a renovação da LO do aeroporto.</p> <p>Das diversas condicionantes da LAO de 2009, 94% foram classificadas como atendidas pela SVMA (conforme relatório nº 040/DECONT-2/GTAIA/2017) ou como não pertinentes ao procedimento de licenciamento ambiental, conforme decisão judicial de 13 de junho de 2014, que julgou parcialmente procedente a ação declaratória, proposta pela Infraero, para desconstituição das exigências da LAO do Aeroporto de Congonhas (processo nº 0007096-31.2010.403.6100).</p> <p>Portanto, estima-se que não havendo razões conhecidas para o atraso na renovação da licença, é possível que ela seja emitida antes da concessão do aeroporto.</p> <p>Ressalta-se que o cronograma previsto no item 7.2, especificamente para o licenciamento operacional, é orientativo e poderá sofrer alterações, não estando vinculado ao cumprimento de obrigações contratuais junto ao poder Concedente. Vale ressaltar que os EVTEA não são vinculativos, cabendo ao interessado estimativas de prazo próprias para atendimento ao contrato de concessão e legislações pertinentes.</p> <p>No que tange aos prazos para os investimentos obrigatórios iniciais nos aeroportos, descritos no Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), informa-se que, no caso particular dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont, para os quais estão previstas soluções de engenharia mais complexas em sítios limitados, com questões operacionais, ambientais e regulatórias envolvidas, a Fase I-B do Contrato terá prazo máximo de duração ampliado para até 60 (sessenta) meses, contados a partir da Data de Eficácia do Contrato.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18832
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Kawano Machado Ferreira
CONTRIBUIÇÃO
<p>As obras descritas no escopo da LI nº 3038/2020 (Anexo 1 – Regularidade Ambiental) tiveram início no ano de 2019, sendo executadas por etapas, e permaneciam em andamento até a data de finalização deste estudo. Durante a visita técnica no Aeroporto, nas datas de 18 e 19 de janeiro de 2021, verificou-se que as atividades estavam concentradas nas obras de reforma da pista 06/24. O prazo máximo para finalização das obras é agosto de 2021, conforme determinação da ANAC. Com isso, por gentileza, esclarecer se as obras em questão encontram-se finalizadas.</p>
JUSTIFICATIVA
N.A.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que, de acordo com informações da Infraero, as obras ainda não foram finalizadas. De acordo com as previsões atuais, as obras devem ser finalizadas no primeiro semestre do ano de 2022. Para viabilizar a continuidade das obras, a Licença de Instalação nº 3038/2020 necessitou ser renovada, levando à emissão da LI nº 3125/2021. Além disso, outras obras foram recentemente iniciadas no aeroporto, contemplando a implantação de um Novo Terminal de Aviação Geral, que está sendo construído para viabilizar a transferência das atividades que são atualmente realizadas no Aeroporto Brigadeiro Protásio de Oliveira, do município de Belém (SBJC), para o Aeroporto Internacional de Belém. O Aeroporto SBJC será desativado na data de 31 de dezembro de 2021. As obras de implantação do novo Terminal de Aviação Geral possuem previsão de término de 6 meses, e estão autorizadas pela LI nº 3210/2021. Todas as informações referentes às obras e licenças foram atualizadas na versão 3.00 do relatório. Todos os novos documentos emitidos foram inseridos na versão atualizada dos anexos dos Estudos Ambientais do Aeroporto de Belém. Vale ressaltar que os EVTEA não são vinculativos, cabendo aos interessados realizar visitas técnicas aos aeroportos de modo a realizar avaliação própria das condições do sítio e das obras em andamento.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18833
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Kawano Machado Ferreira
CONTRIBUIÇÃO
<p>Em relação a ocupações irregulares, existe um trecho da área do aeroporto, de aproximadamente 6 mil metros quadrados, que está ocupado por partes de um cemitério municipal (desativado desde o ano de 1997). Conforme informado durante a visita técnica, o antigo muro do cemitério estava posicionado na faixa de pista. Foi realizado um acordo entre a Infraero e a prefeitura, para viabilizar a realocação do muro. O acordo foi feito e o muro foi realocado, com a condição de que a Infraero permitisse a entrada de visitantes aos túmulos existentes na área, caso viesse a existir a solicitação de tais visitas. Estima-se que nessa área pertencente à Infraero existam cerca de 100 túmulos.</p> <p>O texto trata de um "acordo entre INFRAERO e a prefeitura", entretanto, não traz nenhum documento comprobatório ou detalhes de tal acordo. Solicita-se informações adicionais e oficiais sobre esse "acordo" e os termos pactuados entre as partes.</p>
JUSTIFICATIVA
N.A.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que, conforme informação obtida junto à Infraero, o muro do cemitério era um obstáculo na faixa de pista e para a realização de seu recuo foi feito um acordo informal com a Prefeitura Municipal de Belém, responsável pelo Cemitério Público de Bengui. Conforme detalhado no Relatório Ambiental, as atividades relativas ao cemitério, no aeroporto, foram encerradas em 1997, ano em que se iniciaram as exumações e realocações para outros cemitérios sob responsabilidade do município. Por se tratar de um equipamento público, os custos vinculados às exumações e translocações foram atribuídos inicialmente ao município, porém considerando-se o prazo já transcorrido e a eminente concessão do ativo, os EVTEA foram revistos de maneira a estimar a exumação de aproximadamente 100 jazigos que se encontram no interior da área patrimonial do aeroporto a um custo de R\$ 350,00 alocados ao futuro concessionário. Esta alteração estará contemplada na versão 3.00 do relatório do aeroporto. Ressalta-se que os EVTEA não são vinculativos cabendo ao concessionário prever soluções próprias para atender ao contrato de concessão.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18834
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
(Anexo 3 - Orçamento Socioambiental 1.00) Foi considerado custo apenas no primeiro ano. Entendo que o inventário deve ser feito anualmente, conforme informado no EVTEA. O custo para realização do inventário deve ser considerado anualmente
JUSTIFICATIVA
NA
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que uma das premissas do Relatório 02- Estudos Ambientais foi a contratação de consultoria especializada para a elaboração do inventário de gases de efeito estufa e de gases regulados apenas no 1º ano de concessão. A partir do 2º ano de concessão, as atualizações do inventário passam a ser de responsabilidade da equipe de Gestão Ambiental Operacional do aeroporto.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18835
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
(2.1.1.1.2 Licenciamento para Ampliações, Adequações e Novos Empreendimentos) Analisando o prazo de 540 dias para a execução da obra, esta deveria ter sido finalizada no dia 31/12/2020. Porém, no presente estudo não aborda se essas obras já foram realmente finalizadas ou qual o andamento delas.
JUSTIFICATIVA
NA
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição. No entanto, não foi possível identificar a qual aeroporto, obra e fase se refere o questionamento apresentado, tornando impossível esclarecer a contribuição. O EVTEA trata sobre as obras existentes no aeroporto no item 2.1.1 do relatório de Estudo de Engenharia e Afins, apresentando informações coletadas durante visita in loco ou disponibilizadas pela INFRAERO através do DataRoom. Vale ressaltar que os EVTEA não são vinculativos, cabendo aos interessados realizar visitas técnicas aos aeroportos de modo a realizar avaliação própria das condições do sítio e das obras em andamento.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18836
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
Os prazos finais definidos no TAC para os chamados projeto 1 (sistema de drenagem), 2 (faixa preparada e RESAs) e 3 (recuperação de taxiways e pátio) são respectivamente 21 de julho de 2021, 20 de agosto de 2021 e 30 de agosto de 2022. (PG 94) Porém, no presente estudo não aborda como está o andamento das obras.
JUSTIFICATIVA
NA
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição. No entanto, não foi possível identificar a qual aeroporto, obra e fase se refere o questionamento apresentado, tornando impossível esclarecer a contribuição. O EVTEA trata sobre as obras existentes no aeroporto no item 2.1.1 do relatório de Estudo de Engenharia e Afins, apresentando informações coletadas durante visita in loco ou disponibilizadas pela INFRAERO através do DataRoom. Vale ressaltar que os EVTEA não são vinculativos, cabendo aos interessados realizar visitas técnicas aos aeroportos de modo a realizar avaliação própria das condições do sítio e das obras em andamento.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18837
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
(7.2 Cronograma do Licenciamento Ambiental) Considerar um prazo maior de regularização devido a complexidade das condicionantes da LO.
JUSTIFICATIVA
NA
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que não foi possível identificar a qual aeroporto ela se refere. Ressalta-se que, conforme descrito no item 7.2 dos Estudos Ambientais, o cronograma proposto é uma estimativa de acordo com os trâmites processuais necessários. Entretanto, poderá sofrer alterações durante a sua implantação. Vale ressaltar que os EVTEA não são vinculativos, cabendo ao interessado estimativas de prazo próprias para atendimento ao contrato de concessão e legislações pertinentes.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18838
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
(2.1 Regularidade Ambiental do Aeroporto) Qual dos órgãos é realmente o órgão licenciador do empreendimento?
JUSTIFICATIVA
NA
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que não foi possível identificar a qual aeroporto ela se refere.</p> <p>Sobre o órgão responsável pelo licenciamento ambiental, ele é informado com clareza no item 2.1-Regularidade Ambiental dos Estudos Ambientais, no item 7 - Diretrizes e cronograma para o licenciamento ambiental e ao longo de todo o relatório. Eventualmente, dependendo do aeroporto, podem existir tratativas em andamento, mas sem conclusão, para a transferência de competência do licenciamento entre órgãos ambientais de diferentes esferas.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18839
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Kawano Machado Ferreira
CONTRIBUIÇÃO
<p>Conforme Tabela 4-1: Resumo do Levantamento e Avaliação de Passivos Ambientais e Sociais (Ficha F24 - Pág 216), a COLUNA OBSERVAÇÕES DA TABELA dispõe: "Obs: Valor de responsabilidade da Prefeitura foi orçado como referencial, não incluso no CAPEX."</p> <p>Dessa forma, por gentileza, esclarecer como chegou-se a conclusão de que esse passivo de desapropriação de parte do cemitério é de responsabilidade da prefeitura. Existe algum documento formal indicando essa atribuição da prefeitura?</p>
JUSTIFICATIVA
N.A.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que, conforme informação obtida junto à Infraero, o muro do cemitério era um obstáculo na faixa de pista e para a realização de seu recuo foi feito um acordo informal com a Prefeitura Municipal de Belém, responsável pelo Cemitério Público de Bengui. Conforme detalhado no Relatório Ambiental, as atividades relativas ao cemitério, no aeroporto, foram encerradas em 1997, ano em que se iniciaram as exumações e realocações para outros cemitérios sob responsabilidade do município. Por se tratar de um equipamento público, os custos vinculados às exumações e translocações foram atribuídos inicialmente ao município, porém considerando-se o prazo já transcorrido e a eminente concessão do ativo, os EVTEA foram revistos de maneira a estimar a exumação de aproximadamente 100 jazigos que se encontram no interior da área patrimonial do aeroporto a um custo de R\$ 350,00 alocados ao futuro concessionário. Esta alteração estará contemplada na versão 3.00 do relatório do aeroporto. Ressalta-se que os EVTEA não são vinculativos cabendo ao concessionário prever soluções próprias para atender ao contrato de concessão.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18840
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Kawano Machado Ferreira
CONTRIBUIÇÃO
Conforme Tabela 4-1: Resumo do Levantamento e Avaliação de Passivos Ambientais e Sociais (Ficha F24 - Pág 216), confirmar ou revisar o valor precificado em R\$35.000,00 para sanar esse passivo.
JUSTIFICATIVA
N.A.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que, conforme informação obtida junto à Infraero, o muro do cemitério era um obstáculo na faixa de pista e para a realização de seu recuo foi feito um acordo informal com a Prefeitura Municipal de Belém, responsável pelo Cemitério Público de Bengui. Conforme detalhado no Relatório Ambiental, as atividades relativas ao cemitério, no aeroporto, foram encerradas em 1997, ano em que se iniciaram as exumações e realocações para outros cemitérios sob responsabilidade do município. Por se tratar de um equipamento público, os custos vinculados às exumações e translocações foram atribuídos inicialmente ao município, porém considerando-se o prazo já transcorrido e a eminente concessão do ativo, os EVTEA foram revistos de maneira a estimar a exumação de aproximadamente 100 jazigos que se encontram no interior da área patrimonial do aeroporto a um custo de R\$ 350,00 alocados ao futuro concessionário. Esta alteração estará contemplada na versão 3.00 do relatório do aeroporto. Ressalta-se que os EVTEA não são vinculativos cabendo ao concessionário prever soluções próprias para atender ao contrato de concessão.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18841
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Kawano Machado Ferreira
CONTRIBUIÇÃO
Conforme a Tabela 4-1: Resumo do Levantamento e Avaliação de Passivos Ambientais e Sociais (Ficha F23 - Pág 187), por gentileza, detalhar no documento qual seria o papel do futuro operador do aerodromo nesse impasse entre MP e IPHAN
JUSTIFICATIVA
As obras de ampliação do aeroporto foram autorizadas pelo órgão ambiental mediante avaliação de EIA RIMA. Durante o processo não foram solicitados estudos de caráter arqueológico, porém em meados dos anos 2000, urnas funerárias foram identificadas pela comunidade em área anteriormente pertencente ao aeroporto. Diante desta descoberta e em atendimento à solicitação do IPHAN, a Infraero realizou estudos no sítio patrimonial. Nas escavações nenhum material foi encontrado, mas foram identificadas áreas com potencial cultural. A partir deste estudo, o IPHAN passou a exigir da Infraero compensações pelo passivo arqueológico. Acordos foram propostos em 2016 e 2017, porém não houve entendimentos, situação que culminou no acionamento do Ministério Público pelo IPHAN.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que foi incluído maior detalhamento nas Diretrizes para remediação/recuperação do Passivo 34 (F23) de SBMQ. Para regularizar essa situação foi considerada a realização de um acordo entre as partes para execução de um evento internacional relacionado à conscientização sobre o tráfico de material arqueológico e cultural, conforme proposta já realizada anteriormente pelo IPHAN.</p> <p>Por fim, informa-se que o Subcapítulo 1.4 Bens Protegidos e Comunidades Tradicionais apresenta maior detalhamento do histórico da situação identificada como passivo entre IPHAN e o Operador atual. Vale ressaltar que os EVTEA não são vinculativos, cabendo ao concessionário soluções próprias em atendimento ao contrato de concessão e normativos pertinentes.</p> <p>Em complementação, a ANAC agradece a contribuição e ratifica que a Subseção III da Seção I do Capítulo III da minuta de Contrato atribui à Concessionária a responsabilidade de: (a) providenciar as licenças ambientais necessárias; (b) observar as condicionantes previstas nas licenças a serem obtidas e nas licenças já obtidas pelo Poder Concedente; e (c) atender as novas exigências dos órgãos ambientais.</p> <p>Adicionalmente, para fins do disposto no item 5.5.26 do Contrato, - que a atribui a Concessionária o risco sobre custos incorridos para o cumprimento de condicionantes ambientais, inclusive aqueles pré-existentes à assinatura do Contrato, observado o item 5.2.12 -, são considerados passivos conhecidos todos aqueles cujas informações sobre sua existência estejam disponíveis para os Proponentes, inclusive aqueles cujas informações sobre sua existência estejam contidas: (i) em documentos emitidos por entidades e órgãos públicos no âmbito municipal, estadual, distrital e</p>

federal; e (ii) em quaisquer inquéritos, processos administrativos e processos judiciais.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18842
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Kawano Machado Ferreira
CONTRIBUIÇÃO
Conforme a Tabela 4-1: Resumo do Levantamento e Avaliação de Passivos Ambientais e Sociais (Ficha F23 - Pág 187). Por gentileza, esclarecer quais seriam as diretrizes para "acordo com IPHAN"
JUSTIFICATIVA
N.A.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que foi incluído maior detalhamento nas Diretrizes para remediação/recuperação do Passivo 34 (F23) de SBMQ. Para regularizar essa situação foi considerada a realização de um acordo entre as partes para execução de um evento internacional relacionado à conscientização sobre o tráfico de material arqueológico e cultural, conforme proposta já realizada anteriormente pelo IPHAN.</p> <p>Por fim, informa-se que o Subcapítulo 1.4 Bens Protegidos e Comunidades Tradicionais apresenta maior detalhamento do histórico da situação identificada como passivo entre IPHAN e o Operador atual. Vale ressaltar que os EVTEA não são vinculativos, cabendo ao concessionário soluções próprias em atendimento ao contrato de concessão e normativos pertinentes.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18843
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Kawano Machado Ferreira
CONTRIBUIÇÃO
Conforme o item 1.2.2.1 Edificação Terminal de Passageiros, do EVETEA, por gentileza, esclarecer se os aeroportos possuem certificado AVCB vigente. E, se sim, se existem ressalvas onde a concessionária deverá assumir custos adicionais para atendimento full compliance.
JUSTIFICATIVA
N.A.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e esclarece que a obtenção do AVCB, assim como outras licenças e autorizações necessárias para viabilização das operações, é de responsabilidade da futura Concessionária, que deverá atender à regulação vigente à época e considerar os investimentos requeridos para atender suas necessidades, os quais só serão possíveis de avaliação mais específica durante a fase de elaboração de projeto executivo. Vale ressaltar que os EVTEA não são vinculativos, cabendo ao concessionário soluções próprias em atendimento ao contrato de concessão e normativos pertinentes.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18844
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Kawano Machado Ferreira
CONTRIBUIÇÃO
Conforme o item 1.2.2.1 Edificação Terminal de Passageiros, do EVETEA, por gentileza, esclarecer se os dispositivos de segurança como extintores, mangueiras de hidrantes, bombas, equipamentos de detecção e outros, possuem validade. E se serão entregues com todos os testes e dentro da validade, ou se a concessionaria deverá assumir custos adicionais para atualização de todos estes.
JUSTIFICATIVA
N.A.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que é de responsabilidade dos interessados verificar in loco as condições dos ativos e de seus equipamentos. Igualmente, é responsabilidade da futura concessionária a aquisição e manutenção dos equipamentos e de toda a infraestrutura em atendimento ao contrato de concessão e a normativa e regulamentos vigentes.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18845
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Kawano Machado Ferreira
CONTRIBUIÇÃO
Conforme o item 1.2.2.1 Edificação Terminal de Passageiros, do EVETEA, por gentileza, esclarecer se o Aeroporto (Sistema Terminal) possui infraestrutura adequada a norma de acessibilidade NBR9050. Ou se a concessionaria deverá assumir custos adicionais para atendimento full compliance.
JUSTIFICATIVA
N.A.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que o plano de desenvolvimento apresentado nos estudos de Engenharia e Afins que compõem o EVTEA, para todos os Aeroportos, considera atendimento a todas as normas pertinentes, incluindo a NBR9050. Ressalta-se que é de responsabilidade do interessado avaliar in loco as condições dos aeroportos e fazer as suas considerações para sua proposta, bem como será de inteira responsabilidade do futuro operador obter as devidas autorizações e licenças de acordo com as normativas e regulações vigentes e realizar os investimentos necessários para tal em atendimento ao contrato de concessão e normativos vigentes

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18846
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Kawano Machado Ferreira
CONTRIBUIÇÃO
Conforme o item 1.2.2.1 Edificação Terminal de Passageiros, do EVETEA, por gentileza, esclarecer se o Aeroporto (Sistema Terminal e edifícios Operacionais) possui infraestrutura adequada a NR24. Ou se a concessionaria deverá assumir custos adicionais para atendimento full compliance.
JUSTIFICATIVA
N.A.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que o plano de desenvolvimento apresentado nos estudos de Engenharia e Afins que compõem o EVTEA, para todos os Aeroportos, considera atendimento a todas as normas pertinentes, incluindo a NR24. Ressalta-se que é de responsabilidade do interessado avaliar in loco as condições dos aeroportos e fazer as suas considerações para sua proposta, bem como será de inteira responsabilidade do futuro operador obter as devidas autorizações e licenças de acordo com as normativas e regulações vigentes e realizar os investimentos necessários para tal em atendimento ao contrato de concessão e normativos vigentes

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18847
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Kawano Machado Ferreira
CONTRIBUIÇÃO
Conforme o item 1.5.10, "Sistema de Infraestrutura Básica", por gentileza, incluir a capacidade instalada das subestações. Bem como a capacidade sobressalente.
JUSTIFICATIVA
N.A.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que o estudo de engenharia e afins apresenta nos itens 1.2.10 e 1.5.10 as informações relativas às instalações de elétrica do complexo aeroportuário. As informações foram consolidadas no estudo tendo como referências as informações disponibilizadas no data room e obtidas nas visitas de campo realizadas por meio de entrevistas aos operadores. Ressalta-se que os EVTEA não são vinculativos cabendo ao interessado diligenciar as informações apresentadas.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18848
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
(7.2 Cronograma do Licenciamento Ambiental) Pelo fato do aeroporto ainda não contar com uma LO, redefinir prazos propostos.
JUSTIFICATIVA
NA
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que não foi possível identificar a qual aeroporto ela se refere.</p> <p>Ressalta-se que, conforme descrito no item 7.2 dos Estudos Ambientais, o cronograma proposto é uma estimativa de acordo com os procedimentos necessários. Entretanto, poderá sofrer alterações durante a sua implantação.</p> <p>Vale ressaltar que os EVTEA não são vinculativos, cabendo ao interessado estimativas de prazo próprias para atendimento ao contrato de concessão e legislações pertinentes</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18849
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
(2.1 Regularidade Ambiental do Aeroporto) Qual dos órgãos é realmente o órgão licenciador do empreendimento?
JUSTIFICATIVA
NA
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que não foi possível identificar a qual aeroporto ela se refere.</p> <p>Sobre o órgão responsável pelo licenciamento ambiental, ele é informado com clareza no item 2.1-Regularidade Ambiental dos Estudos Ambientais, no item 7 - Diretrizes e cronograma para o licenciamento ambiental e ao longo de todo o relatório. Eventualmente, dependendo do aeroporto, podem existir tratativas em andamento, mas sem conclusão, para a transferência de competência do licenciamento entre órgãos ambientais de diferentes esferas.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18850
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
(7.2 Cronograma do Licenciamento Ambiental) Pelo fato do aeroporto ainda não contar com uma LO, redefinir prazos propostos.
JUSTIFICATIVA
NA
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que não foi possível identificar a qual aeroporto ela se refere.</p> <p>Ressalta-se que, conforme descrito no item 7.2 dos Estudos Ambientais, o cronograma proposto é uma estimativa de acordo com os trâmites processuais necessários. Entretanto, poderá sofrer alterações durante a sua implantação.</p> <p>Vale ressaltar que os EVTEA não são vinculativos, cabendo ao interessado estimativas de prazo próprias para atendimento ao contrato de concessão e legislações pertinentes.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18851
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
(3.1.1 Uso do Solo, Cobertura Vegetal e Áreas de Preservação Permanente (APP)) As informações estão divergentes.
JUSTIFICATIVA
NA
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que não foi possível identificar para qual aeroporto o questionamento foi realizado.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18852
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
Esclarecer/confirmar se houve manifestação do órgão ambiental em relação ao atendimento ou não das condicionantes ambientais desde a realização do estudo do EVTEA.
JUSTIFICATIVA
NA
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que a cada nova versão dos Estudos Ambientais, as informações sobre o status do licenciamento ambiental de cada aeroporto são atualizadas. Ressalta-se que os procedimentos de licenciamento ambiental são dinâmicos e passam por atualizações constantes.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18853
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
(2.1.1.1.1 Licenciamento Operacional do Aeroporto (Pág 47)) Esclarecer se houve pedido de renovação da LO 10384 com 120 dias de antecedência de seu vencimento.
JUSTIFICATIVA
NA
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que na data de 31 de agosto de 2021, a Infraero protocolou a solicitação de renovação da licença, através do Ofício nº SBHT-OFI-2021/00100, datado de 31 de agosto de 2021. A solicitação, que foi realizada dentro do período legal de antecedência ao vencimento, foi registrada dentro do Processo SEMAS nº 2021/29134. A atualização sobre o pedido renovação da LO foi inserida na versão 3.00 do relatório de Estudos Ambientais.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18854
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
<p>Com relação ao seguinte documento do EVTEA - "SBSP_Estudo de Engenharia e afins. - 2.6 Plano de Desenvolvimento do Sítio Aeroportuário", pede-se que sejam detalhadas as premissas assumidas e os respectivos riscos, tais como:</p> <p>(i) A 1ª fase considera uma realocação de diversas instalações existentes. Eventual recusa de algum usuário dessas infraestruturas a sair pode comprometer o cumprimento da Fase 1B pelo novo operador. Existe alguma negociação iniciada com os operadores de aviação geral, companhias aéreas, e demais partes interessadas, para evitar esse atraso?</p> <p>(ii) O desenvolvimento proposto pressupõe a realocação de estrutura do DECEA, como a TWR, já na 1ª fase. A localização atual é bastante favorável à visão das cabeceiras. A realocação proposta não favorece a visão da CAB 17, preferencial. Existe alguma negociação iniciada com o DECEA tendo por objeto a definição dessa nova localização?</p> <p>(iii) O pavilhão de Autoridades, tombado, permanece dentro da faixa de pista. A aeronave presidencial (4C) ou outra que estacione em frente ao pavilhão também pode ser considerada como obstáculo. Existe alguma diretriz ou orientação para o novo operador com relação a esse ponto?</p> <p>(iv) A mudança do PAA para o outro lado da PPD vai depender da implementação de tubulação para alimentar as aeronaves estacionadas no TPS. Existe um processo ambiental/urbano sobre a localização atual. Existe alguma diretriz sobre a transferência do PAA para outra localização?</p>
JUSTIFICATIVA
Tais premissas são relevantes para a elaboração do plano de desenvolvimento aeroportuário pelo licitante.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e esclarece que:</p> <p>(i) o futuro concessionário será responsável por qualquer negociação que seja necessária para a implantação de seu plano de desenvolvimento. Ressalta-se que o plano apresentado no estudo de viabilidade não é vinculante, devendo a propONENTE avaliar e desenvolver o seu plano de negócios com base em suas premissas e considerações. Não há qualquer negociação em andamento em relação a realocação da aviação geral do aeroporto. No que tange aos prazos para os investimentos obrigatórios iniciais nos aeroportos, descritos no Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), informa-se que, no caso particular dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont, para os quais estão previstas soluções de engenharia mais complexas em sítios limitados, com questões operacionais, ambientais e regulatórias envolvidas, a Fase I-B do Contrato terá prazo máximo de duração ampliado para até 60 (sessenta) meses, contados a partir da Data de Eficácia do Contrato.</p> <p>(ii) O Estudo de Engenharia e Afins que compõem o EVTEA do Aeroporto de Congonhas, em seu capítulo 2.2.7.3, prevê a locação da torre seguindo os critérios</p>

de visibilidade conforme normativa do DECEA, garantindo a viabilidade da implantação proposta. Cabe destacar que a solução do EVTEA não é vinculativa, cabendo a cada proponente desenvolver a sua proposta de plano de desenvolvimento. Caberá à futura concessionária realizar as negociações e prover os investimentos necessários para a realização do seu plano de desenvolvimento, respeitando os prazos e condições contratuais, incluindo tratativa com os órgãos reguladores pertinentes. Não existe qualquer negociação relacionada ao tema em andamento com o DECEA.

(iii) O estudo de viabilidade considerou que as aeronaves estacionadas, independentemente da finalidade, devem respeitar as restrições e não poderão infringir as superfícies de proteção do aeroporto. As aeronaves deverão ser estacionadas em posições de estacionamentos compatíveis com o seu código.

(iv) O estudo de viabilidade considerou que o serviço de abastecimento irá continuar sendo realizado por meio de caminhões de abastecimento, sem a necessidade de implantação de sistemas de queroduto. Ressalta-se que a solução proposta não é vinculante e que caberá a cada proponente avaliar e propor a solução que entenda ser mais indicada. O futuro concessionário, e suas cessionárias, para o caso específico, serão responsáveis pela obtenção das licenças e autorizações necessárias para implementação do seu plano de desenvolvimento, bem como pela realização dos investimentos necessários, respeitando os prazos e condições previstas no contrato.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18855
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
No aeroporto Corumbá, a área total a ser desapropriada indicada no plano "Limite Patrimonial - Implantação Final" difere do montante expresso na Planilha de Quantidades. Partindo do princípio que esta diferença se deva às áreas de pisos elevados dos edifícios, como se estima a área total construída acima do nível do solo?
JUSTIFICATIVA
A área total a ser desapropriada é fundamental para o cálculo do CAPEX do projeto.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e esclarece que a diferença das áreas apresentadas na planta e na planilha se deve à presença de áreas que foram desapropriadas para implantação de infraestrutura adjacente ao aeroporto para permitir a ampliação prevista, gerando um custo associado no CAPEX, mas que não foram incorporadas como área patrimonial. As informações detalhadas sobre as considerações estão apresentadas no capítulo 2.6.4.1 do relatório de estudos de Engenharia e Afins que compõem o EVTEA. Esclarece-se que os EVTEA não são vinculativos cabendo ao futuro concessionário a apresentação de plano de desenvolvimento próprio em atendimento ao contrato de concessão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18856
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
No aeroporto Ponta Porã, a área total a ser desapropriada indicada no plano "Limite Patrimonial - Implantação Final" difere do montante expresso na Planilha de Quantidades. Partindo do princípio que esta diferença se deva às áreas de pisos elevados dos edifícios, como se estima a área total construída acima do nível do solo?
JUSTIFICATIVA
A área total a ser desapropriada é fundamental para o cálculo do CAPEX do projeto.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e esclarece que a diferença das áreas apresentadas na planta e na planilha se deve à presença de áreas que foram desapropriadas para implantação de infraestrutura adjacente ao aeroporto para permitir a ampliação prevista, gerando um custo associado no CAPEX, mas que não foram incorporadas como área patrimonial. As informações detalhadas sobre as considerações estão apresentadas no capítulo 2.6.4.1 do relatório de estudos de Engenharia e Afins que compõem o EVTEA. Esclarece-se que os EVTEA não são vinculativos cabendo ao futuro concessionário a apresentação de plano de desenvolvimento próprio em atendimento ao contrato de concessão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18857
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
O custos relacionados ao acompanhamento de processos estão orçados no capex e com valores aparentemente subestimados. Solicita-se revisão da magnitude dos valores e a incorporação no orçamento de opex.
JUSTIFICATIVA
"Em geral, em relação ao cumprimento de obrigações legais para acompanhamento de processos de ocupações ilegais, observam-se valores aparentemente subestimados nos EVTEAs. Os custos de acompanhamento de processos jurídicos aumentam devido à recorrência das ações e à dilatação dessas das mesmas ao longo do tempo, representando potencial impacto no opex."
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a contribuição. No entanto, não foi possível identificar a qual aeroporto ela se refere. Ressalta-se que, conforme descrito nos Estudos Ambientais, foram utilizados como referenciais para a orçamentação as Tabelas de Engenharia Consultiva e o Sistema de Custos Rodoviários (SICRO) divulgados pelo DNIT, além de pesquisas de mercado e levantamentos de custos com base na experiência e acervo técnico do GCA.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18858
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
No aeroporto Uberaba, a área total a ser desapropriada indicada no plano "Limite Patrimonial - Implantação Final" difere do montante expresso na Planilha de Quantidades. Partindo do princípio que esta diferença se deva às áreas de pisos elevados dos edifícios, como se estima a área total construída acima do nível do solo?
JUSTIFICATIVA
A área total a ser desapropriada é fundamental para o cálculo do capex do projeto.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e esclarece que a diferença das áreas apresentadas na planta e na planilha se deve à presença de áreas que foram desapropriadas para implantação de infraestrutura adjacente ao aeroporto para permitir a ampliação prevista, gerando um custo associado no CAPEX, mas que não foram incorporadas como área patrimonial. As informações detalhadas sobre as considerações estão apresentadas no capítulo 2.6.4.1 do relatório de estudos de Engenharia e Afins que compõem o EVTEA. Esclarece-se que os EVTEA não são vinculativos cabendo ao futuro concessionário a apresentação de plano de desenvolvimento próprio em atendimento ao contrato de concessão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18859
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
"Pergunta-se: (1) A área residencial composta de dez casas dentro da zona civil do limite patrimonial será de responsabilidade da Concessionária? (2) A Concessionária terá liberdade para definição de novo uso para a área em questão?"
JUSTIFICATIVA
Esclarecimentos acerca da referida área são importantes para a correta modelagem financeira do ativo.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradecemos o envio da contribuição. No entanto, não foi possível identificar de qual aeroporto se trata. As informações referentes ao limite patrimonial dos aeroportos estão detalhadas no item 1.1.1 do relatório de Estudos de Engenharia e Afins, bem como na planta ANEXO 1.1 LIMITE PATRIMONIAL - SITUAÇÃO ATUAL. Ressaltamos ainda que o contrato de concessão estabelece o limite patrimonial que estará sob responsabilidade da concessionária, que também será responsável por realizar as tratativas e negociações necessárias para liberação e destinação das áreas.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18860
NOME DO CONTRIBUINTE
GOL LINHAS AEREAS S.A
CONTRIBUIÇÃO
Contribuição sobre o item 11.5
JUSTIFICATIVA
<p>"Não constam salas vip, vestiários, áreas para manutenção de aeronaves e serviço de apoio em solo. Lembramos que a legislação é clara quanto à obrigatoriedade de vestiários, e acima de um determinado número de colaboradores até mesmo área destinada a serviço médico.</p> <p>Capatazia doméstica, esse é um tema que deve ser debatido tendo em vista um modelo mais adequado, já que hoje as concessionárias não tem nenhuma atividade no processamento e captação da carga, cedendo somente os espaços para a operação, com acobrança de aluguel + percentual por KG movimentado"</p>
RESPOSTA
<p>A Anac agradece a contribuição e informa que as sugestões não serão acatadas. A definição de áreas operacionais da Cláusula 11.5 contempla áreas de manutenção de aeronaves e instalações necessárias para o trabalho, como vestiários e serviço médico, por serem essenciais à prestação de serviço aéreo. Já as salas VIP são consideradas atividades comerciais e não são submetidas às regras da Seção II do Capítulo XI.</p> <p>No que se refere à remuneração de áreas destinadas a cargas domésticas, informamos que se aplicam as regras da Seção II do Capítulo XI. Assim, a precificação pela movimentação de cargas domésticas será pactuada entre as partes mediante processo de consulta, trazendo maior potencial de se estabelecer uma remuneração adequada à infraestrutura. Diante disso, espera-se que a precificação eficiente de uma infraestrutura ou serviço aeroportuário reflita suas características de custo e escassez. Deste modo, o preço deve ser capaz de remunerar adequadamente os custos necessários para o financiamento da infraestrutura ou serviço oferecidos, independentemente de a precificação se dividir entre componente fixo e variável.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18861
NOME DO CONTRIBUINTE
GOL LINHAS AEREAS S.A
CONTRIBUIÇÃO
Contribuição sobre o item 11.6
JUSTIFICATIVA
<p>Seria importante definir que as áreas operacionais essenciais são diferenciadas das áreas comerciais, além de definir um preço limite pela categoria do aeroporto. Aeroportos menores que não oferecem o mesmo nível de facilidade e conforto obrigatoriamente deveriam ter tarifas menores</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que na Minuta de Contrato é possível identificar a diferenciação entre as áreas e atividades operacionais e as áreas comerciais. O Capítulo XI, Seção II, especifica as áreas e atividades operacionais do complexo aeroportuário. Nesta Seção II verifica-se que a remuneração pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais é submetida a regras mais rígidas, devendo ser definida em função de critérios objetivos e não discriminatórios, e necessita de consulta pública prévia para quaisquer propostas de definição e de alteração dos valores e critérios de remuneração. Por outro lado, a concessionária terá maior liberdade na precificação das áreas e atividades não operacionais.</p> <p>Ademais, no processo de consulta pública prévia para quaisquer propostas de definição e de alteração dos valores e critérios de remuneração a Concessionária deverá “envolver trocas de informações relevantes para a operação do aeroporto, pelas partes envolvidas, tais como projeções de demanda (aeronaves, passageiros e carga), projeções de receitas (tarifárias e não tarifárias), estrutura tarifária, custos operacionais e investimentos que afetem seus Usuários”, os usuários poderão se manifestar sobre as propostas apresentadas. Ainda, as tarifas são definidas mediante consulta, tendo ainda, a depender do aeroporto e da operação, o limite a Receita Teto estabelecida para o respectivo ano-calendário.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18862
NOME DO CONTRIBUINTE
GOL LINHAS AEREAS S.A
CONTRIBUIÇÃO
Contribuição sobre o item 11.6.1
JUSTIFICATIVA
<p>Seria importante definir que as áreas operacionais essenciais são diferenciadas das áreas comerciais, além de definir um preço limite pela categoria do aeroporto. Aeroportos menores que não oferecem o mesmo nível de facilidade e conforto obrigatoriamente deveriam ter tarifas menores</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que na Minuta de Contrato é possível identificar a diferenciação entre as áreas e atividades operacionais e as áreas comerciais. O Capítulo XI, Seção II, especifica as áreas e atividades operacionais do complexo aeroportuário. Nesta Seção II verifica-se que a remuneração pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais é submetida a regras mais rígidas, devendo ser definida em função de critérios objetivos e não discriminatórios, e necessita de consulta pública prévia para quaisquer propostas de definição e de alteração dos valores e critérios de remuneração. Por outro lado, a concessionária terá maior liberdade na precificação das áreas e atividades não operacionais.</p> <p>Ademais, no processo de consulta pública prévia para quaisquer propostas de definição e de alteração dos valores e critérios de remuneração a Concessionária deverá “envolver trocas de informações relevantes para a operação do aeroporto, pelas partes envolvidas, tais como projeções de demanda (aeronaves, passageiros e carga), projeções de receitas (tarifárias e não tarifárias), estrutura tarifária, custos operacionais e investimentos que afetem seus Usuários”, os usuários poderão se manifestar sobre as propostas apresentadas. Ainda, as tarifas são definidas mediante consulta, tendo ainda, a depender do aeroporto e da operação, o limite a Receita Teto estabelecida para o respectivo ano-calendário.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18863
NOME DO CONTRIBUINTE
GOL LINHAS AEREAS S.A
CONTRIBUIÇÃO
Contribuição sobre o item 11.7.4
JUSTIFICATIVA
importante incluir a possibilidade de arbitragem da ANAC em caso de conflito
RESPOSTA
A Anac agradece a contribuição e informa que a sugestão já está contemplada na cláusula 11.10 do Contrato de Concessão, que prevê que a ANAC pode compor administrativamente conflitos não resolvidos por meio de acordos diretos entre as partes.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18864
NOME DO CONTRIBUINTE
GOL LINHAS AEREAS S.A
CONTRIBUIÇÃO
Contribuição sobre o item 11.8.2
JUSTIFICATIVA
importante incluir a possibilidade de arbitragem da ANAC em caso de conflito
RESPOSTA
A Anac agradece a contribuição e informa que a sugestão já está contemplada na cláusula 11.10 do Contrato de Concessão, que prevê que a ANAC pode compor administrativamente conflitos não resolvidos por meio de acordos diretos entre as partes.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18865
NOME DO CONTRIBUINTE
GOL LINHAS AEREAS S.A
CONTRIBUIÇÃO
Contribuição sobre o item 11.10.1
JUSTIFICATIVA
Os valores a serem praticados devem ser conforme a categoria do aeroporto e de acordo com as facilidades, infraestrutura e conforto oferecidos
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os aeroportos da Infraero passaram por um processo de flexibilização tarifária, tendo seu regime tarifário atualmente estabelecido pela Resolução ANAC nº 508, de 14/03/2019, no que se refere às tarifas de embarque, conexão, pouso e permanência. Conforme Art. 23 da Resolução nº 508/2019, a Portaria nº 1.592/1984 não é mais aplicável ao regime tarifário das referidas tarifas nos aeroportos da Infraero. Desta forma, não há vigente no país classificação de aeroporto para fins de cobrança de tarifas aeroportuárias.</p> <p>Ademais, a regulação tarifária segue o mesmo modelo da 6ª rodada. Para os aeroportos com mais de 1 milhão de passageiros processados em 2019, é adotada a tabela de Receita Teto por passageiro oriunda da Portaria ANAC nº 3.642/SRA, de 09/12/2020, com exceção do Aeroporto de Congonhas, para o qual se propõe majorar a Receita Teto para o mesmo nível de Manaus.</p> <p>Por fim, cabe lembrar que a definição das receitas teto hoje vigentes é oriunda da edição da Resolução ANAC nº 508, de 14/03/2019, e Portaria ANAC nº 1040/SRA, de 03/04/2019. Na ocasião, para a conversão do modelo regulatório aplicável à Infraero de tarifas-teto para receita-teto, foram adotadas informações de receita e de movimento de aeronaves e passageiros do período entre 2014 e 2017.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18866
NOME DO CONTRIBUINTE
GOL LINHAS AEREAS S.A
CONTRIBUIÇÃO
Contribuição sobre o item 11.10.2
JUSTIFICATIVA
Somos favoráveis a criação de uma tabela por categoria de aeroporto com a finalidade de evitar que aeroportos menores que não oferecem nenhuma vantagem regulem as suas tarifas pelo teto dos maiores
RESPOSTA
<p>A Anac agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. A minuta de Contrato atual mantém o aprofundamento da flexibilização da regulação tarifária trazido na 5ª rodada de Concessões de Aeroportos com o objetivo de possibilitar ao operador aeroportuário melhor precificar a utilização da infraestrutura. Buscou-se inverter a lógica de intervenção direta nas tarifas como regra geral e decidiu-se impor restrições à liberdade de tarifação apenas nos casos em que a análise de custo-benefício da intervenção sugeriu que esta era desejável. Para tanto, foram ponderados diferentes objetivos regulatórios tais como prevenção ao exercício de poder de mercado, minimização das distorções e da rigidez que podem resultar da regulação e racionalização de custos regulatórios.</p> <p>Decidiu-se que apenas nos aeroportos de Belém, Campo Grande, Congonhas, Santos Dumont e Uberlândia deveria haver regulação direta de tarifas. Além disso, concluiu-se que esta deveria se aplicar apenas às atividades de embarque, conexão, pouso e permanência de operações do Grupo I, além da capatazia de cargas em regime de trânsito aduaneiro. Foram mantidas ainda as isenções previstas em leis e normativos, por se tratarem de política pública – fora do escopo da regulação, portanto. Dito de outra forma, resolveu-se flexibilizar a tarifação dos demais aeroportos incluídos na 7ª rodada de concessões de aeroportos, além das operações que não pertencem ao Grupo I e das atividades de armazenagem e capatazia.</p> <p>A primeira decisão se deve ao pequeno porte dos aeroportos, que reduz sua capacidade de exercício de poder de mercado, além de significar um menor do grupo de beneficiários da regulação. Situação semelhante se aplica às atividades que não pertencem ao Grupo I, que representam um grupo menor de beneficiários e estão menos sujeitas ao exercício de poder de mercado do aeroporto, visto que dispõem de diversas alternativas. Da mesma forma, o processamento de cargas dispõe de alternativas que induzem competição. Uma das principais fontes de pressão competitiva é a possibilidade de trânsito da carga para outros recintos alfandegados, razão pela qual a tarifa de capatazia desta carga permanece regulada de forma a evitar fechamento de mercado.</p> <p>Para os casos em que não se prevê restrição específica, a tarifação é submetida a algumas diretrizes: (i) a tarifação deverá seguir boas práticas de precificação</p>

de infraestrutura e serviços aeroportuários – em particular, deverá ser baseada em critérios objetivos e não discriminatórios, tais como horário, dia, temporada, facilidades disponíveis e nível de serviço; e (ii) o operador aeroportuário deverá consultar as partes interessadas relevantes em relação às propostas de majoração das tarifas, apresentando à ANAC relatório da consulta quando exigido, e publicar os novos valores das tarifas com no mínimo 30 dias de antecedência da alteração.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18867
NOME DO CONTRIBUINTE
GOL LINHAS AEREAS S.A
CONTRIBUIÇÃO
Contribuição sobre o item 11.12
JUSTIFICATIVA
Fica vedada a criação de novas tarifas? Ex: Teca CGB (Socicam/Porto Seco)"
RESPOSTA
<p>A Anac agradece a contribuição e esclarece que tarifa é a remuneração pela prestação dos serviços aeroportuários, nos termos do Anexo 4 – Tarifas. A Seção II – Das Áreas e Atividades Operacionais da minuta do Contrato de Concessão, a qual explicita que a remuneração pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais será livremente pactuada entre a Concessionária e as partes contratantes como forma de permitir uma precificação eficiente dos serviços e otimizar a utilização da infraestrutura aeroportuária. Adicionalmente encontra-se previsto na minuta do contrato que a remuneração deverá ser definida em função de critérios objetivos e não discriminatórios, e prevê que propostas de definição e de alteração dos valores e critérios de remuneração, bem como de criação de novas cobranças pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais, deverão ser precedidas de consulta às partes interessadas relevantes. Finalmente, no item 11.7.2. da minuta do contrato prevê que as consultas sobre as propostas de definição e de alteração dos valores e critérios de remuneração, bem como de criação de novas cobranças pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais devem preferencialmente ser realizadas por meio de associações, comitês técnicos, fóruns de governança ou outros grupos capazes de intensificar a cooperação entre as partes e colaborar para o alcance de acordos e soluções negociadas.</p> <p>O item 11.12 da minuta do contrato prevê que a Concessionária e os operadores de áreas de movimentação de carga não poderão cobrar preços específicos por serviços quando não solicitados pelos usuários e não obrigatórios por regulamentos dos órgãos reguladores, fiscais e anuentes. Entretanto a concessionária poderá cobrar preço específico em caso de dispêndios relativos a cargas que não sejam recebidas e operadas no TECA, desde que observadas as regras de consulta estabelecidas no Capítulo XV – DAS CONSULTAS AOS USUÁRIOS da minuta do contrato.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18868
NOME DO CONTRIBUINTE
GOL LINHAS AEREAS S.A
CONTRIBUIÇÃO
Contribuição sobre o item 11.12.1
JUSTIFICATIVA
A Concessionária poderá cobrar preço específico em caso de dispêndios relativos a cargas que não sejam recebidas e operadas no TECA, desde que observadas as regras de consulta estabelecidas no Capítulo
RESPOSTA
A Anac agradece a contribuição e informa que a remissão será acrescentada a redação da cláusula.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18869
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
(Ficha F21 e F22 - SBMQ_Ambiental_Anexo 2 - Passivos Socioambientais_1.00) Solicita-se que as áreas com ocupações irregulares em questão, especialmente quando não demandadas para o plano de expansão, sejam formalmente delimitadas e permaneçam fora das obrigações do contrato de concessão.
JUSTIFICATIVA
Sem a previsão de necessidade de uso da área para cumprimento do objeto da concessão e sem a delimitação precisa destas áreas de ocupação irregular, o ente privado tem limitados poderes para a gestão da área de ocupação irregular, restando apenas os os associados riscos jurídico e financeiro, que devem ser estimados, apresentados nos EVTEAs e incorporados no valuation dos ativos pelo poder concedente.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que após a revisão dos limites aeroportuários do SBMQ, as ocupações irregulares previamente identificadas foram excluídas da área patrimonial do aeroporto na versão 3.00 dos Estudos Ambientais. Portanto, nos EVTEA, essas ocupações irregulares deixaram de ser passivos sob a responsabilidade do futuro operador aeroportuário.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18870
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
(Item 3.1.2 - SBPP_Estudos Ambientais_2.00) Solicita-se que as áreas com ocupações irregulares em questão, especialmente quando não demandadas para o plano de expansão, sejam formalmente delimitadas e permaneçam fora das obrigações do contrato de concessão.
JUSTIFICATIVA
Sem a previsão de necessidade de uso da área para cumprimento do objeto da concessão e sem a delimitação precisa destas áreas de ocupação irregular, o ente privado tem limitados poderes para a gestão da área de ocupação irregular, restando apenas os os associados riscos jurídico e financeiro, que devem ser estimados, apresentados nos EVTEAs e incorporados no valuation dos ativos pelo poder concedente.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que após a revisão dos limites aeroportuários do SBPP, as ocupações irregulares previamente identificadas foram excluídas da área patrimonial do aeroporto na versão 3.00 dos Estudos Ambientais. Portanto, nos EVTEA, essas ocupações irregulares deixaram de ser passivos sob a responsabilidade do futuro operador aeroportuário.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18871
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
(Ficha 19 - SBMK_Ambiental_Anexo 2 - Passivos Socioambientais_1.00) Solicita-se que as áreas com ocupações irregulares em questão, especialmente quando não demandadas para o plano de expansão, sejam formalmente delimitadas e permaneçam fora das obrigações do contrato de concessão.
JUSTIFICATIVA
Sem a previsão de necessidade de uso da área para cumprimento do objeto da concessão e sem a delimitação precisa destas áreas de ocupação irregular, o ente privado tem limitados poderes para a gestão da área de ocupação irregular, restando apenas os os associados riscos jurídico e financeiro, que devem ser estimados, apresentados nos EVTEAs e incorporados no valuation dos ativos pelo poder concedente.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que após a revisão dos limites aeroportuários do SBMK, as ocupações irregulares previamente identificadas foram excluídas da área patrimonial do aeroporto na versão 3.00 dos Estudos Ambientais. Portanto, nos EVTEA, essas ocupações irregulares deixaram de ser passivos sob a responsabilidade do futuro operador aeroportuário.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18872
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
"Com respeito ao projeto de internacionalização de Congonhas, pergunta-se: (1) Como está o andamento do projeto na presente data? Qual é a situação esperada para o momento de início da concessão? (2) Qual é o escopo previsto do projeto? Inclusive equipamentos ou apenas obras civis? Solicitam-se as plantas e planos do projeto atual. (3) Qual seria o capex estimado para conclusão do projeto no caso de este ser entregue inacabado? (4) Já estão formalizados os alinhamentos necessários com a Receita Federal, Polícia Federal, Anvisa, Vigiagro e demais autoridades aeroportuárias para o provisionamento de recursos físicos e humanos para a internacionalização?"
JUSTIFICATIVA
O estado do projeto de internacionalização no momento do início da concessão pode ter um grande impacto no desenvolvimento futuro das infraestruturas e no capex projetado.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição. O EVTEA trata sobre as obras existentes no aeroporto no item 2.1 do relatório de Estudo de Engenharia e Afins, apresentando informações coletadas durante visita in loco ou disponibilizadas pela INFRAERO através do DataRoom. Vale ressaltar que os EVTEA não são vinculativos, cabendo aos interessados realizar visitas técnicas aos aeroportos de modo a realizar avaliação própria das condições do sítio e das obras em andamento. No que compete às obras referentes à internacionalização para aviação regular, estas estão previstas para acontecer durante a primeira fase de obras proposta no EVTEA, no entanto, caberá à futura concessionária obter as autorizações, realizar as negociações e os investimentos necessários para implementar o seu plano de desenvolvimento. A ANAC igualmente agradece a contribuição e informa que até o momento não há processos administrativos abertos que tenham como finalidade a internacionalização do aeroporto de Congonhas nos termos da Resolução 181/2011. As Proponentes poderão vistoriar o Complexo Aeroportuário de cada Aeroporto integrante de Bloco objeto da licitação, em visitas técnicas que serão agendadas conforme procedimento a ser divulgado pela Comissão Especial de Licitação. Por fim, sugere-se ainda consulta ao EVTEA do aeroporto em tela referente aos investimentos obrigatórios previstos nos Planos de Exploração Aeroportuária.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18873
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
"Com respeito ao projeto de internacionalização de Santos Dumont, pergunta-se: (1) Como está o andamento do projeto na presente data? Qual é a situação esperada para o momento de início da concessão? (2) Qual é o escopo previsto do projeto? Inclusive equipamentos ou apenas obras civis? Solicitam-se as plantas e planos do projeto atual. (3) Qual seria o capex estimado para conclusão do projeto no caso de este ser entregue inacabado? (4) Já estão formalizados os alinhamentos necessários com a Receita Federal, Polícia Federal, Anvisa, Vigiagro e demais autoridades aeroportuárias para o provisionamento de recursos físicos e humanos para a internacionalização?"
JUSTIFICATIVA
O estado do projeto de internacionalização no momento do início da concessão pode ter um grande impacto no desenvolvimento futuro das infraestruturas e no capex projetado.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição. O EVTEA trata sobre as obras existentes no aeroporto no item 2.1 do relatório de Estudo de Engenharia e Afins, apresentando informações coletadas durante visita in loco ou disponibilizadas pela INFRAERO através do DataRoom. Vale ressaltar que os EVTEA não são vinculativos, cabendo aos interessados realizar visitas técnicas aos aeroportos de modo a realizar avaliação própria das condições do sítio e das obras em andamento. No que compete às obras referentes à internacionalização para aviação regular estão previstas para acontecer durante a primeira fase de obras proposta no EVTEA, no entanto, caberá à futura concessionária obter as autorizações, realizar as negociações e os investimentos necessários para implementar o seu plano de desenvolvimento. A ANAC igualmente agradece a contribuição e informa que até o momento não há processos administrativos abertos que tenham como finalidade a internacionalização do aeroporto de Santos Dumont, nos termos da Resolução 181/2011. As Proponentes poderão vistoriar o Complexo Aeroportuário de cada Aeroporto integrante de Bloco objeto da licitação, em visitas técnicas que serão agendadas conforme procedimento a ser divulgado pela Comissão Especial de Licitação. Por fim, sugere-se ainda consulta ao EVTEA do aeroporto em tela referente aos investimentos obrigatórios previstos nos Planos de Exploração Aeroportuária.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18874
NOME DO CONTRIBUINTE
GOL LINHAS AEREAS S.A
CONTRIBUIÇÃO
Contribuição nos itens 6.1 e 6.2
JUSTIFICATIVA
importante estarmos atentos ao histórico de movimentação dos aeroportos, desconsiderando os anos de pandemia, que não refletem a realidade operacional das localidades.
RESPOSTA
Agradecemos sua contribuição e informa que a avaliação de nível de serviço e gatilhos de investimentos considera a demanda efetivamente realizada. Dessa forma, eventuais flutuações, para mais ou para menos, são capturadas e consideradas nos processos de monitoramento da ANAC. Dessa forma, a sugestão não será aceita.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18875
NOME DO CONTRIBUINTE
GOL LINHAS AEREAS S.A
CONTRIBUIÇÃO
Contribuição no item 6.8.1
JUSTIFICATIVA
<p>importante estarmos atentos ao histórico de movimentação dos aeroportos, desconsiderando os anos de pandemia, que não refletem a realidade operacional das localidades.</p> <p>Ex: Fraport apresentou plano para redução da quantidade de balcões de checkin, conseqüentemente não redimensionou o sistema de bagagem para a demanda prevista</p>
RESPOSTA
<p>Agradecemos sua contribuição e informa que a avaliação de nível de serviço e gatilhos de investimentos considera a demanda efetivamente realizada. Dessa forma, eventuais flutuações, para mais ou para menos, são capturadas e consideradas nos processos de monitoramento da ANAC. Dessa forma, a sugestão não será aceita.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18876
NOME DO CONTRIBUINTE
GOL LINHAS AEREAS S.A
CONTRIBUIÇÃO
Esclarecimento sobre os itens 7.3, 7.6, 7.16, 7.19, 7.22, 7.25
JUSTIFICATIVA
Gostaríamos de esclarecimento sobre os prazos atualmente divulgados para implantação da inspeção de bagagem, visto que estão divergentes, conforme lista abaixo: "Prazo Operador Aeroportuário 02/08/2023 Prazo Operador Aéreo 02/08/2024 Portaria N°5489/SAI - DAVSEC N°04/2021 Permitido operação pela empresa aérea"
RESPOSTA
Agradecemos a contribuição e esclarecemos que a disponibilização dos recursos e equipamentos relativos à realização da inspeção de segurança deverá ocorrer conforme exigências regulamentares da ANAC. A DAVSEC nº 04-2021 (Revisão A), versão ostensiva, apresenta os seguintes prazos para implementação: 7.1 A disponibilização dos recursos físicos citados no item 6.1 pelos operadores de aeródromo deve ocorrer em até 02/08/2023 ou ao término da Fase I-B, no caso de aeroportos incluídos nas 6ª e 7ª rodadas de concessão. 7.2 Para cada base do operador aéreo, o início da realização das inspeções citadas no item 6.2 deve ocorrer em até 02/08/2024 ou 12 (doze) meses após o término da Fase I-B, no caso de bases incluídas nas 6ª e 7ª rodadas de concessão. Logo, as informações foram compartilhadas com o requerente.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18877
NOME DO CONTRIBUINTE
GOL LINHAS AEREAS S.A
CONTRIBUIÇÃO
contribuição sobre os itens: 15.1, 15.1.1, 15.1.2, 15.2, 15.2.1, 15.2.2, 15.2.3, 15.3, 15.4, 15.4.1, 15.4.1.1, 15.4.1.2, 15.4.1.3, 15.5, 15.6, 15.7, 15.8, 15.8.1, 15.9
JUSTIFICATIVA
Acreditamos ser necessário a inclusão da previsão de arbitragem da ANAC em todas as situações previstas nos itens acima.
RESPOSTA
A Anac agradece a contribuição e informa que a sugestão já está contemplada no Contrato de Concessão. O Capítulo XV apresenta os requisitos para a realização de consulta. Paralelamente, as cláusulas 4.5 e 11.10 preveem as hipóteses em que a ANAC poderá intervir em relação à definição das tarifas e da remuneração por áreas e atividades operacionais.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18878
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
Pergunta-se: em alguns aeroportos a existência de HCFCs em alguns equipamentos não está descartada, porém, tampouco é confirmada. No caso de eventual acidente e/ou impacto ambiental, se trataria de risco alocado ao poder concedente?
JUSTIFICATIVA
"Em caso de acidentes ou impactos ambientais decorrentes da existência de HCFCs em aeroportos, a responsabilidade estaria voltada para o histórico de contaminação, não explorado nos EVTEAs e não conhecido até a publicação do edital. Tal risco deve ser estimado, apresentado no EVTEA e incorporado no valuation dos ativos pelo poder concedente."
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que não há histórico de acidentes com HCFCs nos aeroportos estudados.</p> <p>O futuro concessionário, ao assumir o aeroporto, se tornará responsável por zelar pela manutenção dos equipamentos e instalações; arcar com os custos de recuperação de passivos; assim como eventualmente substituir equipamentos que empreguem HCFCs, conforme prazos definidos no Protocolo de Montreal e regulamentações pertinentes.</p> <p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA não encerram todas as informações referentes aos futuros aeroportos concedidos. Conforme item 1.32 do Edital, o EVTEA não tem caráter vinculativo, de modo que as informações por ele prestadas ou omitidas não têm o condão de responsabilizar o Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Concessionária, tendo em vista que seu objetivo é exclusivamente o de permitir ao Governo Federal a precificação da concessão. Além disso, as Proponentes, de acordo com o item 1.33 do Edital, são responsáveis pela análise direta das condições do respectivo Complexo Aeroportuário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, bem como pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, devendo arcar com seus respectivos custos e despesas, inclusive, mas não exaustivamente, no tocante à realização de estudos, investigações, levantamentos, projetos e investimentos. Adicionalmente, para fins do disposto no item 5.2.12 do Contrato, são considerados passivos conhecidos todos aqueles cujas informações sobre sua existência estejam disponíveis para os Proponentes, inclusive aqueles cujas informações sobre sua existência estejam contidas: (i) em documentos emitidos por entidades e órgãos públicos no âmbito municipal, estadual, distrital e federal; e (ii) em quaisquer inquéritos, processos administrativos e processos judiciais. Portanto, cumpre às Proponentes levarem em consideração os passivos ambientais e condicionantes já conhecidos por algum meio oficial na formulação de suas propostas econômicas, além daqueles indicados no EVTEA.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18879
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
Sugerimos que seja precificado o atendimento a todas as condicionantes já exigidas para CGH obter a LO de forma a precificar corretamente o plano de negócios e a definição do valor de contribuição inicial e outorga variável trazendo credibilidade ao estudo feito e segurança jurídica ao processo.
JUSTIFICATIVA
Considerando que: (i) Congonhas opera atualmente sem LO devido ao não atendimento de condicionantes ambientais, (ii) o EVTEA não considera no capex ou opex o atendimento dessa condicionantes, (iii) o risco de passivos conhecidos é do Concessionário e (iv) o EVTEA apesar de não vinculante define o valor da contribuição inicial mínima e percentual de outorga variável, sugerimos a revisão do EVTEA a fim de refletir a realidade amplamente conhecida do aeroporto no estudo e evitar questionamentos e dúvidas sobre a lisura do processo licitatório.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e informa que não existem pendências identificadas ou apontadas pela CETESB que impeçam a renovação da LO do aeroporto. A ausência de LO não está vinculada a falta do cumprimento de condicionantes, mas sim aos trâmites burocráticos e a mudança de órgão ambiental (do âmbito municipal para o estadual), que ocorreu a partir do pedido de renovação, em 2015.</p> <p>Das diversas condicionantes da LAO de 2009, 94% foram classificadas como atendidas pela SVMA (conforme relatório nº 040/DECONT-2/GTAIA/2017) ou como não pertinentes ao procedimento de licenciamento ambiental, conforme decisão judicial de 13 de junho de 2014, que julgou parcialmente procedente a ação declaratória, proposta pela Infraero, para desconstituição das exigências da LAO do Aeroporto de Congonhas (processo nº 0007096-31.2010.403.6100).</p> <p>Além disso, é relevante considerar que a CETESB poderá fazer novas exigências. Ressalta-se que os EVTEA não são vinculativos, cabendo ao futuro concessionário o licenciamento para o plano de desenvolvimento próprio a ser proposto.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18880
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
"Pergunta-se: Há alguma restrição devido a questão de tombamento que inviabilize a construção de edifício garagem com pavimentos acima da altura do solo?" "
JUSTIFICATIVA
"O EVTEA do Santos Dumont previu a construção de edifício garagem com 04 pavimentos subterrâneos. Dado o significativo impacto ambiental de tal construção subterrânea, em nível subaquático, não fica claro se a decisão foi motivada por alguma questão relacionada a tombamento."
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e esclarece que foi proposta a construção do Edifício Garagem subterrâneo, conforme apresentado no item 2.7.4.1 dos estudos de Engenharia e Afins que compõem o EVTEA, a fim de evitar a obstrução da vista da Baía da Guanabara, declarada patrimônio cultural protegido pela UNESCO. Ressalta-se que os EVTA não são vinculativos, cabendo ao futuro concessionário propor plano de desenvolvimento próprio em atendimento ao contrato de concessão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18881
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
<p>"Pergunta-se:</p> <p>(1) A ANAC está de acordo com o uso de parcela do meio-fio adjacente ao novo EDG para fins de cálculo de capacidade, mesmo com a grande distância de caminhada até o saguão de embarque?</p> <p>(2) A ANAC está de acordo com distâncias máximas de caminhada entre o EDG e os portões de embarque do terminal satélite, superiores a 1700m e com alterações de nível ao longo do caminho?"</p>
JUSTIFICATIVA
<p>"Segundo o Anexo 2 (PEA): ""5.5 O planejamento e a operação dos terminais de passageiros deverão considerar a distância que os passageiros percorrerão nos fluxos operacionais existentes, como embarque, desembarque e conexão"".</p> <p>No modelo de dimensionamento do EVTEA, significativa parcela do meio-fio se encontra distante do saguão de embarque doméstico (~700m).</p> <p>Ainda segundo o projeto do EVTEA, estima-se que a distância a ser percorrida por um passageiro doméstico de partida que chega ao novo EDG e embarca a partir do novo terminal satélite seria superior a 1.700m:</p> <ul style="list-style-type: none"> ~700m do EDG até ao saguão de embarque doméstico ~200m até às escadas até ao nível 1 ~550m até baixar para o túnel ~250m de túnel, excluindo a distância desde a entrada do terminal de satélite até ao seu portão de embarque. <p>A necessidade de soluções alternativas para a aprovação do anteprojeto e atendimento dos requisitos de auditoria do PEA poderá impactar o plano de investimentos e, conseqüentemente, na estimativa do valor do ativo (VPL) apresentado e, portanto, no valor da outorga mínima estabelecida no Contrato.</p> <p>"</p>
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que, no que tange os EVTEA, o plano de desenvolvimento apresentado considera as melhores práticas em termos de fluxos dos terminais, além de contemplar sistemas de transporte de passageiros para grandes distâncias, diminuindo o tempo de percurso e trazendo conforto ao usuário. Aeroportos de grande dimensões e grandes volumes de movimentação recorrentemente enfrentam o problema de grandes distâncias dentro de seus terminais de passageiros e devem se valer de sistemas de transportes, como esteiras rolantes, facilitando o deslocamento dos passageiro. Entretanto, os EVTEA não são vinculativos, cabendo ao futuro operador propor solução própria de desenvolvimento em atendimento ao contrato de concessão e regulamentações vigentes.</p> <p>A ANAC igualmente agradece a contribuição e ratifica, com relação aos pontos mencionados, relativos, supõe-se, ao aeroporto de Congonhas, que os EVTEA não</p>

são vinculantes, tendo o propósito de especificar e quantificar as intervenções no aeroporto com vistas à precificação dos ativos para licitação. Os anteprojetos elaborados pela Concessionária poderão apresentar outras soluções e configuração diversa da apresentada no estudo.

Ainda, a avaliação de capacidade do meio-fio dependerá da infraestrutura e sinalização apresentados no projeto a ser elaborado pela Concessionária.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18882
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
Solicita-se confirmação de que a Take Off Run Available (TORA) declarada e operacional na pista 17/35, com a instalação dos EMAS, será de 1905m.
JUSTIFICATIVA
<p>"De acordo com os planos, 1905m é a diferença exata entre o início de ambas as áreas de EMAS, no final do comprimento da pista pavimentada.</p> <p>Dada a ausência de detalhamento na regulamentação específica para este caso (RBAC 154), é necessário confirmar que esta será a distância disponível para decolagem, sem guardar os 60m de faixa necessários entre a pista e uma RESA típica.</p> <p>Caso seja necessário descontar 120m para a aferição da TORA, tratar-se-ia de uma redução de 6% do comprimento efetivo de pista para decolagem, com potencial impacto sobre o alcance das aeronaves e/ou sua carga máxima, possivelmente impactando o valor do ativo (VPL) estimado e, portanto, o valor da outorga mínima estabelecida no Contrato."</p>
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que as dimensões de TORA, de 1.905 m, e das demais distâncias declaradas apresentadas no EVTEA estão coerentes com o disposto pela ANAC, através da Nota Técnica N°8/2020/GTEA/GCOP/SAI, que trata da proposição de critérios básicos para projeto de sistemas de desaceleração de aeronaves em Áreas de Segurança de Fim de Pista (RESA), conforme estabelecido pelo requisito 154.209(b)(3) do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) n° 154. O documento está disponível através do portal SEI, sob processo número 00058.018298/2020-09. O item 6.4.4 trata das distâncias declaradas na ocorrência de EMAS nas duas cabeceiras.</p> <p>A ANAC igualmente agradece a contribuição e informa que, a implantação de sistema de desaceleração de aeronaves não implica, necessariamente, a alteração das distâncias declaradas de uma pista de pouso e decolagem.</p> <p>Para isso, é necessária avaliação de segurança operacional em processo específico, conforme Voto do Diretor Ricardo Bisinotto Catanant (sei! 6468152), no Processo ANAC n° 00065.045940/2020-25, que estabeleceu que "quanto à manifestada intenção do operador de aeródromo de modificar as distâncias declaradas após a instalação dos sistemas de desaceleração, é preciso deixar claro que eventuais tratativas nesse sentido devem ser conduzidas em processo apropriado, com a devida análise de atendimento aos requisitos aplicáveis para as novas características físicas pretendidas, particularmente para a faixa de pista, faixa preparada e outros elementos da infraestrutura pertinentes, assim como auxílios visuais para a navegação".</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18883
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
Solicita-se a inclusão de uma tabela resumo da capacidade dos sistemas de terminal de passageiros para cada fase de expansão (áreas de processamento e equipamentos), semelhante ao que é realizado para a situação atual (Tabela 1_XX Áreas de Processamento e Equipamentos Domésticos - TPS).
JUSTIFICATIVA
Uma tabela como a solicitada é importante para a transparência e rastreabilidade das premissas utilizadas, principalmente na aferição de áreas operacionais.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que as informações solicitadas estão apresentadas para cada ano da concessão nas planilhas de dimensionamento, disponibilizadas juntamente com os relatórios do EVTEA, na pasta 02 Estudos de Engenharia e Afins, pasta Dimensionamento. As planilhas possuem nome no formato SBXX_Engenharia_Dimensionamento - Infra Geral_1.00.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18884
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
Pergunta-se: Caso sejam encontrados passivos ambientais relacionados à presença de amianto, seria o evento enquadrado como risco do poder concedente?
JUSTIFICATIVA
<p>"Não foram mapeados nos passivos ambientais levantados pelos EVTEA questões relacionadas à presença de amianto. Dado que os mesmos EVTEA publicaram extenso registro fotográfico dos sítios, entende-se que, caso se encontre algum passivo desta natureza no futuro, tratar-se-ia de risco não conhecido, oculto, não passível de verificação mesmo nas visitas técnicas. Dessa forma, de acordo com o item 5.2.12 do Contrato, tratar-se-ia de evento passível de reequilíbrio econômico-financeiro.</p> <p>A existência de passivos ambientais classificáveis como ""conhecidos"" nos termos do item 5.2.12 do Contrato, e que não tenham sido considerados na estimativa do valor do ativo (VPL dos EVTEAs), significaria que o valor da outorga mínima estabelecida para a concessão do bloco teria sido erroneamente sobrestimado."</p>
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e informa que atualmente não há legislação ambiental que estabeleça a obrigatoriedade de remoção de materiais antigos com amianto, portanto não sendo considerado como passivo ambiental. Porém ao realizar demolições e adequações futuras que gerem resíduos com amianto, eles deverão ser destinados como resíduos perigosos de acordo com a legislação vigente. Os custos desta atividade deverão ser assumidos no Gerenciamento Socioambiental do novo operador aeroportuário. Entretanto, os EVTEA não são vinculativos, cabendo ao futuro operador propor solução própria de desenvolvimento em atendimento ao contrato de concessão e regulamentações vigentes.</p> <p>A ANAC agradece sua contribuição, mas ressalta que, conforme dispõe o item 1.32 do Edital de Licitação, as informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados ao respectivo Complexo Aeroportuário objeto da Concessão e à sua exploração, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação da Concessão, não apresentando qualquer caráter vinculativo que responsabilize o Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Concessionária.</p> <p>Por isso, entende-se inviável a veiculação de anexo pretensamente exaustivo no que concerne ao passivo ambiental conhecido, assim considerado todo aquele cuja informação sobre sua existência esteja disponível para os Proponentes, inclusive que esteja contida: (i) em documentos emitidos por entidades e órgãos públicos no âmbito municipal, estadual, distrital e federal; e (ii) em quaisquer inquéritos, processos administrativos e processos judiciais.</p> <p>Nesse sentido, segundo o item 1.33 da minuta de Edital, as Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do respectivo Complexo Aeroportuário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão,</p>

bem como pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, devendo arcar com seus respectivos custos e despesas, inclusive no tocante à realização de estudos, investigações, levantamentos, projetos e investimentos. Para tanto, será facultado às interessadas a realização de visitas técnicas, a fim de vistoriar o Complexo Aeroportuário, na forma do item 1.17 do Edital.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18885
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Monroy Silla
CONTRIBUIÇÃO
Pergunta-se: o poder público se compromete com a entrega das obras de ampliação e reforma do terminal de passageiros do aeroporto de Campo Grande, conforme projetos considerados no EVTEA, antes do início da operação da nova concessionária?
JUSTIFICATIVA
<p>"O Aeroporto Internacional de Campo Grande (MS) está com obras de ampliação e modernização do seu terminal de passageiros em andamento, com investimentos de R\$ 39,9 milhões.</p> <p>Segundo a Tabela 2-1: Detalhe das Obras Existentes ou Recentemente Concluídas, a situação foi tomada como concluída, tendo como observação que a data de referência considerada para a análise foi 31 de dezembro de 2021.</p> <p>A premissa de conclusão das obras em tempo e conforme projetos de engenharia divulgados é essencial para o planejamento de capex do ativo. Caso contrário, impactaria o valor do ativo (VPL) estimado e, portanto, o valor da outorga mínima estabelecida no Contrato."</p>
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição. O EVTEA trata sobre as obras existentes no aeroporto no item 2.1.1 do relatório de Estudo de Engenharia e Afins, apresentando informações coletadas durante visita in loco ou disponibilizadas pela INFRAERO através do DataRoom. Segundo informações da INFRAERO, o contrato para reforma e ampliação do TPS do Aeroporto de Campo Grande encontra-se com 98% de execução física. Vale ressaltar que os EVTEA não são vinculativos, cabendo aos interessados realizar visitas técnicas aos aeroportos de modo a realizar avaliação própria das condições do sítio e das obras em andamento.</p> <p>A ANAC igualmente agradece a contribuição e ratifica que as informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados aos respectivos Complexos Aeroportuários e/ou aos Blocos de Aeroportos objeto da Concessão e à sua exploração, disponibilizados no sítio da ANAC, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação da Concessão, não apresentando qualquer caráter vinculativo que responsabilize o Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Concessionária. As Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições dos respectivos Complexos Aeroportuários integrantes dos Blocos e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, bem como pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, devendo arcar com seus respectivos custos e despesas, inclusive no tocante à realização de estudos, investigações, levantamentos, projetos e investimentos.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18886
NOME DO CONTRIBUINTE
GOL LINHAS AEREAS S.A
CONTRIBUIÇÃO
Contribuição no item 2.1.4.1
JUSTIFICATIVA
Falta uma melhor definição sobre qual Portaria que definem as atividades cobertas pela tarifa de embarque/conexão, fins evitar novas cobranças Importante rever a Res. 432
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que o item 2.1.4.1 especifica que a "Tarifa de Embarque e Tarifa de Conexão remuneram o terminal de passageiros, abrangendo, conforme o caso, embarque, desembarque, orientação, conforto e segurança, observada a regulamentação vigente ". Além disso, o artigo 1º, inciso I, do Anexo à Resolução nº 432, de 13/06/2017 traz o rol de serviços, facilidades, equipamentos e instalações utilizados, remunerados pela Tarifa de Embarque e a Tarifa de Conexão, a saber: "a) embarque: - sala de embarque; - ponte de embarque; - sistema de esteiras para despacho de bagagem; - carrinhos à disposição dos passageiros para transporte de suas bagagens; - ônibus para transporte de passageiros; e - inspeção de segurança contra atos de interferência ilícita. b) desembarque: - área de restituição de bagagem; - esteiras ou carrosséis para restituição de bagagem; - ponte para desembarque; - carrinhos à disposição dos passageiros para transporte de suas bagagens; e - ônibus para transporte de passageiros. c) orientação: - sistema semi-automático anunciador de mensagens; - sistema de som; - sistema informativo de voo; e - sinalização vertical. d) serviços e segurança: - climatização geral; - locais destinados a serviços públicos; - sanitários; - circuito fechado de televisão; - inspeção e controle de acesso às áreas restritas; - sistema de ascenso-descenso utilizando elevadores, escadas rolantes ou similares; - sistema de deslocamento horizontal entre terminais do tipo esteira rolante; - atendimento médico; e - berçário ou fraldário."

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18887
NOME DO CONTRIBUINTE
GOL LINHAS AEREAS S.A
CONTRIBUIÇÃO
Contribuição no item 2.1.4.4.
JUSTIFICATIVA
"O termo capatazia refere-se a cobrança de serviços para carga Internacional, porém ela vem sendo utilizada para cobrança de carga doméstica, entendemos que deve ser vedada a cobrança de percentual de movimentação de carga no aeroporto quando não houver a participação da ADM na movimentação da carga em seus processos. (% em cima da movimentação bruta)"
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a partir da 5ª rodada de concessões, os novos contratos buscaram estimular a concorrência para o setor de armazenagem e capatazia. Com efeito, os contratos dispõem, em seu Capítulo XI Da Utilização de Espaços no Complexo Aeroportuário, das regras acerca do acesso às áreas aeroportuárias, permitindo que interessados possam arrendar áreas para fins de guarda e movimentação da carga doméstica e internacional, e impedindo que os operadores aeroportuários criem barreiras artificiais.</p> <p>Mais especificamente, o modelo contratual adotado a partir da 5ª rodada incluiu a armazenagem e capatazia de cargas domésticas e internacionais no rol exemplificativo de áreas e atividades operacionais, de modo que, para essas atividades, passaram a incidir também as regras de acesso. Note que o novo arcabouço regulatório visa a descentralizar esta atividade aeroportuária, e a ANAC busca criar regras claras para que os potenciais licitantes compreendam que quaisquer interessados poderão arrendar áreas aeroportuárias e prestar os serviços de armazenagem e capatazia internacional e concorrer com o próprio administrador aeroportuário.</p> <p>A Seção II – Das Áreas e Atividades Operacionais da minuta do Contrato de Concessão, a qual explicita que a remuneração pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais será livremente pactuada entre a Concessionária e as partes contratantes como forma de permitir uma precificação eficiente dos serviços e otimizar a utilização da infraestrutura aeroportuária. Adicionalmente encontra-se previsto na minuta do contrato que a remuneração deverá ser definida em função de critérios objetivos e não discriminatórios, e prevê que propostas de definição e de alteração dos valores e critérios de remuneração, bem como de criação de novas cobranças pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais, deverão ser precedidas de consulta às partes interessadas relevantes. Finalmente, no item 11.7.2. da minuta do contrato prevê que as consultas sobre as propostas de definição e de alteração dos valores e critérios de remuneração, bem como de criação de novas cobranças pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais devem preferencialmente ser realizadas por meio de associações, comitês técnicos, fóruns</p>

de governança ou outros grupos capazes de intensificar a cooperação entre as partes e colaborar para o alcance de acordos e soluções negociadas. Deste modo, o preço deve ser capaz de remunerar adequadamente os custos necessários para o financiamento da infraestrutura ou serviço oferecidos, independentemente de a precificação se dividir entre componente fixo e variável.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18888
NOME DO CONTRIBUINTE
GOL LINHAS AEREAS S.A
CONTRIBUIÇÃO
contribuição nos itens 4.1, 4.1.1, 4.1.2, 4.1.3
JUSTIFICATIVA
"Acrescentar a Importância do relatório da EA e seus custos de recolhimento e repasse (RCR Relatório de Custo de Repasse)"
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, por definição presente no Anexo 4 da minuta do Contrato, empresas aéreas têm a responsabilidade de arrecadar, antes do embarque, as tarifas de embarque e recolher ao operador do aeródromo, não sendo obrigatória a nenhuma das partes remunerar a outra por eventual vantagem ou desvantagem decorrente da arrecadação. A obrigatoriedade de apresentação, pela Concessionária, dos Relatórios de Remuneração das Tarifas Aeroportuárias instrumentaliza, entre outras competências do Poder Concedente, o acompanhamento das condições econômico-financeiras das concessões aeroportuárias e a emissão de pareceres sobre as informações contábeis, patrimoniais, operacionais e tarifárias das concessionárias de aeroportos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18889
NOME DO CONTRIBUINTE
GOL LINHAS AEREAS S.A
CONTRIBUIÇÃO
contribuição no item 5.1
JUSTIFICATIVA
"Entendemos ser uma obrigação da Concessionária o recolhimento da taxa de embarque, processo este modificado para facilitar a operação do aeroporto. Isenta a empresa aérea da obrigação da cobrança da taxa de embarque passando a responsabilidade a concessionária, desta forma o recolhimento pela EA se dá como facilitador do processo, portanto caberia negociação"
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que, no entanto, não será acatada. O item 5.1. do Anexo 4 da minuta do contrato versa sobre a obrigatoriedade de a Concessionária em manter, desde a assunção das operações até o término da concessão, sistema de cobrança das tarifas aeroportuárias que contemple os processos coleta, cobrança e pagamento das tarifas aeroportuárias. Paralelamente, o item 2.1.3.1.1. do mesmo anexo atribui responsabilidade à empresa aérea de arrecadar a tarifa de embarque, antes do embarque, e recolher ao operador do aeródromo. O objetivo deste procedimento, que é recomendado pela OACI, é a redução do número de processos a que os passageiros são submetidos, que poderiam causar problemas de facilitação no aeroporto, como filas e atrasos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18890
NOME DO CONTRIBUINTE
GOL LINHAS AEREAS S.A
CONTRIBUIÇÃO
contribuição no item 5.6 e 5.6.1
JUSTIFICATIVA
a responsabilidade sobre o descrito nestes itens é responsabilidade das empresas aéreas?
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que, de acordo com o item 5.6 do Anexo 4 da Minuta de Contrato de Concessão, “As tarifas poderão ser cobradas à vista ou a posteriori no prazo máximo definido pela Concessionária, diretamente das Empresas Aéreas e dos demais Usuários do Aeroporto.” Assim, trata-se de uma prerrogativa do administrador aeroportuário, que poderá decidir pela forma de cobrança das tarifas, uma vez que o risco de inadimplência dos usuários é alocado à Concessionária, conforme prevê o item 5.5.12, da Minuta do Contrato. Neste caso, quando se tratar de tarifa de embarque, a empresa aérea deverá observar o prazo de cobrança estabelecido pelo aeroporto. Além disso, o item 5.6.1 veda “a diferenciação dos prazos por Usuário, mas tão somente por categoria de serviços prestados”, cabendo ressaltar que as regras que obriguem os usuários inadimplentes a pagarem a vista não são consideradas discriminatórias.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18891
NOME DO CONTRIBUINTE
GOL LINHAS AEREAS S.A
CONTRIBUIÇÃO
contribuição no item 5.6.2
JUSTIFICATIVA
Gostaríamos de confirmar se somente em caso de inadimplência poderá ser permitido a cobrança previa
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a decisão pela cobrança à vista ou a posteriori é uma prerrogativa do administrador aeroportuário. No entanto, somente em caso de inadimplência do usuário poderá ser exigido o pagamento prévio (antecipado) das tarifas de embarque, conexão, pouso e permanência.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18892
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Kawano Machado Ferreira
CONTRIBUIÇÃO
Propõe-se a revisão das premissas de ocupação de áreas, revisando-as para baixo, a fim de representar um cenário mais realista e alinhado com o mercado. Dessa forma, por gentileza, esclarecer como chegou-se a conclusão de que esse passivo de desapropriação de parte do cemitério é de responsabilidade da prefeitura. Existe algum documento formal indicando essa atribuição da prefeitura?
JUSTIFICATIVA
Nas projeções de receitas não tarifárias do Aeroporto de Congonhas foi observado um aumento de cerca de 30% da receita unitária em 2024, quando comparado à 2019 para as linhas de receita de Varejo, Serviços e Alimentos e Bebidas. É de nosso entendimento que esse aumento tem origem na premissa de ocupação de áreas assumida (benchmark de ocupação do terminal 3 de Guarulhos), que seria unicamente vinculada às melhorias advindas do início da operação privada do aeroporto. No nosso entendimento, esse argumento não é suficiente para assumir tal aumento na ocupação de áreas, já desde o início da concessão. Tendo isso em vista, o simples fato da mudança para um operador privado não parece motivo suficiente para justificar esse aumento de ocupação de áreas logo no início. Pede-se a revisão dessa premissa, já que está sobrestimando o valor do ativo.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que as premissas de áreas brutas locáveis nos anos iniciais da concessão foram revistas nas novas versões dos EVETA.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18893
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Kawano Machado Ferreira
CONTRIBUIÇÃO
Pede-se o esclarecimento da situação dos contratos durante a primeira fase de obras e sobre a execução do processo para a retirada das áreas de aviação geral previstas, além da inclusão de todos os custos associados à sua retirada.
JUSTIFICATIVA
No Estudo de Mercado, é previsto que as áreas dedicadas à aviação geral serão retiradas já na primeira fase de obras, porém foi observado que há contratos de hangares com duração até 2028, inclusive com investimentos previstos. Dessa maneira, não fica claro como seria feita a remoção dessas áreas no período previsto nem aonde foram considerados os possíveis custos dessa remoção (penalidades, indenizações, realocações...), uma vez que algumas dessas áreas ainda terão seus contratos vigentes. É necessário apresentar a estimativa detalhada dos custos de rescisão dos contratos e sua incorporação no cálculo do valor do ativo. Caso contrário, o valor do ativo estaria sendo sobrestimado.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a contribuição e informa que os Estudos não são vinculativos cabendo ao futuro concessionário adotar solução própria para desenvolvimento do sítio aeroportuário em atendimento ao contrato de concessão e normativos pertinentes. No entanto, considerando o fato de que a solução dos Estudos implica em rescisão antecipada de contratos sem possibilidade de realocação dos concessionários para outras áreas, os custos destas rescisões foram incorporados nos Estudos, nas projeções de Capex Patrimonial.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18894
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Kawano Machado Ferreira
CONTRIBUIÇÃO
Propõe-se a verificação do estado do contrato e se necessário, o ajuste do modelo econômico financeiro, a fim de representar a realidade.
JUSTIFICATIVA
Nas reuniões individuais com o Poder Concedente, foi informado que o contrato em questão ainda encontra-se em processo judicial e que seria sub-rogado ao novo concessionário .As obras no terreno referentes a esse contrato ainda não foram iniciadas. Ainda assim, no ano 1 de concessão, nos EVTEAs, já é considerado o pagamento integral do aluguel do contrato, o qual parece pouco realista considerando que o processo judicial está parado a vários anos e não há perspectivas de uma resolução no curto prazo. Como esse empreendimento representa cerca de 75 milhões do valor estimado do ativo, que equivale a aproximadamente 4% do valor total do VPL estimado para CGH, pede-se o contrato (não foi disponibilizado no Data Room) e revisão das premissas correspondentes na modelagem a essa linha de receitas. Caso contrário, o valor do ativo estaria sendo sobrestimado.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que, segundo informou a Infraero, não foi localizada demanda judicial relacionada ao contrato em questão. Segundo a empresa, foi celebrado um termo aditivo que modificou a área e algumas questões comerciais. O documento encontra-se disponível no Data Room para consulta pelos interessados (pasta "/SETIMA_RODADA/DADOS_039_20211124").

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18895
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Kawano Machado Ferreira
CONTRIBUIÇÃO
Propõe-se a inclusão no modelo econômico financeiro do cálculo do Fator X, como descrito no Contrato de Concessão.
JUSTIFICATIVA
A inclusão do cálculo do Fator X através das fórmulas descritas no Contrato mantém a coerência entre o modelo e o Contrato.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a contribuição e informa que a modelagem em questão não considera a utilização do Fator X em atendimento ao Acórdão n. 3.232/2011-TCU item 6.4.3.3, que expressa o entendimento do tribunal de não adoção do Fator X na elaboração do EVTEA.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18896
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Kawano Machado Ferreira
CONTRIBUIÇÃO
Pergunta-se: Na audiência pública, durante a introdução por parte da SAC, apresentou-se um slide com o plano de desenvolvimento do Santos Dumont no qual, em nota de rodapé, se declarava: "não atende critério de atendimento de 70% de passageiros domésticos em ponte". Quais foram as mudanças implantadas que justificam as afirmações do relatório de Engenharia e Afins sobre a viabilidade de atendimento do indicador?
JUSTIFICATIVA
O referido slide pode ser visto em: (https://www.youtube.com/watch?v=i-t6LIHcHXA&t=1340s acessado em 28/10/2021) Dado que a expansão no Santos Dumont é severamente limitada, por questões de tamanho do sítio, tombamentos, dentre outras, a incerteza de possibilidade de atendimento de tal parâmetro significa potencial risco de ocorrência reiterada em penalizações relativas ao Fator Q e infrações contratuais no caso de reincidências de não cumprimento do indicador. Tal risco deve ser avaliado e incorporado ao processo de valuation do ativo.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que os Estudos foram revisados para atendimento do critério de 70% de passageiros domésticos em pontes, o que gera uma restrição de capacidade do aeroporto. O cálculo da restrição e as considerações estão apresentadas no item 2.3.2 do relatório de engenharia e afins. Entretanto, os EVTEA não são vinculativos, cabendo ao futuro operador propor solução própria de desenvolvimento em atendimento ao contrato de concessão e regulamentações vigentes.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18897
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Kawano Machado Ferreira
CONTRIBUIÇÃO
<p>Representante da Escola Naval declarou na audiência pública do presente processo de concessão que:</p> <p>(1) o projeto proposto para o plano de desenvolvimento do Santos Dumont não pode ser realizado sem a autorização da Marinha do Brasil, que definiu como um dos requisitos a construção de um túnel de acesso subaquático à Escola Naval. Solicita-se a inclusão nos estudos de que se trata de um requisito necessário para a obtenção das devidas aprovações.</p> <p>(2) Solicita-se a inclusão de orçamento desta solução no plano de desenvolvimento do EVTEA, visto que a autoridade competente já sinalizou que se trata de um requisito.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>A não obtenção da autorização da Marinha do Brasil significaria não poder realizar a construção das RESAs o que, por sua vez, significaria não obter a certificação do aeroporto e, conseqüentemente, não poder acomodar a demanda projetada nos estudos que embasaram o valuation do Santos Dumont.</p> <p>A Marinha do Brasil desenvolveu um estudo técnico para a construção do túnel subaquático em 2012, que está disponível na base de dados deste processo de concessão, e que estima um investimento em valor presente da ordem de 50 a 60 milhões de reais, valor este referenciado pelo representante da SAC, Ricardo Fonseca durante a audiência pública da sétima rodada.</p> <p>O custo estimado para a construção do túnel subterrâneo de passageiros que liga o TPS ao satélite no aeroporto de Congonhas indicado no EVTEA é de 31 milhões de reais. Levando em conta, além do fato de ser um túnel subaquático, o impacto nas operações e as licenças ambientais requeridas, considera-se que um valor realista para este investimento seria significativamente maior.</p> <p>Tal investimento não está contemplado no CapEx apresentado no EVTEA, podendo significar risco de sobrevalorização do ativo na modelagem, bem como risco de inviabilidade do cumprimento do plano de desenvolvimento.</p>
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que o plano de desenvolvimento apresentado no estudo de engenharia e afins apresenta solução para o acesso à escola naval de acordo com os requisitos operacionais e de segurança previstas nos regulamentos e normas. Ressalta-se que a solução proposta no EVTEA não é vinculante, devendo a proponente avaliar e realizar as suas considerações para a proposta, devendo considerar os custos associados a sua solução. Caberá à futura concessionária obter as licenças e autorizações pertinentes, bem como realizar as negociações e investimentos necessários para implantar o seu plano de desenvolvimento.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18898
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Kawano Machado Ferreira
CONTRIBUIÇÃO
Pergunta-se: No caso das ocupações irregulares, caso existam no início da concessão mais famílias a serem reassentadas do que o mapeado pelos estudos do EVETA, será este um passivo socioambiental que constitui risco do poder concedente?
JUSTIFICATIVA
Segundo a minuta do contrato de concessão, é apresentado como risco alocado ao poder concedente: "custos relacionados aos passivos ambientais que tenham origem e não sejam conhecidos até a data de publicação do edital do leilão da concessão".
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que as ocupações irregulares existentes no início da concessão não constituem passivo "ambiental" apresentado no item 5.2.12 da minuta do contrato de concessão. Desse modo, caso haja mais famílias a serem reassentadas do que o mapeado pelos estudos do EVETA, caberá à Concessionária realizar as ações necessárias à efetivação das reassentamentos em estrita observância à legislação aplicável, conforme risco que lhe é expressamente atribuído (consoante item 5.5.23 do Contrato), não apenas em relação aos valores, mas no tocante a todos os demais aspectos, vez que tais estudos não são vinculantes, de modo que as desocupações e necessidade de remoção de bens indicados nos estudos são meramente referenciais. Assim, cabe às proponentes analisar e diligenciar a respeito das informações disponíveis no EVETA e condições do ativo, bem como considerar a responsabilidade advinda dos riscos que lhes são alocados e demais obrigações contratuais na precificação de sua proposta econômica, em conformidade com o disposto nos itens 1.32 e 1.33 do Edital de Concessão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18899
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Kawano Machado Ferreira
CONTRIBUIÇÃO
<p>Pergunta-se:</p> <p>(1) A ANAC irá apoiar planos de desenvolvimento propostos pelo concessionário com conceitos semelhantes aos do EVTEA, mesmo na hipótese de que sejam necessárias desocupações e rescisões de contratos comerciais de cessão de área?</p> <p>(2) Para os casos mapeados pelo EVTEA em que serão necessárias rescisões de contratos comerciais para implementação do plano de desenvolvimento, onde estão discriminados os custos associados?</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Para alguns aeroportos, pode não haver alternativa de desenvolvimento que não demande o uso de áreas atualmente sob gestão de terceiros por meio de contratos comerciais (hangares, edifícios militares, etc.).</p> <p>O apoio da ANAC aos planos da EVTEA a este respeito seria indispensável para o futuro concessionário.</p> <p>O EVTEA apresenta nos relatórios de Avaliação Econômico Financeira uma "Análise do Impacto do Plano de Desenvolvimento nos Contratos Comerciais". No entanto, não são apresentadas estimativas dos custos de rescisão para cada contrato.</p> <p>No caso de Congonhas, por exemplo, há contratos cujos valores globais são da ordem de dezenas de milhões de reais. São previstas nestes contratos multas que variam de 5 a 20% dos valores remanescentes até o fim da vigência. Em alguns casos, ainda são previstos os ressarcimentos ligados aos custos de desmobilização das áreas.</p> <p>O impacto financeiro do custo de tais rescisões contratuais pode afetar significativamente o valor do ativo.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que segundo os itens 2.4 e 2.5, eventuais desocupações de áreas localizadas nos sítios aeroportuários integrantes do Bloco, em posse ou detenção de terceiros, prévias ou posteriores à celebração do Contrato, serão de integral responsabilidade da Concessionária, bem como a ela caberá a remoção de quaisquer bens para liberação de áreas dos sítios aeroportuários.</p> <p>Da mesma forma, conforme item 5.5.22, constitui risco da Concessionária os custos de eventual rescisão dos contratos celebrados que envolvam a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário que estejam em vigor ao final do Estágio 2 da Fase I-A. Posto isso, registra-se que a necessidade e abrangência de eventuais desapropriações, desocupações e rescisões dependerão do plano de investimentos da Concessionária. Assim, caberá à Proponente considerar os custos relativos a esse risco na formulação de sua proposta. Conforme item 1.32 do Edital, o EVTEA não tem caráter vinculativo, de modo que as informações por ele prestadas ou omitidas não têm o condão de responsabilizar o Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Concessionária, tendo em vista que seu objetivo é exclusivamente</p>

o de permitir ao Governo Federal a precificação da concessão. Além disso, as Proponentes, de acordo com o item 1.33 do Edital, são responsáveis pela análise direta das condições do respectivo Complexo Aeroportuário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, bem como pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, devendo arcar com seus respectivos custos e despesas, inclusive, mas não exclusivamente, no tocante à realização de estudos, investigações, levantamentos, projetos e investimentos. A SAC/Minfra também agradece a contribuição e ratifica que os Estudos não são vinculantes e que o futuro Concessionário poderá adotar solução distinta para o aeroporto. No entanto, considerando o fato de que a solução dos Estudos implica em rescisão antecipada de contratos sem possibilidade de realocação dos concessionários para outras áreas, os custos destas rescisões foram incorporados nos Estudos, nas projeções de Capex Patrimonial.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18900
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Kawano Machado Ferreira
CONTRIBUIÇÃO
<p>Solicita-se a correção das relações de propriedade das áreas necessárias para implementação do plano de desenvolvimento do Santos Dumont, em especial no que tange a construção das RESAs, conforme apontamentos realizados pelo representante da Escola Naval durante a audiência pública deste processo de concessão.</p> <p>Solicita-se ainda esclarecimento sobre a possibilidade de incoerência de custos adicionais, não previstos no EVTEA, para a incorporação de tais áreas ao sítio aeroportuário para implementação do plano de desenvolvimento.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>O representante da Escola Naval declarou na audiência pública a existência de incorreções com relação à propriedade das áreas a serem desapropriadas em Santos Dumont para a construção das RESAs.</p> <p>Esclarecimentos acerca deste tema são relevantes para o planejamento de capex da modelagem financeira, garantindo que o valor do ativo não seja superestimado.</p>
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que o estudo de engenharia e afins apresenta no item 1.1.1 a análise das informações patrimoniais disponibilizadas no data room e consolida o limite patrimonial do aeroporto na planta ANEXO 1.1 LIMITE PATRIMONIAL - SITUAÇÃO ATUAL. Ressalta-se que os EVTEA não são vinculativos, cabendo ao futuro operador propor solução própria de desenvolvimento em atendimento ao contrato de concessão e regulamentações vigentes. Conforme previsto no contrato, eventuais necessidades de desapropriação e aquisição de áreas dentro dos limites estabelecidos no contrato serão de responsabilidade da concessionária.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18901
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Kawano Machado Ferreira
CONTRIBUIÇÃO
<p>Pergunta-se:</p> <p>(1) Passivos históricos relacionados a ruído aeronáutico no entorno do Aeroporto de Congonhas e não mapeados no EVTEA serão riscos associados ao poder concedente?</p> <p>(2) Restrições operacionais ligadas a ruído aeronáutico, não previstas no EVTEA para os volumes de demanda projetados para o horizonte de concessão, serão riscos alocados ao poder concedente?</p>
JUSTIFICATIVA
<p>(1) Segundo a minuta do contrato de concessão, é apresentado como risco alocado ao poder concedente: "custos relacionados aos passivos ambientais que tenham origem e não sejam conhecidos até a data de publicação do edital do leilão da concessão".</p> <p>(2) Segundo a minuta do contrato de concessão, é apresentado como risco alocado ao poder concedente: "impedimento ou redução do processamento de passageiros, aeronaves ou cargas no aeroporto, atribuídos a órgãos públicos, por ação imprevista ou omissão, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária (...)".</p> <p>Dado a relevância do possível impacto operacional, a alocação de tais riscos à concessionária, sem que estimativas para o mesmo tenham sido incluídas na modelagem financeira do EVTEA, significaria o valuation de Congonhas estaria potencialmente superestimado.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece sua contribuição, mas ressalta que, conforme dispõe o item 1.32 do Edital de Licitação, as informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados ao respectivo Complexo Aeroportuário objeto da Concessão e à sua exploração, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação da Concessão pelo Poder Concedente, não apresentando qualquer caráter vinculativo que responsabilize o Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Concessionária.</p> <p>Nesse sentido, segundo o item 1.33 da minuta de Edital, as Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do respectivo Complexo Aeroportuário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, bem como pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, devendo arcar com seus respectivos custos e despesas, inclusive no tocante à realização de estudos, investigações, levantamentos, projetos e investimentos. Para tanto, será facultado às interessadas a realização de visitas técnicas, a fim de vistoriar o Complexo Aeroportuário, na forma do item 1.17 do Edital.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18902
NOME DO CONTRIBUINTE
Italo Brito
CONTRIBUIÇÃO
Sugerimos a inclusão de nova obrigação ao concessionário do Aeroporto De Congonhas e Santos Dumont no sentido de exigir que pelo menos 80% (ou outro número que esta agência entender cabível) da infraestrutura aeroportuária existente e a ser construída (conforme expansão do aeroporto) seja dedicada exclusivamente às atividades relacionadas à operação aérea, seja da aviação regular ou não-regular.
JUSTIFICATIVA
<p>Considerando localização privilegiada dos Aeroportos de Congonhas e Santos Dumont, que estão em regiões centrais das duas cidades (São Paulo e Rio de Janeiro, respectivamente) com maior valorização imobiliária do país, é essencial prever no contrato de concessão que a cessão de áreas do sítio aeroportuário deve privilegiar demandas relacionadas à operação aérea, como instalação de Hangares de Manutenção, Terminais de Carga, áreas de apoio para desenvolvimento de atividades inerentes as Cias Aéreas, e seus fornecedores.</p> <p>Caso contrário, há o risco de os administradores buscarem a implementação de empreendimentos como Hotéis, Centros de Convenções ou Centros comerciais buscando maior receita imobiliária em detrimento do desenvolvimento de atividades essenciais para a operação do Aeroporto.</p> <p>Sendo assim, solicitamos que seja definido um limite em termos de percentual da área do Sítio Aeroportuário que pode ser utilizado para exploração de atividades não relacionadas à aviação.</p> <p>Além disso, é essencial que as receitas provenientes da aviação sejam utilizadas para investimento em infraestrutura para operação aérea, não permitindo o uso desses recursos para desenvolvimento de outras atividades não relacionadas ao setor.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. Entende-se que tal restrição à exploração do sítio aeroportuário não se alinha com os preceitos do contrato de concessão. Esclarece-se que já é obrigação contratual da Concessionária realizar os investimentos necessários para atendimento da demanda nos aeroportos, razão pela qual tal restrição já não é necessária. Ademais, a diversificação de atividades com a obtenção de receitas não aeronáuticas, como exploração comercial, imobiliária, etc. é parte das boas práticas de gestão aeroportuária e é buscada, tanto quanto possível, pelos operadores aeroportuários, de um modo geral. Por fim, o processo de consulta às partes interessadas pelo aeroporto, sobre aspectos, entre outros, de planejamento aeroportuário, dá a oportunidade de se discutir com empresas aéreas, operadores de carga, etc. a realização de investimentos no sítio aeroportuário, a fim de assegurar que tal planejamento esteja em linha com as necessidades do público que utiliza o aeroporto.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18903
NOME DO CONTRIBUINTE
Italo Brito
CONTRIBUIÇÃO
Sugerimos a inclusão de nova obrigação ao concessionário do Aeroporto De Congonhas e Santos Dumont no sentido de exigir que pelo menos 80% (ou outro número que esta agência entender cabível) da infraestrutura aeroportuária existente e a ser construída (conforme expansão do aeroporto) seja dedicada exclusivamente às atividades relacionadas à operação aérea, seja da aviação regular ou não-regular.
JUSTIFICATIVA
<p>Considerando localização privilegiada dos Aeroportos de Congonhas e Santos Dumont, que estão em regiões centrais das duas cidades (São Paulo e Rio de Janeiro, respectivamente) com maior valorização imobiliária do país, é essencial prever no contrato de concessão que a cessão de áreas do sítio aeroportuário deve privilegiar demandas relacionadas à operação aérea, como instalação de Hangares de Manutenção, Terminais de Carga, áreas de apoio para desenvolvimento de atividades inerentes as Cias Aéreas, e seus fornecedores.</p> <p>Caso contrário, há o risco de os administradores buscarem a implementação de empreendimentos como Hotéis, Centros de Convenções ou Centros comerciais buscando maior receita imobiliária em detrimento do desenvolvimento de atividades essenciais para a operação do Aeroporto.</p> <p>Sendo assim, solicitamos que seja definido um limite em termos de percentual da área do Sítio Aeroportuário que pode ser utilizado para exploração de atividades não relacionadas à aviação.</p> <p>Além disso, é essencial que as receitas provenientes da aviação sejam utilizadas para investimento em infraestrutura para operação aérea, não permitindo o uso desses recursos para desenvolvimento de outras atividades não relacionadas ao setor.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. Entende-se que tal restrição à exploração do sítio aeroportuário não se alinha com os preceitos do contrato de concessão. Esclarece-se que já é obrigação contratual da Concessionária realizar os investimentos necessários para atendimento da demanda nos aeroportos, razão pela qual tal restrição já não é necessária. Ademais, a diversificação de atividades com a obtenção de receitas não aeronáuticas, como exploração comercial, imobiliária, etc. é parte das boas práticas de gestão aeroportuária e é buscada, tanto quanto possível, pelos operadores aeroportuários, de um modo geral. Por fim, o processo de consulta às partes interessadas pelo aeroporto, sobre aspectos, entre outros, de planejamento aeroportuário, dá a oportunidade de se discutir com empresas aéreas, operadores de carga, etc. a realização de investimentos no sítio aeroportuário, a fim de assegurar que tal planejamento esteja em linha com as necessidades do público que utiliza o aeroporto.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18904
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Kawano Machado Ferreira
CONTRIBUIÇÃO
Pergunta-se: Que garantia há de que o EIA / RIMA para implantação das RESAs será favorável considerando que a intervenção é realizada em APP?
JUSTIFICATIVA
<p>Há significativa incerteza sobre a anuência dos órgãos com relação às obras com intervenção na Baía de Guanabara.</p> <p>A ausência de manifestação dos órgãos ambientais e da Marinha do Brasil sobre a viabilidade de anuência e os respectivos requisitos é risco significativo para a viabilidade da concessão.</p> <p>A implantação da RESAS é necessária para a certificação do aeroporto, condição fundamental para o processamento da demanda projetada e, conseqüentemente, para a viabilidade do valuation estimado para o Santos Dumont e do seu respectivo bloco de aeroportos.</p>
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição. Em um processo de licenciamento ambiental não há garantias, sendo esse um dos riscos identificados no Estudo Ambiental. Destaca-se que a Lei 12.651/2012 prevê a autorização para intervenção em APP em obras de utilidade pública. Ressalta-se que os EVTEA não são vinculativos, cabendo ao futuro operador propor solução própria de desenvolvimento em atendimento ao contrato de concessão e regulamentações vigentes.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18905
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Kawano Machado Ferreira
CONTRIBUIÇÃO
<p>Pergunta-se:</p> <p>(1) Passivos históricos relacionados a ruído aeronáutico no entorno do Aeroporto de Santos Dumont e não mapeados no EVTEA serão riscos associados ao poder concedente?</p> <p>(2) Restrições operacionais ligadas a ruído aeronáutico, não previstas no EVTEA para os volumes de demanda projetados para o horizonte de concessão, serão riscos alocados ao poder concedente?</p>
JUSTIFICATIVA
<p>(1) Segundo a minuta do contrato de concessão, é apresentado como risco alocado ao poder concedente: "custos relacionados aos passivos ambientais que tenham origem e não sejam conhecidos até a data de publicação do edital do leilão da concessão".</p> <p>(2) Segundo a minuta do contrato de concessão, é apresentado como risco alocado ao poder concedente: "impedimento ou redução do processamento de passageiros, aeronaves ou cargas no aeroporto, atribuídos a órgãos públicos, por ação imprevista ou omissão, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária (...)".</p> <p>Dado a relevância do possível impacto operacional, a alocação de tais riscos à concessionária, sem que estimativas para o mesmo tenham sido incluídas na modelagem financeira do EVTEA, significaria o valuation do Santos Dumont estaria potencialmente superestimado.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece sua contribuição, mas ressalta que, conforme dispõe o item 1.32 do Edital de Licitação, as informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados ao respectivo Complexo Aeroportuário objeto da Concessão e à sua exploração, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação da Concessão pelo Poder Concedente, não apresentando qualquer caráter vinculativo que responsabilize o Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Concessionária.</p> <p>Nesse sentido, segundo o item 1.33 da minuta de Edital, as Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do respectivo Complexo Aeroportuário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, bem como pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, devendo arcar com seus respectivos custos e despesas, inclusive no tocante à realização de estudos, investigações, levantamentos, projetos e investimentos. Para tanto, será facultado às interessadas a realização de visitas técnicas, a fim de vistoriar o Complexo Aeroportuário, na forma do item 1.17 do Edital.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18906
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Kawano Machado Ferreira
CONTRIBUIÇÃO
Pergunta-se: caso fosse necessário realizar ações de remediação, os custos seriam arcados pela Infraero por se tratarem de contaminações históricas?
JUSTIFICATIVA
<p>Em todos os aeroportos existem áreas contaminadas suspeitas ou com potencial contaminação (em maior ou menor grau). Em geral, são incluídas como obrigação da concessionária:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Realização de investigação confirmatória, - Investigação detalhada, - Análise de risco toxicológico à saúde humana, - Modelagem matemática de fluxo de água subterrânea e transporte de contaminantes - Monitoramento ambiental por 2 anos. <p>Em geral não são elencados os custos de remediação que, segundo a metodologia descrita no EVTEA, somente seria aplicável a passivos de classe de risco alto e muito alto. Caso necessária remediação não prevista, a mesma dependerá da pluma de contaminação e poderá representar valores significativos, impactando as projeções financeiras.</p> <p>Tais riscos devem ser estimados, apresentados nos EVTEAs e incorporados no valuation dos ativos pelo poder concedente.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece sua contribuição, mas ressalta que, conforme dispõe o item 1.32 do Edital de Licitação, as informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados ao respectivo Complexo Aeroportuário objeto da Concessão e à sua exploração, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação da Concessão, não apresentando qualquer caráter vinculativo que responsabilize o Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Concessionária.</p> <p>Por isso, entende-se inviável a veiculação de anexo pretensamente exaustivo no que concerne ao passivo ambiental conhecido, assim considerado todo aquele cuja informação sobre sua existência esteja disponível para os Proponentes, inclusive que esteja contida: (i) em documentos emitidos por entidades e órgãos públicos no âmbito municipal, estadual, distrital e federal; e (ii) em quaisquer inquéritos, processos administrativos e processos judiciais.</p> <p>Nesse sentido, segundo o item 1.33 da minuta de Edital, as Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do respectivo Complexo Aeroportuário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, bem como pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, devendo arcar com seus respectivos custos e despesas, inclusive no tocante à realização de estudos, investigações, levantamentos, projetos e investimentos. Para</p>

tanto, será facultado às interessadas a realização de visitas técnicas, a fim de vistoriar o Complexo Aeroportuário, na forma do item 1.17 do Edital.

Adicionalmente, cumpre ressaltar que é risco alocado à Concessionária, conforme item 5.5.26. do Contrato, os custos incorridos para cumprimento de condicionantes ambientais, inclusive aquelas pré-existentes à assinatura do Contrato, observado o item 5.2.12.

A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que, nos EVTEA, a metodologia utilizada para definição das diretrizes para remediação/recuperação dos passivos de áreas contaminadas foi baseada na avaliação do grau de risco do passivo identificado, sendo prevista a remediação naqueles casos confirmados e com grau de risco alto e muito alto. Esse filtro teve como objetivo não superestimar valores em passivos que possuem apenas suspeita de contaminação em grau de risco médio, baixo e muito baixo, onerando equivocadamente o orçamento. Vale salientar que a metodologia de Gerenciamento de Áreas Contaminadas proposta prevê de forma conservadora a realização de investigação confirmatória e monitoramento de 2 anos em todos os passivos identificados desta categoria. Entretanto, os EVTEA não são vinculativos, cabendo ao futuro operador propor solução própria de desenvolvimento em atendimento ao contrato de concessão e regulamentações vigentes.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18907
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Kawano Machado Ferreira
CONTRIBUIÇÃO
<p>Pergunta-se:</p> <p>(1) Passivos históricos relacionados a ruído aeronáutico no entorno dos aeroportos e não mapeados no EVTEA serão riscos associados ao poder concedente?</p> <p>(2) Restrições operacionais ligadas a ruído aeronáutico, não previstas no EVTEA para os volumes de demanda projetados para o horizonte de concessão, serão riscos alocados ao poder concedente?</p>
JUSTIFICATIVA
<p>(1) Segundo a minuta do contrato de concessão, é apresentado como risco alocado ao poder concedente: "custos relacionados aos passivos ambientais que tenham origem e não sejam conhecidos até a data de publicação do edital do leilão da concessão".</p> <p>(2) Segundo a minuta do contrato de concessão, é apresentado como risco alocado ao poder concedente: "impedimento ou redução do processamento de passageiros, aeronaves ou cargas no aeroporto, atribuídos a órgãos públicos, por ação imprevista ou omissão, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária (...)".</p> <p>Dado a relevância do possível impacto operacional, a alocação de tais riscos à concessionária, sem que estimativas para o mesmo tenham sido incluídas na modelagem financeira do EVTEA, significaria que os ativos objeto desta concessão estariam com valor potencialmente superestimado.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece sua contribuição, mas ressalta que, conforme dispõe o item 1.32 do Edital de Licitação, as informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados ao respectivo Complexo Aeroportuário objeto da Concessão e à sua exploração, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação da Concessão pelo Poder Concedente, não apresentando qualquer caráter vinculativo que responsabilize o Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Concessionária.</p> <p>Nesse sentido, segundo o item 1.33 da minuta de Edital, as Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do respectivo Complexo Aeroportuário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, bem como pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, devendo arcar com seus respectivos custos e despesas, inclusive no tocante à realização de estudos, investigações, levantamentos, projetos e investimentos. Para tanto, será facultado às interessadas a realização de visitas técnicas, a fim de vistoriar o Complexo Aeroportuário, na forma do item 1.17 do Edital.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18908
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Kawano Machado Ferreira
CONTRIBUIÇÃO
Solicita-se a confirmação de que as pontes de embarque existentes não ultrapassem as distâncias mínimas entre a aeronave e quaisquer objetos, conforme definido no RBAC (4.5 metros para aeronaves categoria C).
JUSTIFICATIVA
Em diversas posições de contato existentes, as plataformas das pontes de embarque, que possuem mobilidade limitada, invadem a área do envelope de proteção de aeronaves categoria C. Este esclarecimento é relevante para garantia do cumprimento das normas para a certificação do aeródromo, bem como para o planejamento de capex da modelagem financeira.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e esclarece que não é possível identificar de qual aeroporto se trata a contribuição. No entanto, reiteramos que os projetos desenvolvidos para os Planos de Desenvolvimento apresentados nos EVTEAs, para todos os aeroportos, atendem integralmente os requerimentos do RBAC 154, prevendo ajustes para eventuais não conformidades identificadas. Entretanto, os EVTEA não são vinculativos, cabendo ao futuro operador propor solução própria de desenvolvimento em atendimento ao contrato de concessão e regulamentações vigentes. A ANAC igualmente agradece a contribuição. Cabe destacar que o requisito mencionado depende do contorno da aeronave e da sua posição em relação às linhas de restrição, não apenas da letra do código de referência, devendo ser cumprido os termos do RBAC 154.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18909
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Kawano Machado Ferreira
CONTRIBUIÇÃO
No aeroporto Corumbá, a área total a ser desapropriada indicada no plano "Limite Patrimonial - Implantação Final" difere do montante expresso na Planilha de Quantidades. Partindo do princípio que esta diferença se deva às áreas de pisos elevados dos edifícios, como se estima a área total construída acima do nível do solo?
JUSTIFICATIVA
A área total a ser desapropriada é fundamental para o cálculo do CAPEX do projeto.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e esclarece que a diferença das áreas apresentadas na planta e na planilha se deve a presença de áreas que foram desapropriadas para implantação de infraestrutura adjacente ao aeroporto para permitir a ampliação prevista, gerando um custo associado no CAPEX, mas que não foram incorporadas como área patrimonial. As informações detalhadas sobre as considerações estão apresentadas no capítulo 2.6.4.1 do relatório de estudos de Engenharia e Afins que compõem o EVTEA. Entretanto, os EVTEA não são vinculativos, cabendo ao futuro operador propor solução própria de desenvolvimento em atendimento ao contrato de concessão e regulamentações vigentes.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18910
NOME DO CONTRIBUINTE
Italo Brito
CONTRIBUIÇÃO
Sugerimos dedicar a operação do Aeroporto de Congonhas exclusivamente à aviação regular, com a dedicação exclusiva do Aeroporto Campo de Marte à aviação geral, excluindo a aviação regular.
JUSTIFICATIVA
<p>Considerando que o Aeroporto de Congonhas apresenta a 2ª maior movimentação anual de passageiros e que o sítio aeroportuário tem restrições de capacidade em função da localização central do Aeroporto é fundamental garantir a máxima eficiência dessa infraestrutura.</p> <p>Com a implementação de novas tecnologias como Check-in Mobile, Self Bag Tag, Self Bag Drop e Biometria é possível aumentar a capacidade de processamento dos terminais de passageiros. No entanto, de forma a garantir otimização também do sistema de pistas de pouso e decolagem, é essencial que os slots de Congonhas sejam dedicados à operação comercial regular, realocando Aviação Geral para outros aeroportos, como por exemplo, o de Campo de Marte.</p>
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a sua contribuição e esclarece as políticas públicas implementadas pelo Governo Federal visam a melhoria da infraestrutura para a aviação civil como um todo, sem distinção entre os segmentos que o compõem. O cenário desenhado nos Estudos reflete uma hipótese de conduta do concessionário num cenário de escassez de capacidade para acomodar toda a demanda, independente da natureza de voo, em um contexto complexo em que o sítio aeroportuário terá que ser reconfigurado para ampliar a capacidade e solucionar as incompatibilidades com o RBAC 154. Entretanto, existem outros caminhos de desenvolvimento possíveis para o sítio aeroportuário além daquele escolhido no EVTEA. Caberá, então, ao futuro concessionário elaborar um plano de negócios e de desenvolvimento do sítio aeroportuário próprio, submetendo-se às regras contratuais de atendimento da demanda e correção das inconformidades, e ainda ao arcabouço legal vigente. À despeito do exposto, eventuais conflitos entre diferentes segmentos de aviação (independente da natureza do tráfego aéreo) poderão surgir quando a demanda agregada atingir o limite físico da capacidade, situação em que todos os segmentos serão afetados. Nesse contexto, a coordenação de slots realizada pela ANAC tem como objetivo regulamentar o acesso à infraestrutura em aeroportos saturados, buscando harmonizar a demanda por operações aéreas com a capacidade aeroportuária disponível. Importante frisar que potencial reserva de capacidade a qualquer segmento da aviação nos documentos jurídicos seria, em contraponto, um artificial favorecimento e caminharía no sentido de soluções sub-ótimas do ponto de vista da eficiência das operações a aviação civil, tal como disposto na Política Nacional de Aviação Civil (PNAC). Por outro lado, repisa-se que não há, por parte da SAC/Minfra, nenhuma diretriz para que os documentos jurídicos que vinculam a concessão da Sétima Rodada de Concessão sejam construídos</p>

considerando eventual preterição de tráfego aéreo ligado a qualquer segmento ou natureza de voo no aeroporto relacionado, em alinhamento àqueles utilizados nas últimas duas rodadas.

A ANAC esclarece que o contrato de concessão não restringe o tipo de operação ou segmento a ser atendido pelo operador aeroportuário.

No que tange à regra de coordenação de aeroportos (slots), cumpre informar que a matéria se encontra regida por normativo próprio (Resolução n. 338/2014), que está inserido na Agenda Regulatória 2021/2022 para revisão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18911
NOME DO CONTRIBUINTE
Italo Brito
CONTRIBUIÇÃO
Sugerimos a inclusão de nova obrigação à concessionária do Aeroporto de Congonha no sentido de restringir sua à operação doméstica, não permitindo assim a internacionalização do aeroporto.
JUSTIFICATIVA
<p>O Aeroporto de Congonhas processou em 2019 53% do volume de passageiros processados no Aeroporto de Guarulhos no mesmo período, com infraestrutura inferior a 25% da área construída para processamento de passageiros e posições de pátio disponíveis em Guarulhos.</p> <p>Essa maior eficiência de passageiros transportados pela infraestrutura instalada de Congonhas é fruto de uma operação exclusivamente doméstica, que exige menos etapas para processamento de passageiros tanto no Embarque quanto no Desembarque, além de permitir que o passageiro chegue ao aeroporto com menor antecedência do que para um voo internacional, otimizando infraestrutura necessária. Nesse contexto, entendemos que é essencial manter o Aeroporto de Congonhas dedicado à</p> <p>operação comercial doméstica, garantindo máxima eficiência da Infraestrutura deste Aeroporto. Além disso, manter a operação comercial internacional exclusivamente no Aeroporto de Guarulhos possibilita maior eficiência operacional para as companhias aéreas, já que há ganho de escala em manter operação internacional centralizada em único aeroporto na cidade de São Paulo.</p> <p>Essa segregação proposta entre aviação geral, comercial doméstica e comercial internacional entre os Aeroportos de São Paulo conforme vocação, localização e infraestrutura existente em cada Aeroporto, permite maximizar a eficiência tanto dos administradores aeroportuários quanto dos operadores aéreos.</p> <p>Os EUA são exemplo de que essa prática é comum e tem se mostrado eficiente, seja economicamente ou na contribuição para a rede da região/país. Cada estado possui um ou mais aeroportos internacionais, porém dentro dos estados o número de aeroportos domésticos é grande. A exemplo podemos citar Dallas, que tem como principal aeroporto DFW, transportando 44 milhões de passageiros/ano doméstico e internacional e DAL exclusivo ao transporte de passageiros domésticos.</p> <p>Também nos EUA, temos no estado de Nova York os aeroportos de JFK e LGA transportando 58 milhões de passageiros domésticos e internacionais e outros 18 aeroportos exclusivamente domésticos transportando 12 milhões de passageiros.</p>
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a sua contribuição e esclarece as políticas públicas implementadas pelo Governo Federal visam a melhoria da infraestrutura para a aviação civil como um todo, sem distinção entre os segmentos que o compõem. O cenário desenhado nos Estudos reflete uma hipótese de conduta do concessionário num cenário de escassez de capacidade para acomodar toda a demanda, independente da natureza de voo, em um contexto complexo em que o sítio

aeroportuário terá que ser reconfigurado para ampliar a capacidade e solucionar as incompatibilidades com o RBAC 154. Entretanto, existem outros caminhos de desenvolvimento possíveis para o sítio aeroportuário além daquele escolhido no EVTEA. Caberá, então, ao futuro concessionário elaborar um plano de negócios e de desenvolvimento do sítio aeroportuário próprio, submetendo-se às regras contratuais de atendimento da demanda e correção das inconformidades, e ainda ao arcabouço legal vigente. Portanto, repisa-se que não há, por parte da SAC/Minfra, nenhuma diretriz para que os documentos jurídicos que vinculam a concessão da Sétima Rodada de Concessão sejam construídos considerando eventual preterição ou reserva de tráfego aéreo ligado a qualquer segmento ou natureza de voo no aeroporto relacionado, em alinhamento àqueles utilizados nas últimas duas rodadas, bem como às disposições da Política Nacional de Aviação Civil (PNAC).

A ANAC esclarece que o contrato de concessão não restringe o tipo de operação ou segmento a ser atendido pelo operador aeroportuário e que a presente modelagem observa as diretrizes do Governo Federal enviadas a esta Agência pelo Ministério da Infraestrutura.

É importante ressaltar que, uma vez que os EVTEA não são vinculados, compete aos licitantes conduzir os estudos técnicos e econômicos para subsidiar a precificação dos ativos.

Ademais, a concessionária vencedora será responsável pelo desenvolvimento do plano de negócios que atenda os requisitos estabelecidos no contrato, bem como aqueles definidos nos normativos aplicáveis à matéria.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18912
NOME DO CONTRIBUINTE
Italo Brito
CONTRIBUIÇÃO
Sugerimos a inclusão de nova obrigação de investimentos à concessionária do Aeroporto de Congonhas, ainda na fase inicial de investimentos, com a finalidade de compatibilizar a infraestrutura aeroportuária com a operação de Aeronaves A321, a fim de viabilizar sua operação neste aeroporto.
JUSTIFICATIVA
<p>Em função da limitação de slots do Aeroporto de Congonhas, entendemos como natural uma alteração gradual no mix de aeronaves ao longo dos anos, aumentando o número médio de passageiros por movimento de pouso e decolagem, contribuindo para otimizar a infraestrutura do aeroporto.</p> <p>Nesse contexto, é do interesse da LATAM que o aeroporto de Congonhas preveja infraestrutura compatível para que possamos operar com a maior Aeronave Narrow Body da Frota LATAM: o Airbus A321.</p> <p>Considerando que a resistência do pavimento do sistema de pistas de pouso e decolagem assim como resistência do pavimento do pátio de Aeronaves são adequadas para essa Aeronave, e que a Categoria de Combate à Incêndio instalada permite operação A321, solicitamos ampliação da Pista de Pouso e decolagem para pelo menos 2.200m a fim de viabilizar operação com A321 a partir de Congonhas para diversos destinos no Brasil no prazo de 60 meses após a Concessão do Aeroporto.</p>
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que o plano de desenvolvimento proposto pelo estudo de Engenharia e Afins considera o mix de aeronaves conforme a projeção de demanda apresentada no Estudo de Mercado, que considera a frota atual e os pedidos de compras das empresas aéreas. Assim, foi feita uma análise de alcance do A321 para a PPD conforme distâncias declaradas previstas no Plano de Desenvolvimento, cujo alcance máximo com 70% da carga paga é de 441 milhas náuticas. A análise da utilização do A321 está detalhada no item 2.3.2.2 do Estudo de Engenharia e Afins.</p> <p>Entretanto, os EVTEA não são vinculativos, cabendo ao futuro operador propor solução própria de desenvolvimento de acordo com seu plano de negócios e interesses econômicos, em atendimento ao contrato de concessão e regulamentações vigentes.</p> <p>A ANAC agradece a contribuição e informa que o PEA foi construído conforme as diretrizes do governo federal para a presente rodada. O documento estabelece o desempenho mínimo a ser alcançado pelas adequações a serem implementadas pela Concessionária, qual seja, que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, a categoria de aeronave estabelecida nas diretrizes.</p> <p>O norte principal do clausulado é a resolução racional de todas as inadequações da infraestrutura. Sob o ponto de vista das operações aéreas no aeroporto, dois aspectos devem ser considerados pela Concessionária. O primeiro é com relação à</p>

segurança operacional, a qual fundamenta-se na regulação técnica da Agência. As soluções a serem implementadas pela Concessionária na infraestrutura não poderão resultar em adoção de procedimentos especiais que gerem impactos negativos à segurança operacional, ou seja, ela deverá ser garantida e mantida em nível compatível com a regulação específica.

O segundo aspecto é com relação às capacidades, principalmente, dos sistemas de pista de pouso e decolagem, pistas de táxi e pátio de aeronaves, os quais, também, não deverão sofrer impactos negativos, decorrentes da necessidade de se implementar procedimentos especiais por inadequações de infraestrutura, observando-se que essas soluções, a serem apresentadas nos anteprojetos e no PGI, passarão por consultas prévias às empresas aéreas.

Assim, desalinhamentos de interesses entre a Concessionária e partes interessadas relevantes serão avaliados nos casos concretos e nos termos previsto no contrato, não se fazendo necessário, de antemão, ir além do que a regulação técnica exige.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18913
NOME DO CONTRIBUINTE
Italo Brito
CONTRIBUIÇÃO
Recomendamos a inclusão de novo gatilho de investimentos aos concessionários com viés a expansão da infraestrutura aeroportuária de operação de cargas e serviços auxiliares.
JUSTIFICATIVA
<p>As obras mandatórias previstas nos Contratos de Concessão das rodadas anteriores têm maior foco na Infraestrutura e subsistemas relacionados ao processamento de passageiros, além de sistema de pátio e pistas.</p> <p>No entanto, os Contratos não estabelecem obrigatoriedade quanto ao Investimento em Infraestrutura para operação de Cargas que somadas ao fato de que a definição do vencedor do leilão ser definida exclusivamente em função da maior outorga, resulta em uma clara despriorização na infraestrutura dedicada à operação de cargas. Sendo assim, entendemos que os Contratos de Concessão devem prever obrigatoriedade de investimento no setor de cargas quando a Infraestrutura instalada não for adequada às necessidades operacionais, de forma que o Concessionário possa prever totalidade dos investimentos necessários durante a fase de modelagem econômica que antecede o Leilão dos Aeroportos.</p> <p>Da mesma forma, entendemos que é essencial que os Contratos de Concessão prevejam obrigatoriedade de fornecimento de áreas de vestiários e refeitórios compartilhados para atendimento da NR24. A norma estabelece obrigatoriedade de empregadores disponibilizarem infraestrutura de vestiários e refeitórios para seus funcionários com parâmetros claros, no entanto, quando somada a necessidade de infraestrutura para atender toda a comunidade aeroportuária, muitos aeroportos não possuem disponibilidade de áreas que atendam requisitos necessários como disponibilidade de ponto de água, de ponto de esgoto e proximidade com posto de trabalho das equipes. Sendo assim, entendemos que a forma mais efetiva de resolução desse impasse, é que a infraestrutura em questão seja prevista no projeto de expansão dos Aeroportos e deve, portanto, constar no Edital e Contrato de Concessão.</p>
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que o plano de desenvolvimento apresentado no estudo de viabilidade considera a ampliação e a implantação de áreas de processamento de cargas e serviços auxiliares conforme plano de necessidades relacionado à demanda do aeroporto, seguindo as boas práticas internacionais de dimensionamento. Em relação ao atendimento das normativas, o futuro concessionário deverá cumprir com todas as normas e regulações vigentes, garantindo o seu atendimento. O não cumprimento da normas pertinentes enseja a aplicação das sanções legais cabíveis pelo órgão responsável. Entretanto, os EVTEA não são vinculativos, cabendo ao futuro operador propor solução própria de desenvolvimento de acordo com seu plano de negócios e interesses econômicos, em atendimento ao contrato de concessão e regulamentações vigentes.</p>

A ANAC igualmente agradece a contribuição e informa que os contratos de concessão de aeroportos, da forma como estão construídos, já prevêm os incentivos necessários para que a Concessionária invista em infraestrutura e instalações para carga aérea e serviços auxiliares, de acordo com a demanda e as receitas que podem ser auferidas com essas atividades. Dessa forma, não há necessidade de se prever prescritivamente a reserva de áreas para o desenvolvimento dessas atividades: As mesmas serão providas conforme a demanda assim o exigir. Com relação à obrigatoriedade de áreas de vestiários e refeitórios compartilhados para atendimento à NR24, esclarece-se que, conforme preconiza a cláusula 2.31 do Contrato de Concessão, os aeroportos, após a fase inicial de obras, deverão operar conforme o disposto no Contrato, nos seus anexos, na legislação e nas normas aplicáveis, e que há competência legal estabelecida para a fiscalização do cumprimento da referida Norma Regulamentadora, à qual os aeroportos, naturalmente, estarão sujeitos. Também, nesse sentido, interessante lembrar que a cláusula 3.1.3 do contrato exige que a Concessionária deverá cumprir determinações legais quanto à legislação trabalhista, previdenciária, de segurança e medicina do trabalho, concernentes aos seus empregados e terceirizados.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18914
NOME DO CONTRIBUINTE
Italo Brito
CONTRIBUIÇÃO
Recomendamos a inclusão de obrigação de investimentos pelas concessionárias para a melhoria da infraestrutura de acesso aos aeroportos, como acessos viários, entre outros.
JUSTIFICATIVA
<p>Acreditamos que é de suma importância que os Planos de Mobilidade Urbana previstos pelos Governos Estaduais e Municipais contemplem tanto melhorias quanto ampliação da capacidade dos acessos aos aeroportos, uma vez que diversos aeroportos, incluindo Congonhas e Santos Dumont, apresentam vias de acesso rodoviário colapsadas - o que irá ser agravado com expansão e modernização previstos com as Concessões de tais Aeroportos.</p> <p>Adicionalmente, entendemos que é essencial criar mecanismos que tragam a garantia de que obras necessárias de modernização e ampliação dos acessos aos Aeroportos estarão alinhadas com o faseamento de expansão dos Aeroportos previstos no Contrato de Concessão da 7ª rodada. A falta de mecanismos com esse objetivo nas demais rodadas de Concessão resultou na inauguração de novos terminais de passageiros em Natal e Florianópolis sem que as obras de acesso fossem entregues na sua totalidade, gerando desinformação e impactando o usuário final de tais aeroportos.</p> <p>As dificuldades de acesso viário aos Aeroportos de Congonhas e Santos Dumont são amplamente sabidas e quaisquer mudanças podem implicar em impactos elevados, especialmente caso haja aumento de fluxo de hora-pico a estes aeroportos. É primordial que todos os sistemas se desenvolvam de forma coordenada, de modo a permitir a sustentabilidade de operação aeroportuária e também do tecido urbano no entorno.</p>
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que o plano de desenvolvimento apresentado no estudo de viabilidade considera investimentos nos sistemas viários internos de acesso dos aeroportos, limitados ao limite do aeroporto ou do impacto das alterações previstas. As intervenções previstas para cada aeroporto estão apresentadas no item 2.6.2.1.2 do relatório de Estudos de Engenharia e Afins.</p> <p>Reforçamos ainda que, entre as diretrizes previstas, o empreendedor deverá apresentar ao órgão ambiental a Manifestação Municipal sobre as intervenções previstas, assegurando que a atividade aeroportuária e as novas ampliações serão compatíveis com as políticas setoriais, os planos e programas de ação municipal, propostos ou em execução na área de influência do empreendimento.</p> <p>Destaca-se também que não foram identificadas restrições decorrentes do aumento do tráfego de veículos no entorno dos aeroportos ou demais aspectos, sendo que eventual restrição da demanda por questões associadas será um risco corrido pelo futuro concessionário, conforme a matriz de riscos indicada na minuta de contrato.</p>

Vale ressaltar que os EVTEA não são vinculativos, cabendo ao futuro operador propor solução própria de desenvolvimento em atendimento ao contrato de concessão e regulamentações vigentes.

A ANAC igualmente agradece a contribuição. A preocupação expressada é totalmente pertinente, e vem ao encontro do que preconiza o Contrato de Concessão, que inclusive prevê, no item 5.15 do PEA, a necessidade de se incluir nos estudos e projetos de competência da Concessionária, a integração com os demais modais de transporte urbano, com a previsão dos espaços e infraestrutura necessária para essa integração, nas áreas que estejam, naturalmente, dentro do perímetro da concessão. Entretanto, outros estudos, projetos e obras mais abrangentes, fora do sítio aeroportuário, concernentes à mobilidade urbana, sistema viário, etc. devem ser objeto de política pública, a ser implementada pelos governos municipais, estaduais e federal, em sintonia com as ações governamentais, excedendo portanto a esfera de competência exclusiva da Concessionária.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18915
NOME DO CONTRIBUINTE
Italo Brito
CONTRIBUIÇÃO
Sugerimos a inclusão de nova obrigação de investimentos à concessionária do Bloco Norte, ainda na fase inicial de investimentos, com a finalidade de compatibilizar a infraestrutura aeroportuária e de pista com a operações de voos alternados com aeronaves wide body.
JUSTIFICATIVA
<p>Considerando o conjunto da rede de Infraestrutura Aeroportuária Nacional, temos nos Aeroportos da Região Norte uma carência de pistas de pouso e decolagem compatível com operações de aeronaves wide body. Nesse contexto, quando há necessidade de alternar voos com destino ao Aeroporto de Manaus, o Aeroporto mais próximo é o Aeroporto de Brasília, com um trajeto com duração superior a duas horas de voo.</p> <p>Sendo assim, recomendamos incluir no edital de concessão a obrigatoriedade de compatibilização do sistema de pistas de pouso e decolagem do Aeroporto de Santarém para receber voos alternados de aeronaves categoria 4E, como o Boeing 777, garantindo maior segurança e eficiência para operações com aeronaves desse porte na região. Além disso, será necessário elevar a Categoria Contra incêndio do Aeroporto de Santarém para CAT-7 a fim de viabilizar a operação de alternados WB.</p>
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que o plano de desenvolvimento apresentado no estudo de viabilidade considera a ampliação e implantação de infraestruturas de acordo com as projeções de demanda apresentadas no estudo de mercado.</p> <p>No que tange a diretriz para adequações de infraestrutura necessárias para que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, com uma pista de aproximação de não-precisão, sem restrição, noturno e diurno, aeronaves código 3C, até o fim da fase 1B do contrato de concessão, tal determinação teve por finalidade possibilitar que os aeroportos concedidos tenham infraestrutura mínima capaz de atender a aeronaves utilizadas para voos regulares na forma como operam hoje no país. De fato, nota-se que hoje existe um gargalo de infraestrutura em aeroportos que não atendem pelo menos aeronaves código 3C (a exemplo do Airbus A320Neo; A319; Boeing 737-800; Embraer ERJ 190-400 LR; ATR 72; dentre outros). Isso porque, as principais empresas aéreas não tem na composição de suas frotas, aeronaves de menor porte para realização de transporte aéreo regular. Já as regras de voo por instrumento permitem que o aeródromo opere mesmo em condições climáticas adversas, permitindo assim maior previsibilidade e continuidade das operações e do serviço público de infraestrutura aeroportuária, trazendo grandes benefícios a todos os envolvidos no processo. Nesse sentido, entende-se que os requisitos mínimos propostos são adequados pois permitirão a prestação do serviço público de infraestrutura aeroportuária adequado, de forma continuada e com benefícios ao cidadão usuário do aeroporto. Além disso, o concessionário poderá realizar as</p>

adequações adicionais que entender necessárias para otimização do uso do aeroporto, inclusive no que tange a adequações para aeronaves maiores. Tal situação já pode ser verificada nos contratos de concessão existentes, onde as concessionárias, muitas vezes, vão além das exigências contratuais de forma a aumentar o fluxo de passageiros do aeroporto. Destarte, entende-se haver incentivos financeiros para tal, pois a concessionária fará jus às receitas tarifárias e não tarifárias envolvidas na operação de aeronaves de maior porte e de um maior número no fluxo de passageiros.

Por conseguinte, reitera-se que o planejamento para o desenvolvimento do sítio deve aliar fatores técnicos e econômicos, a fim de evitar demandas por investimentos que possam revelar-se superestimados na prática, que não só requerem aporte de recursos para sua construção, mas também para manutenção ulterior. Assim, revela-se racional que o desenvolvimento do sítio aeroportuário obedeça às duas vertentes, sempre se adequando às normas e regulamentos técnicos, mas também à demanda projetada ao longo de toda a concessão.

Vale ressaltar que os EVTEA não são vinculativos, cabendo ao futuro operador propor solução própria de desenvolvimento de acordo com seu plano de negócios e interesses econômicos, em atendimento ao contrato de concessão e regulamentações vigentes.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18916
NOME DO CONTRIBUINTE
Italo Brito
CONTRIBUIÇÃO
Recomendamos a inclusão de nova obrigação aos concessionários no sentido de obrigar a reciclagem de resíduos com origem no sítio aeroportuário, seja pela prestação do serviço diretamente pelo concessionário ou por terceiros.
JUSTIFICATIVA
<p>Na LATAM, temos o compromisso e estamos atuando fortemente para fazer da aviação uma indústria sustentável. Para isso, é essencial que os aeroportos onde operamos nos ofereçam condições para que possamos trabalhar como promotores do desenvolvimento social, ambiental e econômico dessas localidades. Um exemplo desse trabalho em parceria é a reciclagem dos resíduos que são produzidos nas instalações aeroportuárias ou desembarcados dos voos.</p> <p>Atualmente, um número significativo de aeroportos não separa os resíduos orgânicos dos recicláveis, o que poderá impactar negativamente (ou até inviabilizar) futuros projetos que venham a ser desenvolvidos pela LATAM nesta área. É importante que, no contrato de concessão, esteja prevista a obrigatoriedade de oferecer esse tipo de serviço em até 12 meses após data de eficácia, reduzindo os impactos ambientais causados nos aterros sanitários e possibilitando a geração de trabalho e renda.</p>
RESPOSTA
<p>Agradecemos a contribuição. A preocupação externada na contribuição é pertinente, porém entende-se que, além de já haver competência legal estabelecida para disciplinar matérias como a reciclagem de resíduos, há diversas pautas acessórias que, embora ligadas à gestão aeroportuária, não integram o "core" da gestão contratual, e tratar dessas especificidades no Contrato de Concessão o tornaria um documento difuso e extenso, havendo o risco de se perder o foco nas obrigações da Concessionária que de fato devem ser objeto de atuação da Agência no processo. Além disso, observa-se que a gestão ambiental tem assumido protagonismo cada vez maior na gestão das empresas (até mesmo porque é geradora de valor para as mesmas, seguindo os critérios ESG - Environmental, Social and Governance) de forma que boas práticas como essa têm se incorporado naturalmente ao cotidiano das corporações. Ademais, a exploração dos complexos aeroportuários de forma eficiente, que é uma obrigação contratual, supre em parte esta demanda.</p> <p>Nessa linha, informa-se que o Plano de Exploração Aeroportuária (PEA) estabelece diretrizes gerais a serem observadas na elaboração e execução de projetos, ficando a cargo da Concessionária o planejamento e provimento da solução para a infraestrutura aeroportuária, de todo modo requerendo-se que sejam incorporadas, nesse processo, "as melhores práticas nacionais e internacionais em projetos de edificações similares", conforme estabelece o item 5.1 do Anexo 2 Contrato de Concessão - PEA.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18917
NOME DO CONTRIBUINTE
Italo Brito
CONTRIBUIÇÃO
Recomendamos a alteração do critério de escolha do vencedor do leilão, de modo que o critério exclusivo não seja a maior outorga fixa, mas considere também outros fatores de projeto, como capacidade de atração de novos negócios, iniciativas para fomentar demanda, nível de serviço oferecido ao usuário final e menor custo para operadores e passageiros.
JUSTIFICATIVA
<p>A definição do operador aeroportuário através de critério exclusivo do pagamento da maior outorga tem como consequência uma postura estratégica dos novos concessionários orientada a maximização de receitas, resultando em aumentos de custo desproporcionais nas tarifas não reguladas, criação de novas tarifas e implementação de novos serviços monopolizados em caráter de adesão mandatória por parte dos operadores aéreos, de forma a garantir a continuidade da operação. Ao longo das últimas concessões, às companhias aéreas foram obrigadas a contratar serviços de utilização de equipamentos de uso compartilhado ("Common Use/CUTE"), serviço de radiocomunicação, wi-fi, serviços de inspeção de bagagens, entre outros, diretamente com os concessionários ou com provedores definidos pelos mesmos, resultando em aumentos abusivos de custos, desproporcionais a eventuais ganhos de produtividade na prestação de serviços.</p> <p>Como resultado, o custo de operação da LATAM por passageiro duplicou em alguns Aeroportos nos primeiros anos de Concessão, evidenciando a relação entre ágio ofertado e aumento de custo atribuído aos operadores aéreos.</p> <p>A experiência das demais rodadas de concessões mostrou o lado perverso da definição do vencedor considerando apenas o valor da outorga. Dessa forma, recomendamos fortemente que seja estudado a incorporação de outros fatores na definição do vencedor, conforme abaixo descritos, como capacidade de atração de novos negócios, iniciativas para fomentar demanda, nível de serviço oferecido ao usuário final e menor custo para operadores e passageiros.</p>
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que ela não será acatada. A definição do critério de escolha do vencedor no Edital ora submetido à Consulta Pública segue o que preconiza o Decreto 7.624/2011, que dispõe sobre as condições de exploração pela iniciativa privada da infraestrutura aeroportuária, por meio de concessão. Em seu art. 11, § 1º, estabelece-se que "Na hipótese de concessão comum, será utilizado como critério de julgamento da licitação o maior valor em moeda corrente nacional oferecido ao poder concedente como contrapartida da concessão, no montante e periodicidade determinados na forma do edital, sem prejuízo de eventual estipulação, no contrato de concessão, de pagamento de parcela variável ao poder concedente."

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18918
NOME DO CONTRIBUINTE
Italo Brito
CONTRIBUIÇÃO
Recomendamos a dilatação do prazo da Fase 1B, em relação aos Aeroportos de Congonhas e Santos Dumont, de 36 meses para 60 meses.
JUSTIFICATIVA
<p>Os Contratos de Concessão no Brasil preveem que ao fim da Fase 1B os Concessionários devem concluir a primeira e mais relevante entrega de Investimento em Infraestrutura, com prazo de até 36 meses após início da data de eficácia. Pela experiência adquirida ao longo das Concessões realizadas na última década, a LATAM Brasil entende que esse prazo é agressivo considerando etapas que envolvem a elaboração de projetos, processo de consulta às companhias aéreas e demais stakeholders relevantes, aprovação do projeto pela ANAC, cotação, contratação e execução de obra, e por fim, etapa de comissionamento da nova Infraestrutura.</p> <p>Com isso, tivemos até o momento experiências em que a LATAM Brasil teve acesso aos Projetos de Expansão e identificou importantes pontos de melhoria a serem incorporados nas revisões do Projeto.</p> <p>No entanto, devido aos prazos contratuais estabelecidos anteriormente, os Concessionários alegaram que qualquer alteração nos projetos impactaria cronograma de obra e prazo de entrega das obrigações contratuais.</p> <p>Sendo assim, solicitamos a dilatação da fase 1B nos contratos da 7ª rodada para 60 (sessenta) meses, possibilitando contemplar um processo de consultation robusto e efetivo, garantindo que os Investimentos em CAPEX sejam otimizados, minimizando intervenções futuras para melhorias que poderiam ter sido identificadas na etapa de projeto. Ademais, a dilatação da fase 1B possibilita suavizar a curva de investimento dos aeroportos, reduzindo impactos operacionais por cortes de custos demasiados agressivos e aumentos bruscos de custos nas tarifas não reguladas para os operadores aéreos.</p>
RESPOSTA
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que os prazos máximos da Fase I-B prevista em contrato foram definidos, preliminarmente, para fins de elaboração dos estudos de viabilidade, a partir da análise dos cronogramas de obras semelhantes, levando-se em consideração os casos que demandam a construção de nova Pista de Pouso e Decolagem bem como o histórico de concessões anteriores. No entanto, no caso particular dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont, para os quais estão previstas soluções de engenharia mais complexas em sítios limitados, com questões operacionais, ambientais e regulatórias envolvidas, a Fase I-B do Contrato terá prazo máximo de duração ampliado para até 60 (sessenta) meses, contados a partir da Data de Eficácia do Contrato.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18919
NOME DO CONTRIBUINTE
Italo Brito
CONTRIBUIÇÃO
Recomendamos a inclusão de nova obrigação às concessionárias, no tocante à gestão da infraestrutura de pátio aeroportuário, no sentido de ampliar-se a quantidade de posições de pátio 4C, de modo que pelo menos 50% das posições de pátio Código "C" sejam compatíveis com Aeronaves 4C.
JUSTIFICATIVA
<p>O Grupo LATAM investe constantemente em produtos e serviços, o que inclui a modernização de nossa frota de aeronaves. Atualmente, mais de 85% da frota Narrow Body da companhia é composta por Aeronaves 4C e as poucas Aeronaves 3C da frota LATAM são dedicadas à operação em aeroportos cujo sistema de pista não está certificado para operação 4C.</p> <p>Sendo assim, quase que a totalidade dos destinos LATAM no Brasil são operados com Aeronaves 4C, mesmo com restrição de posições de pátio de manobra e estadia que sejam compatíveis para atendimento dessa aeronave.</p> <p>Os Contratos de Concessão das demais rodadas preveem através do Anexo II - Plano de Exploração Aeroportuária, quantidade mínima de posições de pátio classificadas em Código "C", "D" e "E". No entanto, não há especificação se as posições Código "C" devem ser 3C ou 4C, possibilitando que a infraestrutura disponibilizada muitas vezes não seja compatível com a frota LATAM.</p> <p>Solicitamos, portanto, que o Anexo II dos Contratos de Concessão da 7ª rodada especifiquem que pelo menos 50% das posições de pátio Código "C" sejam compatíveis com Aeronaves 4C.</p> <p>Adicionalmente, vale ressaltar que a operação nos envelopes de Congonhas e Santos Dumont é bastante desafiadora em função da pouca disponibilidade de espaço para manobra e estacionamento de equipamentos e veículos de apoio à operação. Sendo assim, solicitamos que o Contrato de Concessão preveja obrigatoriedade de instalação de GPU, ACU e pits de abastecimento em todas as posições do pátio de manobra desses Aeroportos a custos competitivos.</p>
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que o plano de desenvolvimento apresentado no estudo de viabilidade considera a ampliação e implantação de infraestruturas de acordo com as projeções de demanda apresentadas no estudo de mercado.</p> <p>No que tange a diretriz para adequações de infraestrutura necessárias para que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, com uma pista de aproximação de não-precisão, sem restrição, noturno e diurno, aeronaves código 3C, até o fim da fase 1B do contrato de concessão, tal determinação teve por finalidade possibilitar que os aeroportos concedidos tenham infraestrutura mínima capaz de atender a aeronaves utilizadas para voos regulares na forma como operam hoje no país. De fato, nota-se que hoje existe um gargalo de infraestrutura em aeroportos que não atendem pelo menos aeronaves código 3C (a exemplo do Airbus A320Neo; A319; Boeing 737-800;</p>

Embraer ERJ 190-400 LR; ATR 72; dentre outros). Isso porque, as principais empresas aéreas não tem na composição de suas frotas, aeronaves de menor porte para realização de transporte aéreo regular. Já as regras de voo por instrumento permitem que o aeródromo opere mesmo em condições climáticas adversas, permitindo assim maior previsibilidade e continuidade das operações e do serviço público de infraestrutura aeroportuária, trazendo grandes benefícios a todos os envolvidos no processo. Nesse sentido, entende-se que os requisitos mínimos propostos são adequados pois permitirão a prestação do serviço público de infraestrutura aeroportuária adequado, de forma continuada e com benefícios ao cidadão usuário do aeroporto. Além disso, o concessionário poderá realizar as adequações adicionais que entender necessárias para otimização do uso do aeroporto, inclusive no que tange a adequações para aeronaves maiores. Tal situação já pode ser verificada nos contratos de concessão existentes, onde as concessionárias, muitas vezes, vão além das exigências contratuais de forma a aumentar o fluxo de passageiros do aeroporto. Destarte, entende-se haver incentivos financeiros para tal, pois a concessionária fará jus às receitas tarifárias e não tarifárias envolvidas na operação de aeronaves de maior porte e de um maior número no fluxo de passageiros.

Por conseguinte, reitera-se que o planejamento para o desenvolvimento do sítio deve aliar fatores técnicos e econômicos, a fim de evitar demandas por investimentos que possam revelar-se superestimados na prática, que não só requerem aporte de recursos para sua construção, mas também para manutenção ulterior. Assim, revela-se racional que o desenvolvimento do sítio aeroportuário obedeça às duas vertentes, sempre se adequando às normas e regulamentos técnicos, mas também à demanda projetada ao longo de toda a concessão.

Vale ressaltar que os EVTEA não são vinculativos, cabendo ao futuro operador propor solução própria de desenvolvimento de acordo com seu plano de negócios e interesses econômicos, inclusive com a participação das companhias aéreas, em atendimento ao contrato de concessão e regulamentações vigentes.

A ANAC agradece a contribuição e informa que o PEA foi construído conforme as diretrizes do governo federal para a presente rodada. O documento estabelece o desempenho mínimo a ser alcançado pelas adequações a serem implementadas pela Concessionária, qual seja, que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, a categoria de aeronave estabelecida nas diretrizes.

O norte principal do clausulado é a resolução racional de todas as inadequações da infraestrutura. Sob o ponto de vista das operações aéreas no aeroporto, dois aspectos devem ser considerados pela Concessionária. O primeiro é com relação à segurança operacional, a qual fundamenta-se na regulação técnica da Agência. As soluções a serem implementadas pela Concessionária na infraestrutura não poderão resultar em adoção de procedimentos especiais que gerem impactos negativos à segurança operacional, ou seja, ela deverá ser garantida e mantida em nível compatível com a regulação específica.

O segundo aspecto é com relação às capacidades, principalmente, dos sistemas de pista de pouso e decolagem, pistas de táxi e pátio de aeronaves, os quais, também, não deverão sofrer impactos negativos, decorrentes da necessidade de se implementar procedimentos especiais por inadequações de infraestrutura, observando-se que essas soluções, a serem apresentadas nos anteprojetos e no PGI, passarão por consultas prévias às empresas aéreas.

Assim, desalinhamentos de interesses entre a Concessionária e partes interessadas relevantes serão avaliados nos casos concretos e nos termos previsto no contrato, não se fazendo necessário, de antemão, ir além do que a regulação técnica exige.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18920
NOME DO CONTRIBUINTE
Italo Brito
CONTRIBUIÇÃO
Recomendamos a inclusão de autorização no Anexo 4 do Contrato de Concessão para que transportadores aéreos e a concessionária possam acordar remuneração para os transportadores aéreos pelo recolhimento da tarifa de embarque.
JUSTIFICATIVA
<p>Atualmente, o recolhimento das Tarifas de Embarque é realizado pelas companhias aéreas no momento da compra da passagem aérea e, posteriormente, repassado ao Aeroporto após efetivada a viagem. Com isso, os custos administrativos e financeiros das operações de crédito dos cartões sobre os valores arrecadados recaem para as companhias aéreas, que podem sob livre negociação com o Aeroporto definir o percentual da tarifa de embarque a ser retido para arcar com custos descritos acima. No entanto, os Aeroportos alegam que essa possibilidade não está prevista no Contrato de Concessão, e sinalizam que avaliação econômica dos Aeroportos não considerava possibilidade de repasse de uma das mais importantes linhas de receita do Aeroporto.</p> <p>Desta forma, entendemos que é necessário incluir no Edital de Concessão a possibilidade de remuneração às companhias aéreas pelo recolhimento da tarifa de embarque, contribuindo positivamente na negociação entre Concessionários e Companhias Aéreas, que, no contexto de impacto ao setor gerado pela pandemia, não podem assumir o custo de arrecadação.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a retenção de um percentual dos valores de Tarifas de Embarque por ocasião do seu recolhimento por parte das empresas aéreas já foi objeto de regulamentação por esta Agência e que desde 2007, tal percentual deixou de ser regulamentado pela ANAC, passando a ser objeto de negociação entre as partes.</p> <p>Ademais, a ANAC tem ampliado o processo de desregulamentação do setor aéreo em busca de maior eficiência e interação entre os agentes econômicos do setor. Nesta perspectiva, desde 2011 está instituída, pela ANAC, às empresas aéreas, a obrigação de efetuar a arrecadação da tarifa de embarque junto aos passageiros e posterior recolhimento aos administradores aeroportuários, condizente com o disposto no item 2.1.3.1.1, da Minuta do Contrato de Concessão.</p> <p>Não obstante, o dispositivo não impede negociações sobre eventual ressarcimento de custos de arrecadação, caso seja de interesse de ambas as partes.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18921
NOME DO CONTRIBUINTE
Alexandre Juliano Bianchi
CONTRIBUIÇÃO
<p>Conforme previsto na Consulta Pública em pauta, o operador aeroportuário dos aeroportos objetos dessa Concessão deverão, dentre outras obrigações, realizar a ampliação e a adequação dos Aeroportos em atendimento às especificações mínimas da infraestrutura aeroportuária e recomposição total do nível de serviço estabelecido no PEA.</p> <p>A Embraer entende ser importante estabelecer, na minuta, que tais adequações devem contemplar TODOS OS NOVOS MODELOS de aviões que ficarão em operação pelos próximos 20 anos.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Alguns aeroportos importantes, como CGH, por exemplo, foram projetados considerando as aeronaves em serviço no momento que foram construídos. Isso acarreta, hoje, em limitações de operações de alguns modelos de novas gerações, os quais apresentam significativa redução de custo operacional, ruído e emissões de CO2. Assim, a previsão proposta atenderia aos interesses das linhas aéreas, dos passageiros e da população em torno do aeroporto.</p>
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que o plano de desenvolvimento apresentado no estudo de viabilidade considera a ampliação e implantação de infraestruturas de acordo com as projeções de demanda apresentadas no estudo de mercado.</p> <p>No que tange a diretriz para adequações de infraestrutura necessárias para que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, com uma pista de aproximação de não-precisão, sem restrição, noturno e diurno, aeronaves código 3C, até o fim da fase 1B do contrato de concessão, tal determinação teve por finalidade possibilitar que os aeroportos concedidos tenham infraestrutura mínima capaz de atender a aeronaves utilizadas para voos regulares na forma como operam hoje no país. De fato, nota-se que hoje existe um gargalo de infraestrutura em aeroportos que não atendem pelo menos aeronaves código 3C (a exemplo do Airbus A320Neo; A319; Boeing 737-800; Embraer ERJ 190-400 LR; ATR 72; dentre outros). Isso porque, as principais empresas aéreas não tem na composição de suas frotas, aeronaves de menor porte para realização de transporte aéreo regular. Já as regras de voo por instrumento permitem que o aeródromo opere mesmo em condições climáticas adversas, permitindo assim maior previsibilidade e continuidade das operações e do serviço público de infraestrutura aeroportuária, trazendo grandes benefícios a todos os envolvidos no processo. Nesse sentido, entende-se que os requisitos mínimos propostos são adequados pois permitirão a prestação do serviço público de infraestrutura aeroportuária adequado, de forma continuada e com benefícios ao cidadão usuário do aeroporto. Além disso, o concessionário poderá realizar as adequações adicionais que entender necessárias para otimização do uso do aeroporto, inclusive no que tange a adequações para aeronaves maiores. Tal</p>

situação já pode ser verificada nos contratos de concessão existentes, onde as concessionárias, muitas vezes, vão além das exigências contratuais de forma a aumentar o fluxo de passageiros do aeroporto. Destarte, entende-se haver incentivos financeiros para tal, pois a concessionária fará jus às receitas tarifárias e não tarifárias envolvidas na operação de aeronaves de maior porte e de um maior número no fluxo de passageiros.

Por conseguinte, reitera-se que o planejamento para o desenvolvimento do sítio deve aliar fatores técnicos e econômicos, a fim de evitar demandas por investimentos que possam revelar-se superestimados na prática, que não só requerem aporte de recursos para sua construção, mas também para manutenção ulterior. Assim, revela-se racional que o desenvolvimento do sítio aeroportuário obedeça às duas vertentes, sempre se adequando às normas e regulamentos técnicos, mas também à demanda projetada ao longo de toda a concessão.

Vale ressaltar que os EVTEA não são vinculativos, cabendo ao futuro operador propor solução própria de desenvolvimento de acordo com seu plano de negócios e interesses econômicos, inclusive com a participação das companhias aéreas, em atendimento ao contrato de concessão e regulamentações vigentes.

A ANAC igualmente agradece a contribuição. Já há a obrigação de adequação aos requisitos regulamentares e, complementarmente, à demanda dos aeroportos, por toda a Fase II do contrato. Dessa forma, entende-se que a preocupação de atendimento às novas aeronaves já estão endereçadas no texto contratual. Ademais, ressalta-se que os projetos de investimentos são precedidos de consulta aos usuários, de modo que os operadores aéreos podem apresentar suas projeções de demanda e utilização de aeronaves, que são utilizados pela ANAC na análise dos projetos.

Ademais, conforme NOTA 1 do requisito 154.13 do RBAC nº 154, o código de referência de aeródromos tem como propósito "oferecer um método simples para inter-relacionar as diversas especificações sobre as características dos aeródromos". Dadas as dificuldades em se prever todas as características das aeronaves que operam e operarão em dado aeródromo, entende-se que o uso do código de referência de aeródromo em disposições contratuais referentes ao planejamento, projeto, adequação e expansão da infraestrutura é mais adequado que a previsão de modelos específicos de aeronaves.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18922
NOME DO CONTRIBUINTE
Alexandre Juliano Bianchi
CONTRIBUIÇÃO
<p>Conforme previsto na Consulta Pública em pauta, o operador aeroportuário dos aeroportos objetos dessa Concessão deverão, dentre outras obrigações, realizar a ampliação e a adequação dos Aeroportos em atendimento às especificações mínimas da infraestrutura aeroportuária e recomposição total do nível de serviço estabelecido no PEA.</p> <p>A Embraer entende ser importante estabelecer, na minuta, que tais adequações devem contemplar TODOS OS NOVOS MODELOS de aviões que ficarão em operação pelos próximos 20 anos.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Alguns aeroportos importantes, como CGH, por exemplo, foram projetados considerando as aeronaves em serviço no momento que foram construídos. Isso acarreta, hoje, em limitações de operações de alguns modelos de novas gerações, os quais apresentam significativa redução de custo operacional, ruído e emissões de CO2. Assim, a previsão proposta atenderia aos interesses das linhas aéreas, dos passageiros e da população em torno do aeroporto.</p>
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que o plano de desenvolvimento apresentado no estudo de viabilidade considera a ampliação e implantação de infraestruturas de acordo com as projeções de demanda apresentadas no estudo de mercado.</p> <p>No que tange a diretriz para adequações de infraestrutura necessárias para que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, com uma pista de aproximação de não-precisão, sem restrição, noturno e diurno, aeronaves código 3C, até o fim da fase 1B do contrato de concessão, tal determinação teve por finalidade possibilitar que os aeroportos concedidos tenham infraestrutura mínima capaz de atender a aeronaves utilizadas para voos regulares na forma como operam hoje no país. De fato, nota-se que hoje existe um gargalo de infraestrutura em aeroportos que não atendem pelo menos aeronaves código 3C (a exemplo do Airbus A320Neo; A319; Boeing 737-800; Embraer ERJ 190-400 LR; ATR 72; dentre outros). Isso porque, as principais empresas aéreas não tem na composição de suas frotas, aeronaves de menor porte para realização de transporte aéreo regular. Já as regras de voo por instrumento permitem que o aeródromo opere mesmo em condições climáticas adversas, permitindo assim maior previsibilidade e continuidade das operações e do serviço público de infraestrutura aeroportuária, trazendo grandes benefícios a todos os envolvidos no processo. Nesse sentido, entende-se que os requisitos mínimos propostos são adequados pois permitirão a prestação do serviço público de infraestrutura aeroportuária adequado, de forma continuada e com benefícios ao cidadão usuário do aeroporto. Além disso, o concessionário poderá realizar as adequações adicionais que entender necessárias para otimização do uso do aeroporto, inclusive no que tange a adequações para aeronaves maiores. Tal</p>

situação já pode ser verificada nos contratos de concessão existentes, onde as concessionárias, muitas vezes, vão além das exigências contratuais de forma a aumentar o fluxo de passageiros do aeroporto. Destarte, entende-se haver incentivos financeiros para tal, pois a concessionária fará jus às receitas tarifárias e não tarifárias envolvidas na operação de aeronaves de maior porte e de um maior número no fluxo de passageiros.

Por conseguinte, reitera-se que o planejamento para o desenvolvimento do sítio deve aliar fatores técnicos e econômicos, a fim de evitar demandas por investimentos que possam revelar-se superestimados na prática, que não só requerem aporte de recursos para sua construção, mas também para manutenção ulterior. Assim, revela-se racional que o desenvolvimento do sítio aeroportuário obedeça às duas vertentes, sempre se adequando às normas e regulamentos técnicos, mas também à demanda projetada ao longo de toda a concessão.

Vale ressaltar que os EVTEA não são vinculativos, cabendo ao futuro operador propor solução própria de desenvolvimento de acordo com seu plano de negócios e interesses econômicos, inclusive com a participação das companhias aéreas, em atendimento ao contrato de concessão e regulamentações vigentes.

A ANAC igualmente agradece a contribuição. Já há a obrigação de adequação aos requisitos regulamentares e, complementarmente, à demanda dos aeroportos, por toda a Fase II do contrato. Dessa forma, entende-se que a preocupação de atendimento às novas aeronaves já estão endereçadas no texto contratual. Ademais, ressalta-se que os projetos de investimentos são precedidos de consulta aos usuários, de modo que os operadores aéreos podem apresentar suas projeções de demanda e utilização de aeronaves, que são utilizados pela ANAC na análise dos projetos.

Ademais, conforme NOTA 1 do requisito 154.13 do RBAC nº 154, o código de referência de aeródromos tem como propósito "oferecer um método simples para inter-relacionar as diversas especificações sobre as características dos aeródromos". Dadas as dificuldades em se prever todas as características das aeronaves que operam e operarão em dado aeródromo, entende-se que o uso do código de referência de aeródromo em disposições contratuais referentes ao planejamento, projeto, adequação e expansão da infraestrutura é mais adequado que a previsão de modelos específicos de aeronaves.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18923
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Kawano Machado Ferreira
CONTRIBUIÇÃO
Solicita-se confirmação de que a lista de passivos elencada em anexo é exaustiva no que tange aqueles que são passíveis de classificação como que "tenham origem e não sejam conhecidos até a data de publicação do edital do leilão da concessão".
JUSTIFICATIVA
O contrato estabelece, em seu item 5.2.12, que "custos relacionados aos passivos ambientais que tenham origem e não sejam conhecidos até a data de publicação do edital do leilão da concessão" constituem risco alocado ao poder concedente.
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que conforme item 1.32 do Edital, o EVTEA não tem caráter vinculativo, de modo que as informações por ele prestadas ou omitidas não têm o condão de responsabilizar o Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Concessionária, tendo em vista que seu objetivo é exclusivamente o de permitir ao Governo Federal a precificação da concessão. Além disso, as Proponentes, de acordo com o item 1.33 do Edital, são responsáveis pela análise direta das condições do respectivo Complexo Aeroportuário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, bem como pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, devendo arcar com seus respectivos custos e despesas, inclusive, mas não exaustivamente, no tocante à realização de estudos, investigações, levantamentos, projetos e investimentos.</p> <p>Ademais, para fins do disposto no item 5.2.12 do Contrato, são considerados passivos conhecidos todos aqueles cujas informações sobre sua existência estejam disponíveis para os Proponentes, inclusive aqueles cujas informações sobre sua existência estejam contidas: (i) em documentos emitidos por entidades e órgãos públicos no âmbito municipal, estadual, distrital e federal; e (ii) em quaisquer inquéritos, processos administrativos e processos judiciais.</p> <p>Assim, a lista de passivos elencada não é exaustiva. O Poder Concedente responderá somente pelos custos decorrente de passivos ambientais que tenham origem e não sejam conhecidos até a data de publicação do edital, considerando o disposto acima.</p> <p>Por fim, cumpre ressaltar que a regra que norteia a alocação de riscos nos presentes contratos é a de atribuição do risco à parte que dispuser de melhores condições para precificá-lo ou gerenciá-lo. Esse preceito, a exemplo das rodadas anteriores, permeou todo o processo de distribuição dos riscos associados aos aeroportos em questão e está consubstanciado no Capítulo V do Contrato de Concessão. Nesse sentido, os custos decorrentes de passivos ambientais já conhecidos estão alocados à Concessionária, os quais devem ser levados em consideração na formulação da proposta econômica das Proponentes.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18924
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Kawano Machado Ferreira
CONTRIBUIÇÃO
Solicita-se confirmação de que a lista de passivos elencada em anexo é exaustiva no que tange aqueles que são passíveis de classificação como que "tenham origem e não sejam conhecidos até a data de publicação do edital do leilão da concessão".
JUSTIFICATIVA
<p>O contrato estabelece, em seu item 5.2.12, que "custos relacionados aos passivos ambientais que tenham origem e não sejam conhecidos até a data de publicação do edital do leilão da concessão" constituem risco alocado ao poder concedente.</p> <p>Com base nessa classificação, é plenamente possível e desejável para a boa condução dos estudos de viabilidade, que seja provida uma lista exaustiva e vinculante de quais serão de fato os passivos tidos como conhecidos, dos quais não decorreriam desequilíbrio econômico-financeiro.</p> <p>Ver Anexo (ALG)_Golf_Contribuições_Anexo_Passivos Ambientais_v20211103</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que conforme item 1.32 do Edital, o EVTEA não tem caráter vinculativo, de modo que as informações por ele prestadas ou omitidas não têm o condão de responsabilizar o Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Concessionária, tendo em vista que seu objetivo é exclusivamente o de permitir ao Governo Federal a precificação da concessão. Além disso, as Proponentes, de acordo com o item 1.33 do Edital, são responsáveis pela análise direta das condições do respectivo Complexo Aeroportuário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, bem como pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, devendo arcar com seus respectivos custos e despesas, inclusive, mas não exaustivamente, no tocante à realização de estudos, investigações, levantamentos, projetos e investimentos.</p> <p>Ademais, para fins do disposto no item 5.2.12 do Contrato, são considerados passivos conhecidos todos aqueles cujas informações sobre sua existência estejam disponíveis para os Proponentes, inclusive aqueles cujas informações sobre sua existência estejam contidas: (i) em documentos emitidos por entidades e órgãos públicos no âmbito municipal, estadual, distrital e federal; e (ii) em quaisquer inquéritos, processos administrativos e processos judiciais.</p> <p>Assim, a lista de passivos elencada não é exaustiva. O Poder Concedente responderá somente pelos custos decorrente de passivos ambientais que tenham origem e não sejam conhecidos até a data de publicação do edital, considerando o disposto acima.</p> <p>Por fim, cumpre ressaltar que a regra que norteia a alocação de riscos nos presentes contratos é a de atribuição do risco à parte que dispuser de melhores condições para precificá-lo ou gerenciá-lo. Esse preceito, a exemplo das rodadas anteriores, permeou todo o processo de distribuição dos riscos associados aos aeroportos em questão e está consubstanciado no Capítulo V do Contrato de Concessão. Nesse</p>

sentido, os custos decorrentes de passivos ambientais já conhecidos estão alocados à Concessionária, os quais devem ser levados em consideração na formulação da proposta econômica das Proponentes.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18925
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Kawano Machado Ferreira
CONTRIBUIÇÃO
<p>No Ofício nº13/DCCO1/5210, o DECEA afirma que deverão ser consideradas 80% das capacidades nominais calculadas. Ainda neste ofício, informa não ter calculado o impacto em termos de redução de capacidade de cenário com maior distanciamento do ponto de espera à cabeceira 17 de Congonhas. Diante disso, pergunta-se:</p> <p>(1) Por que se utiliza no EVTEA, seguindo a Diretriz 21 da SAC, capacidade de 32 slots por hora para os serviços regulares no Santos Dumont, sendo que no referido ofício o DECEA calcula em 30 mov/h o patamar de 80% da capacidade nominal?</p> <p>(2) Por que se utiliza no EVTEA, seguindo a Diretriz 21 da SAC, capacidade de 44 slots por hora para os serviços regulares em Congonhas, sendo que o referido ofício o DECEA chegou neste valor para o cenário de manutenção do ponto de espera da cabeceira no local atual, o que não ocorre no plano de desenvolvimento proposto?</p>
JUSTIFICATIVA
<p>(1) Para o caso do Santos Dumont, não fica claro qual a premissa utilizada para se partir de capacidade inicial declarada acima daquela proposta em ofício datado de abril/2021, direcionado à Secretaria Nacional de Aviação Civil.</p> <p>(2) Para o cálculo da capacidade futura de pista em Congonhas, não parece ter sido considerado que a distância do ponto de espera estará na implantação final a aprox. 350m da cabeceira 17 (atual 17R), quase o dobro da distância da situação existente, de aprox. 180m.</p> <p>Um ponto de espera mais afastado da cabeceira implica um maior Tempo de Ocupação da Pista na Decolagem (TOPD). Isto é verificado no modelo SBSP_Engenharia_Capacidade Instalada- PPD_1.00, onde a "distância para entrar na pista" (linhas 236 a 239) é de 180m, o que acrescenta 26,9s ("tempo para entrar na pista") ao TOPD.</p> <p>No modelo SBSP_Engenharia_Dimensionamento - PPD_1.00, as linhas dedicadas a esta distância estão vazias, o que resulta num "tempo para entrar na pista" zero e uma capacidade de 44,1 ATM/h. Se neste mesmo modelo for introduzido um valor de "distância para entrar na pista" de 350m, o "tempo para entrar na pista" será de 52,3s. O próprio modelo resolve que a capacidade total desta forma seria de 37,7 ATM/h. Ver Anexo I- Ponto de Espera CGH.</p> <p>Mantidas as premissas de dias e horas operacionais, a redução de 44 ATM/h para 38 ATM/h reduziria a capacidade anual de 246.400 operações para 212.800 (-33.600), uma queda de 13,6%. Assumindo que o tráfego de passageiros tenha queda de mesma proporção, este passaria de 35,7 Mpax para 30,8 Mpax (-4,9 Mpax). Esta incorreção na modelagem teria grande impacto negativo no real valor do ativo e do respectivo bloco de aeroportos.</p> <p>A actual terá de se afastar devido ao incumprimento do RBAC154, mas isto poderá significar uma redução da capacidade horária esperada de 44 operações/h e da anual de 246.400 operações.</p> <p>Estas questões impactam no valor do ativo (VPL) estimado e, portanto, no valor da outorga mínima estabelecida no Contrato.</p>

RESPOSTA

A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que a diretriz referente à capacidade inicial dos sistemas de PPD de SBSP e do SBRJ, qual seja: “Para fins da modelagem, a capacidade inicial do sistema de PPD de SBSP deve ser considerada de 44 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, e a do SBRJ de 32 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros. A capacidade do sistema de pistas ao longo da concessão para os aeroportos SBRJ e SBSP deve evoluir em função do desenho proposto para tais infraestruturas nos estudos de engenharia.”, tem por base discussões levadas a cabo entre a SAC e o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), do Ministério da Defesa, conforme aponta o Ofício nº 13/DCCO1/5210 (SEI nº 4852074), de 16 de abril de 2021, onde se concluiu ser viável o aumento da capacidade do sistema de pistas dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont a partir de ações que poderiam colaborar com o aumento da capacidade para os referidos aeroportos sem afetar a segurança operacional. Cumpre informar que, no que diz respeito ao Aeroporto Santos Dumont, a referida diretriz e os EVTEA foram retificados para 30 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, conforme conclusões do referido Ofício.

Em adição, considera-se:

(1) Na modelagem das concessões aeroportuárias, os EVTEA não são vinculativos. O cenário desenhado nos Estudos reflete uma hipótese de conduta do concessionário num cenário de escassez de capacidade para acomodar toda a demanda, em um contexto complexo em que o sítio aeroportuário terá que ser reconfigurado para ampliar a capacidade e solucionar as incompatibilidades com o RBAC 154. Entretanto, existem outros caminhos de desenvolvimento possíveis para o sítio aeroportuário além daquele escolhido no EVTEA. Caberá, então, ao futuro concessionário elaborar um plano de negócios e de desenvolvimento do sítio aeroportuário próprio, submetendo-se às regras contratuais de atendimento da demanda e correção das inconformidades, e ainda ao arcabouço legal vigente.

(2) O estudo de viabilidade apresenta em seu relatório de Engenharia e Afins as considerações e premissas totalmente condizentes com a legislação e regulação vigentes. Em relação à análise de tráfego aéreo, o relatório Estudo de Engenharia e Afins apresenta em seu capítulo 2.2 as análises e medidas mitigadoras previstas na regulação vigente (ICA 63-18, ICA 100-37, ICA 11-408, DCA 351 – Conceito Operacional do SISCEAB). Ressalta-se ainda muitas das medidas mitigadoras propostas no estudo já ocorrem atualmente, no entanto, o EVTEA não tem caráter vinculativo, e caberá ao futuro concessionário realizar as tratativas e iniciar os processos necessários para a implantação do seu próprio plano de desenvolvimento junto aos órgãos competentes, em especial junto ao DECEA, quando lhe couber, para que eventuais melhorias no tráfego aéreo sejam analisadas pelo órgão para atender a sua necessidade. O DECEA possui normativas específicas sobre o tema e que definem expressamente para o operador aeroportuário as suas responsabilidades em cada processo sob sua jurisdição.

(3) O modelo de cálculo das capacidades dos sistemas de pistas é baseado nas premissas do MCA 100-14 que consideram que a capacidade do sistema é dada para a configuração de distribuição intercalada de pousos e decolagens, o que permite considerar o tempo de entrada na pista para decolagem nulo, uma vez que a aeronave que decola, mediante coordenação, pode prosseguir para o ponto de partida na PPD assim que a aeronave precedente, que pousa, esteja em fase controlada do procedimento de pouso, após iniciar a frenagem. Essa consideração é

possível para configurações operacionais como a do aeroporto de Congonhas, com sistema sob alta demanda, controladores e pilotos capacitados, dentro de uma metodologia ágil de operação, semelhante ao que acontece no aeroporto de Guarulhos (Agile GRU). Dessa forma, o tempo adicional de entrada na pista, para distâncias com tempo de percurso menores do que o tempo de ocupação da aeronave desde o trecho de cruzamento da cabeceira até a saída da pista no pouso, pode ser desconsiderado.

A ANAC igualmente agrade a contribuição e informa que, a fim de conferir maior transparência à extensão do risco assumido pelo Poder Concedente, foi incluído um subitem 5.2.3. para indicar que o impedimento ou redução da movimentação de aeronaves, passageiros e cargas, decorrentes de ação ou omissão de entes públicos, enseja reequilíbrio contratual quando reduzir a capacidade existente na data de publicação do Edital.

A proposta de alteração visa a estabelecer parâmetros concretos e objetivos para aferição de eventual pleito de reequilíbrio fundamentado em ações ou omissões de que trata o citado item que, porventura, venham a afetar as operações aeroportuárias. Nesse sentido, busca-se excluir do alcance do item 5.2.3 pleitos baseados em expectativas irrealistas de expansão da capacidade ou de eventual internacionalização, não efetivadas por quaisquer razões.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18926
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Kawano Machado Ferreira
CONTRIBUIÇÃO
<p>Segundo a Nota Técnica Conjunta nº 2/2021/CAE/Minfra, que tratou da análise técnica dos EVTEA apresentados para a sétima rodada, "restou claro que todos os estudos apresentaram imprecisões para todos os aeroportos, necessitando de ajustes futuros."</p> <p>Nesse contexto, solicita-se esclarecimentos sobre como se pretende sanar:</p> <p>(1) Incertezas e incorreções relacionadas ao cálculo de capacidade de pista em SDU.</p> <p>(2) Incertezas quanto à viabilidade de implantação das obras de ampliação das RESAs no Santos Dumont, bem como a mensuração do impacto no valor do ativo no caso de inviabilidade.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Segundo as avaliações da própria SAC, consolidadas na Planilha de Seleção dos Estudos da Sétima Rodada:</p> <p>(1) "Os estudos apontaram para a necessidade de melhorias de tráfego aéreo sem, contudo, apresentarem soluções, detalhamento ou justificativa de forma satisfatória. Também não foi definido o cronograma de implantação das melhorias de tráfego, em atenção às fases da concessão ou à evolução da complexidade das operações."</p> <p>Para os cálculos de capacidade de pista, não se realizou a "coleta de dados relacionados ao tempo de ocupação in loco, como preconiza a MCA 100-47". Além disso, "o estudo não traz considerações a respeito do possível impacto de operações de aeronaves de asa rotativa sobre a capacidade do sistema de pista".</p> <p>(2) "Considera-se que o estudo não abordou com o detalhamento necessário as questões ambientais relacionadas à proposta de aterramento necessário para viabilizar a implantação de RESA nas cabeceiras da PPD. Como exemplo das questões que deveriam ser enfrentadas, pode-se citar as seguintes: tratativas com o Ministério Público e com o Conselho Estadual de Meio Ambiente, além de eventuais ações conscientização ambiental frente à sociedade civil. Cabe destacar que, de acordo com informações da Infraero, atual operadora de SBRJ, existem inúmeras dificuldades ambientais vinculadas à realização de novos aterramentos na Baía de Guanabara."</p> <p>"Em que pese a possível factibilidade da intervenção proposta, verifica-se que a análise requer aprofundamento da avaliação, considerando-se o método construtivo previsto e a atual dificuldade de obtenção de licença ambiental em áreas com tais características. Ante as constatações decorrentes do aprofundamento da avaliação, na hipótese de verificação de elevado nível de dificuldade na obtenção do indispensável licenciamento ambiental, imprescindível se faz a apresentação de alternativas viáveis para a implementação de áreas de segurança de final de pista, em ambas as cabeceiras."</p> <p>Estas questões impactam no valor do ativo (VPL) estimado e, portanto, no valor da outorga mínima estabelecida no Contrato.</p> <p>Por gentileza, avaliar as células em amarelo do Anexo II - SAC Avaliação EVTEA SDU.</p>

RESPOSTA

A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que a diretriz referente à capacidade inicial dos sistemas de PPD de SBSP e do SBRJ, qual seja: “Para fins da modelagem, a capacidade inicial do sistema de PPD de SBSP deve ser considerada de 44 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, e a do SBRJ de 32 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros. A capacidade do sistema de pistas ao longo da concessão para os aeroportos SBRJ e SBSP deve evoluir em função do desenho proposto para tais infraestruturas nos estudos de engenharia.”, tem por base discussões levadas a cabo entre a SAC e o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), do Ministério da Defesa, conforme aponta o Ofício nº 13/DCCO1/5210 (SEI nº 4852074), de 16 de abril de 2021, onde se concluiu ser viável o aumento da capacidade do sistema de pistas dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont a partir de ações que poderiam colaborar com o aumento da capacidade para os referidos aeroportos sem afetar a segurança operacional. Cumpre informar que, no que diz respeito ao Aeroporto Santos Dumont, a referida diretriz e os EVTEA foram retificados para 30 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, conforme conclusões do referido Ofício.

Em adição, considera-se:

(1) Na modelagem das concessões aeroportuárias, os EVTEA não são vinculativos. O cenário desenhado nos Estudos reflete uma hipótese de conduta do concessionário num cenário de escassez de capacidade para acomodar toda a demanda, em um contexto complexo em que o sítio aeroportuário terá que ser reconfigurado para ampliar a capacidade e solucionar as incompatibilidades com o RBAC 154. Entretanto, existem outros caminhos de desenvolvimento possíveis para o sítio aeroportuário além daquele escolhido no EVTEA. Caberá, então, ao futuro concessionário elaborar um plano de negócios e de desenvolvimento do sítio aeroportuário próprio, submetendo-se às regras contratuais de atendimento da demanda e correção das inconformidades, e ainda ao arcabouço legal vigente.

(2) O estudo de viabilidade apresenta em seu relatório de Engenharia e Afins as considerações e premissas totalmente condizentes com a legislação e regulação vigentes. Em relação à análise de tráfego aéreo, o relatório Estudo de Engenharia e Afins apresenta em seu capítulo 2.2 as análises e medidas mitigadoras previstas na regulação vigente (ICA 63-18, ICA 100-37, ICA 11-408, DCA 351 – Conceito Operacional do SISCEAB). Ressalta-se ainda muitas das medidas mitigadoras propostas no estudo já ocorrem atualmente, no entanto, o EVTEA não tem caráter vinculativo, e caberá ao futuro concessionário realizar as tratativas e iniciar os processos necessários para a implantação do seu próprio plano de desenvolvimento junto aos órgãos competentes, em especial junto ao DECEA, quando lhe couber, para que eventuais melhorias no tráfego aéreo sejam analisadas pelo órgão para atender a sua necessidade. O DECEA possui normativas específicas sobre o tema e que definem expressamente para o operador aeroportuário as suas responsabilidades em cada processo sob sua jurisdição.

(3) Em relação aos cálculos de capacidade de pista, o modelo apresentado no estudo segue estritamente o previsto no MCA 100-14. Para a situação atual são considerados os valores declarados pelo CGNA, órgão específico do DECEA responsável pelo cálculo e declaração de capacidade dos aeroportos conforme MCA 100-14, não havendo então o que se falar sobre a aplicação correta da metodologia. Para os cenários futuros, obviamente, não há como se medir os tempos de ocupação de pista e, portanto, se utiliza modelagem com simulação de Monte Carlo para a

estimativa dos tempos. Os detalhes e premissas da modelagem estão apresentados no capítulo 1.5 do relatório de engenharia e afins e os cálculos apresentados em detalhes nas planilhas SBRJ_Engenharia_Dimensionamento - PPD e SBRJ_Engenharia_Capacidade Instalada - PPD disponibilizada junto aos estudos.

(3) o Estudo Ambiental cumpre o papel de levantar os riscos do plano de desenvolvimento. Sendo assim, a incerteza quanto à viabilidade de autorização ambiental para a ampliação da RESA foi expressamente apontada como o risco que deve ser considerado pelos interessados na concessão. As tratativas com o órgão ambiental são mencionadas em diversos trechos do documento como sendo relevantes e importantes. Eventuais manifestações do Ministério Público são inerentes a quaisquer processos/atividades, não importando sua natureza.

(4) As ações de conscientização necessárias serão determinadas pelo órgão ambiental durante o processo de licenciamento. No capítulo 8 do relatório de Estudos Ambientais são mencionados três programas que contemplam diretamente ações de conscientização ambiental: 8.3.2.2 Programa de Comunicação Social, 8.3.2.6 Programa de Educação Ambiental, 8.3.3.10 Programa de Comunicação Social, Educação Ambiental e Treinamentos. Ressalta-se que diversos outros programas possuem interface com a sociedade.

Sobre o Ministério Público foi reforçada a possível interação no Quadro 6-5 da versão 3.0 do relatório.

A ANAC igualmente agrade a contribuição e informa que, a fim de conferir maior transparência à extensão do risco assumido pelo Poder Concedente, foi incluído um subitem 5.2.3. para indicar que o impedimento ou redução da movimentação de aeronaves, passageiros e cargas, decorrentes de ação ou omissão de entes públicos, enseja reequilíbrio contratual quando reduzir a capacidade existente na data de publicação do Edital.

A proposta de alteração visa a estabelecer parâmetros concretos e objetivos para aferição de eventual pleito de reequilíbrio fundamentado em ações ou omissões de que trata o citado item que, porventura, venham a afetar as operações aeroportuárias. Nesse sentido, busca-se excluir do alcance do item 5.2.3 pleitos baseados em expectativas irrealistas de expansão da capacidade ou de eventual internacionalização, não efetivadas por quaisquer razões.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18927
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Kawano Machado Ferreira
CONTRIBUIÇÃO
<p>Segundo a Nota Técnica Conjunta nº 2/2021/CAE/Minfra, que tratou da análise técnica dos EVTEA apresentados para a sétima rodada, "restou claro que todos os estudos apresentaram imprecisões para todos os aeroportos, necessitando de ajustes futuros."</p> <p>Nesse contexto, solicita-se esclarecimentos sobre como se pretende sanar:</p> <p>(1) a questão das longas distâncias de caminhada da concepção operacional proposta. ANAC irá aceitar para fins de auditoria do PEA?</p> <p>(2) a questão da viabilidade do ajuste da fachada do terminal existente para a resolução de não conformidades. Qual o possível impacto no capex projetado no caso de inviabilidade?</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Segundo as avaliações da própria SAC, consolidadas na Planilha de Seleção dos Estudos da Sétima Rodada:</p> <p>"Algumas soluções propostas no anteprojeto para a expansão do TPS colocariam desafios à operação, como a grande distância a percorrer pelos passageiros (ainda que auxiliados por esteiras rolantes em parte do percurso), sendo que há portões de embarque que se situam a mais de 900 (novecentos) metros de caminhada a partir da inspeção de segurança, com duas ou mais mudanças de nível no percurso, o mesmo valendo para o fluxo de desembarque a partir dos portões. A literatura técnica (ADRM IATA, entre outros) aconselha evitar essas situações, tanto quanto possível."</p> <p>"Uma das proposições do anteprojeto para adequação ao gabarito da pista de pouso está representada de forma muito simplificada, carecendo de elementos que comprovem sua viabilidade, visto que a demolição de parte da fachada da edificação da atual sala de embarque doméstica (que passaria a ser utilizada como conector para a nova sala de embarque), consta apenas em um corte esquemático. Isso indica (por comparação com desenhos técnicos disponíveis no Data Room) que a altura interna resultante após a demolição parcial daquela parte da edificação pode não ser suficiente para acomodar a nova função proposta, sobretudo se considerada a instalação das esteiras rolantes para vencer a grande distância até a nova sala de embarque, caso não seja possível embuti-las na laje - situação costuma ser comum quando se trata da instalação desse equipamento em edificações existentes."</p> <p>A inviabilidade das soluções propostas pode ter impacto no capex projetado, afetando o valor do ativo e valor da outorga mínima estabelecida no Contrato.</p> <p>Por gentileza, ver células em amarelo do Anexo III - SAC Avaliação EVTEA CGH.</p>
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece primeiramente que os EVTEA não são vinculativos, cabendo ao futuro operador propor solução própria de desenvolvimento em atendimento ao contrato de concessão e regulamentações vigentes. No que tange aos pontos destacados, do ponto de vista dos EVTEA:</p>

(1) O plano de desenvolvimento apresentado considera as melhores práticas em termos de fluxos dos terminais, além de contemplar sistemas de transporte de passageiros para grandes distâncias, diminuindo o tempo de percurso e trazendo conforto ao usuário. Aeroportos de grande dimensões e grandes volumes de movimentação recorrentemente enfrentam o problema de distâncias grandes dentro de seus terminais de passageiros e devem se valer de sistemas de transportes, como esteiras rolantes, facilitando o deslocamento dos passageiros.

(2) Nas análises apontadas pelo EVTEA, bem como de suas proposições, foram adotadas informações disponibilizadas no Data Room. Para o caso específico da interferência no atual Píer, relativamente ao Plano de Zona de Proteção de Aeroportos (PZPA), foram utilizados como referência os documentos SAO_TPS_101_520-R0, SAO_TPS_101_521-R0, SAO_TPS_101_523-R0, e as elevações anotadas nas Cabeceiras de Pista 17/35, informadas no documento SBSP_Engenharia_Anexo 1.22 - PZPA - Implantação Final_1.00 deste EVTEA, bem como os dados para a Categoria de Pista e o Ângulo de Divergência IFR, apresentados neste último documento. A solução proposta no estudo de engenharia e afins considerou todos os custos relacionados com a intervenção proposta para o plano de desenvolvimento proposto.

A ANAC igualmente agradece a contribuição e ratifica, quanto aos apontamentos feitos, que os EVTEA não são vinculantes, tendo o propósito de especificar e quantificar as intervenções no aeroporto com vistas à precificação dos ativos para licitação. Os anteprojetos elaborados pela Concessionária poderão apresentar outras soluções e configuração diversa da apresentada no estudo. Especificamente quanto às grandes distâncias a percorrer pelo passageiro ao longo do terminal, corrobora-se a avaliação feita do EVTEA, e que apontou que a literatura técnica, de fato, aconselha evitar estas situações, tanto quanto possível. O PEA reflete essa preocupação, como se depreende da leitura do subitem 5.5.1. A realidade dos aeroportos, porém, se impõe, e em alguns casos, a depender das áreas disponíveis para expansão e melhoria da infraestrutura, em sítios restritos, edificações antigas, outras condicionantes como zona de proteção de aeródromo, edificações tombadas, etc., cenários desafiadores para o planejamento aeroportuário se apresentam, em que pode ser necessário lançar mão de soluções que, sob determinadas óticas, se afastam do ideal. A adequação dessas soluções, consideradas as condicionantes, os requisitos contratuais, as prescrições do PEA, entre outros, será avaliada pela ANAC quando da análise dos anteprojetos, no caso concreto.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18928
NOME DO CONTRIBUINTE
Guilherme Kawano Machado Ferreira
CONTRIBUIÇÃO
Solicita-se esclarecer eventuais alinhamentos já realizados com o Paraguai a respeito dos plano de expansão do aeroporto de Ponta Porã, que se localiza em área de fronteira.
JUSTIFICATIVA
O aeroporto de Ponta Porã, situado em região de limite territorial com o Paraguai, possui uma série de questões operacionais e de meio ambiente que podem ser impactadas por políticas do país vizinho. Ver Anexo IV - Governança Ponta Porã. Importante o esclarecimento de eventuais alinhamentos já realizados com relação ao plano de expansão do aeroporto.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que não há conhecimento de Acordo Internacional vigente, firmado com autoridades da cidade de Pedro Juan Caballero, no Paraguai, a respeito da operação ou dos planos de expansão do Aeroporto Internacional de Ponta Porã.</p> <p>Destaca-se que, nos casos de aeródromos situados em área de fronteira internacional, como é o caso de Ponta Porã – Brasil e de Pedro Juan Caballero – Paraguai, o COMAER poderá firmar acordo com o país limítrofe com vistas à aplicação e compatibilização dos planos de proteção, conforme prevê o subitem 1.1.4 da ICA 11-408.</p> <p>Segundo a Infraero, apesar da inexistência de um Acordo Internacional, é mantido diálogo permanente com as autoridades de Pedro Juan Caballero - Paraguai, buscando garantir um nível aceitável de segurança operacional, empreendendo as ações necessárias de mitigação do risco de colisão de aeronave(s) com fauna.</p> <p>Informa-se que esta situação foi indicada como risco do projeto, na pág. 236 do EVTEA.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18929
NOME DO CONTRIBUINTE
AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.
CONTRIBUIÇÃO
<p>Sugere-se que seja estabelecido um rito para o processo de consulta – “consultation” de forma que este processo seja transparente e eficaz. Para tanto, devem ser seguidos os princípios da OACI e um procedimento formal mínimo, com a apresentação de convite acompanhado da documentação pertinente, a estipulação de prazos razoáveis para resposta das companhias e discussões e posterior protocolo ou homologação da ANAC. Além disso, a consulta não deverá ocorrer apenas anualmente ou em momentos específicos pontuais, mas sim em todas as ocasiões em que o ato da Concessionária afete os operadores aéreos, como para obras, alterações de procedimentos e ajustes financeiros. Para a fase I-B do Contrato, a AZUL está de acordo com o prazo máximo de duração de 36 (trinta e seis) meses a partir da data de eficácia do contrato para que a Concessionária realize os investimentos necessários para adequação da infraestrutura, a fim de disponibilizar os sistemas permanentes que possibilitem a prestação de serviço adequado aos usuários, desde que o devido rito de consultation esteja incluído nesse período de forma integral.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Recentemente o processo de consulta foi implementado nos contratos de concessão. Todavia, o dia-a-dia revela que este processo precisa ser melhor definido, uma vez que cada Concessionária o realiza de formas diferentes causando conflitos desnecessários. Além da implementação de um rito, é necessário que esta consulta se dê em todas as ações da Concessionária que afete direta ou indiretamente as companhias aéreas. Havendo um ajuste entre aeroporto e companhia aérea em relação a novos procedimentos relevantes, obras e ajustes financeiros, haverá uma eficácia na operação, no recurso e tempo de todas as partes relacionadas.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que as preocupações das empresas aéreas para com o processo de consulta foram levadas em consideração na confecção na minuta de Contrato de Concessão. Assim, entende-se que os atuais dispositivos são suficientes para evitar eventual conduta abusiva por parte do Operador Aeroportuário.</p> <p>Destaca-se também que o objetivo das regras de consulta é incorporar aos contratos de concessão de aeroportos no Brasil uma prática internacional, conhecida como consultation, amplamente difundida em países que apresentam um mercado de transporte aéreo significativamente desenvolvido, particularmente no que se refere à relação entre aeroportos e seus principais usuários. Essa prática consta, inclusive, como recomendação da ICAO em seu documento de orientação sobre tarifas aeroportuárias (Doc 9082: ICAO’s Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services). Estados membros são encorajados a estabelecer um processo regular de consulta pelos provedores de infraestrutura aeroportuária aos seus usuários.</p>

Dessa forma, as regras de consulta foram introduzidas no Brasil a partir da 4ª rodada de Concessões de Aeroportos para a definição ou alteração de critérios de remuneração de áreas e atividades operacionais, e, na rodada seguinte, foram ampliadas para englobar propostas de tarifação e propostas para cumprimento das obrigações previstas no PEA.

Assim, o Capítulo XV da minuta de Contrato de Concessão apresenta proposta de incorporação de consultation à regulação a ser aplicada aos aeroportos da 7ª rodada de concessões de aeroportos, prevendo a realização de consulta em relação aos aspectos fundamentais dos contratos. Espera-se um maior equilíbrio na relação entre aeroportos e seus principais usuários, levando a um crescimento significativo de acordos e soluções negociadas diretamente entre as partes pelo menos em relação às propostas de realização de investimentos, adequações ou alterações na infraestrutura aeroportuária que reduzam de forma significativa a oferta de infraestrutura ou que afetem seus Usuários, às propostas para a remuneração pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais e às propostas de tarifação.

Consequentemente, esse mecanismo permitirá maior racionalização da necessidade de intervenções regulatórias pela ANAC, levando a resultados mais eficientes baseados em soluções de mercado.

Ademais, é importante destacar que o Capítulo XV, ao apresentar princípios gerais para o processo de consulta, estabeleceu dispositivos de forma pouco prescritiva com o objetivo de garantir flexibilidade para o estabelecimento de procedimentos adequados ao tema sob discussão e ao aeroporto e usuários.

A frequência prevista para as consultas já se mostra bastante satisfatória, dado que as consultas devem ser realizadas de forma específica para as ocasiões previstas no item 15.2 (propostas de realização de investimentos, adequações ou alterações na infraestrutura aeroportuária que reduzam de forma significativa a oferta de infraestrutura ou que afetem seus Usuários; propostas para a remuneração pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais; e, propostas de tarifação) e também de forma anual, de modo a promover a troca constante de informações entre o operador aeroportuário e as empresas aéreas com o objetivo de coordenar as ações, de forma a facilitar o planejamento de ambas as partes.

Por fim, embora não se entenda adequado aprofundar o detalhamento do processo de consulta por meio dos contratos de concessão, ressalta-se, quanto à sugestão feita, que o estabelecimento futuro de rito e procedimentos específicos destinados a melhor orientar ou padronizar o processo de consulta, por meio de ato normativo ou manual de procedimentos, tendo aí como alvo todas as concessões de aeroportos vigentes, não está descartado pela ANAC - até mesmo em face das lições aprendidas nos processos de consulta já realizados até o momento.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18930
NOME DO CONTRIBUINTE
Leonardo Tavares Ribeiro
CONTRIBUIÇÃO
CONTRIBUIÇÃO DA FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO (FIRJAN) Pleito: necessidade de coordenação operacional entre os aeroportos Santos Dumont (SDU) e Internacional Tom Jobim (Galeão/GIG).
JUSTIFICATIVA
<p>O transporte aéreo é crucial para o desenvolvimento socioeconômico. Sua alta velocidade, alcance, segurança e flexibilidade de destinos permitem a conexão entre locais distantes de forma ágil, contribuindo assim para deslocamentos de pessoas e cargas.</p> <p>Destaca-se a infraestrutura aeroportuária, diretamente ligada às cadeias de diversos setores, como turismo, hotelaria, entretenimento e indústria. A importação de bens de produção e exportação de produtos ao mercado internacional por via aérea é fator-chave para a logística empresarial. No entanto, para que aeroportos de fato tragam benefícios à sociedade, deve-se considerar sua relação com outras infraestruturas já estabelecidas, inclusive outros aeroportos.</p> <p>O Rio de Janeiro conta com dois ativos de suma importância para o Brasil: os aeroportos federais Internacional Tom Jobim (Galeão – GIG) e Santos Dumont (SDU). Juntos, no período 2016-2020, movimentaram mais de 21 milhões de passageiros em média por ano (11,4% do total do país), além de 97,2 mil toneladas de carga por ano (7,0% do total). Ademais, o Galeão recebe cerca de 30% dos turistas estrangeiros que visitam o Brasil. O Santos Dumont, por sua vez, compõe uma das maiores pontes aéreas do mundo (Santos Dumont/RJ – Congonhas/SP), desempenhando assim papel crucial na ligação entre as duas maiores regiões metropolitanas do Brasil, responsáveis por 25% de seu PIB e 16% de sua população. O primeiro foi concedido à iniciativa privada em 2014, por 25 anos, já tendo recebido R\$ 2,4 bilhões de investimentos em melhorias. O segundo será concedido em 2022 juntamente com outros quatro ativos, correspondendo a mais de 80% do tráfego do Bloco RJ/MG. É fundamental que tal concessão considere a necessidade de coordenação operacional entre SDU e GIG, visto que ambos atendem a uma mesma área – a Região Metropolitana do Rio de Janeiro.</p> <p>Segundo a literatura internacional, aeroportos que atendem comercialmente a uma mesma região compartilham, assim, a localidade de onde provém sua demanda de passageiros e cargas. Dessa forma, constituem um sistema multiaerportos (SMA), como ocorre com Santos Dumont e Galeão, que formam o SMA do Rio de Janeiro. As referências indicam que, nesse tipo de sistema, as companhias aéreas tendem a concentrar suas operações em um mesmo aeroporto, que se torna um hub que centraliza conexões com outros destinos.</p> <p>Nesse sentido, sistemas multiaerportos dependeriam de fluxo anual de passageiros de, no mínimo, 30 milhões – situação em que os ativos podem operar sem haver necessariamente coordenação. Caso contrário, a competição entre eles levaria à fragmentação da demanda, prejudicando a consolidação de um hub aéreo.</p>

Conseqüentemente, o SMA como um todo perderia sua conectividade com outras regiões, prejudicando a população e economia locais.

O poder público, portanto, deveria atuar como organizador e racionalizar a operação do sistema. Um exemplo é a adoção de medidas que restrinjam a atuação do aeroporto secundário à aviação regional e nichos de aviação comercial, como pontes aéreas. O aeroporto principal, por outro lado, pode concentrar o tráfego geral, concretizando-se como um hub. A nível global, já há exemplos bem-sucedidos de SMAs coordenados, como Dallas (Estados Unidos) e Medellín (Colômbia).

Segundo dados do Ministério da Infraestrutura, entre 2004 e 2019 o SMA do Rio de Janeiro teve fluxo anual médio de 20,6 milhões de passageiros, inferior ao mínimo necessário para operações sem restrições. Apesar disso, atualmente o sistema não conta com coordenação operacional. Diversos destinos são servidos a partir de ambos, fragmentando a malha aérea doméstica.

Desse modo, entre 2004 e 2019, por exemplo, Galeão e Santos Dumont atenderam a 58% e 42% dos passageiros domésticos do SMA, respectivamente, o que evidencia essa divisão. Além disso, cerca de 80% da oferta de voos nacionais do sistema se concentram no SDU, prejudicando a conectividade do aeroporto internacional. Cabe mencionar que a viabilidade de voos internacionais está relacionada à sua conectividade com a malha aérea doméstica, sendo necessários em média seis voos domésticos para cada internacional.

Assim, a capital fluminense vem se transformando em alimentadora de hubs aéreos vizinhos de outros estados. Cerca de 21% dos passageiros que saem do Rio de Janeiro chegam aos seus destinos finais a partir de conexões feitas em outros hubs. Mais especificamente, 65% dos assentos do Santos Dumont alimentam esses outros aeroportos. Com o direcionamento de parte da oferta nacional para o SDU, o município tem sua conectividade internacional reduzida.

Isso afeta não apenas os viajantes, que passam a ter menos opções, como o transporte de cargas. Este é intimamente ligado ao transporte de passageiros, já que aviões comerciais costumam carregar também mercadorias. Ressalta-se que cerca de 25% do valor total importado pelo estado do RJ entram pelo Galeão. A perda de conectividade do aeroporto prejudica empresas que dependem do modo aeroviário, como as farmacêuticas, petroquímicas e de máquinas e equipamentos.

Ademais, a infraestrutura aeroportuária tem papel central em diversos segmentos, como turismo e eventos. A saída de voos do GIG abala sua movimentação, prejudicando negócios já estabelecidos no aeroporto. O Galeão gera mais de 17 mil empregos diretos e indiretos, além de R\$ 802 milhões por ano em valor adicionado ao PIB e R\$ 276 milhões de arrecadação tributária.

Finalmente, destaca-se que a expansão do SDU tem limites físicos e operacionais. Um fator é o comprimento de sua pista, de apenas 1,3 mil metros, que impede a operação com aeronaves de maior porte. Ademais, sobressaem ainda pendências de certificação operacional, consistindo em desafio adicional.

Portanto, é evidente que a descoordenação operacional do Sistema Multiaerportos do Rio de Janeiro é uma ameaça à economia e sociedade fluminenses. É necessário que a concessão do Santos Dumont considere essa questão e que o futuro operador já inicie suas atividades ciente dessa condição. Devem-se considerar as vocações de cada aeroporto, dadas as suas características físicas, capacidades e possibilidades de expansão.

Por um lado, o Galeão é apto a funcionar como hub de voos comerciais, concentrando a oferta para múltiplos destinos nacionais e internacionais e realizando a importação e exportação de carga aérea. O Santos Dumont, por sua vez, conecta as duas

principais economias do país, realizando a ponte aérea com o Aeroporto de Congonhas (SP), além de ter elevado potencial de receitas acessórias relativo à sua localização.

Inclusive, já há experiência desse tipo de coordenação no Brasil, por exemplo, entre os aeroportos da Pampulha e de Confins, em Minas Gerais, fato determinante para consolidação deste como um hub internacional. Mesmo no Rio de Janeiro, o Santos Dumont já contou com restrições operacionais até 2009. Dessa forma, a promoção de operações harmônicas entre Galeão e Santos Dumont retomaria modelos já aplicados no país e condizentes com as referências internacionais.

Estimativa realizada pela Firjan indica que a operação harmônica entre Galeão e Santos Dumont (o chamado “Modelo Rio”) pode propiciar ao estado acréscimo de R\$ 4,5 bilhões em seu PIB por ano. Para tal, foi adotado como referência o ano de 2012, em que o GIG atingiu seu ápice de movimentação, considerando-se os impactos econômicos positivos da coordenação para os segmentos industriais fluminenses que utilizam o transporte aeroviário.

Por fim, é importante ressaltar que a promoção de coordenação operacional entre aeroportos concedidos é condizente com as principais diretrizes de concessões, que visam à melhoria dos serviços prestados à população. A concorrência que efetivamente beneficia os usuários é aquela entre companhias aéreas. A competição entre aeroportos que atendem a uma mesma região, por outro lado, acaba ocasionando a perda de voos para outras localidades, reduzindo as opções de viagens dos consumidores.

RESPOSTA

A SAC/Minfra agradece a sua contribuição. Sobre o tema, menciona-se que referências mundiais na temática Sistemas Multi-aeroportos, como, por exemplo, o professor Ph.D. Richard de Neufville (MIT), que dispõe em seu livro ‘Airport Systems: Planning, Design, and Management’ os resultados de décadas de pesquisa, são categóricas em afirmar que a alocação forçosa de tráfego aéreo, salvo raras exceções, são infrutíferas, ao mesmo tempo em que geram efeitos danosos e imprevisíveis sobre o mercado e o comportamento dos usuários, asseverando que o que prevalece sempre é a dinâmica das forças de mercado. Desta feita, os postulados dos especialistas suportam que uma eventual intervenção para alocação forçosa de tráfego aéreo no SmaRJ tenderá mais a agravar a situação de danos à economia do Rio de Janeiro e potencializar a perda de turistas e viajantes que passam pelo sistema, do que gerar benefícios. Isto porque ferirá evidências robustas advindas de décadas de pesquisa que, sinteticamente, indicam que o usuário utiliza a infraestrutura que oferece o serviço que deseja consumir, com fatores de decisão próprios. Nesse cenário, menciona-se que os EVTEA traçaram análises visando entender o comportamento de preferência dos passageiros para aplicação posterior em um modelo competitivo na Região de Influência (que extrapola os limites do SmaRJ, abrangendo também os aeroportos de Campos dos Goytacazes, de Macaé e da Zona da Mata). Assim, com a análise de competição intramodal o estudo procurou projetar de maneira fidedigna o ambiente competitivo intra e extra Sistema Multi-aeroportos. No caso específico da competição intramodal, lançou-se mão de regressão logística multinomial para representar a probabilidade de um passageiro, em função das variáveis independentes, escolher entre as opções de aeroportos competidores (tema explorado na Nota Informativa nº 13/2021/DPR/SAC - SEI nº 4300626). Portanto, ao interferir em tal dinâmica, o mercado poderá prover soluções que não necessariamente passarão pelo Aeroporto Internacional do Galeão,

potencializando eventuais perdas. Em outro giro, a fundamentação teórica apresentada para dar suporte à alegação de insuficiência de movimentação de tráfego aéreo de passageiros para sustentar o sistema, e, em função disso, fundamentar a sugestão de imposição de restrições ao Aeroporto Santos Dumont, tem aplicabilidade limitada, já que deriva de contextos de estudo distintos do caso concreto. Isso porque grande parte dos resultados gerais das pesquisas acadêmicas se aplica a sistemas multi-aeroportos em estágio embrionário, o que não é o caso do SMA RJ, que é composto por dois aeroportos primários, consolidados e operando em harmonia há décadas, em função de modelos de negócios distintos. Nesse contexto, a teoria competitiva não gera efeitos absolutos sobre o SMA RJ, uma vez que se identificou características, que condicionam ou mesmo limitam uma competição plena entre os aeroportos no SMA RJ, resultando, inclusive, em reserva de mercado para Aeroporto Internacional do Galeão em nichos específicos. Não à toa, os dados de mercados explorados em ambos os aeroportos em 2019 indicam que o Aeroporto Internacional do Galeão detinha 66,60% do market share doméstico (medido em ASK, e chegando a 14 mercados exclusivos por uma única empresa) e 100% do internacional (32 mercados). Indo além, não se pode deixar de mencionar que, tendencialmente, ambientes competitivos equilibram naturalmente o excedente da indústria com o excedente do consumidor, fato desejável e de interesse público. Ainda, conforme expõe a literatura especializada, o SMA RJ possui características que o enquadram em situação de exceção, especialmente no que tange às limitações de infraestruturas inerentes ao Aeroporto Santos Dumont, fato que afasta, de maneira inquestionável, a aplicação do limiar teórico de 17 milhões de passageiros originários (para utilizar a mesma métrica da literatura). Como evidência, menciona-se que a própria literatura lista Sistemas Multi-aeroportos que operam sem necessariamente atenderem o seu referencial teórico (incluindo o sistema carioca). Nesse contexto, vale ponderar que os dados apontam que a maior concorrência do Aeroporto do Galeão está localizada fora do sistema multi-aeroportos do Rio de Janeiro, já que a perda de tráfego aéreo registrada na última década não repercutiu em automática absorção por Santos Dumont. Nesse contexto, menciona-se que não há evidências de que uma eventual possibilidade de operação de tráfego aéreo internacional no Aeroporto Santos Dumont acarretaria uma migração integral e automática de tais mercados entre os aeroportos. Tal afirmação ignora a possibilidade de desenvolvimento de novos mercados, alinhados ao modelo de negócios de Santos Dumont. Em outro diapasão, há significativas evidências que indicam que as questões relacionadas ao planejamento e à mobilidade urbana (localização, congestionamento e ausência de transporte público confiável, ágil, previsível e acessível), assim como à violência, são fatores que podem estar afastando viajantes estrangeiros e brasileiros da cidade do Rio de Janeiro (afetando de maneira mais direta o Galeão). Soma-se a isso o fraco desempenho econômico da cidade e do estado nas últimas décadas, determinantes para a redução das viagens a negócios e da renda local disponível, afetando sobremaneira os indicadores de transporte aéreo. Neste ínterim, não se pode deixar de frisar que o transporte aéreo se posiciona como facilitador da promoção da prosperidade econômica, e não, por si só, como a sua força motriz. Portanto, as análises caminham na direção de que o resgate do SMA RJ não deva passar por intervenções estatais, que lhe podem causar ainda mais dano, mas sim pela recuperação econômica e social da cidade e do estado do Rio de Janeiro. Adicionalmente, contribuiriam favoravelmente ações e políticas públicas que visem aprimorar a experiência dos viajantes e visitantes, seja no campo do transporte aéreo, com a oferta e a disponibilidade de uma gama maior de produtos

de serviços aéreos para a escolha do consumidor, isto é, variadas opções de entrada e saída, de voos, empresas, preços e serviços, o que tende a atrair o maior escopo possível de visitantes, seja na experiência da exploração das cidades e das atrações que compõem os eixos da indústria de turismo fluminense. Para tanto, o visitante deseja se sentir seguro e ter uma mobilidade urbana acessível, previsível e confortável, tanto para desfrutar a cidade e seus atrativos, como para chegar e sair pelos seus aeroportos. Assim, diante dos subsídios fornecidos pelo estado-da-arte na literatura especializada, a análise não vislumbra evidências razoáveis para ratificar que restrições artificiais de tráfego aéreo sejam a melhor opção para o Sistema Multi-aeroportos do Rio de Janeiro, tema detalhadamente analisado na Nota Técnica nº 82/2021/DPR/SAC (SEI nº 4823070) e na Nota Informativa nº 26/2021/DPR/SAC (SEI nº 4751285). Por fim, salienta-se que fazem parte do rito comum do processo de licenciamento ambiental, a ser efetivado pelo futuro operador do Aeroporto Santos Dumont, o Estudo e Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA e o Estudo e Relatório de Impacto de Vizinhança - EIV/RIV, que abarca questões sensíveis ao ruído, impactos na mobilidade urbana e acessibilidade ao aeroporto, assim como Estudo de Tráfego e outros documentos exigidos pelo órgão ambiental.

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que a modelagem proposta não impõe restrições operacionais que decorram de questões concorrenciais com outros operadores aeroportuários. Em verdade, o risco decorrente da concorrência com outros prestadores de serviços já é realidade em outros segmentos de infraestrutura, inclusive de aeroportos e, portanto, deve ser considerado pela Proponente na formulação de sua proposta econômica.

A constituição dos blocos de aeroportos e a alocação desse risco à Concessionária reflete a diretriz de política pública do Governo Federal, que tem como objetivo estimular concorrência no setor e, desse modo, beneficiar os usuários com melhores serviços e menores custos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18931
NOME DO CONTRIBUINTE
Sindicato Nacional das Empresas de Táxi Aéreo
CONTRIBUIÇÃO
<p>Sejam realizados estudos complementares ao EVTEA para fins de avaliação da importância e mensuração dos impactos das operações da Aviação Geral atualmente praticadas nos aeroportos de CGH e SDU, inclusive dos impactos potenciais que eventual exclusão destas operações poderá acarretar em todo o setor no curto, médio e longo prazos, no atual protagonismo destas atividades em prol da integração regional e nacional e, por fim, na economia de uma forma geral, haja vista a inexistência de qualquer previsão no EVTEA e/ou no Edital que assegure a manutenção destas operações nestes aeroportos pelos futuros concessionários.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Como já é cediço, o segmento da Aviação Geral, notadamente a Aviação de Negócios, sempre foi e continua sendo, sobretudo nestes últimos 2 (dois) anos de pandemia, o modal aéreo mais utilizado por aqueles que respondem pela maior parcela do PIB nacional, sendo certo que o Brasil conta hoje com a 2ª maior frota global da aviação de negócios do mundo.</p> <p>Há asseverar, por relevante, que tomadores de decisão de empresas que já investem ou almejam investir no Brasil querem pousar, sobretudo para ganhar tempo nos deslocamentos por terra, em aeroportos centrais como CGH e SDU e não em aeroportos periféricos como, por exemplo, o aeródromo Catarina, situado em local muito distante do centro financeiro da cidade de São Paulo, e essas mesmas empresas que movimentam PIB, geram empregos e renda, fomentam negócios e promovem desenvolvimento em inúmeras localidades Brasil afora, utilizam os operadores da Aviação de Negócios nos aeroportos de CGH e SDU para otimizarem ainda mais e melhor o tempo despendido nos deslocamentos.</p> <p>Fato é que aeroportos centrais como o de CGH e o de SDU não podem ser modelados como um ativo financeiro isolado para ser rentabilizado ao máximo, pois ambos desempenham papel crítico no desenvolvimento da economia local, regional e nacional. Ao contrário dos “aeroshoppings”, com quem agora conflitam por espaço nestes aeródromos, fácil constatar que a Aviação de Negócios e a Aviação Comercial se complementam e juntas contribuem para assegurar a soberania e a integração do espaço aéreo nacional.</p> <p>Portanto, não assegurar a presença de operadores da Aviação de Negócios nos grandes aeroportos do Brasil trará certamente reflexos negativos para o passageiro, para a economia e para conectividade dos aeroportos de CGH e SDU com todos os demais aeródromos espalhados pelo país.</p> <p>De outro lado, tem-se que Aviação Geral, historicamente, sempre foi a maior formadora e fornecedora de mão de obra para a Aviação Comercial, seja em razão da formação de pilotos, de mecânicos, de atendentes e auxiliares de pista.</p> <p>Assim sendo, imperioso salientar a necessidade de se prever e garantir, no EVTEA, Edital e no Contrato, a manutenção do espaço hoje ocupado pela Aviação Geral nos aeroportos centrais de CGH e SDU, seja porque exsurge patente a necessidade de se valorizar um setor que hoje emprega milhares de pessoas, movimenta uma rica</p>

cadeia produtiva e dinamiza um sem número de atividades econômicas, seja porque a Aviação Geral hoje responde por uma parcela imensa da conectividade aérea do país com os aeroportos centrais, notadamente porque a aviação comercial se limita atualmente a atender pouco mais de 100 destinos no Brasil, ao passo que a Aviação Geral opera em mais de 2.700 municípios brasileiros.

RESPOSTA

A SAC/Minfra agradece a sua contribuição e esclarece que o Governo Federal corrobora com o caráter essencial da atividade de aviação geral e sua importância para o setor. Neste sentido, as políticas públicas implementadas pelo Governo Federal visam a melhoria da infraestrutura para a aviação civil como um todo, sem distinção entre os segmentos que o compõem. Assim, é preciso afastar a ideia de que a modelagem proposta para a concessão de SBSP irá inviabilizar a atividade de aviação geral na região de influência do Aeroporto. Eventuais conflitos entre diferentes segmentos de aviação poderão surgir quando a demanda agregada atingir o limite físico da capacidade, situação em que todos os segmentos serão afetados. Nesse contexto, a coordenação de slots realizada pela ANAC tem como objetivo regulamentar o acesso à infraestrutura em aeroportos saturados, buscando harmonizar a demanda por operações aéreas com a capacidade aeroportuária disponível. Potencial reserva de capacidade a qualquer segmento da aviação seria, em contraponto, um artificial favorecimento e caminharia no sentido de soluções sub-ótimas do ponto de vista da eficiência das operações a aviação civil, tal como disposto na Política Nacional de Aviação Civil (PNAC). Nesse contexto, cumpre observar que a minuta de contrato apresentada na presente Consulta Pública se assemelha, no que tange à aviação geral, aos editais das últimas duas rodadas. Em relação às diretrizes para elaboração dos EVTEA, informa-se que as mesmas se encontram disponíveis no Data Room da Sétima Rodada. a diretriz referente à capacidade inicial dos sistemas de PPD de SBSP e do SBRJ, qual seja: “Para fins da modelagem, a capacidade inicial do sistema de PPD de SBSP deve ser considerada de 44 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, e a do SBRJ de 32 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros. A capacidade do sistema de pistas ao longo da concessão para os aeroportos SBRJ e SBSP deve evoluir em função do desenho proposto para tais infraestruturas nos estudos de engenharia.”, tem por base discussões levadas a cabo entre a SAC e o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), do Ministério da Defesa, conforme aponta o Ofício nº 13/DCCO1/5210 (SEI nº 4852074), de 16 de abril de 2021, onde se concluiu ser viável o aumento da capacidade do sistema de pistas dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont a partir de ações que poderiam colaborar com o aumento da capacidade para os referidos aeroportos sem afetar a segurança operacional. Cumpre informar que, no que diz respeito ao Aeroporto Santos Dumont, a referida diretriz e os EVTEA foram retificados para 30 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, conforme conclusões do referido Ofício. Importa considerar que, na modelagem das concessões aeroportuárias, os EVTEA não são vinculativos. O cenário desenhado nos Estudos reflete uma hipótese de conduta do concessionário num cenário de escassez de capacidade para acomodar toda a demanda, em um contexto complexo em que o sítio aeroportuário terá que ser reconfigurado para ampliar a capacidade e solucionar as incompatibilidades com o RBAC 154. Entretanto, existem outros caminhos de desenvolvimento possíveis para o sítio aeroportuário além daquele escolhido no EVTEA. Caberá, então, ao futuro concessionário elaborar um plano de negócios e de desenvolvimento do sítio

aeroportuário próprio, submetendo-se às regras contratuais de atendimento da demanda e correção das inconformidades, e ainda ao arcabouço legal vigente. No que compete às regras contratuais, a minuta de Contrato de Concessão submetida à Consulta Pública nº 13/2021 traz, em seu item 3.1.7., como obrigação da futura Concessionária, "assumir integralmente os Contratos que envolvam a cessão de espaços nos Complexos Aeroportuários integrantes do Bloco, conforme as condições contratadas, mediante sub-rogação integral dos seus direitos e deveres", o que inclui eventuais cláusulas rescisórias ou de realocação. Nesse diapasão, acolhemos as contribuições apresentadas sobre não previsão de indenizações à eventual descontinuidade dos contratos em vigor. Tal inconsistência será sanada e os estudos atualizados incorporando os devidos custos. No tocante aos impactos urbanísticos, observa-se inicialmente que a movimentação total de passageiros projetada para SBSP em 2023 é de 25,2 milhões de pax (vide Estudo de Mercado, Figuras 12-25 e 12-27), e não de 28,7 milhões, como apontado. Ainda, cabe destacar que nos Estudos Ambientais foram avaliadas as legislações e políticas públicas vinculadas à interligação entre modais de transporte na região do Aeroporto de Congonhas, detalhados a situação das vias públicas de acesso na região do Aeroporto, o status de implantação da Linha 17-Ouro do Metrô de São Paulo, a qual prevê uma estação no Aeroporto, a Lei Municipal nº 16.050/2014, que aprovou o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo e a Política de Desenvolvimento Urbano, onde definiu-se que a instalação, reforma e ampliação de aeródromos e heliportos é condicionada à apresentação de Estudo e Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA e Estudo e Relatório de Impacto de Vizinhança - EIV/RIV, no âmbito do processo de licenciamento ambiental. Salienta-se também que, conforme rito comum do processo de licenciamento, os impactos na mobilidade urbana e acessibilidade ao aeroporto deverão ser mais bem avaliados e apresentados no Estudo de Tráfego e outros documentos exigidos pelo órgão ambiental, durante a fase de licenciamento ambiental, que estará sob responsabilidade do futuro concessionário. Além disso, diferentemente do informado na contribuição apresentada, os Estudos Ambientais identificaram os impactos ambientais previstos para o período de concessão, como o risco de contaminação de lençóis freáticos, o aumento de emissão de poluentes e o aumento da poluição sonora, e precificaram as medidas mitigadoras associadas a esses impactos. Finalmente, destaca-se também que não foram identificadas restrições em SBSP decorrentes do aumento do tráfego de veículos no entorno ou demais aspectos. Por fim, repisa-se que não há, por parte da SAC, nenhuma diretriz para que os documentos jurídicos que vinculam a concessão da Sétima Rodada de Concessão sejam construídos considerando eventual preterição de tráfego aéreo ligado à aviação geral e executiva no aeroporto relacionado. Por fim, informa-se que a Nota Informativa nº 31/2021/DPR/SAC (SEI nº 4837983), apresenta detalhamento da temática apresentada.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18932
NOME DO CONTRIBUINTE
Sindicato Nacional das Empresas de Táxi Aéreo
CONTRIBUIÇÃO
Sejam realizados estudos complementares ao EVTEA para fins de avaliação dos impactos ambientais, sobretudo os impactos sobre a malha viária do entorno dos aeroportos de CGH e SDU em face do incremento exponencial no volume de passageiros e usuários que irão utilizar estes terminais nos próximos anos conforme revelam as projeções previstas no EVTEA.
JUSTIFICATIVA
<p>Diante das projeções consignadas no EVTEA, fácil constatar que, com o aumento exponencial na circulação de passageiros nos próximos anos, sobretudo no aeroporto de CGH, todo o entorno destes aeroportos será severamente impactado, e haverá uma sobrecarga enorme nas vias de acesso a estes aeroportos, seja em razão dos notórios gargalos de infraestrutura de transporte, seja em face da recorrente falta de recursos públicos para obras que, ao menos, amenizem o caos que certamente irá se instalar ao redor destes aeroportos caso as projeções de demanda do EVTEA se concretizem.</p> <p>Desta forma, imperioso que se façam estudos de impacto ambiental que não apenas orientem o planejamento de engenharia de tráfego nestes locais, mas que também recomendem medidas mitigadoras e compensatórias dos riscos associados ao aumento exponencial na circulação de veículos no entorno destes aeroportos, sobretudo nos horários de pico.</p>
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que, com relação aos impactos na mobilidade urbana do entorno dos aeroportos, informa-se que avaliações dos impactos foram procedidas conforme descrição abaixo, no limite dos regulamentos vigentes atualmente. À despeito disto, avaliações mais aprofundadas deverão ser executadas e apresentadas no processo de licenciamento ambiental a ser conduzido pelo futuro operador em virtude das obras de ampliação e adequação do aeroporto que pretendem implementar. Isto porque, na modelagem das concessões aeroportuárias, os EVTEA não são vinculativos. O cenário desenhado nos Estudos reflete uma hipótese de conduta do concessionário num cenário de escassez de capacidade para acomodar toda a demanda, em um contexto complexo em que o sítio aeroportuário terá que ser reconfigurado para ampliar a capacidade e solucionar as incompatibilidades com o RBAC 154. Entretanto, existem outros caminhos de desenvolvimento possíveis para o sítio aeroportuário além daquele escolhido no EVTEA. Caberá, então, ao futuro concessionário elaborar um plano de negócios e de desenvolvimento do sítio aeroportuário próprio, submetendo-se às regras contratuais de atendimento da demanda e correção das inconformidades, e ainda ao arcabouço legal vigente.</p> <p>Sobre as análises executadas nos EVTEAs, considera-se:</p> <p>(1) SDU - Nos Estudos Ambientais foram avaliadas legislações e políticas públicas vinculadas à interligação entre modais de transporte na região do Aeroporto Santos</p>

Dumont, que permitiram a avaliação geral dos impactos urbanísticos do empreendimento. Sobre os modais de transporte, conforme citado nos Estudos Ambientais, foram detalhadas a situação das vias públicas de acesso na região do Aeroporto, dos principais modais utilizados na cidade e da estação de VLT (Veículo Leve sobre Trilhos) que o liga o Aeroporto Santos Dumont ao centro do Rio de Janeiro e a Rodoviária Novo Rio. O VLT faz parte do projeto de revitalização que integra bairros da Região Portuária ao Centro, operando com energia elétrica em um sistema chamado APS – Alimentação Pelo Solo – preservando a paisagem urbana. Sobre a avaliação da legislação urbanística, os Estudos Ambientais detalharam a Lei Municipal Complementar nº 111 de 1º de fevereiro de 2011, que aprovou a Política Urbana e o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Sustentável da cidade do Rio de Janeiro. O Plano Diretor municipal, de 2011, também estabeleceu entre as diretrizes da Política Municipal de Transportes, a promoção da interligação entre modais e o incentivo à criação do transporte voltado ao turista; e o Plano Estratégico da Prefeitura do Rio de Janeiro (2013-2016), que faz menção ao Aeroporto Santos Dumont e conexão entre modais como estratégicos. O Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Cidade do Rio de Janeiro (citado no EVTEA) e o Plano de Desenvolvimento Sustentável, ambos em elaboração pelo governo municipal, serão futuras ferramentas relevantes para que o Poder Público realize uma análise contemplando todas as questões sociais do município que passam pela questão do transporte. Outras diretrizes específicas para a avaliação de impactos urbanísticos no entorno do aeroporto foram descritas, avaliadas e incorporadas nos Estudos de Viabilidade. A seguir estão os principais normativos avaliados: (a) Zoneamento Municipal (Decreto Municipal nº 322 de 3 de março de 1976), em discussão para revisão; (b) Código de Obras e Edificações – COE (Lei Complementar nº 198, de 14 de janeiro de 2019); e (c) Avaliação do impacto do ruído na cidade (Lei Municipal nº 3.268/2001).

(2) CGH - Conforme citado nos Estudos Ambientais, foram detalhadas a situação das vias públicas de acesso na região do Aeroporto e o status de implantação da Linha 17-Ouro do Metrô de São Paulo, que interligará o bairro do Jabaquara ao Morumbi, abrigoando uma estação no Aeroporto. Esse ramal de monotrilho tem como objetivo melhorar a mobilidade da região sul de São Paulo.

Sobre a avaliação da legislação urbanística, os Estudos Ambientais detalharam a Lei Municipal nº 16.050/2014, que aprovou a Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo, a qual definiu a atividade aeroportuária como integrante do Sistema de Mobilidade Urbana da cidade de São Paulo. Por fim, na Seção XI do Capítulo V da Política de Desenvolvimento Urbano, definiu-se que a instalação, reforma e ampliação de aeródromos e heliportos é condicionada à apresentação de Estudo e Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA e Estudo e Relatório de Impacto de Vizinhança - EIV/RIV, no âmbito do processo de licenciamento ambiental, etapa em que os aspectos e impactos ambientais são avaliados pelas partes interessadas e pelo órgão ambiental para definição de diretrizes e exigências técnicas no processo do licenciamento do empreendimento. Outras diretrizes específicas para a avaliação de impactos urbanísticos associados às atividades aeroportuárias na cidade de São Paulo foram descritas, avaliadas e incorporadas no Estudos de Viabilidade. A seguir estão os principais normativos avaliados: (a) Lei de Zoneamento (Lei nº 16.402/2016); (b) Código de Obras e Edificações – COE (Lei nº 16.642/2017); (c) Orientações sobre o COE (Portaria nº 221/SMUL-G/2017); e (e) Diretrizes para a implantação, construção e reforma de aeródromos (Lei nº 15.723/2013).

Destaca-se também que, conforme amplo levantamento realizado nos Estudos Ambientais, não foram identificadas restrições decorrentes do aumento do tráfego de veículos no entorno ou demais aspectos, sendo que eventual restrição da demanda por questões associadas será um risco corrido pelo futuro concessionário, conforme a matriz de riscos indicada na minuta de contrato. Por fim, repisa-se que, conforme rito comum do processo de licenciamento, os impactos na mobilidade urbana e acessibilidade ao aeroporto deverão ser mais bem avaliados e apresentados no Estudo de Tráfego e outros documentos exigidos pelo órgão ambiental, durante a fase de licenciamento ambiental, que estará sob responsabilidade do futuro concessionário. No Capítulo 7 dos Estudos Ambientais estão apresentadas as diretrizes e cronograma para a elaboração desses estudos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18933
NOME DO CONTRIBUINTE
Sindicato Nacional das Empresas de Táxi Aéreo
CONTRIBUIÇÃO
Sejam realizados estudos complementares ao EVTEA para fins de apuração dos impactos decorrentes da eventual supressão das atividades de transporte aeromédico, seja por asa fixa e/ou rotativa, e há muito operados nos aeroportos de CGH e SDU face a proximidade destes dos principais hospitais nas capitais de São Paulo e Rio de Janeiro.
JUSTIFICATIVA
<p>O transporte aeromédico sempre desempenhou e continua desempenhando papel relevante e de utilidade pública, sobretudo nos aeroportos centrais das grandes capitais brasileiras, e com a pandemia essa importância ficou ainda mais evidente em CGH e SDU, vez que nas capitais onde se localizam estes aeroportos também se encontram hospitais de referência e que respondem por atendimentos oriundos de todos os cantos do país e não apenas das suas respectivas regiões metropolitanas. Portanto, quais serão os impactos caso estas operações sejam restringidas nestes aeroportos e/ou mesmo transferidas para outro aeródromo mais distante? Perguntas sem respostas e que precisam ser contempladas no EVTEA.</p> <p>Vale lembrar que em setembro de 2018, o nosso atual presidente, Sr. Jair Messias Bolsonaro, foi atendido por esse modal de serviço aéreo no aeroporto de CGH, ocasião em que precisou ser transferido, em caráter de urgência, da Santa Casa de Misericórdia de Juiz de Fora, MG, para o Hospital Albert Einstein na capital paulista, e muito em razão de complicações clínicas após o golpe de faca que recebeu no abdômen enquanto promovia sua campanha eleitoral naquela cidade mineira.</p> <p>Caso o aeroporto de CGH seja vocacionado apenas e tão somente para a Aviação Comercial como sugere o EVTEA e toda polêmica em torno da Diretriz #22 que sorrateiramente o instruiu, qual poderia ter sido então o roteiro desta história trágica envolvendo nosso atual Presidente da República? Será que teria ele que pousar em algum aeródromo periférico como o de Catarina e ser compelido a se deslocar por mais de 63 km em uma rodovia congestionada até ser finalmente atendido no hospital de destino?</p> <p>A realidade do nosso país hoje não condiz com o modelo de aeroportos vocacionados, exclusivos e dedicados apenas para a aviação comercial ou executiva, tanto assim o é que, em matéria recente publicada no Valor, o Secretário de Aviação Civil, Sr. Ronei Glanzmann, afirmou que irá liberar voos comerciais em aeroportos totalmente privados como o Catarina, ou seja, nada impede que em um futuro próximo, nem CGH e nem Catarina recebam vôos que não sejam da aviação regular, o que seria ferir de morte um segmento já bastante combalido e que há muito reivindica políticas públicas, de Estado, que o proteja de iniciativas levianas como essa, sem falar que, caso fosse já essa a nossa realidade em 2018, se agravasse mais o risco de vida do nosso atual Presidente da República naquela circunstância, seja por ter que permanecer mais em Juiz de Fora e/ou ter que optar por outro hospital de referência e em outra localidade face às restrições de acesso à Aviação Geral aos aeródromos próximos à capital paulista.</p>

RESPOSTA

A SAC/Minfra agradece a sua contribuição e esclarece que o Governo Federal corrobora com o caráter essencial da atividade de aviação geral e sua importância para o setor. Neste sentido, as políticas públicas implementadas pelo Governo Federal visam a melhoria da infraestrutura para a aviação civil como um todo, sem distinção entre os segmentos que o compõem. Assim, é preciso afastar a ideia de que a modelagem proposta para a concessão de SBSP irá inviabilizar a atividade de aviação geral na região de influência do Aeroporto. Eventuais conflitos entre diferentes segmentos de aviação poderão surgir quando a demanda agregada atingir o limite físico da capacidade, situação em que todos os segmentos serão afetados. Nesse contexto, cumpre observar que a minuta de contrato apresentada na presente Consulta Pública se assemelha, no que tange à aviação geral, aos editais das últimas duas rodadas. Importa considerar que, na modelagem das concessões aeroportuárias, os EVTEA não são vinculativos. O cenário desenhado nos Estudos reflete uma hipótese de conduta do concessionário num cenário de escassez de capacidade para acomodar toda a demanda, em um contexto complexo em que o sítio aeroportuário terá que ser reconfigurado para ampliar a capacidade e solucionar as incompatibilidades com o RBAC 154. Entretanto, existem outros caminhos de desenvolvimento possíveis para o sítio aeroportuário além daquele escolhido no EVTEA. Caberá, então, ao futuro concessionário elaborar um plano de negócios e de desenvolvimento do sítio aeroportuário próprio, o qual deverá submeter-se às regras contratuais de atendimento da demanda e correção das inconformidades, e ainda ao arcabouço legal vigente. Nesse contexto, repisa-se que não há, por parte da SAC/Minfra, nenhuma diretriz para que os documentos jurídicos que vinculam a concessão da Sétima Rodada de Concessão sejam construídos considerando preterição ou reserva a qualquer segmento de tráfego aéreo nos aeroportos. Por fim, informa-se que, para o caso específico de SBSP, a Nota Informativa nº 31/2021/DPR/SAC (SEI nº 4837983), apresenta detalhamento da temática apresentada.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18934
NOME DO CONTRIBUINTE
Sindicato Nacional das Empresas de Táxi Aéreo
CONTRIBUIÇÃO
Imperioso que seja realizada uma revisão do EVTEA, e muito em razão da notória ausência de estudos que considerem a necessidade de CGH e SDU continuarem a atender demandas da Aviação Geral, sem as quais não apenas a integração nacional restará seriamente prejudicada, como também milhares de empregos certamente serão erradicados e uma parcela significativa de arrecadação de tributos será comprometida.
JUSTIFICATIVA
<p>Com exceção da previsão expressa ao fato de que “a partir de 2023, a demanda de aviação geral deixa de existir”, o EVTEA simplesmente ignorou a importância da Aviação Geral e desconsiderou os prejuízos que certamente decorrerão da exclusão das operações da Aviação Geral nos aeroportos de CGH e SDU.</p> <p>Cumprir salientar que, a Aviação Geral, sobretudo o segmento de Táxi Aéreo, corresponde a um setor bastante diversificado, onde atualmente mais de 180 empresas operam, distribuídas por todas regiões do país, e geram, direta e indiretamente, em torno de 250.000 empregos, com uma arrecadação de tributos anual estimada na casa de R\$ 1 (um) bi de reais.</p> <p>Portanto, diante de toda a relevância e particularidades deste mercado da aviação geral, e cujo desempenho das atividades aéreas, frise-se, indispensáveis para a integração de um país com dimensões continentais como o Brasil, reivindica a continuidade de acesso e utilização da infraestrutura aeroportuária presente nestes aeroportos de CGH e SDU, imprescindível que se façam estudos específicos no EVTEA para fins de avaliação e mensuração de todos impactos, sociais e econômicos, que irão recair sobre todo um setor que, historicamente, comprovou ser fundamental para o desenvolvimento econômico do país, e que não pode ser prejudicado pela imposição unilateral ao aeroporto de CGH, por exemplo, de uma vocação que não se justifica em nenhum estudo prévio e que demonstre, de maneira clara e inequívoca, que aquele aeródromo, ao contrário do seu par igualmente famoso e mais próximo, qual seja, o aeroporto de GRU, seja dedicado apenas e tão somente para receber voos comerciais de linhas aéreas.</p>
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a sua contribuição e esclarece que o Governo Federal corrobora com o caráter essencial da atividade de aviação geral e sua importância para o setor. Neste sentido, as políticas públicas implementadas pelo Governo Federal visam a melhoria da infraestrutura para a aviação civil como um todo, sem distinção entre os segmentos que o compõem. Assim, é preciso afastar a ideia de que a modelagem proposta para a concessão de SBSP irá inviabilizar a atividade de aviação geral na região de influência do Aeroporto. Eventuais conflitos entre diferentes segmentos de aviação poderão surgir quando a demanda agregada atingir o limite físico da capacidade, situação em que todos os segmentos serão afetados. Nesse contexto, a coordenação de slots realizada pela ANAC tem como objetivo</p>

regulamentar o acesso à infraestrutura em aeroportos saturados, buscando harmonizar a demanda por operações aéreas com a capacidade aeroportuária disponível. Potencial reserva de capacidade a qualquer segmento da aviação seria, em contraponto, um artificial favorecimento e caminharia no sentido de soluções sub-ótimas do ponto de vista da eficiência das operações a aviação civil, tal como disposto na Política Nacional de Aviação Civil (PNAC). Nesse contexto, cumpre observar que a minuta de contrato apresentada na presente Consulta Pública se assemelha, no que tange à aviação geral, aos editais das últimas duas rodadas. Em relação às diretrizes para elaboração dos EVTEA, informa-se que as mesmas se encontram disponíveis no Data Room da Sétima Rodada. a diretriz referente à capacidade inicial dos sistemas de PPD de SBSP e do SBRJ, qual seja: "Para fins da modelagem, a capacidade inicial do sistema de PPD de SBSP deve ser considerada de 44 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, e a do SBRJ de 32 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros. A capacidade do sistema de pistas ao longo da concessão para os aeroportos SBRJ e SBSP deve evoluir em função do desenho proposto para tais infraestruturas nos estudos de engenharia.", tem por base discussões levadas a cabo entre a SAC e o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), do Ministério da Defesa, conforme aponta o Ofício nº 13/DCCO1/5210 (SEI nº 4852074), de 16 de abril de 2021, onde se concluiu ser viável o aumento da capacidade do sistema de pistas dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont a partir de ações que poderiam colaborar com o aumento da capacidade para os referidos aeroportos sem afetar a segurança operacional. Cumpre informar que, no que diz respeito ao Aeroporto Santos Dumont, a referida diretriz e os EVTEA foram retificados para 30 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, conforme conclusões do referido Ofício. Importa considerar que, na modelagem das concessões aeroportuárias, os EVTEA não são vinculativos. O cenário desenhado nos Estudos reflete uma hipótese de conduta do concessionário num cenário de escassez de capacidade para acomodar toda a demanda, em um contexto complexo em que o sítio aeroportuário terá que ser reconfigurado para ampliar a capacidade e solucionar as incompatibilidades com o RBAC 154. Entretanto, existem outros caminhos de desenvolvimento possíveis para o sítio aeroportuário além daquele escolhido no EVTEA. Caberá, então, ao futuro concessionário elaborar um plano de negócios e de desenvolvimento do sítio aeroportuário próprio, submetendo-se às regras contratuais de atendimento da demanda e correção das inconformidades, e ainda ao arcabouço legal vigente. No que compete às regras contratuais, a minuta de Contrato de Concessão submetida à Consulta Pública nº 13/2021 traz, em seu item 3.1.7., como obrigação da futura Concessionária, "assumir integralmente os Contratos que envolvam a cessão de espaços nos Complexos Aeroportuários integrantes do Bloco, conforme as condições contratadas, mediante sub-rogação integral dos seus direitos e deveres", o que inclui eventuais cláusulas rescisórias ou de realocação. Nesse diapasão, acolhemos as contribuições apresentadas sobre não previsão de indenizações à eventual descontinuidade dos contratos em vigor. Tal inconsistência será sanada e os estudos atualizados incorporando os devidos custos. No tocante aos impactos urbanísticos, observa-se inicialmente que a movimentação total de passageiros projetada para SBSP em 2023 é de 25,2 milhões de pax (vide Estudo de Mercado, Figuras 12-25 e 12-27), e não de 28,7 milhões, como apontado. Ainda, cabe destacar que nos Estudos Ambientais foram avaliadas as legislações e políticas públicas vinculadas à interligação entre modais de transporte na região do Aeroporto de Congonhas, detalhados a situação das vias públicas de acesso na região do Aeroporto, o status

de implantação da Linha 17-Ouro do Metrô de São Paulo, a qual prevê uma estação no Aeroporto, a Lei Municipal nº 16.050/2014, que aprovou o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo e a Política de Desenvolvimento Urbano, onde definiu-se que a instalação, reforma e ampliação de aeródromos e heliportos é condicionada à apresentação de Estudo e Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA e Estudo e Relatório de Impacto de Vizinhança - EIV/RIV, no âmbito do processo de licenciamento ambiental. Salienta-se também que, conforme rito comum do processo de licenciamento, os impactos na mobilidade urbana e acessibilidade ao aeroporto deverão ser mais bem avaliados e apresentados no Estudo de Tráfego e outros documentos exigidos pelo órgão ambiental, durante a fase de licenciamento ambiental, que estará sob responsabilidade do futuro concessionário. Além disso, diferentemente do informado na contribuição apresentada, os Estudos Ambientais identificaram os impactos ambientais previstos para o período de concessão, como o risco de contaminação de lençóis freáticos, o aumento de emissão de poluentes e o aumento da poluição sonora, e precificaram as medidas mitigadoras associadas a esses impactos. Finalmente, destaca-se também que não foram identificadas restrições em SBSP decorrentes do aumento do tráfego de veículos no entorno ou demais aspectos. Por fim, repisa-se que não há, por parte da SAC, nenhuma diretriz para que os documentos jurídicos que vinculam a concessão da Sétima Rodada de Concessão sejam construídos considerando eventual preterição de tráfego aéreo ligado à aviação geral e executiva no aeroporto relacionado. Por fim, informa-se que a Nota Informativa nº 31/2021/DPR/SAC (SEI nº 4837983), apresenta detalhamento da temática apresentada.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18935
NOME DO CONTRIBUINTE
Carlos Francisco Portinho
CONTRIBUIÇÃO
Apresento questões que justificam a revisão da minuta de Edital submetido à Consulta Pública nº 013/2021, referente à proposta técnica apresentada para o Bloco RJ/MG, composto pelo Aeroporto Santos Dumont – Rio de Janeiro/RJ (SBRJ); Aeroporto Ten. Cel. Aviador César Bombonato – Uberlândia/MG (SBUL); Aeroporto Mário Ribeiro – Montes Claros/MG (SBMK); Aeroporto Mario de Almeida Franco – Uberaba/MG (SBUR) e Aeroporto de Jacarepaguá/RJ – Roberto Marinho.
JUSTIFICATIVA
<p>De 2011, até o presente momento, foram realizadas seis rodadas de concessões de aeroportos pelo Governo Federal, sendo que as regras de concessão nunca foram repetidas. Sabe-se que houve aperfeiçoamentos delas em cada nova rodada, com o aprendizado obtido na anterior. Por exemplo, não se manteve mais a Infraero como sócia minoritária como ocorria no início; a partir da quarta rodada foi adotada a regulação tarifária mais flexível e consulta aos usuários; e a partir da quinta, em 2019, foram adotados o gatilho de demanda para os investimentos necessários.</p> <p>Sendo assim, as contribuições constantes desse documento visam aprofundar o diálogo acerca da questão concorrencial envolvendo o Sistema Multiaeroporto do Brasil, em especial do Rio de Janeiro, que abrange o Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro (Galeão - GIG) e o Aeroporto Santos Dumont (SDU) que é objeto da 7ª rodada de concessões. Segue documento com as informações.</p>
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a sua contribuição. Sobre o tema, menciona-se que referências mundiais na temática Sistemas Multi-aeroportos, como, por exemplo, o professor Ph.D. Richard de Neufville (MIT), que dispõe em seu livro 'Airport Systems: Planning, Design, and Management' os resultados de décadas de pesquisa, são categóricas em afirmar que a alocação forçosa de tráfego aéreo, salvo raras exceções, são infrutíferas, ao mesmo tempo em que geram efeitos danosos e imprevisíveis sobre o mercado e o comportamento dos usuários, asseverando que o que prevalece sempre é a dinâmica das forças de mercado. Desta feita, os postulados dos especialistas suportam que uma eventual intervenção para alocação forçosa de tráfego aéreo no SmaRJ tenderá mais a agravar a situação de danos à economia do Rio de Janeiro e potencializar a perda de turistas e viajantes que passam pelo sistema, do que gerar benefícios. Isto porque ferirá evidências robustas advindas de décadas de pesquisa que, sinteticamente, indicam que o usuário utiliza a infraestrutura que oferece o serviço que deseja consumir, com fatores de decisão próprios. Nesse cenário, menciona-se que os EVTEA traçaram análises visando entender o comportamento de preferência dos passageiros para aplicação posterior em um modelo competitivo na Região de Influência (que extrapola os limites do SmaRJ, abrangendo também os aeroportos de Campos dos Goytacazes, de Macaé e da Zona da Mata). Assim, com a análise de competição intramodal o estudo procurou projetar de maneira fidedigna o ambiente competitivo intra e extra Sistema</p>

Multi-aeroportos. No caso específico da competição intramodal, lançou-se mão de regressão logística multinomial para representar a probabilidade de um passageiro, em função das variáveis independentes, escolher entre as opções de aeroportos competidores (tema explorado na Nota Informativa nº 13/2021/DPR/SAC - SEI nº 4300626). Portanto, ao interferir em tal dinâmica, o mercado poderá prover soluções que não necessariamente passarão pelo Aeroporto Internacional do Galeão, potencializando eventuais perdas. Em outro giro, a fundamentação teórica apresentada para dar suporte à alegação de insuficiência de movimentação de tráfego aéreo de passageiros para sustentar o sistema, e, em função disso, fundamentar a sugestão de imposição de restrições ao Aeroporto Santos Dumont, tem aplicabilidade limitada, já que deriva de contextos de estudo distintos do caso concreto. Isso porque grande parte dos resultados gerais das pesquisas acadêmicas se aplica a sistemas multi-aeroportos em estágio embrionário, o que não é o caso do SMaRJ, que é composto por dois aeroportos primários, consolidados e operando em harmonia há décadas, em função de modelos de negócios distintos. Nesse contexto, a teoria competitiva não gera efeitos absolutos sobre o SMaRJ, uma vez que se identificou características, que condicionam ou mesmo limitam uma competição plena entre os aeroportos no SMaRJ, resultando, inclusive, em reserva de mercado para Aeroporto Internacional do Galeão em nichos específicos. Não à toa, os dados de mercados explorados em ambos os aeroportos em 2019 indicam que o Aeroporto Internacional do Galeão detinha 66,60% do market share doméstico (medido em ASK, e chegando a 14 mercados exclusivos por uma única empresa) e 100% do internacional (32 mercados). Indo além, não se pode deixar de mencionar que, tendencialmente, ambientes competitivos equilibram naturalmente o excedente da indústria com o excedente do consumidor, fato desejável e de interesse público. Ainda, conforme expõe a literatura especializada, o SMaRJ possui características que o enquadram em situação de exceção, especialmente no que tange às limitações de infraestruturas inerentes ao Aeroporto Santos Dumont, fato que afasta, de maneira inquestionável, a aplicação do limiar teórico de 17 milhões de passageiros originários (para utilizar a mesma métrica da literatura). Como evidência, menciona-se que a própria literatura lista Sistemas Multi-aeroportos que operam sem necessariamente atenderem o seu referencial teórico (incluindo o sistema carioca). Nesse contexto, vale ponderar que os dados apontam que a maior concorrência do Aeroporto do Galeão está localizada fora do sistema multi-aeroportos do Rio de Janeiro, já que a perda de tráfego aéreo registrada na última década não repercutiu em automática absorção por Santos Dumont. Nesse contexto, menciona-se que não há evidências de que uma eventual possibilidade de operação de tráfego aéreo internacional no Aeroporto Santos Dumont acarretaria uma migração integral e automática de tais mercados entre os aeroportos. Tal afirmação ignora a possibilidade de desenvolvimento de novos mercados, alinhados ao modelo de negócios de Santos Dumont. Em outro diapasão, há significativas evidências que indicam que as questões relacionadas ao planejamento e à mobilidade urbana (localização, congestionamento e ausência de transporte público confiável, ágil, previsível e acessível), assim como à violência, são fatores que podem estar afastando viajantes estrangeiros e brasileiros da cidade do Rio de Janeiro (afetando de maneira mais direta o Galeão). Soma-se a isso o fraco desempenho econômico da cidade e do estado nas últimas décadas, determinantes para a redução das viagens a negócios e da renda local disponível, afetando sobremaneira os indicadores de transporte aéreo. Neste ínterim, não se pode deixar de frisar que o transporte aéreo se posiciona como facilitador da promoção da prosperidade econômica, e não, por si só, como a

sua força motriz. Portanto, as análises caminham na direção de que o resgate do SMA RJ não deva passar por intervenções estatais, que lhe podem causar ainda mais dano, mas sim pela recuperação econômica e social da cidade e do estado do Rio de Janeiro. Adicionalmente, contribuiriam favoravelmente ações e políticas públicas que visem aprimorar a experiência dos viajantes e visitantes, seja no campo do transporte aéreo, com a oferta e a disponibilidade de uma gama maior de produtos de serviços aéreos para a escolha do consumidor, isto é, variadas opções de entrada e saída, de voos, empresas, preços e serviços, o que tende a atrair o maior escopo possível de visitantes, seja na experiência da exploração das cidades e das atrações que compõem os eixos da indústria de turismo fluminense. Para tanto, o visitante deseja se sentir seguro e ter uma mobilidade urbana acessível, previsível e confortável, tanto para desfrutar a cidade e seus atrativos, como para chegar e sair pelos seus aeroportos. Assim, diante dos subsídios fornecidos pelo estado-da-arte na literatura especializada, a análise não vislumbra evidências razoáveis para ratificar que restrições artificiais de tráfego aéreo sejam a melhor opção para o Sistema Multi-aeroportos do Rio de Janeiro, tema detalhadamente analisado na Nota Técnica nº 82/2021/DPR/SAC (SEI nº 4823070) e na Nota Informativa nº 26/2021/DPR/SAC (SEI nº 4751285). Por fim, salienta-se que fazem parte do rito comum do processo de licenciamento ambiental, a ser efetivado pelo futuro operador do Aeroporto Santos Dumont, o Estudo e Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA e o Estudo e Relatório de Impacto de Vizinhança - EIV/RIV, que abarca questões sensíveis ao ruído, impactos na mobilidade urbana e acessibilidade ao aeroporto, assim como Estudo de Tráfego e outros documentos exigidos pelo órgão ambiental.

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que a modelagem proposta não impõe restrições operacionais que decorram de questões concorrenciais com outros operadores aeroportuários. Em verdade, o risco decorrente da concorrência com outros prestadores de serviços já é realidade em outros segmentos de infraestrutura, inclusive de aeroportos e, portanto, deve ser considerado pela Proponente na formulação de sua proposta econômica.

A constituição dos blocos de aeroportos e a alocação desse risco à Concessionária reflete a diretriz de política pública do Governo Federal, que tem como objetivo estimular concorrência no setor e, desse modo, beneficiar os usuários com melhores serviços e menores custos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18936
NOME DO CONTRIBUINTE
Marco Antônio Venâncio Mendes
CONTRIBUIÇÃO
<p>Os estudos do EVTEA evidenciam a retirada das áreas atualmente dedicadas a Aviação Geral para atendimento da demanda da aviação comercial. Sabemos que o EVTEA não é vinculante, mas acredita-se haver algum tipo de direcionamento de política pública do governo federal para utilização desses equipamentos públicos de forma a orientar as concessionárias a oferecerem um valor de outorga mais alto do que seria oferecido caso fosse considerada a permanência da Aviação Geral. Dessa forma, acredita-se que foram desconsideradas variáveis importantes e estratégicas no estudo apresentado e que implicam em grandes impactos socioeconômicos para o país além do risco de inviabilizar as operações da Aviação Geral.</p> <p>No estudo de Mercado realizado para o Aeroporto de São Paulo - Congonhas/SP, Relatório 01, Seção II, item 12.2 (pag 297) observa-se a seguinte afirmação:</p> <p>“No caso de SBSP, conforme apresentado no Relatório de Engenharia e Afins (capítulo Análise de Demanda), o Plano de Desenvolvimento do Aeroporto prevê, já na primeira fase de obras, a retirada das áreas atualmente dedicadas para Aviação Geral, para atendimento da demanda da aviação comercial. Dessa forma, uma vez que não haverá infraestrutura no Aeroporto para atendimento da AVG, a projeção da demanda restrita para o Aeroporto não considera esse fluxo no horizonte de concessão317.</p> <p>317 A abordagem está em linha com a diretriz #22 da SAC/MI que considera todos os slots de SBSP voltados para atendimento de serviços aéreos regulares de passageiros”</p> <p>No estudo de Mercado realizado para o Aeroporto do Rio de Janeiro - Santos Dumont/RJ, Relatório 01, Seção II, item 12.2 (pag 290) observa-se a seguinte afirmação:</p> <p>“Quando não é possível atender a demanda projetada, se faz necessário avaliar quais segmentos de demanda (doméstico, internacional ou Aviação Geral) deixarão de ser atendidos. Devido a maior flexibilidade do segmento de Aviação Geral e para melhor utilização da infraestrutura aeroportuária disponível nos aeroportos hubs da aviação comercial o estudo considera que a movimentação de AVG será preterida . No caso de SBRJ, conforme apresentado no Relatório de Engenharia e Afins (capítulo Análise de Demanda), o Plano de Desenvolvimento do Aeroporto prevê, já na primeira fase de obras, a retirada das áreas atualmente dedicadas para Aviação Geral, para atendimento da demanda da aviação comercial. Dessa forma, uma vez que não haverá infraestrutura no Aeroporto para atendimento da AVG, a projeção da demanda restrita para o Aeroporto não considera esse fluxo no horizonte de concessão304.</p> <p>304 A abordagem está em linha com a diretriz #22 da SAC/MI que considera todos os slots de SBRJ voltados para atendimento de serviços aéreos regulares de passageiros”Solicitamos alteração do EVTEA em relação à retirada das áreas atualmente dedicadas a Aviação Geral nos aeroportos CHG e SDU, a fim de garantir a permanência desse tipo de operação, dado a sua expressiva representatividade</p>

nas movimentações dos aeroportos, os impactos socioeconômicos e diversos fatores estratégicos a serem evidenciados na justificativa.

JUSTIFICATIVA

Os estudos de mercado e estudos econômicos apresentados no EVTEA preveem a Aviação Geral fora do aeroporto ao mesmo tempo que o contrato vinculado ao edital garante a permanência dos contratos das operadoras até o ano de 2028. Apenas no aeroporto de Congonhas há 12 operadoras que possuem contratos vigentes, com datas de vencimento que vão até 2028. Portanto, ao desconsiderar a Aviação Geral nas receitas a partir das operações no primeiro ano de concessão, acreditamos que o EVTEA está em desacordo com a realidade contratual.

Retirar as áreas atualmente dedicadas a Aviação Geral para aumentar o volume de voos comerciais visando a maximização da outorga, sem observar a importância da Aviação Geral, reduz a visão dos aeroportos a ativos meramente financeiros, e não como ativos estratégicos para o país. Aeroportos centrais como CGH e SDU devem ser considerados como parte da infraestrutura aeronáutica brasileira e não apenas como um bem, tendo em vista sua relevância para a sociedade.

A Aviação Geral detém uma importante parcela da conectividade aérea do país com a utilização dos aeroportos centrais, uma vez que as linhas aéreas regulares atendem pouco mais de 100 destinos no Brasil, ao passo que a Aviação Geral cobre mais de 2.700 municípios brasileiros. Um exemplo disso foi o importante papel da Aviação Executiva desempenhado no combate a pandemia da COVID-19, através da manutenção da conectividade aérea entre cidades que deixaram de ser atendidas pelas linhas aéreas regulares, da realização de voos de repatriação, do transporte do pessoal ligado a saúde e do governo, na distribuição das vacinas em todo território nacional e na prestação de serviços de transporte aeromédico.

A Aviação Geral é o modal aéreo habitualmente mais utilizado por aqueles que respondem pela maior parcela do PIB nacional. Executivos e empresários que necessitam se deslocar com agilidade e frequência para participar de eventos, negociações e outras atividades que promovem a expansão de negócios e geram investimentos para o país, precisam acessar os centros econômicos das grandes capitais com rapidez e facilidade. O deslocamento da Aviação Geral para aeroportos mais distantes do centro levará a uma queda na movimentação desse público, o que irá impactar diretamente investimentos no país. Portanto, assegurar a presença dos operadores da Aviação Geral nos grandes aeroportos do Brasil resultará em reflexos positivos para a economia, para a conectividade aérea e para empresários que necessitam otimizar o seu tempo e sua produtividade.

Outra variável a ser considerada é a Aviação Geral como a maior formadora de mão de obra para pilotos de linha aéreas regulares. Cerca de dois terços dos quase 140 mil profissionais da aviação civil encontram-se alocados na Aviação Geral. Em relação aos pilotos, o profissional, após obter sua licença de piloto comercial, adquire experiência usualmente na Aviação Geral, seja como instrutor de voo, seja como copiloto ou comandante em táxis aéreos ou aeronaves privadas. Após adquirir certa experiência, este profissional se qualifica para ingressar em uma companhia aérea regular. Afastar a Aviação Geral dos aeroportos de CGH e SDU fatalmente reduzirá a mão de obra nas empresas do setor e, a médio prazo, irá reduzir a disponibilidade da mão de obra também para as linhas aéreas regulares.

Caso a concessionária siga os estudos de mercado e estudos econômicos apresentados no EVTEA não sabemos qual será a política pública que será aplicada para retirada das operações da Aviação Geral nos aeroportos de CGH e SDU e quais

seriam as opções de aeródromos. Não está claro qual será a determinação do governo, visto que a realidade do país não condiz com o modelo de aeroportos exclusivos e dedicados nem para a aviação regular e nem para a Aviação Geral, surgindo a necessidade de compartilhar a mesma infraestrutura. Tal incerteza no futuro da Aviação Geral provoca também incerteza nas operadoras de táxi aéreo quanto aos investimentos a serem feitos na melhoria do atendimento, das instalações e da próprio futuro do negócio.

Outro ponto a destacar é que a falta de recursos, os gargalos na infraestrutura de deslocamentos por terra e projeções de demanda não compatíveis com a realidade comprometem a viabilidade de projetos de aeroportos exclusivos a médio e longo prazos.

De acordo com as estatísticas aeroportuárias da INFRAERO, a Aviação Geral representa cerca de 40% da movimentação em CGH e cerca de 20% em SDU. O EVTEA não esclarece para onde será direcionada esse volume de voos, visto que os aeroportos de menor porte (Campo de Marte, Catarina, Jacarepaguá, etc), não possuem infraestrutura adequada para receber esta demanda (hangares, comprimento de pista, RESA, etc).

O EVTEA também não leva em consideração o impacto que a remoção da Aviação Geral irá causar no trânsito de veículos automotores na região no entorno dos aeroportos e tampouco considera o impacto ambiental relativo ao ruído causado pelo aumento do tráfego aéreo, bem como seu impacto para a população que habita as regiões que circundam estes aeroportos. Vale ressaltar que a Aviação Geral gera um nível de ruído e um impacto no trânsito de veículos no entorno dos aeroportos infinitamente menor que as linhas aéreas regulares.

A orientação de desconsiderar a Aviação Geral nos estudos é também algo único no mundo. Em diversos países, ainda que haja aeroportos com dedicação exclusiva à Aviação Geral, nenhum aeroporto de grande movimento impede a movimentação de aeronaves privadas.

Mesmo o aeroporto de Guarulhos, apesar de sua vocação para voos comerciais nacionais e internacionais e como grande hub do país, não excluiu a Aviação Geral de sua operação. Muito pelo contrário, o aeroporto possui um terminal e um hangar para abrigar a Aviação Geral.

A importância estratégica da aviação executiva para o país é bastante expressiva e querer retirá-la dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont é um equívoco que com trará reflexos futuros em relação aos investimentos e crescimento não só desse segmento, que é fundamental para o país, mas também para o país como um todo.

RESPOSTA

A SAC/Minfra agradece a sua contribuição e esclarece que o Governo Federal corrobora com o caráter essencial da atividade de aviação geral e sua importância para o setor. Neste sentido, as políticas públicas implementadas pelo Governo Federal visam a melhoria da infraestrutura para a aviação civil como um todo, sem distinção entre os segmentos que o compõem. Assim, é preciso afastar a ideia de que a modelagem proposta para a concessão de SBSP irá inviabilizar a atividade de aviação geral na região de influência do Aeroporto. Eventuais conflitos entre diferentes segmentos de aviação poderão surgir quando a demanda agregada atingir o limite físico da capacidade, situação em que todos os segmentos serão afetados. Nesse contexto, a coordenação de slots realizada pela ANAC tem como objetivo regulamentar o acesso à infraestrutura em aeroportos saturados, buscando harmonizar a demanda por operações aéreas com a capacidade aeroportuária

disponível. Potencial reserva de capacidade a qualquer segmento da aviação seria, em contraponto, um artificial favorecimento e caminhar no sentido de soluções sub-ótimas do ponto de vista da eficiência das operações a aviação civil, tal como disposto na Política Nacional de Aviação Civil (PNAC). Nesse contexto, cumpre observar que a minuta de contrato apresentada na presente Consulta Pública se assemelha, no que tange à aviação geral, aos editais das últimas duas rodadas. Em relação às diretrizes para elaboração dos EVTEA, informa-se que as mesmas se encontram disponíveis no Data Room da Sétima Rodada. a diretriz referente à capacidade inicial dos sistemas de PPD de SBSP e do SBRJ, qual seja: "Para fins da modelagem, a capacidade inicial do sistema de PPD de SBSP deve ser considerada de 44 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, e a do SBRJ de 32 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros. A capacidade do sistema de pistas ao longo da concessão para os aeroportos SBRJ e SBSP deve evoluir em função do desenho proposto para tais infraestruturas nos estudos de engenharia.", tem por base discussões levadas a cabo entre a SAC e o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), do Ministério da Defesa, conforme aponta o Ofício nº 13/DCCO1/5210 (SEI nº 4852074), de 16 de abril de 2021, onde se concluiu ser viável o aumento da capacidade do sistema de pistas dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont a partir de ações que poderiam colaborar com o aumento da capacidade para os referidos aeroportos sem afetar a segurança operacional. Cumpre informar que, no que diz respeito ao Aeroporto Santos Dumont, a referida diretriz e os EVTEA foram retificados para 30 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, conforme conclusões do referido Ofício. Importa ressaltar, como exposto na contribuição, que, na modelagem das concessões aeroportuárias, os EVTEA não são vinculativos. O cenário desenhado nos Estudos reflete uma hipótese de conduta do concessionário num ambiente de escassez de capacidade para acomodar toda a demanda, em um contexto complexo em que o sítio aeroportuário terá que ser reconfigurado para ampliar a capacidade e solucionar as incompatibilidades com o RBAC 154. Entretanto, existem outros caminhos de desenvolvimento possíveis para o sítio aeroportuário além daquele escolhido no EVTEA. Caberá, então, ao futuro concessionário elaborar um plano de negócios e de desenvolvimento do sítio aeroportuário próprio, submetendo-se às regras contratuais de atendimento da demanda e correção das inconformidades, e ainda ao arcabouço legal vigente. No que compete às regras contratuais, a minuta de Contrato de Concessão submetida à Consulta Pública nº 13/2021 traz, em seu item 3.1.7., como obrigação da futura Concessionária, "assumir integralmente os Contratos que envolvam a cessão de espaços nos Complexos Aeroportuários integrantes do Bloco, conforme as condições contratadas, mediante sub-rogação integral dos seus direitos e deveres", o que inclui eventuais cláusulas rescisórias ou de realocação. Nesse diapasão, acolhemos as contribuições apresentadas sobre não previsão de indenizações à eventual descontinuidade dos contratos em vigor. Tal inconsistência será sanada e os estudos atualizados incorporando os devidos custos. Portanto, repisa-se que não há, por parte da SAC/Minfra, nenhuma diretriz para que os documentos jurídicos que vinculam a concessão da Sétima Rodada de Concessão sejam construídos considerando eventual preterição de tráfego aéreo ligado à aviação geral e executiva no aeroporto relacionado. Por fim, informa-se que a Nota Informativa nº 31/2021/DPR/SAC (SEI nº 4837983), apresenta detalhamento da temática apresentada.

A ANAC esclarece que o contrato de concessão não restringe o tipo de operação ou segmento a ser atendido pelo operador aeroportuário e que a presente modelagem

observa as diretrizes do Governo Federal enviadas a esta Agência pelo Ministério da Infraestrutura.

É importante ressaltar que, uma vez que os EVTEA não são vinculados, compete aos licitantes conduzir os estudos técnicos e econômicos para subsidiar a precificação dos ativos.

A concessionária vencedora será responsável pelo desenvolvimento do plano de negócios que atenda os requisitos estabelecidos no contrato, bem como aqueles definidos nos normativos aplicáveis à matéria.

Cumprir informar, ainda, que os contratos vigentes de exploração de áreas deverão ser sub-rogados, nos termos do contrato, ao concessionário que avaliará, caso a caso, o interesse de dar continuidade, prorrogar ou rescindir antecipadamente cada contrato, devendo arcar com eventuais multas contratuais de rescisão antecipada e benfeitorias não amortizadas.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18937
NOME DO CONTRIBUINTE
Raízen S.A.
CONTRIBUIÇÃO
<p>As cláusulas 11.11.4 e 11.11.4.1 (“Cláusulas”) da minuta de Contrato de Concessão permitem que a ANAC, com base em preocupações concorrenciais, estabeleça restrições à participação das empresas operadoras da infraestrutura de dutos e hidrantes nas atividades de distribuição e revenda de combustíveis em aeroportos. Ao mesmo tempo, os contratos que prevejam a construção e operação deste tipo de infraestrutura deveriam ser submetidos à ANAC, para a tomada de “eventuais medidas cabíveis”.</p> <p>Por meio de tais cláusulas, pretende-se incluir nova prerrogativa para a ANAC, que será exercida em face de terceiros que sequer serão parte desses Contratos de Concessão, a saber: aqueles que operam PAAs e realizam abastecimento de aeronaves mediante a utilização de dutos/hidrantes.</p> <p>A Raízen entende que as cláusulas em comento devem ser retiradas das minutas de contrato de concessão.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Em primeiro, isso se deve ao fato de que elas não encontram amparo na regulamentação atual da ANAC, não podendo ser estabelecida uma restrição a direitos de terceiros em uma minuta de contrato do qual estes sequer se figurarão como parte.</p> <p>Em segundo, porque, atualmente, está em curso discussão a respeito da conveniência de se elaborar uma proposta de ato normativo para disciplinar o tema, sendo necessário, por certo, aguardar o desfecho desta frente para que se possa criar uma regulação específica que possa refletir sobre os contratos de concessão. Dessa forma, evita-se o vício de legalidade das cláusulas propostas e afasta-se uma possível assimetria regulatória entre a situação a ser prevista em eventual ato normativo futuro e a destes contratos de concessão.</p> <p>Vale lembrar que consta, em meio aos temas inseridos na Agenda Regulatória 2019-2020 da ANAC, o tema “Desverticalização do acesso aos parques de abastecimento de aeronaves (PAA)” – nomeado “Tema 09”, cujo objetivo seria “avaliar a conveniência de editar ato normativo – apenas da ANAC ou em conjunto com a ANP – ou de revisar normativos vigentes para prever dispositivos que tratem especificamente das condições de acesso aos parques de abastecimento de aeronaves (PAA).” As Cláusulas em referência, ao anteciparem um desfecho hipotético do debate que está formalmente previsto pela própria Agência, retiram o tema do necessário debate democrático sobre o qual se constrói o modelo de agências reguladoras no Brasil e viola a regulação de regência, notadamente a Lei das Agências Reguladoras e a IN 107/2016 da própria ANAC, que estipula procedimento claro para a aprovação de normativos no âmbito da Agência.</p> <p>Tais justificativas, por si só, já recomendam que sejam retiradas as cláusulas 11.11.4 e 11.11.4.1 da minuta do contrato de concessão.</p> <p>No entanto, não fosse isso, a própria escolha regulatória traduzida por estas cláusulas não nos parece adequada. Além de ser questionável a competência desta agência</p>

para estabelecer restrições à livre atuação dos agentes econômicos por “motivos concorrenciais” – tema a que compete o CADE –, a Raízen compreende que tais dispositivos determinam excessiva intervenção no domínio econômico (art. 174 da CF), a medida que confere excessivos poderes à Agência, cria insegurança jurídica e pode comprometer investimentos em infraestrutura nesse mercado.

Para os aeroportos em que já há infraestrutura de querodutos e dutos, o exercício dos poderes previstos nas Cláusulas pela ANAC a contratos já consolidados (muitos deles prorrogados sob a administração da Infraero) e investimentos já realizados arrisca interferir em atos jurídicos perfeitos, o que é absolutamente vedado à Administração Pública, por expressa disposição constitucional (art. 5, XXXVII), ainda mais se tal intervenção for realizada por ato unilateral da ANAC, tratando-se de severa intervenção na esfera privada de agentes econômicos, que não pode prescindir de processo administrativo, no qual sejam garantidos ampla defesa, contraditório e todos os outros direitos relacionados.

Na medida em que inexistente regulação vigente que imponha restrições e/ou a desverticalização da logística de QAv, qualquer iniciativa que revise o modelo atual deve ser realizada de forma prospectiva e nunca com efeitos retroativos. Atuação distinta da ANAC não apenas violaria a segurança jurídica, como poderia desincentivar investimento no setor. Mudanças abruptas nas regras regulatórias que, até então, balizavam o comportamento e as expectativas legítimas de regulados e contratados, levam à insegurança jurídica e à quebra na expectativa dos agentes do mercado, gerando efeitos surpresa indesejados.

Além disso, para os casos em que ainda inexistente infraestrutura de querodutos, deve-se considerar que a previsão genérica de medidas restritivas – a proposta sequer menciona quais medidas se está tratando – caracteriza uma conduta interventiva e severa do ente regulador, que gera uma série de desincentivos a investimentos e só deve ser aplicada de forma excepcional e em casos específicos. Uma conclusão errônea pode resultar em sérios prejuízos tanto para entes privados como à concorrência, incentivando comportamentos caronistas e coibindo investimentos.

Desta forma, verifica-se que o resultado prático da eventual manutenção das Cláusulas em referência será o aumento da percepção de risco do mercado em realizar negócios, gerando insegurança jurídica – em um momento, vale dizer, absolutamente desafiador e inapropriado para o aumento da incerteza gerada ao investidor – e reduzindo o incentivo a investimentos futuros.

Sendo assim, sugere-se a exclusão das referidas Cláusulas, sob pena de se violar as bases que norteiam o Estado Regulador na CF 88, além dos princípios de legalidade, e de liberdade de iniciativa dos agentes no mercado. Eventual discussão a respeito do tema deve ser precedida de análise de impacto regulatório e de audiência e consulta pública, no âmbito da discussão do Tema 9 da Agenda Regulatória da Agência, para o biênio 2019-2020.

RESPOSTA

A submissão de contratos à Agência para análise compõe o rol de atividades inerentes a consecução das finalidades da própria Agência Reguladora dispostas em lei, considerando que cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil e da infraestrutura aeroportuária do País. Por meio desta regra, denota-se a materialização das competências legais da Agência através da tríade instrumental da atividade administrativa: solicitação de documento, análise e eventual adoção de medida cabível, funções inerentes ao órgão regulador. Tais atividades, portanto,

compõem o cabedal de instrumentos legais adequados à consecução do poder de polícia administrativo, na medida em que se faz necessária a ponderação da figura do contrato privado frente aos balizamentos inerentes à moldura regulatória tracejada para o setor.

A análise prévia dos contratos ainda tem o enorme potencial de evitar conflitos futuros, na medida em que um possível posicionamento precedente da Agência tem o condão de desconstituir ou mitigar barreiras à entrada, potencializar a implementação das regras de livre acesso, e conferir maior segurança jurídica aos novos investimentos. O custo regulatório de maior intensidade da atuação prévia da Agência é superado pelo benefício da consolidação de entendimento de complexas questões inerentes ao tema em questão, como inclusive tem sido historicamente as discussões envolvendo os Parques de Abastecimento de Aeronaves, diminuindo os conflitos e robustecendo a segurança jurídica dos próprios contratos que envolvam a construção e/ou operação de infraestruturas de dutos e hidrantes.

A possibilidade de determinar restrições à participação das empresas operadoras de infraestruturas de dutos e hidrantes nas atividades de distribuição e revenda de combustíveis insere-se no escopo da competência da Agência diante da temática do acesso ao mercado de distribuição de combustível de aviação e está alinhada a própria dinâmica da cláusula 11.11 e subitens, que prevê em situações específicas a possibilidade de se limitar o quantitativo de empresas auxiliares ao transporte aéreo na prestação de determinados serviços no aeroporto.

Assim, a análise prévia desses contratos e a possibilidade de desverticalização tracejada acima se constituem em nítido aperfeiçoamento regulatório, caracterizando-se como medida necessária e adequada ao deslinde da temática de acesso ao mercado de distribuição de combustível de aviação. Contribuição não acatada.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18938
NOME DO CONTRIBUINTE
Raízen S.A.
CONTRIBUIÇÃO
A cláusula 14.3 prevê que não serão considerados bens reversíveis “todos os bens, direitos e serviços utilizados exclusivamente em atividades administrativas da Concessionária”. Entendemos que deve ser acrescida menção, no rol dos bens não reversíveis, às infraestruturas e equipamentos que devem ser retirados dos atuais parques de abastecimento de aeronaves (PAAs) dos aeroportos a serem concedidos ao final das respectivas cessões de uso.
JUSTIFICATIVA
<p>Estão instalados nos complexos aeroportuários bens de terceiros, vinculados a contratos anteriores firmados pela Infraero e que não necessariamente se incluem no patrimônio da concessão. Há contratos de médio ou longo prazo vigentes, para a realização de investimentos elevados nas instalações dos PAAs, e o direito à movimentação dos equipamentos, de forma a reaproveitá-los em outras operações ao final dos contratos de cessão de área, ou a aliená-los ao próximo operado da mesma área, é legítimo e deve ser respeitado.</p> <p>Assim, mesmo que os atuais contratos de cessão de uso com a Infraero sejam subrogados pela futura concessionária, e que novos contratos venham a substituí-los no futuro, o direito a tais infraestruturas e equipamentos pelas atuais concessionárias das áreas deve ser observado, sob risco de desrespeito ao ato jurídico perfeito e ao equilíbrio econômico-financeiro dos contratos atuais. A compreensão de tais bens no conceito de bens reversíveis configuraria, ademais, hipótese de enriquecimento ilícito para a nova concessionária e para a Administração.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que no tocante aos contratos de cessão de uso, relacionados a abastecimento de aeronaves, é necessário destacar o que consta no Artigo 40 do CBA e nos seus parágrafos 2º e 4º:</p> <p>Art. 40. Dispensa-se do regime de concorrência pública a utilização de áreas aeroportuárias pelos concessionários ou permissionários dos serviços aéreos públicos, para suas instalações de despacho, escritório, oficina e depósito, ou para abrigo, reparação e abastecimento de aeronaves.</p> <p>(...)</p> <p>§ 2º O termo de utilização para a construção de benfeitorias permanentes deverá ter prazo que permita a amortização do capital empregado.</p> <p>(...)</p> <p>§ 4º Em qualquer hipótese, as benfeitorias ficarão incorporadas ao imóvel e, findo o prazo, serão restituídas, juntamente com as áreas, sem qualquer indenização, ressalvado o disposto no parágrafo anterior.</p> <p>(...)</p> <p>De toda sorte, esclarecemos que bens móveis de propriedade de terceiros não são considerados reversíveis.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18939
NOME DO CONTRIBUINTE
RENNO, PENTEADO, SAMPAIO ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
Pede-se que seja conferido tratamento isonômico no que tange à estrutura tarifária para os aeroportos situados em um mesmo SMA.
JUSTIFICATIVA
Justificativa no anexo em função da utilização de tabelas.
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que ao longo dos processos de concessão de aeroportos, o modelo regulatório passou por transformações relevantes que foram reconhecidas pelo mercado, por órgãos de governo e até mesmo pela academia como avanços positivos a serem seguidos por outros setores. Entre estas melhorias, podemos destacar as mudanças do modelo de pagamento das outorgas, das obrigações de investimento e nível de serviço, a introdução e aperfeiçoamento dos mecanismos de consultas e de Proposta Apoiada e as mudanças relativas às tarifas aeroportuárias. O mecanismo de receita teto, mencionado na Contribuição, foi introduzido na quinta rodada para permitir maior flexibilidade para o gerenciamento tarifário permitido no Contrato da quarta rodada. A simplificação da regulação sobre a movimentação de cargas igualmente foi introduzida na quinta rodada.</p> <p>Assim, antes de cada processo licitatório, as áreas técnicas responsáveis, em conjunto com a Secretária de Aviação Civil, avaliam cuidadosamente as especificidades dos ativos a serem concedidos, e consideram toda a experiência adquirida com a gestão contratual até o momento.</p> <p>Com relação à extinção do ATAERO e a incorporação de seus valores às tarifas aeroportuárias, ambos foram determinados pela Lei nº 13.319, de 25 de julho de 2016.</p> <p>Finalmente, cumpre ressaltar que, quando da audiência pública do processo licitatório da segunda rodada de Concessão, algumas contribuições trouxeram preocupações em relação ao risco de demanda em decorrência de eventos não considerados em suas projeções. Em todos os casos, a ANAC deixou claro que tais eventos constituem risco das Concessionárias. Segue transcrição de uma contribuição e da resposta:</p> <p>CONTRIBUIÇÃO Nº 66 DOCUMENTO: Minuta de Contrato de Concessão ITEM: CAPÍTULO V - DA ALOCAÇÃO DOS RISCOS, Seção II - Dos Riscos da Concessionária</p> <p>Cláusula 5.3 e Cláusula 5.3.3 O risco de demanda alocado para a futura Concessionária tal como propõe a cláusula 5.3.3. não assegura a viabilidade da concessão, sobretudo dos aeroportos localizados na região metropolitana da cidade de São Paulo, dada a possibilidade – frequentemente aventada nos meios de comunicação – de construção de terceiro aeroporto em São Paulo. Diante disso, sugerimos que seja expressamente afastada, no edital, a possibilidade de construção</p>

de novas infraestruturas aeroportuárias em raio de influência (100 km) dos aeroportos ora submetidos a licitação. Alternativamente, caso a recomendação acima não seja aceita, sugerimos que qualquer impacto na demanda em razão da construção de nova infraestrutura aeroportuária no raio de influência dos aeroportos concedidos faça surgir à Concessionária o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro do contrato. Esta solução é comum em concessões dessa natureza: (i) Aeroporto Internacional Jorge Chavez, em Lima (Peru), cujo contrato de concessão de 30 anos (iniciado em 15.11.2000) prevê que o Poder Concedente não pode autorizar a construção de novo aeroporto em raio de 150 km de distância do objeto da concessão durante os primeiros 20 anos da concessão, sendo-lhe permitido apenas autorizar a construção de aeroporto com menor porte; (ii) Aeroporto Internacional Simon Bolivar, em Guayaquil (Equador), cujo contrato de concessão apenas permite a construção de novo aeroporto quando houver a superação de determinados limites de demanda, e; (iii) o contrato de concessão da Ponte Rio – Niterói, que caracteriza como evento de reajuste econômico- financeiro a eventual construção de uma nova ponte que venha a reduzir o tráfego atual do objeto da concessão). Importa salientar, que a ANAC, no Estudo de Mercado de Viracopos, disponibilizado em seu sítio eletrônico, aponta a concorrência entre aeroportos como fator de risco à demanda das unidades licitadas. Esse reconhecimento reforça a necessidade de delimitação temporal e/ou espacial das possibilidades de construção de novas estruturas aeroportuárias próximas aos objetos da concessão.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a sua CONTRIBUIÇÃO e informa que, conforme previsto no Capítulo 5 da minuta de Contrato e segundo a lógica que ampara o modelo de Concessão definido pelo Governo Federal, os riscos de não efetivação da demanda projetada, com exceção daqueles provenientes de restrição operacional decorrente de decisão ou omissão de entes públicos, deverão ser suportados exclusivamente pela Concessionária, devendo, como tal, ser considerados nos estudos dos Proponentes. Conseqüentemente, não há qualquer previsão de inclusão de garantia de demanda caso sejam construídas novas infraestruturas aeroportuárias, dentro ou fora da área de influência do aeroporto.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18940
NOME DO CONTRIBUINTE
Zurich Airport Latin America
CONTRIBUIÇÃO
Sugerimos a Inclusão da obrigatoriedade de contratação de mão de obra junto ao assistente técnico para a supervisão das atividades de operações aeroportuárias, seguindo as premissas da RBAC 153 item 15 apêndice A.
JUSTIFICATIVA
<p>Visando garantir a eficiência da cláusula que trata dos serviços de assistência, bem como a segurança operacional do aeródromo, mitigando riscos para passageiros e usuários do Complexo Aeroportuário, recomendamos a inclusão de requisito mínimo de alocação de mão de obra pela prestadora de serviços que irá ofertar assistência técnica à Concessionária.</p> <p>Entendemos que a não inclusão poderá dar abertura para que as operações não sejam de fato realizadas sob supervisão da assistente técnica, evitando o risco de que a Assistente Técnica figure no Contrato apenas como um intermediário, sem executar diretamente as suas obrigações previstas pelo Contrato de Concessão e pelo respectivo Contrato de Assistência Técnica; evitando assim que a respectiva contratação de assistência técnica passe a ser um instituto/elemento figurativo sob controle/execução por parte da Concessionária, quando, em verdade o objetivo dessa exigência é preservar a segurança das operações - é imperioso para garantia da correta execução do Contrato de Concessão de que a exigência de uma assistência técnica ou de um operador aeroportuário seja uma relação efetiva, concreta e que a expertise do operador/assistente seja utilizada de fato pela Concessionária, motivo pelo qual é importante o detalhamento frente ao Edital que o efetivo exercício da atividade pelo operador/assistente seja fiscalizado pela Agência Regulatória.</p> <p>Tal abertura aumentaria o risco das operações aeroportuárias, uma vez que a Concessionária não deteria experiência em supervisionar tais operações. A inclusão traria como benefício uma melhor gestão e fiscalização por parte da Agência Regulatória nas operações aeroportuárias.</p> <p>Em que pese a Concessionária deter a responsabilidade de fato pelas operações, tal inserção trará maior segurança e mitigação de riscos operacionais, evitando intercorrências operacionais e riscos jurídicos ao Contrato de Concessão.</p> <p>Ainda, em que pese o Contrato de Concessão prever expressamente a responsabilidade da Concessionária, juridicamente a responsabilidade recairá de forma indireta para o prestador de serviços de assistência técnica, sendo assim tal inserção trará ainda mais segurança para os players interessados em participar da rodada conjuntamente com um investidor, ampliando a participação de potenciais interessadas e estimulando a concorrência.</p>
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que ela não será acatada. Entende-se que a possibilidade de participação no leilão por meio da habilitação via contratação de assistência técnica não agrava o risco de descumprimento de obrigações

contratuais tampouco compromete o serviço público concedido, já que no próprio contrato de concessão, são previstas salvaguardas à manutenção do nível e qualidade dos serviços, bem como da segurança, protegendo os usuários, inclusive quando tratar-se de Proponente ou Consórcio que opte pela participação do processo licitatório por meio da contratação de assistência técnica à operação do complexo aeroportuário.

Essa modalidade de participação, incluída como inovação a partir da 6ª Rodada de Concessão, se fia em todos os demais instrumentos jurídicos postos para compelir a Concessionária ao estrito cumprimento da outorga, os quais historicamente têm permitido que esta Agência se imponha eficientemente nas relações de outorga com todas as prerrogativas inerentes ao seu papel legal de Poder Concedente.

Assumindo tal papel de mecanismo mitigador do risco de inexecução ou de prestação inadequada do serviço concedido, de imediato, destaca-se o estabelecimento da obrigação prévia à assinatura do contrato de concessão, contida no item 6.2.9 da minuta de edital. Ali, consta que a adjudicatária deve apresentar, “se for o caso, o contrato ratificado pela Concessionária e pela pessoa jurídica que prestará assistência técnica às operações aeroportuárias, nos termos e condições do item 4.42.3 e seus subitens”. Dessa forma, ainda na fase pré-contratual e como desdobramento da licitação, caberá à ANAC avaliar se, do ponto de vista subjetivo, o contrato de assistência técnica foi ratificado pela Adjudicatária com pessoa jurídica que atenda ao requisito de qualificação vertido no item 4.42.3 e, quanto ao seu objeto, se abarcou no mínimo as obrigações e declarações mencionadas no item 4.42.3.4. Com isso, garante-se o atendimento aos requisitos de qualificação técnica trazido pelo edital e que não há chances de dada Concessionária iniciar as operações do bloco de aeroportos sem estar devidamente guarnecida do aparato técnico necessário para tanto. Se intentá-lo fazer, de acordo com o item 6.9, estará configurada recusa à assinatura do contrato, que enseja, dentre outras graves penas, a execução da garantia proposta, com valores expressivos.

Ainda, acrescenta-se que, conforme previsto no item 4.42.3.4.4. do Edital, durante toda a vigência do Contrato de Concessão, a rescisão do contrato de assistência técnica dependerá de prévia e expressa anuência da ANAC, observadas as disposições do Contrato de Concessão sobre o assunto. Portanto, a rescisão do ajuste será permitida desde que a nova pessoa jurídica que prestará assistência técnica às operações aeroportuárias atenda a todos os requisitos anteriormente exigidos da assistente que viabilizou a participação da Concessionária como proponente no Leilão. Dentre esses requisitos, cita-se, de modo exemplificativo, a necessidade de manutenção dos requisitos de habilitação e do certificado operacional do aeroporto, quando aplicável, para que o Poder Concedente possa deliberar sobre a possibilidade de prosseguimento da concessão sem o referido contrato ou a necessidade de sua substituição por outro de igual natureza, conforme prevê a cláusula 3.1.83.1 do Contrato de Concessão; bem como o dever de declaração de que a nova assistente contratada não incide nas hipóteses de limitação à participação no certame, previstas no item 3.15 e seguintes do Edital.

Também importa lembrar que, durante toda a concessão, o Concessionário está sujeito a exigências mínimas de desempenho, devidamente especificadas no contrato de concessão, onde encontram-se também claros indicadores que serão utilizados para aferição de sua aderência aos parâmetros desta Agência Reguladora. Cite-se, nessa linha, com especial relevo, o Anexo 2 – PEA, que estampa de maneira pormenorizada todos os encargos da Concessionária quanto à infraestrutura

concedida, bem como os critérios para sua medição, sem prejuízo de outras obrigações previstas ao longo do corpo principal do contrato e demais anexos.

Uma vez inadimplido qualquer desses encargos, o Poder Concedente poderá, ainda, valer-se de medidas tendentes a trazer o Concessionário de volta à conformidade contratual. Em casos assim, é válida a imposição de sanções ou, ainda mais grave, dada a afetação imediata do patrimônio da Concessionária, a execução da garantia, cujo valor está descrito no item 3.1.77.

Diante do exposto, reitera-se que a qualidade e o nível dos serviços prestados pelas futuras Concessionária seguem protegidos, constituindo núcleo central da outorga, e, como tal, serão perseguidos pelas áreas competentes, com o mesmo fôlego e rigor observados até aqui, de modo que o resultado ao usuário da infraestrutura será o mesmo que o esperado e ofertado pelas Concessionárias submetidas às regras anteriores de habilitação, pois, do contrário, há respostas contratuais e legais totalmente factíveis para uso da Agência.

Ademais, em qualquer hipótese, na condição de operador do aeroporto, ao Concessionário permanecerá aplicável a rigorosa e oportuna regulação da ANAC garantidora da segurança das atividades que serão exercidas no sítio aeroportuário.

Ainda, esclarece-se que esse vínculo que será estabelecido entre a Concessionária e a pessoa jurídica prestadora de assistência técnica não transfere as operações aeroportuárias para o terceiro contratado, configurando mera prestação de assistência técnica, já que o terceiro contratado não se imiscui nos deveres e obrigações que a Concessionária tem perante o Poder Concedente.

Por fim, vale registrar que a questão do requisito de habilitação técnica eleito pelo Edital de Licitação já foi amplamente discutida em rodadas anteriores, inclusive em conjunto com SAC, justamente a fim de conferir segurança e higidez à escolha pública, além de já ter sido submetida ao controle do Tribunal de Contas da União, o qual não encontrou qualquer irregularidade no requisito.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18941
NOME DO CONTRIBUINTE
Hora Park Sistema de Estacionamento Rotativo Ltda.
CONTRIBUIÇÃO
<p>Nos termos do item 2.22.4 e 3.1.7 da minuta de contrato de concessão para ampliação, manutenção e exploração dos aeroportos integrantes dos blocos RJ/MG, Norte II e SP/MS/PA (“Minuta”), o Contrato de Concessão de Uso de Área do Edifício Garagem nº 02.2018.024.0051 (“Contrato”) do Aeroporto de São Paulo/Congonhas – SBSP (“Aeroporto CGH”), firmado entre Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – Infraero (“Infraero”) e Hora Park Sistema de Estacionamento Rotativo Ltda. (“Estapar”) em 01 de fevereiro de 2019, será sub-rogado à futura concessionária do Aeroporto CGH.</p> <p>Ocorre que o plano de desenvolvimento para o Aeroporto CGH, descrito nos estudos de engenharia e afins (item 2.6.1.2 do relatório 2 do EVTEA), propõe a ampliação do estacionamento de veículos com a construção de um novo edifício garagem próximo ao atual (“Novo EDG”). Isso altera substancialmente as premissas da Licitação Eletrônica 058/LALI-2/SBSP/2018 (“Licitação do Estacionamento”), em que Estapar foi declarada vencedora e que deu origem ao Contrato.</p> <p>Logo, o Contrato deverá passar por equilíbrio econômico-financeiro antes do início da construção do Novo EDG (item 13 do Contrato).</p>
JUSTIFICATIVA
<p>O Contrato é a maior concessão de estacionamento da Infraero, com valor de R\$ 716.800.000,00 (setecentos e dezesseis milhões e oitocentos mil reais), contemplando (i) antecipação de R\$100.000.000,00 (cem milhões de reais), pagos por Estapar em parcela única; e (ii) parcela mensal de 38% aplicado sobre o faturamento bruto mensal do estacionamento. Trata-se de um dos 20 contratos comerciais stricto sensu mais relevantes do Aeroporto CGH (item 27.1.2.1.17 do relatório 4 do EVTEA).</p> <p>A construção do Novo EDG contraria frontalmente o item 4.14 do termo de referência da Licitação do Estacionamento: “as áreas contíguas ao Edifício Garagem denominadas de bolsão “B” e bolsão “C” (...) serão destinadas a atividades distintas ao objeto constante no item 3 deste Termo de Referência”. O item 3 do termo de referência da Licitação do Estacionamento estabelece o objeto do Contrato, que é a exploração da atividade de estacionamento de veículos no Aeroporto CGH. O termo de situação física da área, anexo VI.1 ao edital da Licitação do Estacionamento, demarca as áreas A e B (p. 4), que correspondem ao local em que se projeta o Novo EDG (figura 2-94 do relatório 2 do EVTEA).</p> <p>A análise do impacto do plano de desenvolvimento nos contratos comerciais (item 27.1.4 da Minuta) não considerou os reflexos do Novo EDG no Contrato.</p> <p>Portanto, diante das premissas da Licitação do Estacionamento, o Contrato deve ser reequilibrado antes do início da construção do Novo EDG.</p>
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a contribuição e informa que os Estudos de Viabilidade não são vinculativos e que a futura Concessionária poderá adotar soluções distintas para

o plano de desenvolvimento do aeroporto em atendimento ao contrato de concessão. A previsão da construção de um novo EDG decorre da necessidade de criação de novas vagas apontadas pelo Estudo de Demanda. De toda forma, a respeito do contrato mencionado, a cláusula 5 é clara ao dispor que o Cessionário não tem exclusividade na exploração de atividade objeto do contrato e não contém cláusulas restringindo a utilização de outras áreas do aeroporto.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18942
NOME DO CONTRIBUINTE
Ambar Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo S/A.
CONTRIBUIÇÃO
Relativamente ao Contrato de Concessão de Uso de Área Aeroportuária nº 02.2018.024.0063, celebrado entre a EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA – INFRAERO e CONCESSÕES E PARTICIPAÇÕES BR LTDA., que tem como objeto a “Concessão de uso de área, com investimento, destinadas à implantação e exploração da atividade de Vip lounge no Aeroporto de São Paulo - Congonhas – SBSP”, a Ambar Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo S/A. vem, por meio da presente, informar a todos os interessados que referido contrato se encontra vigente, conforme Termo de Apostilamento n.º 063/024/SPNC-1/2021, e que a sua subconcessão parcial à Ambar Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo S/A. foi autorizada pela INFRAERO em resposta ao OFÍCIO Nº SBSP-OFI-2020/00046, datada de 13 de janeiro de 2020.
JUSTIFICATIVA
O Contrato de Concessão de Uso de Área Aeroportuária nº 02.2018.024.0063 tem como objeto a “Concessão de uso de área, com investimento, destinadas à implantação e exploração da atividade de Vip lounge no Aeroporto de São Paulo - Congonhas – SBSP”, de modo que a CONCESSÕES E PARTICIPAÇÕES BR LTDA. tem, atualmente, o direito de exploração das atividades na área em questão, localizada no Aeroporto de Congonhas – SP. Cumpre esclarecer que a subconcessão do Contrato de Concessão de Uso de Área Aeroportuária nº 02.2018.024.0063 à Ambar Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo S/A. foi autorizada pela EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA – INFRAERO, em resposta ao OFÍCIO Nº SBSP-OFI-2020/00046, datada de 13 de janeiro de 2020. Por se tratar de fato relevante, a subconcessão parcial do contrato à Ambar Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo S/A. deve ser informada a todos os interessados, sob pena de nulidade do leilão envolvendo o Aeroporto de Congonhas.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que, segundo informado pela Infraero, não há registros de qualquer subconcessão do referido contrato para a empresa Ambar Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo S.A..

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18943
NOME DO CONTRIBUINTE
Ambar Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo S/A.
CONTRIBUIÇÃO
Relativamente ao Contrato de Concessão de Uso de Área Aeroportuária nº 02.2018.024.0063, celebrado entre a EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA – INFRAERO e CONCESSÕES E PARTICIPAÇÕES BR LTDA., que tem como objeto a “Concessão de uso de área, com investimento, destinadas à implantação e exploração da atividade de Vip lounge no Aeroporto de São Paulo - Congonhas – SBSP”, a Ambar Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo S/A. vem, por meio da presente, informar a todos os interessados que referido contrato se encontra vigente, conforme Termo de Apostilamento n.º 063/024/SPNC-1/2021, e que a sua subconcessão parcial à Ambar Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo S/A. foi autorizada pela INFRAERO em resposta ao OFÍCIO Nº SBSP-OFI-2020/00046, datada de 13 de janeiro de 2020.
JUSTIFICATIVA
O Contrato de Concessão de Uso de Área Aeroportuária nº 02.2018.024.0063 tem como objeto a “Concessão de uso de área, com investimento, destinadas à implantação e exploração da atividade de Vip lounge no Aeroporto de São Paulo - Congonhas – SBSP”, de modo que a CONCESSÕES E PARTICIPAÇÕES BR LTDA. tem, atualmente, o direito de exploração das atividades na área em questão, localizada no Aeroporto de Congonhas – SP. Cumpre esclarecer que a subconcessão do Contrato de Concessão de Uso de Área Aeroportuária nº 02.2018.024.0063 à Ambar Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo S/A. foi autorizada pela EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA – INFRAERO, em resposta ao OFÍCIO Nº SBSP-OFI-2020/00046, datada de 13 de janeiro de 2020. Por se tratar de fato relevante, a subconcessão parcial do contrato à Ambar Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo S/A. deve ser informada a todos os interessados, sob pena de nulidade do leilão envolvendo o Aeroporto de Congonhas.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que, segundo informado pela Infraero, não há registros de qualquer subconcessão do referido contrato para a empresa Ambar Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo S.A..

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18944
NOME DO CONTRIBUINTE
Ambar Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo S/A.
CONTRIBUIÇÃO
Relativamente ao Contrato de Concessão de Uso de Área Aeroportuária nº 02.2018.024.0063, celebrado entre a EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA – INFRAERO e CONCESSÕES E PARTICIPAÇÕES BR LTDA., que tem como objeto a “Concessão de uso de área, com investimento, destinadas à implantação e exploração da atividade de Vip lounge no Aeroporto de São Paulo - Congonhas – SBSP”, a Ambar Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo S/A. vem, por meio da presente, informar a todos os interessados que referido contrato se encontra vigente, conforme Termo de Apostilamento n.º 063/024/SPNC-1/2021, e que a sua subconcessão parcial à Ambar Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo S/A. foi autorizada pela INFRAERO em resposta ao OFÍCIO Nº SBSP-OFI-2020/00046, datada de 13 de janeiro de 2020.
JUSTIFICATIVA
O Contrato de Concessão de Uso de Área Aeroportuária nº 02.2018.024.0063 tem como objeto a “Concessão de uso de área, com investimento, destinadas à implantação e exploração da atividade de Vip lounge no Aeroporto de São Paulo - Congonhas – SBSP”, de modo que a CONCESSÕES E PARTICIPAÇÕES BR LTDA. tem, atualmente, o direito de exploração das atividades na área em questão, localizada no Aeroporto de Congonhas – SP. Cumpre esclarecer que a subconcessão do Contrato de Concessão de Uso de Área Aeroportuária nº 02.2018.024.0063 à Ambar Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo S/A. foi autorizada pela EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA – INFRAERO, em resposta ao OFÍCIO Nº SBSP-OFI-2020/00046, datada de 13 de janeiro de 2020. Por se tratar de fato relevante, a subconcessão parcial do contrato à Ambar Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo S/A. deve ser informada a todos os interessados , sob pena de nulidade do leilão envolvendo o Aeroporto de Congonhas.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que, segundo informado pela Infraero, não há registros de qualquer subconcessão do referido contrato para a empresa Ambar Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo S.A..

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18945
NOME DO CONTRIBUINTE
Ambar Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo S/A.
CONTRIBUIÇÃO
Relativamente ao Contrato de Concessão de Uso de Área Aeroportuária nº 02.2018.024.0063, celebrado entre a EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA – INFRAERO e CONCESSÕES E PARTICIPAÇÕES BR LTDA., que tem como objeto a “Concessão de uso de área, com investimento, destinadas à implantação e exploração da atividade de Vip lounge no Aeroporto de São Paulo - Congonhas – SBSP”, a Ambar Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo S/A. vem, por meio da presente, informar a todos os interessados que referido contrato se encontra vigente, conforme Termo de Apostilamento n.º 063/024/SPNC-1/2021, e que a sua subconcessão parcial à Ambar Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo S/A. foi autorizada pela INFRAERO em resposta ao OFÍCIO Nº SBSP-OFI-2020/00046, datada de 13 de janeiro de 2020.
JUSTIFICATIVA
O Contrato de Concessão de Uso de Área Aeroportuária nº 02.2018.024.0063 tem como objeto a “Concessão de uso de área, com investimento, destinadas à implantação e exploração da atividade de Vip lounge no Aeroporto de São Paulo - Congonhas – SBSP”, de modo que a CONCESSÕES E PARTICIPAÇÕES BR LTDA. tem, atualmente, o direito de exploração das atividades na área em questão, localizada no Aeroporto de Congonhas – SP. Cumpre esclarecer que a subconcessão do Contrato de Concessão de Uso de Área Aeroportuária nº 02.2018.024.0063 à Ambar Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo S/A. foi autorizada pela EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA – INFRAERO, em resposta ao OFÍCIO Nº SBSP-OFI-2020/00046, datada de 13 de janeiro de 2020. Por se tratar de fato relevante, a subconcessão parcial do contrato à Ambar Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo S/A. deve ser informada a todos os interessados, sob pena de nulidade do leilão envolvendo o Aeroporto de Congonhas.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que, segundo informado pela Infraero, não há registros de qualquer subconcessão do referido contrato para a empresa Ambar Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo S.A..

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18946
NOME DO CONTRIBUINTE
Zurich Airport Latin America
CONTRIBUIÇÃO
Sugerimos inserção de requisito de permanência mínima, em caso de contratação de assistência técnica, do referido operador por um prazo sugerido de 05 (cinco) anos, mantendo-se a permissão de substituição mediante aval da ANAC. Para que a Concessionária pleiteie o comando da operação de forma isolada, sugerimos que somente após exercidos 05 (cinco) anos de contratação de assistência técnica.
JUSTIFICATIVA
<p>Em tempo inferior ao sugerido, a Concessionária não terá maturidade para pleitear a exclusão da figura do assistente técnico da relação contratual. Mais uma vez, tal instituto preservaria a segurança jurídica da relação, uma vez que dará suporte para que a contratação de uma assistência técnica não ocorra de forma figurativa. O assistente técnico é quem detém a expertise para tocar a operação e a garantia de sua manutenção no contrato por um período trará melhor segurança e mitigação de riscos operacionais, bem como garantirá o cumprimento dos requisitos editalícios de forma mais perene.</p> <p>De igual forma, a referida inclusão também trará mais segurança para os players interessados em ofertar propostas se utilizando da referida modelagem, ampliando a concorrência do certame.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a sua contribuição e esclarece que a assistência técnica prevista na Subseção XII do Contrato é instituto destinado a ampliar as oportunidades de prospecção de melhores propostas econômicas ao admitir maior número de participantes no leilão sem, todavia, afastar a qualificação técnica necessária à execução do contrato.</p> <p>Conforme exposto ao longo do processo de elaboração dos documentos jurídicos ora submetido à consulta pública, ao disciplinar a figura do assistente técnico esta Agência optou pelo estabelecimento de uma figura de contornos mais flexíveis, a fim de respeitar a autonomia privada da vontade das partes contratantes, que devem gozar da liberdade necessária para endereçamento da avença, desde que observadas as regras gerais emanadas do Edital. Nesse sentido, ao instrumento convocatório reservou-se a descrição de um núcleo mínimo, bem específico, necessário para garantir que o vínculo estabelecido entre as partes permitirá que a futura Concessionária execute, com nível técnico adequado, o objeto da concessão.</p> <p>Ademais, cumpre frisar que a despeito dos termos do contrato a ser firmado com o assistente técnico e de sua duração, cabe exclusivamente à Concessionária, enquanto responsável pela infraestrutura aeroportuária, garantir, durante todo o período da concessão, o pleno atendimento às normas técnicas aplicáveis à operação aeroportuária, as quais são bastante densas e devem observar estritamente os padrões internacionais constantemente atualizados e internalizados no regulamento brasileiro.</p>

Assim, entende-se que a sujeição da Concessionária aos termos do contrato e a eventuais consequências decorrentes da regulação técnica desta Agência trazem incentivos suficientes para que aquela estabeleça contratos em termos robustos, que garantam a mitigação dos riscos operacionais.
Diante do exposto, informamos que a contribuição foi rejeitada.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18947
NOME DO CONTRIBUINTE
Sindicato dos Despachantes Aduaneiros do Estado do Rio de Janeiro
CONTRIBUIÇÃO
Decisões equivocadas do passado, fez com que o Aeroporto Santos Dumont se afastasse de sua vocação de operador de ponte aérea e de voos executivos, em detrimento ao volume de movimentação do Aeroporto do Galeão, um dos maiores ativos logísticos do Brasil, que hoje opera com pouco mais de 20% de sua capacidade de cerca de 30 milhões.
JUSTIFICATIVA
Especialistas apontam que as condições técnicas e ambientais, tamanho de pista, falta de espaço para novas ampliações e a geografia local da cidade, o edital desta nova concessão deveria limitar a operação do Aeroporto Santos Dumont em no máximo 8 milhões de passageiros por ano, o que permitiria um excelente funcionamento do sistema aeroportuário fluminense e traria de volta a grande conectividade do Galeão com uma completa malha aérea para todas as principais cidades do País, característica essencial de um importante hub aéreo para atrair um grande fluxo de voos internacionais
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a sua contribuição. Sobre o tema, menciona-se que referências mundiais na temática Sistemas Multi-aeroportos, como, por exemplo, o professor Ph.D. Richard de Neufville (MIT), que dispõe em seu livro 'Airport Systems: Planning, Design, and Management' os resultados de décadas de pesquisa, são categóricas em afirmar que a alocação forçosa de tráfego aéreo, salvo raras exceções, são infrutíferas, ao mesmo tempo em que geram efeitos danosos e imprevisíveis sobre o mercado e o comportamento dos usuários, asseverando que o que prevalece sempre é a dinâmica das forças de mercado. Desta feita, os postulados dos especialistas suportam que uma eventual intervenção para alocação forçosa de tráfego aéreo no SmaRJ tenderá mais a agravar a situação de danos à economia do Rio de Janeiro e potencializar a perda de turistas e viajantes que passam pelo sistema, do que gerar benefícios. Isto porque ferirá evidências robustas advindas de décadas de pesquisa que, sinteticamente, indicam que o usuário utiliza a infraestrutura que oferece o serviço que deseja consumir, com fatores de decisão próprios. Nesse cenário, menciona-se que os EVTEA traçaram análises visando entender o comportamento de preferência dos passageiros para aplicação posterior em um modelo competitivo na Região de Influência (que extrapola os limites do SmaRJ, abrangendo também os aeroportos de Campos dos Goytacazes, de Macaé e da Zona da Mata). Assim, com a análise de competição intramodal o estudo procurou projetar de maneira fidedigna o ambiente competitivo intra e extra Sistema Multi-aeroportos. No caso específico da competição intramodal, lançou-se mão de regressão logística multinomial para representar a probabilidade de um passageiro, em função das variáveis independentes, escolher entre as opções de aeroportos competidores (tema explorado na Nota Informativa nº 13/2021/DPR/SAC - SEI nº 4300626). Portanto, ao interferir em tal dinâmica, o mercado poderá prover soluções

que não necessariamente passarão pelo Aeroporto Internacional do Galeão, potencializando eventuais perdas. Em outro giro, a fundamentação teórica apresentada para dar suporte à alegação de insuficiência de movimentação de tráfego aéreo de passageiros para sustentar o sistema, e, em função disso, fundamentar a sugestão de imposição de restrições ao Aeroporto Santos Dumont, tem aplicabilidade limitada, já que deriva de contextos de estudo distintos do caso concreto. Isso porque grande parte dos resultados gerais das pesquisas acadêmicas se aplica a sistemas multi-aeroportos em estágio embrionário, o que não é o caso do SMarJ, que é composto por dois aeroportos primários, consolidados e operando em harmonia há décadas, em função de modelos de negócios distintos. Nesse contexto, a teoria competitiva não gera efeitos absolutos sobre o SMarJ, uma vez que se identificou características, que condicionam ou mesmo limitam uma competição plena entre os aeroportos no SMarJ, resultando, inclusive, em reserva de mercado para Aeroporto Internacional do Galeão em nichos específicos. Não à toa, os dados de mercados explorados em ambos os aeroportos em 2019 indicam que o Aeroporto Internacional do Galeão detinha 66,60% do market share doméstico (medido em ASK, e chegando a 14 mercados exclusivos por uma única empresa) e 100% do internacional (32 mercados). Indo além, não se pode deixar de mencionar que, tendencialmente, ambientes competitivos equilibram naturalmente o excedente da indústria com o excedente do consumidor, fato desejável e de interesse público. Ainda, conforme expõe a literatura especializada, o SMarJ possui características que o enquadram em situação de exceção, especialmente no que tange às limitações de infraestruturas inerentes ao Aeroporto Santos Dumont, fato que afasta, de maneira inquestionável, a aplicação do limiar teórico de 17 milhões de passageiros originários (para utilizar a mesma métrica da literatura). Como evidência, menciona-se que a própria literatura lista Sistemas Multi-aeroportos que operam sem necessariamente atenderem o seu referencial teórico (incluindo o sistema carioca). Nesse contexto, vale ponderar que os dados apontam que a maior concorrência do Aeroporto do Galeão está localizada fora do sistema multi-aeroportos do Rio de Janeiro, já que a perda de tráfego aéreo registrada na última década não repercutiu em automática absorção por Santos Dumont. Nesse contexto, menciona-se que não há evidências de que uma eventual possibilidade de operação de tráfego aéreo internacional no Aeroporto Santos Dumont acarretaria uma migração integral e automática de tais mercados entre os aeroportos. Tal afirmação ignora a possibilidade de desenvolvimento de novos mercados, alinhados ao modelo de negócios de Santos Dumont. Em outro diapasão, há significativas evidências que indicam que as questões relacionadas ao planejamento e à mobilidade urbana (localização, congestionamento e ausência de transporte público confiável, ágil, previsível e acessível), assim como à violência, são fatores que podem estar afastando viajantes estrangeiros e brasileiros da cidade do Rio de Janeiro (afetando de maneira mais direta o Galeão). Soma-se a isso o fraco desempenho econômico da cidade e do estado nas últimas décadas, determinantes para a redução das viagens a negócios e da renda local disponível, afetando sobremaneira os indicadores de transporte aéreo. Neste ínterim, não se pode deixar de frisar que o transporte aéreo se posiciona como facilitador da promoção da prosperidade econômica, e não, por si só, como a sua força motriz. Portanto, as análises caminham na direção de que o resgate do SMarJ não deva passar por intervenções estatais, que lhe podem causar ainda mais dano, mas sim pela recuperação econômica e social da cidade e do estado do Rio de Janeiro. Adicionalmente, contribuiriam favoravelmente ações e políticas públicas que visem aprimorar a experiência dos viajantes e visitantes, seja no campo do

transporte aéreo, com a oferta e a disponibilidade de uma gama maior de produtos de serviços aéreos para a escolha do consumidor, isto é, variadas opções de entrada e saída, de voos, empresas, preços e serviços, o que tende a atrair o maior escopo possível de visitantes, seja na experiência da exploração das cidades e das atrações que compõem os eixos da indústria de turismo fluminense. Para tanto, o visitante deseja se sentir seguro e ter uma mobilidade urbana acessível, previsível e confortável, tanto para desfrutar a cidade e seus atrativos, como para chegar e sair pelos seus aeroportos. Assim, diante dos subsídios fornecidos pelo estado-da-arte na literatura especializada, a análise não vislumbra evidências razoáveis para ratificar que restrições artificiais de tráfego aéreo sejam a melhor opção para o Sistema Multi-aeroportos do Rio de Janeiro, tema detalhadamente analisado na Nota Técnica nº 82/2021/DPR/SAC (SEI nº 4823070) e na Nota Informativa nº 26/2021/DPR/SAC (SEI nº 4751285). Por fim, salienta-se que fazem parte do rito comum do processo de licenciamento ambiental, a ser efetivado pelo futuro operador do Aeroporto Santos Dumont, o Estudo e Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA e o Estudo e Relatório de Impacto de Vizinhança - EIV/RIV, que abarca questões sensíveis ao ruído, impactos na mobilidade urbana e acessibilidade ao aeroporto, assim como Estudo de Tráfego e outros documentos exigidos pelo órgão ambiental.

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que a modelagem proposta não impõe restrições operacionais que decorram de questões concorrenciais com outros operadores aeroportuários. Em verdade, o risco decorrente da concorrência com outros prestadores de serviços já é realidade em outros segmentos de infraestrutura, inclusive de aeroportos e, portanto, deve ser considerado pela Proponente na formulação de sua proposta econômica.

A constituição dos blocos de aeroportos e a alocação desse risco à Concessionária reflete a diretriz de política pública do Governo Federal, que tem como objetivo estimular concorrência no setor e, desse modo, beneficiar os usuários com melhores serviços e menores custos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18948
NOME DO CONTRIBUINTE
International Air Transport Association IATA
CONTRIBUIÇÃO
Contribuições das Empresas Aéreas e suas Associações para o processo de Consulta Pública no 13/2021, que trata das concessões aeroportuárias previstas na 7a Rodada.
JUSTIFICATIVA
Incorporar diversas sugestões de ajuste ao texto do EVETEA
RESPOSTA
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e informa que, de modo a subsidiar o processo licitatório da Sétima Rodada de Concessões Aeroportuárias, foram elaboradas diretrizes de política pública buscando alinhar os objetivos desse processo às demais ações empreendidas pelos órgãos e entidades do sistema de aviação civil. Tais diretrizes, bem como suas justificativas, encontram-se consubstanciadas na Nota Técnica nº 51/DPR/SAC/MInfra (SEI MInfra nº 4409868). Em especial, no que tange às competências desta Secretaria, serão abordados três tópicos relativos à contribuição, quais sejam: a) dilação da Fase I-B prevista no contrato de concessão para os Aeroportos de Congonhas e Santos Dumont; b) alteração dos requisitos mínimos para sistema de pista e pátios; e c) alteração do fator de dimensionamento das salas de embarque.</p> <p>a) Informa-se que, no caso particular dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont, para os quais estão previstas soluções de engenharia mais complexas em sítios limitados, com questões operacionais, ambientais e regulatórias envolvidas, a Fase I-B do Contrato terá prazo máximo de duração ampliado para até 60 (sessenta) meses, contados a partir da Data de Eficácia do Contrato.</p> <p>b) No que concerne aos requisitos mínimos para adequação dos sistemas de pista e pátios, restou consentido como diretriz de política pública emanada da SAC, refletida no Anexo 2 do Contrato de Concessão, que a concessionária deverá:</p> <p>“[R]ealizar adequações de infraestrutura necessárias para que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, com uma pista de aproximação de não-precisão, sem restrição, noturno e diurno, aeronaves código 3C, até o fim da fase 1B do contrato de concessão.</p> <p>Subitem: Será considerada operação sem restrição, nos termos do item anterior, aquela em que operações com aeronaves código 3C e inferiores, simultâneas ou não, ocorram sem a necessidade de estabelecimento de procedimentos operacionais especiais que impactem negativamente a capacidade e a segurança operacionais do aeroporto, motivados por inadequação da infraestrutura. ”.</p> <p>Tal determinação teve por finalidade possibilitar que os aeroportos concedidos tenham infraestrutura mínima capaz de atender a aeronaves utilizadas para voos regulares na forma como operam hoje no país. De fato, nota-se que hoje existe um gargalo de infraestrutura em aeroportos que não atendem pelo menos aeronaves código 3C (a exemplo do Airbus A320Neo; A319; Boeing 737-800; Embraer ERJ 190-</p>

400 LR; ATR 72; dentre outros). Isso porque, as principais empresas aéreas não tem na composição de suas frotas, aeronaves de menor porte para realização de transporte aéreo regular. Já as regras de voo por instrumento permitem que o aeródromo opere mesmo em condições climáticas adversas, permitindo assim maior previsibilidade e continuidade das operações e do serviço público de infraestrutura aeroportuária, trazendo grandes benefícios a todos os envolvidos no processo. Nesse sentido, entende-se que os requisitos mínimos propostos são adequados pois permitirão a prestação do serviço público de infraestrutura aeroportuária adequado, de forma continuada e com benefícios ao cidadão usuário do aeroporto. Além disso, o concessionário poderá realizar as adequações adicionais que entender necessárias para otimização do uso do aeroporto, inclusive no que tange a adequações para aeronaves maiores. Tal situação já pode ser verificada nos contratos de concessão existentes, onde as concessionárias, muitas vezes, vão além das exigências contratuais de forma a aumentar o fluxo de passageiros do aeroporto. Destarte, entende-se haver incentivos financeiros para tal, pois a concessionária fará jus às receitas tarifárias e não tarifárias envolvidas na operação de aeronaves de maior porte e de um maior número no fluxo de passageiros.

Por conseguinte, reitera-se que o planejamento para o desenvolvimento do sítio deve aliar fatores técnicos e econômicos, a fim de evitar demandas por investimentos que possam revelar-se superestimados na prática, que não só requerem aporte de recursos para sua construção, mas também para manutenção ulterior. Assim, revela-se racional que o desenvolvimento do sítio aeroportuário obedeça às duas vertentes, sempre se adequando às normas e regulamentos técnicos, mas também à demanda projetada ao longo de toda a concessão.

Ademais, esclarece-se que o documento que vinculará o futuro operador será o contrato de concessão, em especial, o Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), anexo do contrato que detalha e especifica o objeto da concessão, delimita os Complexos Aeroportuários, estabelece especificações mínimas requeridas para a infraestrutura aeroportuária, estabelece investimentos iniciais para melhoria e adequação da infraestrutura e define as obrigações relativas ao Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI), entre outros objetivos.

c) Por fim, no que tange ao fator de dimensionamento dos terminais de passageiros, esta Secretaria elaborou diretriz de política pública estabelecendo que o dimensionamento dos terminais de passageiros e infraestruturas associadas (não somente sala de embarque) dos aeroportos de Uberaba (SBUR), Altamira (SBHT), Corumbá (SBCR), Carajás (SBCJ) e Ponta Porã (SBPP), que processam menos de 200 mil passageiros anuais, deverá considerar, para fase inicial de investimentos, demanda equivalente a 1,3 vezes a quantidade de assentos da maior aeronave que operar no aeroporto (ou total de assentos, em caso de simultaneidade). A lógica da regra determinada deve-se ao fato de que a evolução do tráfego em aeroportos de menor volume ocorre mais tipicamente de forma discreta do que contínua, ou seja, a evolução ocorre de maneira primordialmente escalonada. Isso porque muitos aeroportos de menor volume operam um ou poucos voos diários e a evolução da demanda ocorre principalmente a partir da troca para aeronaves maiores ou a inclusão de novos voos, com grande impacto na infraestrutura. Diante do exposto, entende-se que a métrica proposta na modelagem deve ser mantida.

Relação com custos

A ANAC agradece a contribuição e entende que o objetivo da IATA, ao pleitear a relação com custos, é parcialmente atendido pelo contrato de concessão. Embora as tarifas e demais preços iniciais não sejam necessariamente baseados nos custos da

prestação dos serviços, mas vinculados àqueles vigentes na transferência das operações – conforme cláusula 6.8 e 11.7 do Contrato de Concessão –, propostas que envolvam majorações devem ser precedidas por processos de consulta aos usuários, conforme cláusulas 4.4.3 e 11.7. Por sua vez, a cláusula 15.1 prevê que as consultas envolvam o intercâmbio de informações relevantes para a operação do aeroporto, tais como custos operacionais e investimentos.

Reversão de receitas não aeronáuticas

Com relação à proposta de reversão de um percentual das receitas não tarifárias para a redução da Receita Teto, conforme ressaltado na contribuição, mecanismo semelhante a este foi adotado na primeira concessão do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante. Na ocasião, a adoção foi amparada pelo Art. 16, parágrafo único, do então vigente Decreto nº 7205, de 10/06/2010:

“Parágrafo único. As receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, com ou sem exclusividade, poderão ser computadas no cálculo do teto tarifário, com vistas a favorecer a modicidade tarifária, inclusive por meio da expansão da infraestrutura aeroportuária, nos termos definidos em edital.”

As concessões seguintes passaram a ser amparadas no Decreto nº 7624, de 22/11/2011, que, em seu art. 8º dispõe que:

“Art. 8º A critério do poder concedente, em decisão fundamentada, as receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, com ou sem exclusividade, podem ser utilizadas com vistas a favorecer a modicidade tarifária do sistema aeroportuário como um todo, inclusive por meio da expansão e melhoria da infraestrutura.”

Assim, a geração de receitas não aeronáuticas, oriundas do aeroporto a ser concedido, e destinadas ao Fundo Nacional de Aviação Civil, com vistas a financiar o sistema aeroportuário como um todo, trata-se de política pública, não cabendo à ANAC determinar sua reversão aos tetos tarifários do próprio aeroporto.

Alteração da variável de leilão

Com relação às propostas de alteração da variável de leilão, de forma a priorizar a redução de tarifas, informamos que o modelo de leilão por maximização da outorga está definido no Decreto nº 7624, de 22/11/2011, em seu art. 11, § 1º:

“§ 1º Na hipótese de concessão comum, será utilizado como critério de julgamento da licitação o maior valor em moeda corrente nacional oferecido ao poder concedente como contrapartida da concessão, no montante e periodicidade determinados na forma do edital, sem prejuízo de eventual estipulação, no contrato de concessão, de pagamento de parcela variável ao poder concedente.”

Fator X

Quanto às propostas de alteração da metodologia de cálculo do Fator X, a ANAC compreende as limitações da metodologia proposta na minuta do Contrato de Concessão e esclarece que a adoção de fórmula paramétrica, em substituição aos cálculos de variação de produtividade, foi extensamente discutida no âmbito da Audiência Pública nº 9/2019.

Na ocasião foram apresentadas as dificuldades práticas da estimativa de variação de produtividade e sua sensibilidade às premissas adotadas. A partir da conclusão de que a adoção de uma fórmula paramétrica traria maior previsibilidade aos agentes, procurou-se definir os parâmetros da fórmula a partir do aprimoramento da primeira proposta desta metodologia, que remonta à audiência pública da concessão dos aeroportos de Guarulhos, Brasília e Campinas, em 2011.

Por fim, após as contribuições da Audiência Pública, a proposta foi aprovada pela Diretoria Colegiada, sendo que no Voto do Diretor Ricardo Bezerra foi indicado que seria desejável adotar a mesma metodologia nas próximas RPCs e concessões:

“Por fim, cabe destacar que a ampla discussão pública, os estudos fundamentados e as análises densas apresentadas pelas áreas técnicas da SRA e das concessionárias demonstraram a necessidade de se reduzir a discricionariedade e aumentar a previsibilidade das variáveis que impactam os projetos de concessão de infraestrutura aeroportuária, feito que a metodologia paramétrica, mesmo com suas limitações conceituais, mostrou-se como alternativa viável para as próximas RPCs dos contratos de concessão.” [Voto do Diretor Ricardo Bezerra no processo nº 00058.021820/2019-98]

Assim, diante das vantagens de se manter a previsibilidade do cálculo do Fator X, a ANAC adotará a mesma fórmula ora definida.

Receita Teto Inicial

Com relação à proposta de redefinição da Receita Teto Inicial, a ANAC compreende a relevância, para as empresas aéreas, da redução da base tarifária. Contudo, desde o início dos processos de concessão, as tarifas iniciais são vinculadas às anteriormente vigentes. Com a adoção do modelo de Receita Teto, na 5ª rodada de concessões, a definição da receita teto inicial se deu a partir do histórico de operações dos aeroportos e de suas tarifas, tendo ocorrido majoração apenas para o aeroporto de Congonhas, que teve por objetivo permitir uma remuneração mais compatível com a atratividade do aeroporto.

A definição das receitas teto hoje vigentes é oriunda da edição da Resolução ANAC nº 508, de 14/03/2019, e Portaria ANAC nº 1040/SRA, de 03/04/2019. Na ocasião, para a conversão do modelo regulatório aplicável à Infraero, de tarifas teto para receita teto, foram adotadas informações de receita e de movimento de aeronaves e passageiros do período entre 2014 e 2017.

Devido às características de movimento histórico de Congonhas, resultou, para este aeroporto, no menor valor de receita-teto entre os aeroportos previamente classificados como de Categoria 1. Este resultado foi adequado para os objetivos da ocasião, que foi de permitir maior flexibilidade de tarifação para a Infraero, sem implicar em aumento dos níveis tarifários.

Entretanto, diante da atratividade e saturação do aeroporto, os níveis tarifários relativamente baixos agravam os problemas de alocação da infraestrutura, como pôde ser observado no processo de distribuição de slots resultante do encerramento das operações da Avianca Brasil.

Assim, foi proposto equiparar a receita teto de Congonhas àquela de maior valor entre os aeroportos constantes na Portaria ANAC nº 3.642/SRA, de 09/12/2020, ou seja, a de Manaus.

Não obstante, como forma de promover a participação das empresas aéreas e a relação com custos, a cláusula 15.1 prevê que as consultas, que são necessárias para a majoração de tarifas, envolvam o intercâmbio de informações relevantes para a operação do aeroporto, tais como custos operacionais e investimentos.

Pré-pagamento de serviços

Quanto à proposta de que não seja permitido que os aeroportos imponham o pré-pagamento como regra de arrecadação, a ANAC entende que o pleito da IATA é atendido pelo contrato de concessão submetido à Consulta Pública, conforme cláusula 5.2.2:

“5.2.2. O pagamento de tarifas de embarque, conexão, pouso e permanência previamente ao pouso da aeronave somente pode ser exigido em caso de inadimplência do usuário.”

Flexibilização de tarifas

Com relação à proposta da IATA de vedação à diferenciação tarifária em função dos horários das operações, informamos que a possibilidade de diferenciação está prevista desde o contrato de concessão da 4ª rodada e sua proposta deve ser precedida de consulta, de forma que as empresas aéreas poderão contestar propostas que considerem abusivas.

Cobrança em rede e subsídios cruzados

Com relação à concessão por blocos, e aos inerentes subsídios cruzados, a ANAC informa que a seleção deste modelo se trata de política pública, conforme Decreto nº 10.635, de 22/02/2021.

Adicionalmente, os EVTEAs publicados apresentam as sinergias decorrentes do agrupamento dos aeroportos em blocos.

Preços não regulados

Com relação à remuneração pela utilização de áreas e atividades operacionais, a ANAC entende que as regras de consultas aos usuários, que são necessárias previamente à majoração, criação ou alteração de critérios de cobrança, são o instrumento adequado para prevenir práticas abusivas e discriminatórias e, ao mesmo tempo, permitir inovações na prestação de serviços. Adicionalmente, conforme cláusula 11.10, a ANAC poderá atuar em caso de conflitos não resolvidos pelas partes.

Remuneração pela inspeção de segurança de bagagens despachadas

Quanto à proposta de que a forma e valor de remuneração pela inspeção de bagagens despachadas devem ser definidos por processo de consulta, a ANAC entende que a proposta da IATA é atendida pelo contrato de concessão, conforme cláusula 11.7.

Já quanto ao pleito de que o custo seja suportado pela Concessionária, não será acatado. A ANAC entende que o modelo em que os aeroportos e empresas aéreas definem, em processo de consulta, a solução a ser adotada e a remuneração, alinha os incentivos dos agentes que têm mais informações sobre as tecnologias e custos (empresas aéreas e aeroportos), promovendo intercâmbio de informações e levando às decisões economicamente mais eficientes.

Adicionalmente, este modelo coaduna com as previsões do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC), estabelecido pelo Decreto nº 7.168, de 05/05/2010, que dispõe que a empresa aérea é responsável pela inspeção da bagagem despachada e o administrador do aeroporto é responsável por prover os equipamentos correspondentes, e com a seção 107.231 do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 107, que prevê a celebração de acordos entre operadores de aeródromos e operadores aéreos para a execução da referida inspeção.

Condução das Consultas

A ANAC entende que as previsões contratuais permitem a condução das consultas da forma proposta pela IATA.

Ademais, é importante destacar que o Capítulo XV, ao apresentar princípios gerais para o processo de consulta, estabeleceu dispositivos de forma pouco prescritiva com o objetivo de garantir flexibilidade para o estabelecimento de procedimentos adequados ao tema sob discussão e ao aeroporto e usuários.

Assim, os detalhamentos das etapas e das informações trocadas em cada processo de consulta poderão ser definidos pelas próprias partes, de forma que o ônus suportado pelas partes no processo seja condizente com as alterações em discussão. Não obstante, a ANAC poderá suspender a implementação das propostas, quando identificar deficiências no processo de consulta ou prejuízo aos usuários finais, conforme cláusulas 4.5, 11.8.1 e 11.10 do Contrato de Concessão.

Os aportes de boas práticas e lições aprendidas da indústria são sempre bem-vindos e a Agência busca continuamente incorporar este conhecimento na elaboração e gestão dos contratos de concessão, visando propiciar o constante aprimoramento do ambiente regulatório. Nesse sentido, algumas das sugestões apresentadas foram incorporadas em contratos de rodadas recentes e também o serão nos contratos da 7ª. rodada, como é o caso de grande parte das sugestões tocantes à infraestrutura aeroportuária, que são abarcadas nos contratos, entre outros dispositivos, pela aplicação dos parâmetros mínimos de dimensionamento e das especificações mínimas da infraestrutura. Independente disso, ferramentas como o processo de consulta às partes interessadas permitem que, em consulta às empresas aéreas, outros aspectos não inicialmente contemplados no contrato possam ser discutidos e avaliados pelo aeroporto em conjunto com seus clientes. Com relação ao gatilho de investimentos, o percentual de 85% definido no contrato não limita a avaliação do gatilho apresentado no PGI ou em outro documento de planejamento da concessionária. Esse percentual define o limite máximo a partir do qual as discussões de planos de ação e investimentos devem ser iniciados, sem impedir que ela ocorra em momento anterior. Da mesma forma, quanto à capacidade dos terminais de passageiros, a ANAC é responsável por determinar a capacidade da infraestrutura, com base nos parâmetros do PEA, sendo essa análise feita constantemente pela gerência responsável pela infraestrutura. A revisão de cômputo dos meses para determinação da Hora Pico possui regras determinadas no PEA e já permitem a consideração de meses "corridos" conforme sugestão. Quanto à estipulação de gatilho para investimentos em pátios de aeronaves, entende-se que a limitação de 75% da capacidade horária declarada pode eventualmente trazer distorções, a depender do porte do aeroporto. De toda forma, o contrato permite a elaboração de estudos posteriores para definição de um percentual específico para o aeroporto. A previsão da existência de um gatilho de pátio de aeronaves de maneira expressa denota preocupação da Agência com o ponto trazido pela IATA, buscando evitar o engessamento de um percentual que pode ser inviável para determinados aeroportos. Por fim, a lógica de construção dos contratos pela Agência busca a adoção de instrumentos menos prescritivos e suficientemente flexíveis para permitir a consecução do plano de negócios da Concessionária, porém não sem prever mecanismos de revisão e aprimoramento, até mesmo considerando o prazo de vigência das concessões e eventuais transformações no setor que podem advir no período.

A proposta apresentada sustentou que "Desta forma, sugerimos que o contrato de concessão preveja a operação de 2 pistas de pouso e decolagem para CGH, sendo que a pista maior deve ser homologada para operação IFR Precisão, enquanto a menor deve ser, preferencialmente, homologada para operações de aproximação IFR não-precisão. Caso tal homologação não seja possível, em função dos requisitos estabelecidos no RBAC 154, a homologação da pista menor como "pista visual" ainda trará benefícios significativos, pois permitirá uma eficiência operacional importante quando o Aeroporto estiver operando em condições visuais, o que ocorre na maior

parte do tempo de operação de CGH, por meio do emprego de procedimentos de aproximação IFR para pistas visuais."

A redação que consta na minuta do anexo 2 seguiu a diretriz de política pública. Ademais, a redação apresentada é silente quanto ao destino da segunda pista do CGH, o que fica a critério do operador de aeródromo realizar as melhorias que se mostrarem as mais adequadas, podendo, inclusive, ser o que foi proposto nesta contribuição.

Em relação aos aspectos de Facilitação do Transporte Aéreo, entende-se que a infraestrutura, equipamentos e os procedimentos aplicáveis à acessibilidade de passageiros com necessidade de assistência especial ao transporte aéreo devem cumprir minimamente os requisitos presentes na legislação vigente, em especial a Resolução nº 280, de 11 de julho de 2013. Obviamente que as soluções individualizadas para cada aeroporto serão avaliadas pela Agência, se necessário, no curso de processo administrativo próprio.

A respeito de uso de tecnologia como suporte para viagens seamless, entende-se que a interação entre operador de aeródromo e operador aéreo é essencial para a maximização dos efeitos benéficos para os passageiros, tripulantes e demais trabalhadores do setor, sendo certo que a Agência apóia a implementação de novas tecnologias para a Facilitação do Transporte Aéreo, sem impactos deletérios à segurança operacional e à segurança da aviação contra atos de interferência ilícita. Face ao exposto, entende-se não haver ações recomendadas sobre estes 2 pontos. Com relação ao término da Fase I-B dos contratos, observa-se que eventual aumento da duração desta fase permite uma postergação, por parte dos operadores, na execução da inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos nos aeroportos listados da Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2021 Revisão A bem como da realização de melhorias de infraestrutura necessárias para a segurança operacional. Entretanto, é conhecido que a realização de obras e demais investimentos num aeroporto como de CGH com volume de operações restrito a uma determinada faixa horaria, com restrições ambientais e muitas vezes de logística dado que esta localizado no centro de SP, pode ser adequada uma revisão da duração do período previsto, a depender da proposta de solução que seja apresentada pelo concessionário.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18949
NOME DO CONTRIBUINTE
International Air Transport Association IATA
CONTRIBUIÇÃO
Contribuições das Empresas Aéreas e suas Associações para o processo de Consulta Pública no 13/2021, que trata das concessões aeroportuárias previstas na 7a Rodada.
JUSTIFICATIVA
Incorporar diversas sugestões de ajuste ao texto do Edital
RESPOSTA
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e informa que, de modo a subsidiar o processo licitatório da Sétima Rodada de Concessões Aeroportuárias, foram elaboradas diretrizes de política pública buscando alinhar os objetivos desse processo às demais ações empreendidas pelos órgãos e entidades do sistema de aviação civil. Tais diretrizes, bem como suas justificativas, encontram-se consubstanciadas na Nota Técnica nº 51/DPR/SAC/MInfra (SEI MInfra nº 4409868). Em especial, no que tange às competências desta Secretaria, serão abordados três tópicos relativos à contribuição, quais sejam: a) dilação da Fase I-B prevista no contrato de concessão para os Aeroportos de Congonhas e Santos Dumont; b) alteração dos requisitos mínimos para sistema de pista e pátios; e c) alteração do fator de dimensionamento das salas de embarque.</p> <p>a) Informa-se que, no caso particular dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont, para os quais estão previstas soluções de engenharia mais complexas em sítios limitados, com questões operacionais, ambientais e regulatórias envolvidas, a Fase I-B do Contrato terá prazo máximo de duração ampliado para até 60 (sessenta) meses, contados a partir da Data de Eficácia do Contrato.</p> <p>b) No que concerne aos requisitos mínimos para adequação dos sistemas de pista e pátios, restou consentido como diretriz de política pública emanada da SAC, refletida no Anexo 2 do Contrato de Concessão, que a concessionária deverá:</p> <p>“[R]ealizar adequações de infraestrutura necessárias para que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, com uma pista de aproximação de não-precisão, sem restrição, noturno e diurno, aeronaves código 3C, até o fim da fase 1B do contrato de concessão.</p> <p>Subitem: Será considerada operação sem restrição, nos termos do item anterior, aquela em que operações com aeronaves código 3C e inferiores, simultâneas ou não, ocorram sem a necessidade de estabelecimento de procedimentos operacionais especiais que impactem negativamente a capacidade e a segurança operacionais do aeroporto, motivados por inadequação da infraestrutura. ”.</p> <p>Tal determinação teve por finalidade possibilitar que os aeroportos concedidos tenham infraestrutura mínima capaz de atender a aeronaves utilizadas para voos regulares na forma como operam hoje no país. De fato, nota-se que hoje existe um gargalo de infraestrutura em aeroportos que não atendem pelo menos aeronaves código 3C (a exemplo do Airbus A320Neo; A319; Boeing 737-800; Embraer ERJ 190-</p>

400 LR; ATR 72; dentre outros). Isso porque, as principais empresas aéreas não tem na composição de suas frotas, aeronaves de menor porte para realização de transporte aéreo regular. Já as regras de voo por instrumento permitem que o aeródromo opere mesmo em condições climáticas adversas, permitindo assim maior previsibilidade e continuidade das operações e do serviço público de infraestrutura aeroportuária, trazendo grandes benefícios a todos os envolvidos no processo. Nesse sentido, entende-se que os requisitos mínimos propostos são adequados pois permitirão a prestação do serviço público de infraestrutura aeroportuária adequado, de forma continuada e com benefícios ao cidadão usuário do aeroporto. Além disso, o concessionário poderá realizar as adequações adicionais que entender necessárias para otimização do uso do aeroporto, inclusive no que tange a adequações para aeronaves maiores. Tal situação já pode ser verificada nos contratos de concessão existentes, onde as concessionárias, muitas vezes, vão além das exigências contratuais de forma a aumentar o fluxo de passageiros do aeroporto. Destarte, entende-se haver incentivos financeiros para tal, pois a concessionária fará jus às receitas tarifárias e não tarifárias envolvidas na operação de aeronaves de maior porte e de um maior número no fluxo de passageiros.

Por conseguinte, reitera-se que o planejamento para o desenvolvimento do sítio deve aliar fatores técnicos e econômicos, a fim de evitar demandas por investimentos que possam revelar-se superestimados na prática, que não só requerem aporte de recursos para sua construção, mas também para manutenção ulterior. Assim, revela-se racional que o desenvolvimento do sítio aeroportuário obedeça às duas vertentes, sempre se adequando às normas e regulamentos técnicos, mas também à demanda projetada ao longo de toda a concessão.

Ademais, esclarece-se que o documento que vinculará o futuro operador será o contrato de concessão, em especial, o Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), anexo do contrato que detalha e especifica o objeto da concessão, delimita os Complexos Aeroportuários, estabelece especificações mínimas requeridas para a infraestrutura aeroportuária, estabelece investimentos iniciais para melhoria e adequação da infraestrutura e define as obrigações relativas ao Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI), entre outros objetivos.

c) Por fim, no que tange ao fator de dimensionamento dos terminais de passageiros, esta Secretaria elaborou diretriz de política pública estabelecendo que o dimensionamento dos terminais de passageiros e infraestruturas associadas (não somente sala de embarque) dos aeroportos de Uberaba (SBUR), Altamira (SBHT), Corumbá (SBCR), Carajás (SBCJ) e Ponta Porã (SBPP), que processam menos de 200 mil passageiros anuais, deverá considerar, para fase inicial de investimentos, demanda equivalente a 1,3 vezes a quantidade de assentos da maior aeronave que operar no aeroporto (ou total de assentos, em caso de simultaneidade). A lógica da regra determinada deve-se ao fato de que a evolução do tráfego em aeroportos de menor volume ocorre mais tipicamente de forma discreta do que contínua, ou seja, a evolução ocorre de maneira primordialmente escalonada. Isso porque muitos aeroportos de menor volume operam um ou poucos voos diários e a evolução da demanda ocorre principalmente a partir da troca para aeronaves maiores ou a inclusão de novos voos, com grande impacto na infraestrutura. Diante do exposto, entende-se que a métrica proposta na modelagem deve ser mantida.

Relação com custos

A ANAC agradece a contribuição e entende que o objetivo da IATA, ao pleitear a relação com custos, é parcialmente atendido pelo contrato de concessão. Embora as tarifas e demais preços iniciais não sejam necessariamente baseados nos custos da

prestação dos serviços, mas vinculados àqueles vigentes na transferência das operações – conforme cláusula 6.8 e 11.7 do Contrato de Concessão –, propostas que envolvam majorações devem ser precedidas por processos de consulta aos usuários, conforme cláusulas 4.4.3 e 11.7. Por sua vez, a cláusula 15.1 prevê que as consultas envolvam o intercâmbio de informações relevantes para a operação do aeroporto, tais como custos operacionais e investimentos.

Reversão de receitas não aeronáuticas

Com relação à proposta de reversão de um percentual das receitas não tarifárias para a redução da Receita Teto, conforme ressaltado na contribuição, mecanismo semelhante a este foi adotado na primeira concessão do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante. Na ocasião, a adoção foi amparada pelo Art. 16, parágrafo único, do então vigente Decreto nº 7205, de 10/06/2010:

“Parágrafo único. As receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, com ou sem exclusividade, poderão ser computadas no cálculo do teto tarifário, com vistas a favorecer a modicidade tarifária, inclusive por meio da expansão da infraestrutura aeroportuária, nos termos definidos em edital.”

As concessões seguintes passaram a ser amparadas no Decreto nº 7624, de 22/11/2011, que, em seu art. 8º dispõe que:

“Art. 8º A critério do poder concedente, em decisão fundamentada, as receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, com ou sem exclusividade, podem ser utilizadas com vistas a favorecer a modicidade tarifária do sistema aeroportuário como um todo, inclusive por meio da expansão e melhoria da infraestrutura.”

Assim, a geração de receitas não aeronáuticas, oriundas do aeroporto a ser concedido, e destinadas ao Fundo Nacional de Aviação Civil, com vistas a financiar o sistema aeroportuário como um todo, trata-se de política pública, não cabendo à ANAC determinar sua reversão aos tetos tarifários do próprio aeroporto.

Alteração da variável de leilão

Com relação às propostas de alteração da variável de leilão, de forma a priorizar a redução de tarifas, informamos que o modelo de leilão por maximização da outorga está definido no Decreto nº 7624, de 22/11/2011, em seu art. 11, § 1º:

“§ 1º Na hipótese de concessão comum, será utilizado como critério de julgamento da licitação o maior valor em moeda corrente nacional oferecido ao poder concedente como contrapartida da concessão, no montante e periodicidade determinados na forma do edital, sem prejuízo de eventual estipulação, no contrato de concessão, de pagamento de parcela variável ao poder concedente.”

Fator X

Quanto às propostas de alteração da metodologia de cálculo do Fator X, a ANAC compreende as limitações da metodologia proposta na minuta do Contrato de Concessão e esclarece que a adoção de fórmula paramétrica, em substituição aos cálculos de variação de produtividade, foi extensamente discutida no âmbito da Audiência Pública nº 9/2019.

Na ocasião foram apresentadas as dificuldades práticas da estimativa de variação de produtividade e sua sensibilidade às premissas adotadas. A partir da conclusão de que a adoção de uma fórmula paramétrica traria maior previsibilidade aos agentes, procurou-se definir os parâmetros da fórmula a partir do aprimoramento da primeira proposta desta metodologia, que remonta à audiência pública da concessão dos aeroportos de Guarulhos, Brasília e Campinas, em 2011.

Por fim, após as contribuições da Audiência Pública, a proposta foi aprovada pela Diretoria Colegiada, sendo que no Voto do Diretor Ricardo Bezerra foi indicado que seria desejável adotar a mesma metodologia nas próximas RPCs e concessões:

“Por fim, cabe destacar que a ampla discussão pública, os estudos fundamentados e as análises densas apresentadas pelas áreas técnicas da SRA e das concessionárias demonstraram a necessidade de se reduzir a discricionariedade e aumentar a previsibilidade das variáveis que impactam os projetos de concessão de infraestrutura aeroportuária, feito que a metodologia paramétrica, mesmo com suas limitações conceituais, mostrou-se como alternativa viável para as próximas RPCs dos contratos de concessão.” [Voto do Diretor Ricardo Bezerra no processo nº 00058.021820/2019-98]

Assim, diante das vantagens de se manter a previsibilidade do cálculo do Fator X, a ANAC adotará a mesma fórmula ora definida.

Receita Teto Inicial

Com relação à proposta de redefinição da Receita Teto Inicial, a ANAC compreende a relevância, para as empresas aéreas, da redução da base tarifária. Contudo, desde o início dos processos de concessão, as tarifas iniciais são vinculadas às anteriormente vigentes. Com a adoção do modelo de Receita Teto, na 5ª rodada de concessões, a definição da receita teto inicial se deu a partir do histórico de operações dos aeroportos e de suas tarifas, tendo ocorrido majoração apenas para o aeroporto de Congonhas, que teve por objetivo permitir uma remuneração mais compatível com a atratividade do aeroporto.

A definição das receitas teto hoje vigentes é oriunda da edição da Resolução ANAC nº 508, de 14/03/2019, e Portaria ANAC nº 1040/SRA, de 03/04/2019. Na ocasião, para a conversão do modelo regulatório aplicável à Infraero, de tarifas teto para receita teto, foram adotadas informações de receita e de movimento de aeronaves e passageiros do período entre 2014 e 2017.

Devido às características de movimento histórico de Congonhas, resultou, para este aeroporto, no menor valor de receita-teto entre os aeroportos previamente classificados como de Categoria 1. Este resultado foi adequado para os objetivos da ocasião, que foi de permitir maior flexibilidade de tarifação para a Infraero, sem implicar em aumento dos níveis tarifários.

Entretanto, diante da atratividade e saturação do aeroporto, os níveis tarifários relativamente baixos agravam os problemas de alocação da infraestrutura, como pôde ser observado no processo de distribuição de slots resultante do encerramento das operações da Avianca Brasil.

Assim, foi proposto equiparar a receita teto de Congonhas àquela de maior valor entre os aeroportos constantes na Portaria ANAC nº 3.642/SRA, de 09/12/2020, ou seja, a de Manaus.

Não obstante, como forma de promover a participação das empresas aéreas e a relação com custos, a cláusula 15.1 prevê que as consultas, que são necessárias para a majoração de tarifas, envolvam o intercâmbio de informações relevantes para a operação do aeroporto, tais como custos operacionais e investimentos.

Pré-pagamento de serviços

Quanto à proposta de que não seja permitido que os aeroportos imponham o pré-pagamento como regra de arrecadação, a ANAC entende que o pleito da IATA é atendido pelo contrato de concessão submetido à Consulta Pública, conforme cláusula 5.2.2:

“5.2.2. O pagamento de tarifas de embarque, conexão, pouso e permanência previamente ao pouso da aeronave somente pode ser exigido em caso de inadimplência do usuário.”

Flexibilização de tarifas

Com relação à proposta da IATA de vedação à diferenciação tarifária em função dos horários das operações, informamos que a possibilidade de diferenciação está prevista desde o contrato de concessão da 4ª rodada e sua proposta deve ser precedida de consulta, de forma que as empresas aéreas poderão contestar propostas que considerem abusivas.

Cobrança em rede e subsídios cruzados

Com relação à concessão por blocos, e aos inerentes subsídios cruzados, a ANAC informa que a seleção deste modelo se trata de política pública, conforme Decreto nº 10.635, de 22/02/2021.

Adicionalmente, os EVTEAs publicados apresentam as sinergias decorrentes do agrupamento dos aeroportos em blocos.

Preços não regulados

Com relação à remuneração pela utilização de áreas e atividades operacionais, a ANAC entende que as regras de consultas aos usuários, que são necessárias previamente à majoração, criação ou alteração de critérios de cobrança, são o instrumento adequado para prevenir práticas abusivas e discriminatórias e, ao mesmo tempo, permitir inovações na prestação de serviços. Adicionalmente, conforme cláusula 11.10, a ANAC poderá atuar em caso de conflitos não resolvidos pelas partes.

Remuneração pela inspeção de segurança de bagagens despachadas

Quanto à proposta de que a forma e valor de remuneração pela inspeção de bagagens despachadas devem ser definidos por processo de consulta, a ANAC entende que a proposta da IATA é atendida pelo contrato de concessão, conforme cláusula 11.7.

Já quanto ao pleito de que o custo seja suportado pela Concessionária, não será acatado. A ANAC entende que o modelo em que os aeroportos e empresas aéreas definem, em processo de consulta, a solução a ser adotada e a remuneração, alinha os incentivos dos agentes que têm mais informações sobre as tecnologias e custos (empresas aéreas e aeroportos), promovendo intercâmbio de informações e levando às decisões economicamente mais eficientes.

Adicionalmente, este modelo coaduna com as previsões do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC), estabelecido pelo Decreto nº 7.168, de 05/05/2010, que dispõe que a empresa aérea é responsável pela inspeção da bagagem despachada e o administrador do aeroporto é responsável por prover os equipamentos correspondentes, e com a seção 107.231 do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 107, que prevê a celebração de acordos entre operadores de aeródromos e operadores aéreos para a execução da referida inspeção

Condução das Consultas

A ANAC entende que as previsões contratuais permitem a condução das consultas da forma proposta pela IATA.

Ademais, é importante destacar que o Capítulo XV, ao apresentar princípios gerais para o processo de consulta, estabeleceu dispositivos de forma pouco prescritiva com o objetivo de garantir flexibilidade para o estabelecimento de procedimentos adequados ao tema sob discussão e ao aeroporto e usuários.

Assim, os detalhamentos das etapas e das informações trocadas em cada processo de consulta poderão ser definidos pelas próprias partes, de forma que o ônus suportado pelas partes no processo seja condizente com as alterações em discussão. Não obstante, a ANAC poderá suspender a implementação das propostas, quando identificar deficiências no processo de consulta ou prejuízo aos usuários finais, conforme cláusulas 4.5, 11.8.1 e 11.10 do Contrato de Concessão.

Os aportes de boas práticas e lições aprendidas da indústria são sempre bem-vindos e a Agência busca continuamente incorporar este conhecimento na elaboração e gestão dos contratos de concessão, visando propiciar o constante aprimoramento do ambiente regulatório. Nesse sentido, algumas das sugestões apresentadas foram incorporadas em contratos de rodadas recentes e também o serão nos contratos da 7ª. rodada, como é o caso de grande parte das sugestões tocantes à infraestrutura aeroportuária, que são abarcadas nos contratos, entre outros dispositivos, pela aplicação dos parâmetros mínimos de dimensionamento e das especificações mínimas da infraestrutura. Independente disso, ferramentas como o processo de consulta às partes interessadas permitem que, em consulta às empresas aéreas, outros aspectos não inicialmente contemplados no contrato possam ser discutidos e avaliados pelo aeroporto em conjunto com seus clientes. Com relação ao gatilho de investimentos, o percentual de 85% definido no contrato não limita a avaliação do gatilho apresentado no PGI ou em outro documento de planejamento da concessionária. Esse percentual define o limite máximo a partir do qual as discussões de planos de ação e investimentos devem ser iniciados, sem impedir que ela ocorra em momento anterior. Da mesma forma, quanto à capacidade dos terminais de passageiros, a ANAC é responsável por determinar a capacidade da infraestrutura, com base nos parâmetros do PEA, sendo essa análise feita constantemente pela gerência responsável pela infraestrutura. A revisão de cômputo dos meses para determinação da Hora Pico possui regras determinadas no PEA e já permitem a consideração de meses "corridos" conforme sugestão. Quanto à estipulação de gatilho para investimentos em pátios de aeronaves, entende-se que a limitação de 75% da capacidade horária declarada pode eventualmente trazer distorções, a depender do porte do aeroporto. De toda forma, o contrato permite a elaboração de estudos posteriores para definição de um percentual específico para o aeroporto. A previsão da existência de um gatilho de pátio de aeronaves de maneira expressa denota preocupação da Agência com o ponto trazido pela IATA, buscando evitar o engessamento de um percentual que pode ser inviável para determinados aeroportos. Por fim, a lógica de construção dos contratos pela Agência busca a adoção de instrumentos menos prescritivos e suficientemente flexíveis para permitir a consecução do plano de negócios da Concessionária, porém não sem prever mecanismos de revisão e aprimoramento, até mesmo considerando o prazo de vigência das concessões e eventuais transformações no setor que podem advir no período.

No que tange aos critérios de licitação, a modelagem do edital foi amadurecido ao longo das últimas rodadas de concessão e atendem aos dispositivos legais sobre a matéria. Dessa forma, o modelo proposto de contribuição mínima no valor de 50% do VPL da concessão, adicionado do valor do ágio vencedor, pagos na assinatura do contrato, e posterior pagamento de contribuição variável, com carência de 5 anos para o início, tem se mostrado mais eficiente para criar os incentivos adequados para a justa precificação do ativo no leilão, sem onerar demasiadamente os primeiros anos da execução contratual.

No arquivo encaminhado, idêntico ao relativo às contribuições de número 18.948 e 18950, não há referência explícita para Edital, portanto não foi identificado precisamente o que pretendia ser apresentado como contribuição específica em questão afetas às competências da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária. Portanto reitera-se as que a proposta apresentada sustentou que "Desta forma, sugerimos que o contrato de concessão preveja a operação de 2 pistas de pouso e decolagem para CGH, sendo que a pista maior deve ser homologada para operação IFR Precisão, enquanto a menor deve ser, preferencialmente, homologada para operações de aproximação IFR não-precisão. Caso tal homologação não seja possível, em função dos requisitos estabelecidos no RBAC 154, a homologação da pista menor como "pista visual" ainda trará benefícios significativos, pois permitirá uma eficiência operacional importante quando o Aeroporto estiver operando em condições visuais, o que ocorre na maior parte do tempo de operação de CGH, por meio do emprego de procedimentos de aproximação IFR para pistas visuais."

A redação que consta na minuta do anexo 2 seguiu a diretriz de política pública. Ademais, a redação apresentada é silente quanto ao destino da segunda pista do CGH, o que fica a critério do operador de aeródromo realizar as melhorias que se mostrarem as mais adequadas, podendo, inclusive, ser o que foi proposto nesta contribuição.

Em relação aos aspectos de Facilitação do Transporte Aéreo, entende-se que a infraestrutura, equipamentos e os procedimentos aplicáveis à acessibilidade de passageiros com necessidade de assistência especial ao transporte aéreo devem cumprir minimamente os requisitos presentes na legislação vigente, em especial a Resolução nº 280, de 11 de julho de 2013. Obviamente que as soluções individualizadas para cada aeroporto serão avaliadas pela Agência, se necessário, no curso de processo administrativo próprio.

A respeito de uso de tecnologia como suporte para viagens seamless, entende-se que a interação entre operador de aeródromo e operador aéreo é essencial para a maximização dos efeitos benéficos para os passageiros, tripulantes e demais trabalhadores do setor, sendo certo que a Agência apóia a implementação de novas tecnologias para a Facilitação do Transporte Aéreo, sem impactos deletérios à segurança operacional e à segurança da aviação contra atos de interferência ilícita. Face ao exposto, entende-se não haver ações recomendadas sobre estes 2 pontos. Com relação ao término da Fase I-B dos contratos, observa-se que eventual aumento da duração desta fase permite uma postergação, por parte dos operadores, na execução da inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos nos aeroportos listados da Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2021 Revisão A bem como da realização de melhorias de infraestrutura necessárias para a segurança operacional. Entretanto, é conhecido que a realização de obras e demais investimentos num aeroporto como de CGH com volume de operações restrito a uma determinada faixa horaria, com restrições ambientais e muitas vezes de logística dado que esta localizado no centro de SP, pode ser adequada uma revisão da duração do período previsto, a depender da proposta de solução que seja apresentada pelo concessionário.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18950
NOME DO CONTRIBUINTE
International Air Transport Association IATA
CONTRIBUIÇÃO
Contribuições das Empresas Aéreas e suas Associações para o processo de Consulta Pública no 13/2021, que trata das concessões aeroportuárias previstas na 7a Rodada.
JUSTIFICATIVA
Incorporar diversas sugestões de ajuste ao texto do Contrato
RESPOSTA
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e informa que, de modo a subsidiar o processo licitatório da Sétima Rodada de Concessões Aeroportuárias, foram elaboradas diretrizes de política pública buscando alinhar os objetivos desse processo às demais ações empreendidas pelos órgãos e entidades do sistema de aviação civil. Tais diretrizes, bem como suas justificativas, encontram-se consubstanciadas na Nota Técnica nº 51/DPR/SAC/MInfra (SEI MInfra nº 4409868). Em especial, no que tange às competências desta Secretaria, serão abordados três tópicos relativos à contribuição, quais sejam: a) dilação da Fase I-B prevista no contrato de concessão para os Aeroportos de Congonhas e Santos Dumont; b) alteração dos requisitos mínimos para sistema de pista e pátios; e c) alteração do fator de dimensionamento das salas de embarque.</p> <p>a) Informa-se que, no caso particular dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont, para os quais estão previstas soluções de engenharia mais complexas em sítios limitados, com questões operacionais, ambientais e regulatórias envolvidas, a Fase I-B do Contrato terá prazo máximo de duração ampliado para até 60 (sessenta) meses, contados a partir da Data de Eficácia do Contrato.</p> <p>b) No que concerne aos requisitos mínimos para adequação dos sistemas de pista e pátios, restou consentido como diretriz de política pública emanada da SAC, refletida no Anexo 2 do Contrato de Concessão, que a concessionária deverá:</p> <p>“[R]ealizar adequações de infraestrutura necessárias para que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, com uma pista de aproximação de não-precisão, sem restrição, noturno e diurno, aeronaves código 3C, até o fim da fase 1B do contrato de concessão.</p> <p>Subitem: Será considerada operação sem restrição, nos termos do item anterior, aquela em que operações com aeronaves código 3C e inferiores, simultâneas ou não, ocorram sem a necessidade de estabelecimento de procedimentos operacionais especiais que impactem negativamente a capacidade e a segurança operacionais do aeroporto, motivados por inadequação da infraestrutura. ”.</p> <p>Tal determinação teve por finalidade possibilitar que os aeroportos concedidos tenham infraestrutura mínima capaz de atender a aeronaves utilizadas para voos regulares na forma como operam hoje no país. De fato, nota-se que hoje existe um gargalo de infraestrutura em aeroportos que não atendem pelo menos aeronaves código 3C (a exemplo do Airbus A320Neo; A319; Boeing 737-800; Embraer ERJ 190-</p>

400 LR; ATR 72; dentre outros). Isso porque, as principais empresas aéreas não tem na composição de suas frotas, aeronaves de menor porte para realização de transporte aéreo regular. Já as regras de voo por instrumento permitem que o aeródromo opere mesmo em condições climáticas adversas, permitindo assim maior previsibilidade e continuidade das operações e do serviço público de infraestrutura aeroportuária, trazendo grandes benefícios a todos os envolvidos no processo. Nesse sentido, entende-se que os requisitos mínimos propostos são adequados pois permitirão a prestação do serviço público de infraestrutura aeroportuária adequado, de forma continuada e com benefícios ao cidadão usuário do aeroporto. Além disso, o concessionário poderá realizar as adequações adicionais que entender necessárias para otimização do uso do aeroporto, inclusive no que tange a adequações para aeronaves maiores. Tal situação já pode ser verificada nos contratos de concessão existentes, onde as concessionárias, muitas vezes, vão além das exigências contratuais de forma a aumentar o fluxo de passageiros do aeroporto. Destarte, entende-se haver incentivos financeiros para tal, pois a concessionária fará jus às receitas tarifárias e não tarifárias envolvidas na operação de aeronaves de maior porte e de um maior número no fluxo de passageiros.

Por conseguinte, reitera-se que o planejamento para o desenvolvimento do sítio deve aliar fatores técnicos e econômicos, a fim de evitar demandas por investimentos que possam revelar-se superestimados na prática, que não só requerem aporte de recursos para sua construção, mas também para manutenção ulterior. Assim, revela-se racional que o desenvolvimento do sítio aeroportuário obedeça às duas vertentes, sempre se adequando às normas e regulamentos técnicos, mas também à demanda projetada ao longo de toda a concessão.

Ademais, esclarece-se que o documento que vinculará o futuro operador será o contrato de concessão, em especial, o Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), anexo do contrato que detalha e especifica o objeto da concessão, delimita os Complexos Aeroportuários, estabelece especificações mínimas requeridas para a infraestrutura aeroportuária, estabelece investimentos iniciais para melhoria e adequação da infraestrutura e define as obrigações relativas ao Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI), entre outros objetivos.

c) Por fim, no que tange ao fator de dimensionamento dos terminais de passageiros, esta Secretaria elaborou diretriz de política pública estabelecendo que o dimensionamento dos terminais de passageiros e infraestruturas associadas (não somente sala de embarque) dos aeroportos de Uberaba (SBUR), Altamira (SBHT), Corumbá (SBCR), Carajás (SBCJ) e Ponta Porã (SBPP), que processam menos de 200 mil passageiros anuais, deverá considerar, para fase inicial de investimentos, demanda equivalente a 1,3 vezes a quantidade de assentos da maior aeronave que operar no aeroporto (ou total de assentos, em caso de simultaneidade). A lógica da regra determinada deve-se ao fato de que a evolução do tráfego em aeroportos de menor volume ocorre mais tipicamente de forma discreta do que contínua, ou seja, a evolução ocorre de maneira primordialmente escalonada. Isso porque muitos aeroportos de menor volume operam um ou poucos voos diários e a evolução da demanda ocorre principalmente a partir da troca para aeronaves maiores ou a inclusão de novos voos, com grande impacto na infraestrutura. Diante do exposto, entende-se que a métrica proposta na modelagem deve ser mantida.

Relação com custos

A ANAC agradece a contribuição e entende que o objetivo da IATA, ao pleitear a relação com custos, é parcialmente atendido pelo contrato de concessão. Embora as tarifas e demais preços iniciais não sejam necessariamente baseados nos custos da

prestação dos serviços, mas vinculados àqueles vigentes na transferência das operações – conforme cláusula 6.8 e 11.7 do Contrato de Concessão –, propostas que envolvam majorações devem ser precedidas por processos de consulta aos usuários, conforme cláusulas 4.4.3 e 11.7. Por sua vez, a cláusula 15.1 prevê que as consultas envolvam o intercâmbio de informações relevantes para a operação do aeroporto, tais como custos operacionais e investimentos.

Reversão de receitas não aeronáuticas

Com relação à proposta de reversão de um percentual das receitas não tarifárias para a redução da Receita Teto, conforme ressaltado na contribuição, mecanismo semelhante a este foi adotado na primeira concessão do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante. Na ocasião, a adoção foi amparada pelo Art. 16, parágrafo único, do então vigente Decreto nº 7205, de 10/06/2010:

“Parágrafo único. As receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, com ou sem exclusividade, poderão ser computadas no cálculo do teto tarifário, com vistas a favorecer a modicidade tarifária, inclusive por meio da expansão da infraestrutura aeroportuária, nos termos definidos em edital.”

As concessões seguintes passaram a ser amparadas no Decreto nº 7624, de 22/11/2011, que, em seu art. 8º dispõe que:

“Art. 8º A critério do poder concedente, em decisão fundamentada, as receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, com ou sem exclusividade, podem ser utilizadas com vistas a favorecer a modicidade tarifária do sistema aeroportuário como um todo, inclusive por meio da expansão e melhoria da infraestrutura.”

Assim, a geração de receitas não aeronáuticas, oriundas do aeroporto a ser concedido, e destinadas ao Fundo Nacional de Aviação Civil, com vistas a financiar o sistema aeroportuário como um todo, trata-se de política pública, não cabendo à ANAC determinar sua reversão aos tetos tarifários do próprio aeroporto.

Alteração da variável de leilão

Com relação às propostas de alteração da variável de leilão, de forma a priorizar a redução de tarifas, informamos que o modelo de leilão por maximização da outorga está definido no Decreto nº 7624, de 22/11/2011, em seu art. 11, § 1º:

“§ 1º Na hipótese de concessão comum, será utilizado como critério de julgamento da licitação o maior valor em moeda corrente nacional oferecido ao poder concedente como contrapartida da concessão, no montante e periodicidade determinados na forma do edital, sem prejuízo de eventual estipulação, no contrato de concessão, de pagamento de parcela variável ao poder concedente.”

Fator X

Quanto às propostas de alteração da metodologia de cálculo do Fator X, a ANAC compreende as limitações da metodologia proposta na minuta do Contrato de Concessão e esclarece que a adoção de fórmula paramétrica, em substituição aos cálculos de variação de produtividade, foi extensamente discutida no âmbito da Audiência Pública nº 9/2019.

Na ocasião foram apresentadas as dificuldades práticas da estimativa de variação de produtividade e sua sensibilidade às premissas adotadas. A partir da conclusão de que a adoção de uma fórmula paramétrica traria maior previsibilidade aos agentes, procurou-se definir os parâmetros da fórmula a partir do aprimoramento da primeira proposta desta metodologia, que remonta à audiência pública da concessão dos aeroportos de Guarulhos, Brasília e Campinas, em 2011.

Por fim, após as contribuições da Audiência Pública, a proposta foi aprovada pela Diretoria Colegiada, sendo que no Voto do Diretor Ricardo Bezerra foi indicado que seria desejável adotar a mesma metodologia nas próximas RPCs e concessões:

“Por fim, cabe destacar que a ampla discussão pública, os estudos fundamentados e as análises densas apresentadas pelas áreas técnicas da SRA e das concessionárias demonstraram a necessidade de se reduzir a discricionariedade e aumentar a previsibilidade das variáveis que impactam os projetos de concessão de infraestrutura aeroportuária, feito que a metodologia paramétrica, mesmo com suas limitações conceituais, mostrou-se como alternativa viável para as próximas RPCs dos contratos de concessão.” [Voto do Diretor Ricardo Bezerra no processo nº 00058.021820/2019-98]

Assim, diante das vantagens de se manter a previsibilidade do cálculo do Fator X, a ANAC adotará a mesma fórmula ora definida.

Receita Teto Inicial

Com relação à proposta de redefinição da Receita Teto Inicial, a ANAC compreende a relevância, para as empresas aéreas, da redução da base tarifária. Contudo, desde o início dos processos de concessão, as tarifas iniciais são vinculadas às anteriormente vigentes. Com a adoção do modelo de Receita Teto, na 5ª rodada de concessões, a definição da receita teto inicial se deu a partir do histórico de operações dos aeroportos e de suas tarifas, tendo ocorrido majoração apenas para o aeroporto de Congonhas, que teve por objetivo permitir uma remuneração mais compatível com a atratividade do aeroporto.

A definição das receitas teto hoje vigentes é oriunda da edição da Resolução ANAC nº 508, de 14/03/2019, e Portaria ANAC nº 1040/SRA, de 03/04/2019. Na ocasião, para a conversão do modelo regulatório aplicável à Infraero, de tarifas teto para receita teto, foram adotadas informações de receita e de movimento de aeronaves e passageiros do período entre 2014 e 2017.

Devido às características de movimento histórico de Congonhas, resultou, para este aeroporto, no menor valor de receita-teto entre os aeroportos previamente classificados como de Categoria 1. Este resultado foi adequado para os objetivos da ocasião, que foi de permitir maior flexibilidade de tarifação para a Infraero, sem implicar em aumento dos níveis tarifários.

Entretanto, diante da atratividade e saturação do aeroporto, os níveis tarifários relativamente baixos agravam os problemas de alocação da infraestrutura, como pôde ser observado no processo de distribuição de slots resultante do encerramento das operações da Avianca Brasil.

Assim, foi proposto equiparar a receita teto de Congonhas àquela de maior valor entre os aeroportos constantes na Portaria ANAC nº 3.642/SRA, de 09/12/2020, ou seja, a de Manaus.

Não obstante, como forma de promover a participação das empresas aéreas e a relação com custos, a cláusula 15.1 prevê que as consultas, que são necessárias para a majoração de tarifas, envolvam o intercâmbio de informações relevantes para a operação do aeroporto, tais como custos operacionais e investimentos.

Pré-pagamento de serviços

Quanto à proposta de que não seja permitido que os aeroportos imponham o pré-pagamento como regra de arrecadação, a ANAC entende que o pleito da IATA é atendido pelo contrato de concessão submetido à Consulta Pública, conforme cláusula 5.2.2:

“5.2.2. O pagamento de tarifas de embarque, conexão, pouso e permanência previamente ao pouso da aeronave somente pode ser exigido em caso de inadimplência do usuário.”

Flexibilização de tarifas

Com relação à proposta da IATA de vedação à diferenciação tarifária em função dos horários das operações, informamos que a possibilidade de diferenciação está prevista desde o contrato de concessão da 4ª rodada e sua proposta deve ser precedida de consulta, de forma que as empresas aéreas poderão contestar propostas que considerem abusivas.

Cobrança em rede e subsídios cruzados

Com relação à concessão por blocos, e aos inerentes subsídios cruzados, a ANAC informa que a seleção deste modelo se trata de política pública, conforme Decreto nº 10.635, de 22/02/2021.

Adicionalmente, os EVTEAs publicados apresentam as sinergias decorrentes do agrupamento dos aeroportos em blocos.

Preços não regulados

Com relação à remuneração pela utilização de áreas e atividades operacionais, a ANAC entende que as regras de consultas aos usuários, que são necessárias previamente à majoração, criação ou alteração de critérios de cobrança, são o instrumento adequado para prevenir práticas abusivas e discriminatórias e, ao mesmo tempo, permitir inovações na prestação de serviços. Adicionalmente, conforme cláusula 11.10, a ANAC poderá atuar em caso de conflitos não resolvidos pelas partes.

Remuneração pela inspeção de segurança de bagagens despachadas

Quanto à proposta de que a forma e valor de remuneração pela inspeção de bagagens despachadas devem ser definidos por processo de consulta, a ANAC entende que a proposta da IATA é atendida pelo contrato de concessão, conforme cláusula 11.7.

Já quanto ao pleito de que o custo seja suportado pela Concessionária, não será acatado. A ANAC entende que o modelo em que os aeroportos e empresas aéreas definem, em processo de consulta, a solução a ser adotada e a remuneração, alinha os incentivos dos agentes que têm mais informações sobre as tecnologias e custos (empresas aéreas e aeroportos), promovendo intercâmbio de informações e levando às decisões economicamente mais eficientes.

Adicionalmente, este modelo coaduna com as previsões do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC), estabelecido pelo Decreto nº 7.168, de 05/05/2010, que dispõe que a empresa aérea é responsável pela inspeção da bagagem despachada e o administrador do aeroporto é responsável por prover os equipamentos correspondentes, e com a seção 107.231 do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 107, que prevê a celebração de acordos entre operadores de aeródromos e operadores aéreos para a execução da referida inspeção

Condução das Consultas

A ANAC entende que as previsões contratuais permitem a condução das consultas da forma proposta pela IATA.

Ademais, é importante destacar que o Capítulo XV, ao apresentar princípios gerais para o processo de consulta, estabeleceu dispositivos de forma pouco prescritiva com o objetivo de garantir flexibilidade para o estabelecimento de procedimentos adequados ao tema sob discussão e ao aeroporto e usuários.

Assim, os detalhamentos das etapas e das informações trocadas em cada processo de consulta poderão ser definidos pelas próprias partes, de forma que o ônus suportado pelas partes no processo seja condizente com as alterações em discussão. Não obstante, a ANAC poderá suspender a implementação das propostas, quando identificar deficiências no processo de consulta ou prejuízo aos usuários finais, conforme cláusulas 4.5, 11.8.1 e 11.10 do Contrato de Concessão.

Os aportes de boas práticas e lições aprendidas da indústria são sempre bem-vindos e a Agência busca continuamente incorporar este conhecimento na elaboração e gestão dos contratos de concessão, visando propiciar o constante aprimoramento do ambiente regulatório. Nesse sentido, algumas das sugestões apresentadas foram incorporadas em contratos de rodadas recentes e também o serão nos contratos da 7ª. rodada, como é o caso de grande parte das sugestões tocantes à infraestrutura aeroportuária, que são abarcadas nos contratos, entre outros dispositivos, pela aplicação dos parâmetros mínimos de dimensionamento e das especificações mínimas da infraestrutura. Independente disso, ferramentas como o processo de consulta às partes interessadas permitem que, em consulta às empresas aéreas, outros aspectos não inicialmente contemplados no contrato possam ser discutidos e avaliados pelo aeroporto em conjunto com seus clientes. Com relação ao gatilho de investimentos, o percentual de 85% definido no contrato não limita a avaliação do gatilho apresentado no PGI ou em outro documento de planejamento da concessionária. Esse percentual define o limite máximo a partir do qual as discussões de planos de ação e investimentos devem ser iniciados, sem impedir que ela ocorra em momento anterior. Da mesma forma, quanto à capacidade dos terminais de passageiros, a ANAC é responsável por determinar a capacidade da infraestrutura, com base nos parâmetros do PEA, sendo essa análise feita constantemente pela gerência responsável pela infraestrutura. A revisão de cômputo dos meses para determinação da Hora Pico possui regras determinadas no PEA e já permitem a consideração de meses "corridos" conforme sugestão. Quanto à estipulação de gatilho para investimentos em pátios de aeronaves, entende-se que a limitação de 75% da capacidade horária declarada pode eventualmente trazer distorções, a depender do porte do aeroporto. De toda forma, o contrato permite a elaboração de estudos posteriores para definição de um percentual específico para o aeroporto. A previsão da existência de um gatilho de pátio de aeronaves de maneira expressa denota preocupação da Agência com o ponto trazido pela IATA, buscando evitar o engessamento de um percentual que pode ser inviável para determinados aeroportos. Por fim, a lógica de construção dos contratos pela Agência busca a adoção de instrumentos menos prescritivos e suficientemente flexíveis para permitir a consecução do plano de negócios da Concessionária, porém não sem prever mecanismos de revisão e aprimoramento, até mesmo considerando o prazo de vigência das concessões e eventuais transformações no setor que podem advir no período.

É importante notar que o clausulado do PEA apontado no questionamento é o mesmo utilizado em rodadas anteriores de concessão de aeroportos realizadas pela ANAC. O dispositivo deixa claro qual o desempenho mínimo a ser alcançado pelas adequações a serem implementadas pela Concessionária, qual seja, que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, com uma pista de aproximação de não-precisão, sem restrição, noturno e diurno, aeronaves código [indicado no PEA], até o fim da fase 1B do contrato de concessão. Além disso, a cláusula explícita também que, à luz contratual, a operação sem restrição é aquela em que operações com aeronaves código [indicado no PEA] e inferiores, simultâneas ou não, ocorram sem

a necessidade de estabelecimento de procedimentos operacionais especiais que impactem negativamente a capacidade e a segurança operacionais do aeroporto, motivados por inadequação da infraestrutura.

O norte principal do clausulado é a resolução racional de todas as inadequações da infraestrutura. Sob o ponto de vista das operações aéreas no aeroporto, dois aspectos devem ser considerados pela Concessionária. O primeiro é com relação à segurança operacional, a qual fundamenta-se na regulação técnica da Agência. As soluções a serem implementadas pela Concessionária na infraestrutura não poderão resultar em adoção de procedimentos especiais que gerem impactos negativos à segurança operacional, ou seja, ela deverá ser garantida e mantida em nível compatível com a regulação específica.

O segundo aspecto é com relação às capacidades, principalmente, dos sistemas de pista de pouso e decolagem, pistas de táxi e pátio de aeronaves, os quais, também, não deverão sofrer impactos negativos, decorrentes da necessidade de se implementar procedimentos especiais por inadequações de infraestrutura, observando-se que essas soluções, a serem apresentadas nos anteprojetos e no PGI, passarão por consultas prévias às empresas aéreas.

Assim, desalinhamentos de interesses entre a Concessionária e partes interessadas relevantes serão avaliados nos casos concretos e nos termos previsto no contrato, não se fazendo necessário, de antemão, ir além do que a regulação técnica exige.

Primeiramente, embora não haja referência explícita do que se refere "Contrato", foi identificada a seguinte manifestação "Na análise inicial, foram elencados os seguintes aeroportos objetos da 7ª rodada, excetuando-se CGH, SDU e CGR (já possuem twy paralela), que potencialmente poderiam ser candidatos à implementação de pista paralela: BEL, UBA e UDI. (...) Desta forma, gostaríamos de propor que a pista de táxi paralela para BEL e UDI seja inserida na fase 1B do contrato de concessão."

Conforme aspectos constantes da Nota Técnica Nº 4/2020/GCOP/SIA (sei! 4346094), de 02/06/2020, no que concerne a questões afetas à segurança operacional é desejável que pistas de pouso e decolagem em aeródromos sejam providas de sistema de pistas de táxi que considere critérios de prevenção de incursão em pista, tais como pistas de táxi de acesso às cabeceiras, pistas de táxi de saída rápida e pista de táxi paralela à pista de pouso e decolagem, dentre outras.

Assim, não obstante a diretriz de política pública, esta superintendência considera pertinente a contribuição apresentada tanto para os aspectos do incremento da capacidade (como fundamentada na contribuição) como para o incremento da segurança operacional.

No que tange à contribuição " Seção 2.1 CGH. Necessidade de maximização do sítio aeroportuário, incluindo a possível extensão da(s) pista(s) de pouso e decolagem, proporcionando o aumento da capacidade operativa do aeroporto.", essa superintendência entende que melhorias de infraestrutura são bem vindas, uma vez que o sítio aeroportuário deve ter suas características físicas e operacionais otimizadas, aspecto no qual se insere possível extensão do comprimento da pista de pouso e decolagem de CGH, caso os aspectos técnicos e processuais venham a ser superados. Porém, a contribuição tem que ser avaliada no âmbito da diretriz da política pública.

Em relação aos aspectos de Facilitação do Transporte Aéreo, entende-se que a infraestrutura, equipamentos e os procedimentos aplicáveis à acessibilidade de passageiros com necessidade de assistência especial ao transporte aéreo devem cumprir minimamente os requisitos presentes na legislação vigente, em especial a Resolução nº 280, de 11 de julho de 2013. Obviamente que as soluções

individualizadas para cada aeroporto serão avaliadas pela Agência, se necessário, no curso de processo administrativo próprio.

A respeito de uso de tecnologia como suporte para viagens seamless, entende-se que a interação entre operador de aeródromo e operador aéreo é essencial para a maximização dos efeitos benéficos para os passageiros, tripulantes e demais trabalhadores do setor, sendo certo que a Agência apóia a implementação de novas tecnologias para a Facilitação do Transporte Aéreo, sem impactos deletérios à segurança operacional e à segurança da aviação contra atos de interferência ilícita. Face ao exposto, entende-se não haver ações recomendadas sobre estes 2 pontos. Com relação ao término da Fase I-B dos contratos, observa-se que eventual aumento da duração desta fase permite uma postergação, por parte dos operadores, na execução da inspeção de segurança das bagagens despachadas que partem de uma área restrita de segurança para seguir em voos domésticos nos aeroportos listados da Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - DAVSEC nº 04-2021 Revisão A bem como da realização de melhorias de infraestrutura necessárias para a segurança operacional. Entretanto, é conhecido que a realização de obras e demais investimentos num aeroporto como de CGH com volume de operações restrito a uma determinada faixa horaria, com restrições ambientais e muitas vezes de logística dado que esta localizado no centro de SP, pode ser adequada uma revisão da duração do periodo previsto, a depender da proposta de solução que seja apresentada pelo concessionário.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18951
NOME DO CONTRIBUINTE
ACC Sociedade de Advogados
CONTRIBUIÇÃO
Esclarecimento da vedação de participação contida no item 4.42.3.1. A assistente técnica poderá figurar como Consorciada no quadro do Consórcio em que figurar como declarante do Anexo 18, independentemente do percentual de participação?
JUSTIFICATIVA
Hipótese: INVESTIDOR 01 (que se enquadra nos requisitos de habilitação técnica para operador aeroportuário) quiser ingressar no Consórcio com uma participação de 10% e um INVESTIDOR 02 (que não se enquadra nos requisitos de habilitação técnica para operador aeroportuário) participar com 90%. Nesse sentido, seria necessária a declaração de contratação de um assistente técnico para atender os requisitos de habilitação técnica previstos em edital (uma vez que o operador na participação societária não atingiria os 15% exigido). Não há clareza no Edital se o investidor 01 poderá firmar a declaração do Anexo 18 e ser a assistência técnica contratada posteriormente pela Concessionária como Assistente Técnico (antes da assinatura do Contrato de Concessão) - A interpretação inicial é de que o item 4.42.3.1 traz a impossibilidade da assistente técnica que firmar uma declaração participar junto com outras proponentes no mesmo bloco ("para apresentação de proposta para o mesmo Bloco de Aeroportos"), mas não fica clara a hipótese supracitada.
RESPOSTA
Sim, o entendimento está correto. Ratifique-se que, de toda forma, por se tratar de contrato com parte relacionada, deverão ser observadas as disposições contidas na Subseção VII - "Do Relacionamento com Partes Relacionadas" da Seção I do Capítulo III do Contrato de Concessão. Ademais, informa-se que a redação do item 4.42.3.1 será ajustada para deixar tal possibilidade mais clara.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18952
NOME DO CONTRIBUINTE
ACC Sociedade de Advogados
CONTRIBUIÇÃO
Aumento do requisito de habilitação técnica para Operador Aeroportuário que tenha operado, em pelo menos um dos últimos cinco anos, aeroporto que tenha processado no mínimo 10 milhões de passageiros para o bloco SP/MS/PA.
JUSTIFICATIVA
<p>Para o referido bloco de Aeroportos a complexidade das operações aeroportuárias são amplamente conhecidas. Segundo informações contidas no portal da ANAC, "o Aeroporto de Congonhas figura como um dos principais aeroportos do Brasil, tanto no que se refere ao número de cidades atendidas, quanto à quantidade de passageiros e cargas transportadas e à colocação dentre as principais rotas aéreas do Brasil. Congonhas figura entre os aeroportos de maior volume de passageiros embarcados e desembarcados em voos domésticos, sendo que atualmente é o segundo maior aeroporto sob esse aspecto, perdendo apenas para o Aeroporto de Guarulhos". De igual forma é conhecida a sua sequência de restrições operacionais que lhe foram impostas, demandando-se uma experiência característica para liderar a sua operação, não comum a outros aeroportos com maior capacidade, porém sem restrições operacionais. No ano de 2019 Congonhas figurou na lista dos aeroportos com segunda maior movimentação de passageiros pagos, que ficou em torno de 22 milhões/ano. Nesse sentido, é claramente demonstrada a disparidade entre o requisito de movimentação descrito no Edital e a realidade operacional do referido bloco, que, além de deter movimentação extremamente superior à experiência exigida, sofre uma série de restrições operacionais que demandam um operador extremamente capacitado e com ampla experiência em aeroportos de movimentação similar, de modo que, além de gerir o aeroporto, o novo operador possa contribuir com melhorias na eficiência operacional. Além de tais argumentos, ressalta-se os pontos referentes às limitações operacionais do Aeroporto líder do referido bloco (Congonhas), em diversas pesquisas se percebe com clareza a necessidade de uma experiência relevante e consolidada para operar um aeródromo com alta movimentação e restrições de pista, pátio, e que, atualmente detém condições de riscos indesejáveis e/ou inaceitáveis. A manutenção do requisito de operador que não detenha experiência aumentará o risco de exposição das operações no referido aeroporto e, por conseguinte, a aviação civil.</p>
RESPOSTA
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que as exigências trazidas nas referidas cláusulas são fruto de construção e evolução advindas de rodadas de concessão anteriores e também de recomendações dos Órgãos de Controle. De fato, a modelagem da concessão por bloco agrupa ativos distintos entre si e que se enquadram em diferentes padrões de regulação, a depender do porte do aeroporto. Nesse contexto, o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) nº 153, emenda 06 (item 153.7), traz a classificação dos aeródromos, para fins de definição de uma série de níveis de exigência e regras de segurança, segundo o quantitativo</p>

de processamento de passageiros, sendo assim adotado como balizador: CLASSE - PAX / ANO: I - Inferior a 200.000; II - ≥ 200.000 / $< 1.000.000$; III - $\geq 1.000.000$ / $< 5.000.000$; IV - $\geq 5.000.000$.

Nesse diapasão, o critério de habilitação técnica, referente a experiência do operador no processamento de passageiros, advém da classe do maior aeroporto do bloco, de acordo com o Regulamento da ANAC vigente, ou seja, igual ou superior a 5 milhões de passageiros/ano.

Finalmente, a lógica de dobrar o nível de exigência mínimo, como sugere a contribuição, poderia restringir a participação e assim a competição no leilão. Isso porque, não há no país, e até mesmo internacionalmente, um número elevado de operadores aeroportuários que cumpririam os requisitos de habilitação técnica requeridos para participação nos leilões de concessões aeroportuárias.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18953
NOME DO CONTRIBUINTE
ACC Sociedade de Advogados
CONTRIBUIÇÃO
Recomendamos inclusão de período mínimo de 100 dias entre o lançamento do edital e a data do leilão.
JUSTIFICATIVA
É importante esclarecer a importância de que em Editais com ativos de tamanha complexidade, esteja claro em seus respectivos cronogramas a importância do período mínimo de 100 dias, para favorecer a participação de potenciais interessados e estimular a concorrência, podendo ser inclusive até maior, para que permita participação do maior número possível de participantes. O aumento do prazo entre o anúncio do edital e o leilão, no caso de blocos tão relevantes, merece ser claramente estendido como parte de uma estratégia de trazer maior transparência aos certames. Importante lembrar que os precedentes para blocos com menor importância fora utilizada a regra dos 100 dias, sendo assim, torna-se inviável em bloco com tamanha importância a redução de prazo para preparação por parte das Proponentes.
RESPOSTA
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que para a Sétima rodada de concessões o prazo para o recebimento das propostas, que antecede a data do certame, deve ser suficiente para que os interessados possam avaliar o projeto e as informações a ele relacionadas, considerando a complexidade, porte do empreendimento e promoção da concorrência na licitação, nos moldes do que estabelece o art. 17 da Resolução nº 1, de 13/09/2016, do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos, alterada pela Resolução CPPI nº 185, de 27/04/2021. Nesse sentido, importa primeiramente considerar que a visita aos ativos aeroportuários da Sétima Rodada já está disponível a qualquer interessado mediante agendamento prévio, conforme instruções disponíveis em: https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/concessoes/concessoes-aeroportuarias/evtea-7a-rodada. Ademais, os EVTEA e documentos que embasam a atual rodada de concessão também estão disponíveis através do bando de dados da Sétima rodada: https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/conteudo/banco-de-dados. Nesse contexto e considerando que a modelagem da atual rodada é bastante similar a da Quinta e Sexta rodadas e que o cronograma do governo federal prevê celebração dos contratos ainda no ano de 2022, visando ainda agregar segurança jurídica aos interessados no certame, entende-se que o prazo de 70 dias entre a publicação do edital e a realização do leilão é suficiente.</p> <p>A ANAC agradece a contribuição e informa que o prazo para publicação do edital, após avaliação do Tribunal de Contas da União, observará os normativos que regem a matéria, em especial a Resolução CPPI n. 185, de 27 de abril de 2021.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18954
NOME DO CONTRIBUINTE
ACC Sociedade de Advogados
CONTRIBUIÇÃO
Inserir a definição de "operador aeroportuário" com clareza e amplitude, demonstrando taxativamente em quais situações em que o operador se enquadrará o responsável pelas operações perante o Contrato, seja como assistente técnico ou como acionista: Operador Aeroportuário será o signatário do contrato que, como proponente ou assistente técnico, cumpra o requisito de habilitação técnica previsto no edital devidamente aprovado nos moldes do certame.
JUSTIFICATIVA
A minuta do Edital e Contrato de Concessão trazem como exigência técnica a existência de um operador aeroportuário, seja através da modalidade societária, seja através de assistência técnica, estabelecendo requisitos de experiência com a movimentação de passageiros para os respectivos blocos. Existem ainda algumas limitações para substituição do referido operador, que, seguindo os requisitos do Edital, deverá passar pela aprovação da ANAC. Sendo assim, é importante deixar demonstrado no Edital as conceituações e enquadramentos do operador aeroportuário em seus respectivos papéis - de assistente técnico ou proponente mediante associação societária. Com a evolução dos contratos e o ingresso da figura de assistente técnico, é importante delimitar quando a Concessionária poderá ser configurada efetivamente como Operadora Aeroportuária, dentro do aspecto técnico e operacional, de modo a preservar a segurança jurídica do contrato de concessão. Ainda que, em sede de assistência técnica a Concessionária seja responsável pelas operações perante o Contrato de Concessão, sabe-se que no advento do judiciário poderão advir questões de responsabilidades solidárias adstritas ao Contrato figurado entre a Concessionária/Proponente e o Assistente Técnico. Sendo assim, tais detalhamentos devem estar claros no Contrato de Concessão de modo a: (a) evitar riscos operacionais à aviação civil, garantindo um maior comprometimento do operador aeroportuário (que não poderá ser somente um figurante na relação contratual; (b) garantir maior segurança jurídica ao assistente técnico, ampliando-se assim a competitividade.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que ela não será acatada. As ocorrências do termo "Operador Aeroportuário", na Minuta do Contrato de Concessão, referem-se àquele que conduz as operações do aeroporto. Sob essa perspectiva, na maioria das vezes, refere-se à Infraero. Contudo, é necessário avaliar o contexto em cada caso, pois há situações em que o termo não está relacionado à empresa pública. Cita-se, por exemplo, que na cláusula 10.2, o termo tem significado diverso do mencionado, conforme explicado no subitem 10.2.1 e refere-se àquele que conferiu habilitação técnica ao licitante vencedor no leilão. Ainda, na cláusula 3.1.1.1, o termo é utilizado de modo genérico, não determinando um operador específico; e, na cláusula 13.22.1.2, o próprio texto menciona que trata-se do "novo operador aeroportuário". Como se vê, o que ocorre é que o contrato aborda agentes distintos

que realizam rigorosamente a mesma atividade – operação direta da infraestrutura – em momentos diferentes e harmônicos, não convindo que seja a eles atribuída denominação discrepante, sob pena de se impor dificuldade de compreensão conceitual.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18955
NOME DO CONTRIBUINTE
ACC Sociedade de Advogados
CONTRIBUIÇÃO
Melhor definição de "operador aeroportuário" com clareza e amplitude, nas situações em que se enquadrará o responsável pelas operações após o certame, ou seja, perante o Contrato, demonstrando as especificidades de enquadramento perante a habilitação técnica e perante o Contrato de Concessão.
JUSTIFICATIVA
<p>A minuta do Edital e Contrato de Concessão trazem como exigência técnica a existência de um operador aeroportuário, seja através da modalidade societária, seja através de assistência técnica, estabelecendo requisitos de experiência com a movimentação de passageiros para os respectivos blocos. Existem ainda algumas limitações para substituição do referido operador, que, seguindo os requisitos do Edital, deverá passar pela aprovação da ANAC. Sendo assim, é importante deixar demonstrado no Edital as conceituações e enquadramentos do operador aeroportuário em seus respectivos papéis - de assistente técnico ou proponente mediante associação societária. Com a evolução dos contratos e o ingresso da figura de assistente técnico, é importante delimitar quando a Concessionária poderá ser configurada efetivamente como Operadora Aeroportuária, dentro do aspecto técnico e operacional, de modo a preservar a segurança jurídica do contrato de concessão. Ainda que, em sede de assistência técnica a Concessionária seja responsável pelas operações perante o Contrato de Concessão, sabe-se que no advento do judiciário poderão advir questões de responsabilidades solidárias adstritas ao Contrato figurado entre a Concessionária/Proponente e o Assistente Técnico. Sendo assim, tais detalhamentos devem estar claros no Contrato de Concessão de modo a: (a) evitar riscos operacionais à aviação civil, garantindo um maior comprometimento do operador aeroportuário (que não poderá ser somente um figurante na relação contratual); (b) garantir maior segurança jurídica ao assistente técnico, ampliando-se assim a competitividade.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que ela não será acatada. As ocorrências do termo "Operador Aeroportuário", na Minuta do Contrato de Concessão, referem-se àquele que conduz as operações do aeroporto. Sob essa perspectiva, na maioria das vezes, refere-se à Infraero. Contudo, é necessário avaliar o contexto em cada caso, pois há situações em que o termo não está relacionado à empresa pública. Cita-se, por exemplo, que na cláusula 10.2, o termo tem significado diverso do mencionado, conforme explicado no subitem 10.2.1 e refere-se àquele que conferiu habilitação técnica ao licitante vencedor no leilão. Ainda, na cláusula 3.1.1.1, o termo é utilizado de modo genérico, não determinando um operador específico; e, na cláusula 13.22.1.2, o próprio texto menciona que trata-se do "novo operador aeroportuário". Como se vê, o que ocorre é que o contrato aborda agentes distintos que realizam rigorosamente a mesma atividade – operação direta da infraestrutura – em momentos diferentes e harmônicos, não convindo que seja a eles atribuída</p>

denominação discrepante, sob pena de se impor dificuldade de compreensão conceitual.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18956
NOME DO CONTRIBUINTE
secretaria de estado de turismo
CONTRIBUIÇÃO
Em atenção à Consulta Pública nº 13/2021 na qual submete à apreciação o EVTEA - 7ª Rodada de Concessão de Aeroportos, e considerando a nossa experiência como Secretário de Estado de Turismo do Rio de Janeiro, vimos apresentar informações e proposta para revisão do EVTEA, conforme ofício anexo.
JUSTIFICATIVA
Em atenção à Consulta Pública nº 13/2021 na qual submete à apreciação o EVTEA - 7ª Rodada de Concessão de Aeroportos, e considerando a nossa experiência como Secretário de Estado de Turismo do Rio de Janeiro, vimos apresentar informações e proposta para revisão do EVTEA, conforme ofício anexo.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a sua contribuição. Sobre o tema, menciona-se que referências mundiais na temática Sistemas Multi-aeroportos, como, por exemplo, o professor Ph.D. Richard de Neufville (MIT), que dispõe em seu livro 'Airport Systems: Planning, Design, and Management' os resultados de décadas de pesquisa, são categóricas em afirmar que a alocação forçosa de tráfego aéreo, salvo raras exceções, são infrutíferas, ao mesmo tempo em que geram efeitos danosos e imprevisíveis sobre o mercado e o comportamento dos usuários, asseverando que o que prevalece sempre é a dinâmica das forças de mercado. Desta feita, os postulados dos especialistas suportam que uma eventual intervenção para alocação forçosa de tráfego aéreo no SmaRJ tenderá mais a agravar a situação de danos à economia do Rio de Janeiro e potencializar a perda de turistas e viajantes que passam pelo sistema, do que gerar benefícios. Isto porque ferirá evidências robustas advindas de décadas de pesquisa que, sinteticamente, indicam que o usuário utiliza a infraestrutura que oferece o serviço que deseja consumir, com fatores de decisão próprios. Nesse cenário, menciona-se que os EVTEA traçaram análises visando entender o comportamento de preferência dos passageiros para aplicação posterior em um modelo competitivo na Região de Influência (que extrapola os limites do SmaRJ, abrangendo também os aeroportos de Campos dos Goytacazes, de Macaé e da Zona da Mata). Assim, com a análise de competição intramodal o estudo procurou projetar de maneira fidedigna o ambiente competitivo intra e extra Sistema Multi-aeroportos. No caso específico da competição intramodal, lançou-se mão de regressão logística multinomial para representar a probabilidade de um passageiro, em função das variáveis independentes, escolher entre as opções de aeroportos competidores (tema explorado na Nota Informativa nº 13/2021/DPR/SAC - SEI nº 4300626). Portanto, ao interferir em tal dinâmica, o mercado poderá prover soluções que não necessariamente passarão pelo Aeroporto Internacional do Galeão, potencializando eventuais perdas. Em outro giro, a fundamentação teórica apresentada para dar suporte à alegação de insuficiência de movimentação de tráfego aéreo de passageiros para sustentar o sistema, e, em função disso, fundamentar a sugestão de imposição de restrições ao Aeroporto Santos Dumont,</p>

tem aplicabilidade limitada, já que deriva de contextos de estudo distintos do caso concreto. Isso porque grande parte dos resultados gerais das pesquisas acadêmicas se aplica a sistemas multi-aeroportos em estágio embrionário, o que não é o caso do SMA RJ, que é composto por dois aeroportos primários, consolidados e operando em harmonia há décadas, em função de modelos de negócios distintos. Nesse contexto, a teoria competitiva não gera efeitos absolutos sobre o SMA RJ, uma vez que se identificou características, que condicionam ou mesmo limitam uma competição plena entre os aeroportos no SMA RJ, resultando, inclusive, em reserva de mercado para Aeroporto Internacional do Galeão em nichos específicos. Não à toa, os dados de mercados explorados em ambos os aeroportos em 2019 indicam que o Aeroporto Internacional do Galeão detinha 66,60% do market share doméstico (medido em ASK, e chegando a 14 mercados exclusivos por uma única empresa) e 100% do internacional (32 mercados). Indo além, não se pode deixar de mencionar que, tendencialmente, ambientes competitivos equilibram naturalmente o excedente da indústria com o excedente do consumidor, fato desejável e de interesse público. Ainda, conforme expõe a literatura especializada, o SMA RJ possui características que o enquadram em situação de exceção, especialmente no que tange às limitações de infraestruturas inerentes ao Aeroporto Santos Dumont, fato que afasta, de maneira inquestionável, a aplicação do limiar teórico de 17 milhões de passageiros originários (para utilizar a mesma métrica da literatura). Como evidência, menciona-se que a própria literatura lista Sistemas Multi-aeroportos que operam sem necessariamente atenderem o seu referencial teórico (incluindo o sistema carioca). Nesse contexto, vale ponderar que os dados apontam que a maior concorrência do Aeroporto do Galeão está localizada fora do sistema multi-aeroportos do Rio de Janeiro, já que a perda de tráfego aéreo registrada na última década não repercutiu em automática absorção por Santos Dumont. Nesse contexto, menciona-se que não há evidências de que uma eventual possibilidade de operação de tráfego aéreo internacional no Aeroporto Santos Dumont acarretaria uma migração integral e automática de tais mercados entre os aeroportos. Tal afirmação ignora a possibilidade de desenvolvimento de novos mercados, alinhados ao modelo de negócios de Santos Dumont. Em outro diapasão, há significativas evidências que indicam que as questões relacionadas ao planejamento e à mobilidade urbana (localização, congestionamento e ausência de transporte público confiável, ágil, previsível e acessível), assim como à violência, são fatores que podem estar afastando viajantes estrangeiros e brasileiros da cidade do Rio de Janeiro (afetando de maneira mais direta o Galeão). Soma-se a isso o fraco desempenho econômico da cidade e do estado nas últimas décadas, determinantes para a redução das viagens a negócios e da renda local disponível, afetando sobremaneira os indicadores de transporte aéreo. Neste íterim, não se pode deixar de frisar que o transporte aéreo se posiciona como facilitador da promoção da prosperidade econômica, e não, por si só, como a sua força motriz. Portanto, as análises caminham na direção de que o resgate do SMA RJ não deva passar por intervenções estatais, que lhe podem causar ainda mais dano, mas sim pela recuperação econômica e social da cidade e do estado do Rio de Janeiro. Adicionalmente, contribuiriam favoravelmente ações e políticas públicas que visem aprimorar a experiência dos viajantes e visitantes, seja no campo do transporte aéreo, com a oferta e a disponibilidade de uma gama maior de produtos de serviços aéreos para a escolha do consumidor, isto é, variadas opções de entrada e saída, de voos, empresas, preços e serviços, o que tende a atrair o maior escopo possível de visitantes, seja na experiência da exploração das cidades e das atrações que compõem os eixos da indústria de turismo fluminense. Para tanto, o visitante

deseja se sentir seguro e ter uma mobilidade urbana acessível, previsível e confortável, tanto para desfrutar a cidade e seus atrativos, como para chegar e sair pelos seus aeroportos. Assim, diante dos subsídios fornecidos pelo estado-da-arte na literatura especializada, a análise não vislumbra evidências razoáveis para ratificar que restrições artificiais de tráfego aéreo sejam a melhor opção para o Sistema Multi-aeroportos do Rio de Janeiro, tema detalhadamente analisado na Nota Técnica nº 82/2021/DPR/SAC (SEI nº 4823070) e na Nota Informativa nº 26/2021/DPR/SAC (SEI nº 4751285). Por fim, salienta-se que fazem parte do rito comum do processo de licenciamento ambiental, a ser efetivado pelo futuro operador do Aeroporto Santos Dumont, o Estudo e Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA e o Estudo e Relatório de Impacto de Vizinhança - EIV/RIV, que abarca questões sensíveis ao ruído, impactos na mobilidade urbana e acessibilidade ao aeroporto, assim como Estudo de Tráfego e outros documentos exigidos pelo órgão ambiental.

A ANAC agradece a sua contribuição e informa, inicialmente, que o risco decorrente da concorrência com outros prestadores de serviços já é realidade em outros segmentos de infraestrutura, inclusive de aeroportos e, portanto, deve ser considerado pela Proponente na formulação de sua proposta econômica.

A constituição dos blocos de aeroportos e a alocação desse risco à Concessionária reflete a diretriz de política pública do Governo Federal, que tem como objetivo estimular concorrência no setor e, desse modo, beneficiar os usuários com melhores serviços e menores custos.

Adicionalmente, cumpre esclarecer que a definição dos gatilhos de investimento no Contrato de Concessão trata de parâmetros mínimos que visam garantir um critério objetivo para a gestão contratual, não tendo a intenção de substituir os instrumentos utilizados pela Concessionária em sua gestão aeroportuária. Estes mínimos fornecem uma baliza para o regulador, com custo regulatório compatível com o resultado esperado, de forma a prover previsibilidade e estabilidade jurídica para o setor, evitando degradações no nível de serviço ofertado.

Por fim, com relação às capacidades, principalmente, dos sistemas de pistas, pátio de aeronaves e terminal de passageiros, informa-se que as soluções e adequações de infraestrutura deverão ser implementadas pela Concessionária, após apresentação de anteprojeto e PGI e tendo passado por consulta prévia às partes interessadas, observados os requisitos de segurança operacional estabelecidos em regulação técnica da Agência.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18957
NOME DO CONTRIBUINTE
Fundação Getúlio Vargas - FGV CERJ
CONTRIBUIÇÃO
<p>O conjunto de propostas apresentado na modelagem do aeroporto do Santos Dumond (SDU), durante a 7ª rodada de concessões aeroportuárias, apresenta sérios problemas técnicos e de viabilidade econômica, sobretudo no contexto de desenvolvimento socioeconômico da região metropolitana do Rio de Janeiro. As propostas apresentadas são contrárias ao interesse público da sociedade fluminense e podendo acarretar perda financeira ao Tesouro Nacional e do investimento realizado na cidade durante as últimas décadas. Por exemplo, não se faz qualquer menção sobre a coexistência ou sobre a necessidade de equilíbrio operacional e financeiro entre os dois maiores aeroportos da cidade, SDU e o Galeão, sendo este último objeto recente de concessão. Essa omissão acarreta, por exemplo, no incentivo à competição entre os dois aeroportos situados na mesma cidade, o que não gera benefício algum à sociedade local, sendo, inclusive, contrário à consolidação do Rio de Janeiro como um importante hub aéreo internacional.</p> <p>Do ponto de vista técnico e comercial, não há qualquer restrição ou limite prévio inicial às operações do aeroporto, com o SDU podendo atuar em quaisquer mercados, inclusive internacional, operando sem coordenação de tráfego com o Galeão. O impacto dessa falta de planejamento conjunta poderá ser sentido na geração de empregos, na cadeia de negócios e meio ambiente da atividade aeroportuária, ou ainda, na qualidade dos serviços prestados. Na proposta, as autoridades aeronáuticas entendem que o futuro concessionário do aeroporto poderá ampliar sua capacidade dos atuais 9 milhões de passageiros/ano para até 14 milhões de passageiros/ano. Permite-se um aumento da ordem de 60% na capacidade operacional do SDU, o que em sua maioria acontecerá nos primeiros anos de concessão.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>A seguir são apresentadas algumas das inconsistências identificadas na modelagem do SDU, especificamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Falha na modelagem econômico-financeira: a modelagem apresentada incorre em vários equívocos, pois desconsidera fatos pretéritos relacionados ao desbalanceamento funcional dos aeroportos SDU e Galeão, desconhece a geografia econômica da cidade do Rio de Janeiro e realiza uma limitada análise dos impactos e das perdas econômicas advindas da manutenção do atual modelo operacional do SDU, bem como da forte expansão de sua capacidade. <p>Na modelagem da concessão do Bloco RJ/MG (onde se insere o aeroporto Santos Dumont) prevalece a metodologia de avaliação financeira do projeto. A avaliação econômica apresentada na proposta é insuficiente e em total desalinhamento com as boas práticas de avaliação de projetos e suas duas óticas básicas. A Nota Técnica 01/21 da ACRJ, encaminhada como contribuição a ANAC, se discorre detalhadamente sobre tal questão, por exemplo.</p> <p>Por exemplo, quando a modelagem econômico-financeira se restringe à avaliação financeira, uma ótima primária, exclui-se importantes aspectos, como a ótica</p>

financeira do Tesouro Nacional, caso uma concorrência predatória entre o Sistema Santos Dumont e o Galeão provoque a debacle e a consequente perda de outorgas a receber do concessionário do Galeão, com consequente diminuição de encaixe de outorgas do aeroporto principal (GIG), ou até mesmo a sua inviabilidade.

Além disso, quando se realiza uma avaliação econômico-financeira, envolvendo-se a sociedade como um todo, esta pode ainda ser desdobrada em avaliação social, que analisa os impactos de um projeto sobre as camadas mais vulneráveis da população. Identifica-se que a modelagem precisa ser refeita integralmente, sob pena de se piorar ainda mais uma situação que já é altamente insatisfatória, resultado na perda da condição do Rio como Hub aéreo de voos internacionais e nacionais de longa distância.

- Descumprimento do planejamento e desenvolvimento urbano local: quando se propõe a internacionalização do SDU para operações de atendimento de áreas do Cone Sul, coloca-se o projeto em direção oposta à ideia de formação e consolidação de hub aeroportuário internacional no Rio de Janeiro. Além disso, não foram identificados quaisquer argumentos técnicos que sustentam essa proposta ou, ainda, que apresentem vantagens objetivas para a economia local.

No contraponto, o Aeroporto do Galeão já dispõe de imensa infraestrutura, pronta e apta à operação maciça de aeronaves “wide bodies”, onde o país já investiu mais de US\$ 5 bilhões ao longo de décadas, que no momento atende a apenas 36% das operações na capital, o que reduz ainda mais a conectividade doméstica e acaba por inviabilizar as rotas internacionais. Desta forma, o Rio de Janeiro deixa de exercer o papel de hub aeroportuário, para o qual foi planejado, construído e preparado desde a década de 1970. Deixa-se de atender demandas de tradicionais regiões alimentadoras que centralizavam suas operações no mercado carioca, notadamente Belo Horizonte, Brasília, Vitória e Curitiba.

Há ainda de se destacar que, de acordo com o Plano Estratégico de Logística e Cargas do Estado do Rio – PELC RJ/2045, estudo definidor da política pública setorial, financiado e apoiado tecnicamente pelo Banco Mundial, o Galeão tem a importante função de ser uma das “principais ancoras logísticas” do Rio e de extensa região do país, o que lhe confere um papel diferenciado no atendimento ao segmento de cargas aéreas.

- Risco à operação local: O SDU, hoje, opera com uma demanda de passageiros de mais de 9 milhões passageiros/ano em uma pista curta (1.323 m de extensão) e uma pequena área patrimonial. Quando se propõe um aumento de 63% dessa demanda, ao passo em que a área de passageiros deva ser ampliada em apenas 28%, fica evidente que a modelagem realizada não demonstra com clareza a capacidade de garantir um bom nível de conforto e atendimento aos passageiros, sobretudo os internacionais. O que se espera, na verdade, é que, nas condições propostas, haja uma redução do nível de serviço e conforto dos passageiros.

No caso do Rio de Janeiro, é conhecida e notória a importância da carga aérea para as indústrias do petróleo e gás (peças, partes e equipamentos), farmacêutica, automobilística e aeronáutica, além do comércio em geral, e, sem os voos internacionais de passageiros, esta carga não vem diretamente para o Rio de Janeiro. Da mesma forma, sem os voos domésticos, o Galeão não conseguirá viabilizar os voos internacionais de passageiros e por conseguinte não receberá carga aérea em volume significativo.

- A análise da modelagem da ANAC já indica competição direta e predatória entre SDU e Galeão. Dessa competição, a sociedade fluminense não terá algum benefício, ao contrário. A modelagem proposta ignora a quantificação e o detalhamento dos

impactos negativos de uma competição claramente predatória e desenfreada entre dois aeroportos localizados em um mesmo município. Os incentivos decorrentes do modelo de concessão e dos investimentos previstos indicam que, apesar das vocações potencialmente distintas dos dois aeroportos, ambos acabariam competindo por um mesmo mercado e acarretando em mudança (forçada) de posicionamento estratégico do Galeão. Também não se avaliou, por exemplo, o provável impacto financeiro negativo decorrente da inviabilização da atual concessão do Galeão já nos próximos anos, com a consequente perda de outorgas futuras (a receber) da ordem de R\$ 10,5 bilhões, e pela perda de tração econômica do RJ até a escolha de um novo concessionário do Galeão, que certamente pagará ao Tesouro Nacional uma outorga de valor bem inferior a paga pelo atual concessionário, simplesmente pelo desejo de obter maior valor de outorga no Santos Dumont (SDU). Importante frisar que o concessionário do Galeão já pagou 45% da outorga e está com os pagamentos de outorgas a União rigorosamente em dia.

RESPOSTA

A SAC/Minfra agradece a sua contribuição. Sobre o tema, menciona-se que referências mundiais na temática Sistemas Multi-aeroportos, como, por exemplo, o professor Ph.D. Richard de Neufville (MIT), que dispõe em seu livro 'Airport Systems: Planning, Design, and Management' os resultados de décadas de pesquisa, são categóricas em afirmar que a alocação forçosa de tráfego aéreo, salvo raras exceções, são infrutíferas, ao mesmo tempo em que geram efeitos danosos e imprevisíveis sobre o mercado e o comportamento dos usuários, asseverando que o que prevalece sempre é a dinâmica das forças de mercado. Desta feita, os postulados dos especialistas suportam que uma eventual intervenção para alocação forçosa de tráfego aéreo no SmaRJ tenderá mais a agravar a situação de danos à economia do Rio de Janeiro e potencializar a perda de turistas e viajantes que passam pelo sistema, do que gerar benefícios. Isto porque ferirá evidências robustas advindas de décadas de pesquisa que, sinteticamente, indicam que o usuário utiliza a infraestrutura que oferece o serviço que deseja consumir, com fatores de decisão próprios. Nesse cenário, menciona-se que os EVTEA traçaram análises visando entender o comportamento de preferência dos passageiros para aplicação posterior em um modelo competitivo na Região de Influência (que extrapola os limites do SmaRJ, abrangendo também os aeroportos de Campos dos Goytacazes, de Macaé e da Zona da Mata). Assim, com a análise de competição intramodal o estudo procurou projetar de maneira fidedigna o ambiente competitivo intra e extra Sistema Multi-aeroportos. No caso específico da competição intramodal, lançou-se mão de regressão logística multinomial para representar a probabilidade de um passageiro, em função das variáveis independentes, escolher entre as opções de aeroportos competidores (tema explorado na Nota Informativa nº 13/2021/DPR/SAC - SEI nº 4300626). Portanto, ao interferir em tal dinâmica, o mercado poderá prover soluções que não necessariamente passarão pelo Aeroporto Internacional do Galeão, potencializando eventuais perdas. Em outro giro, a fundamentação teórica apresentada para dar suporte à alegação de insuficiência de movimentação de tráfego aéreo de passageiros para sustentar o sistema, e, em função disso, fundamentar a sugestão de imposição de restrições ao Aeroporto Santos Dumont, tem aplicabilidade limitada, já que deriva de contextos de estudo distintos do caso concreto. Isso porque grande parte dos resultados gerais das pesquisas acadêmicas se aplica a sistemas multi-aeroportos em estágio embrionário, o que não é o caso do SmaRJ, que é composto por dois aeroportos primários, consolidados e operando em

harmonia há décadas, em função de modelos de negócios distintos. Nesse contexto, a teoria competitiva não gera efeitos absolutos sobre o SMarJ, uma vez que se identificou características, que condicionam ou mesmo limitam uma competição plena entre os aeroportos no SMarJ, resultando, inclusive, em reserva de mercado para Aeroporto Internacional do Galeão em nichos específicos. Não à toa, os dados de mercados explorados em ambos os aeroportos em 2019 indicam que o Aeroporto Internacional do Galeão detinha 66,60% do market share doméstico (medido em ASK, e chegando a 14 mercados exclusivos por uma única empresa) e 100% do internacional (32 mercados). Indo além, não se pode deixar de mencionar que, tendencialmente, ambientes competitivos equilibram naturalmente o excedente da indústria com o excedente do consumidor, fato desejável e de interesse público. Ainda, conforme expõe a literatura especializada, o SMarJ possui características que o enquadram em situação de exceção, especialmente no que tange às limitações de infraestruturas inerentes ao Aeroporto Santos Dumont, fato que afasta, de maneira inquestionável, a aplicação do limiar teórico de 17 milhões de passageiros originários (para utilizar a mesma métrica da literatura). Como evidência, menciona-se que a própria literatura lista Sistemas Multi-aeroportos que operam sem necessariamente atenderem o seu referencial teórico (incluindo o sistema carioca). Nesse contexto, vale ponderar que os dados apontam que a maior concorrência do Aeroporto do Galeão está localizada fora do sistema multi-aeroportos do Rio de Janeiro, já que a perda de tráfego aéreo registrada na última década não repercutiu em automática absorção por Santos Dumont. Nesse contexto, menciona-se que não há evidências de que uma eventual possibilidade de operação de tráfego aéreo internacional no Aeroporto Santos Dumont acarretaria uma migração integral e automática de tais mercados entre os aeroportos. Tal afirmação ignora a possibilidade de desenvolvimento de novos mercados, alinhados ao modelo de negócios de Santos Dumont. Em outro diapasão, há significativas evidências que indicam que as questões relacionadas ao planejamento e à mobilidade urbana (localização, congestionamento e ausência de transporte público confiável, ágil, previsível e acessível), assim como à violência, são fatores que podem estar afastando viajantes estrangeiros e brasileiros da cidade do Rio de Janeiro (afetando de maneira mais direta o Galeão). Soma-se a isso o fraco desempenho econômico da cidade e do estado nas últimas décadas, determinantes para a redução das viagens a negócios e da renda local disponível, afetando sobremaneira os indicadores de transporte aéreo. Neste ínterim, não se pode deixar de frisar que o transporte aéreo se posiciona como facilitador da promoção da prosperidade econômica, e não, por si só, como a sua força motriz. Portanto, as análises caminham na direção de que o resgate do SMarJ não deva passar por intervenções estatais, que lhe podem causar ainda mais dano, mas sim pela recuperação econômica e social da cidade e do estado do Rio de Janeiro. Adicionalmente, contribuiriam favoravelmente ações e políticas públicas que visem aprimorar a experiência dos viajantes e visitantes, seja no campo do transporte aéreo, com a oferta e a disponibilidade de uma gama maior de produtos de serviços aéreos para a escolha do consumidor, isto é, variadas opções de entrada e saída, de voos, empresas, preços e serviços, o que tende a atrair o maior escopo possível de visitantes, seja na experiência da exploração das cidades e das atrações que compõem os eixos da indústria de turismo fluminense. Para tanto, o visitante deseja se sentir seguro e ter uma mobilidade urbana acessível, previsível e confortável, tanto para desfrutar a cidade e seus atrativos, como para chegar e sair pelos seus aeroportos. Assim, diante dos subsídios fornecidos pelo estado-da-arte na literatura especializada, a análise não vislumbra evidências razoáveis para ratificar

que restrições artificiais de tráfego aéreo sejam a melhor opção para o Sistema Multi-aeroportos do Rio de Janeiro, tema detalhadamente analisado na Nota Técnica nº 82/2021/DPR/SAC (SEI nº 4823070) e na Nota Informativa nº 26/2021/DPR/SAC (SEI nº 4751285). Por fim, salienta-se que fazem parte do rito comum do processo de licenciamento ambiental, a ser efetivado pelo futuro operador do Aeroporto Santos Dumont, o Estudo e Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA e o Estudo e Relatório de Impacto de Vizinhança - EIV/RIV, que abarca questões sensíveis ao ruído, impactos na mobilidade urbana e acessibilidade ao aeroporto, assim como Estudo de Tráfego e outros documentos exigidos pelo órgão ambiental.

A ANAC agradece a sua contribuição e informa, inicialmente, que o risco decorrente da concorrência com outros prestadores de serviços já é realidade em outros segmentos de infraestrutura, inclusive de aeroportos e, portanto, deve ser considerado pela Proponente na formulação de sua proposta econômica.

A constituição dos blocos de aeroportos e a alocação desse risco à Concessionária reflete a diretriz de política pública do Governo Federal, que tem como objetivo estimular concorrência no setor e, desse modo, beneficiar os usuários com melhores serviços e menores custos.

Adicionalmente, cumpre esclarecer que a definição dos gatilhos de investimento no Contrato de Concessão trata de parâmetros mínimos que visam garantir um critério objetivo para a gestão contratual, não tendo a intenção de substituir os instrumentos utilizados pela Concessionária em sua gestão aeroportuária. Estes mínimos fornecem uma baliza para o regulador, com custo regulatório compatível com o resultado esperado, de forma a prover previsibilidade e estabilidade jurídica para o setor, evitando degradações no nível de serviço ofertado.

Por fim, com relação às capacidades, principalmente, dos sistemas de pistas, pátio de aeronaves e terminal de passageiros, informa-se que as soluções e adequações de infraestrutura deverão ser implementadas pela Concessionária, após apresentação de anteprojeto e PGI e tendo passado por consulta prévia às partes interessadas, observados os requisitos de segurança operacional estabelecidos em regulação técnica da Agência.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18958
NOME DO CONTRIBUINTE
secretaria de estado de turismo
CONTRIBUIÇÃO
Em atenção à Consulta Pública nº 13/2021 na qual submete à apreciação o EVTEA - 7ª Rodada de Concessão de Aeroportos, e considerando a nossa experiência como Secretário de Estado de Turismo do Rio de Janeiro, vimos apresentar informações e proposta para revisão do EVTEA, conforme ofício SETUR/GABSEC n.º187/2021 anexo.
JUSTIFICATIVA
Em atenção à Consulta Pública nº 13/2021 na qual submete à apreciação o EVTEA - 7ª Rodada de Concessão de Aeroportos, e considerando a nossa experiência como Secretário de Estado de Turismo do Rio de Janeiro, vimos apresentar informações e proposta para revisão do EVTEA, conforme ofício SETUR/GABSEC n.º187/2021 anexo.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a sua contribuição. Sobre o tema, menciona-se que referências mundiais na temática Sistemas Multi-aeroportos, como, por exemplo, o professor Ph.D. Richard de Neufville (MIT), que dispõe em seu livro 'Airport Systems: Planning, Design, and Management' os resultados de décadas de pesquisa, são categóricas em afirmar que a alocação forçosa de tráfego aéreo, salvo raras exceções, são infrutíferas, ao mesmo tempo em que geram efeitos danosos e imprevisíveis sobre o mercado e o comportamento dos usuários, asseverando que o que prevalece sempre é a dinâmica das forças de mercado. Desta feita, os postulados dos especialistas suportam que uma eventual intervenção para alocação forçosa de tráfego aéreo no SmaRJ tenderá mais a agravar a situação de danos à economia do Rio de Janeiro e potencializar a perda de turistas e viajantes que passam pelo sistema, do que gerar benefícios. Isto porque ferirá evidências robustas advindas de décadas de pesquisa que, sinteticamente, indicam que o usuário utiliza a infraestrutura que oferece o serviço que deseja consumir, com fatores de decisão próprios. Nesse cenário, menciona-se que os EVTEA traçaram análises visando entender o comportamento de preferência dos passageiros para aplicação posterior em um modelo competitivo na Região de Influência (que extrapola os limites do SMA RJ, abrangendo também os aeroportos de Campos dos Goytacazes, de Macaé e da Zona da Mata). Assim, com a análise de competição intramodal o estudo procurou projetar de maneira fidedigna o ambiente competitivo intra e extra Sistema Multi-aeroportos. No caso específico da competição intramodal, lançou-se mão de regressão logística multinomial para representar a probabilidade de um passageiro, em função das variáveis independentes, escolher entre as opções de aeroportos competidores (tema explorado na Nota Informativa nº 13/2021/DPR/SAC - SEI nº 4300626). Portanto, ao interferir em tal dinâmica, o mercado poderá prover soluções que não necessariamente passarão pelo Aeroporto Internacional do Galeão, potencializando eventuais perdas. Em outro giro, a fundamentação teórica apresentada para dar suporte à alegação de insuficiência de movimentação de

tráfego aéreo de passageiros para sustentar o sistema, e, em função disso, fundamentar a sugestão de imposição de restrições ao Aeroporto Santos Dumont, tem aplicabilidade limitada, já que deriva de contextos de estudo distintos do caso concreto. Isso porque grande parte dos resultados gerais das pesquisas acadêmicas se aplica a sistemas multi-aeroportos em estágio embrionário, o que não é o caso do SMarJ, que é composto por dois aeroportos primários, consolidados e operando em harmonia há décadas, em função de modelos de negócios distintos. Nesse contexto, a teoria competitiva não gera efeitos absolutos sobre o SMarJ, uma vez que se identificou características, que condicionam ou mesmo limitam uma competição plena entre os aeroportos no SMarJ, resultando, inclusive, em reserva de mercado para Aeroporto Internacional do Galeão em nichos específicos. Não à toa, os dados de mercados explorados em ambos os aeroportos em 2019 indicam que o Aeroporto Internacional do Galeão detinha 66,60% do market share doméstico (medido em ASK, e chegando a 14 mercados exclusivos por uma única empresa) e 100% do internacional (32 mercados). Indo além, não se pode deixar de mencionar que, tendencialmente, ambientes competitivos equilibram naturalmente o excedente da indústria com o excedente do consumidor, fato desejável e de interesse público. Ainda, conforme expõe a literatura especializada, o SMarJ possui características que o enquadram em situação de exceção, especialmente no que tange às limitações de infraestruturas inerentes ao Aeroporto Santos Dumont, fato que afasta, de maneira inquestionável, a aplicação do limiar teórico de 17 milhões de passageiros originários (para utilizar a mesma métrica da literatura). Como evidência, menciona-se que a própria literatura lista Sistemas Multi-aeroportos que operam sem necessariamente atenderem o seu referencial teórico (incluindo o sistema carioca). Nesse contexto, vale ponderar que os dados apontam que a maior concorrência do Aeroporto do Galeão está localizada fora do sistema multi-aeroportos do Rio de Janeiro, já que a perda de tráfego aéreo registrada na última década não repercutiu em automática absorção por Santos Dumont. Nesse contexto, menciona-se que não há evidências de que uma eventual possibilidade de operação de tráfego aéreo internacional no Aeroporto Santos Dumont acarretaria uma migração integral e automática de tais mercados entre os aeroportos. Tal afirmação ignora a possibilidade de desenvolvimento de novos mercados, alinhados ao modelo de negócios de Santos Dumont. Em outro diapasão, há significativas evidências que indicam que as questões relacionadas ao planejamento e à mobilidade urbana (localização, congestionamento e ausência de transporte público confiável, ágil, previsível e acessível), assim como à violência, são fatores que podem estar afastando viajantes estrangeiros e brasileiros da cidade do Rio de Janeiro (afetando de maneira mais direta o Galeão). Soma-se a isso o fraco desempenho econômico da cidade e do estado nas últimas décadas, determinantes para a redução das viagens a negócios e da renda local disponível, afetando sobremaneira os indicadores de transporte aéreo. Neste íterim, não se pode deixar de frisar que o transporte aéreo se posiciona como facilitador da promoção da prosperidade econômica, e não, por si só, como a sua força motriz. Portanto, as análises caminham na direção de que o resgate do SMarJ não deva passar por intervenções estatais, que lhe podem causar ainda mais dano, mas sim pela recuperação econômica e social da cidade e do estado do Rio de Janeiro. Adicionalmente, contribuiriam favoravelmente ações e políticas públicas que visem aprimorar a experiência dos viajantes e visitantes, seja no campo do transporte aéreo, com a oferta e a disponibilidade de uma gama maior de produtos de serviços aéreos para a escolha do consumidor, isto é, variadas opções de entrada e saída, de voos, empresas, preços e serviços, o que tende a atrair o maior escopo

possível de visitantes, seja na experiência da exploração das cidades e das atrações que compõem os eixos da indústria de turismo fluminense. Para tanto, o visitante deseja se sentir seguro e ter uma mobilidade urbana acessível, previsível e confortável, tanto para desfrutar a cidade e seus atrativos, como para chegar e sair pelos seus aeroportos. Assim, diante dos subsídios fornecidos pelo estado-da-arte na literatura especializada, a análise não vislumbra evidências razoáveis para ratificar que restrições artificiais de tráfego aéreo sejam a melhor opção para o Sistema Multi-aeroportos do Rio de Janeiro, tema detalhadamente analisado na Nota Técnica nº 82/2021/DPR/SAC (SEI nº 4823070) e na Nota Informativa nº 26/2021/DPR/SAC (SEI nº 4751285). Por fim, salienta-se que fazem parte do rito comum do processo de licenciamento ambiental, a ser efetivado pelo futuro operador do Aeroporto Santos Dumont, o Estudo e Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA e o Estudo e Relatório de Impacto de Vizinhança - EIV/RIV, que abarca questões sensíveis ao ruído, impactos na mobilidade urbana e acessibilidade ao aeroporto, assim como Estudo de Tráfego e outros documentos exigidos pelo órgão ambiental.

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que a modelagem proposta não impõe restrições operacionais que decorram de questões concorrenciais com outros operadores aeroportuários. Em verdade, o risco decorrente da concorrência com outros prestadores de serviços já é realidade em outros segmentos de infraestrutura, inclusive de aeroportos e, portanto, deve ser considerado pela Proponente na formulação de sua proposta econômica.

A constituição dos blocos de aeroportos e a alocação desse risco à Concessionária reflete a diretriz de política pública do Governo Federal, que tem como objetivo estimular concorrência no setor e, desse modo, beneficiar os usuários com melhores serviços e menores custos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18959
NOME DO CONTRIBUINTE
VINCI Airports SAS
CONTRIBUIÇÃO
Questionamos a possibilidade de atualização da modelagem do CAPEX de desenvolvimento e REPEX corrigindo os valores para database mais recente.
JUSTIFICATIVA
Esclarecemos que a solicitação advém da forte escalada recente dos preços associados a construção, verificável através do acompanhamento do INCC e do preço do asfalto pelos relatórios da ANP e o 'spread' em relação ao IPCA, que corrige o modelo. Em especial, os últimos meses geraram um spread muito grande entre os dois índices prejudicando a aderência dos valores praticados com a database out.2020 e a nova realidade do mercado brasileiro.
RESPOSTA
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que as estimativas de CAPEX dos EVTEA baseou-se nos sistemas oficiais de preço, nas suas versões até então mais recentes, em preços de mercado e em valores referenciais admitidos pela Administração Pública, principalmente pelos órgãos de fiscalização e controle, em atendimento à diretriz estabelecida por esta Secretaria para realização dos estudos, qual seja:</p> <p>"Data base dos estudos - Tendo em vista as atualizações atualmente disponíveis nos sites do DNIT e da Caixa, indica-se que:</p> <ol style="list-style-type: none"> Para o SICRO: julho de 2020; Para o SINAPI: julho de 2020; Demais custos: colocar a preços de julho de 2020; Para as cotações realizadas após julho de 2020, retroagir os valores para a data base de julho de 2020 através da aplicação da variação do Índice Nacional de Custo da Construção – INCC no período. Para obras de infraestrutura de transportes, especialmente aquelas relativas a pistas e pátios de aeronaves, adotar o SICRO como referencial, e o SINAPI de modo complementar, conforme recomendado pelo TCU nas rodadas anteriores. <p>Caso as tabelas de referência do SICRO sejam atualizadas até o fim do mês de março de 2021, a data-base constante nos itens “a”, “b”, “c” e “d” acima deverá ser ajustada para a data base da tabela SICRO mais atualizada disponível."</p> <p>Com efeito, a partir dos investimentos previstos apresentados, seus custos ao longo das fases de implantação foram obtidos considerando os preços consoantes com as tabelas referenciais Sicro e Sinapi, de forma a obter os custos unitários referenciais por componente aeroportuário. A jurisprudência do Tribunal, desde a Decisão 879/2001-TCU-Plenário, demonstra que é pertinente a utilização do Sicro e do Sinapi para obras aeroportuárias, aquiescidos, na sequência, pelos Acórdãos 1.891/2008, 2.350/2007 e 1.427/2007, todos do Plenário. Considerou-se a taxa de BDI de acordo com as orientações do TCU e metodologia do Sicro.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18960
NOME DO CONTRIBUINTE
VINCI Airports SAS
CONTRIBUIÇÃO
Questionamos a possibilidade de confirmação de quais aeroportos da 7ª rodada de concessões possuem obrigatoriedade de inspeção de bagagem despachada doméstica conforme DAVSEC nº 04-2021, Revisão A.
JUSTIFICATIVA
A lista de aeroportos com este requerimento é 'Sigilosa', porém, esta informação é crucial para determinação das soluções de infraestrutura dos aeroportos representando CAPEX relevante a ser considerado nos estudos.
RESPOSTA
<p>A informação é restrita às pessoas que possuem necessidade de conhecimento da informação. Neste caso, julga-se existir necessidade de acesso a informação por representante legal de organização interessada no processo de concessão de um determinado aeroporto ou bloco de aeroportos.</p> <p>Sendo assim, o acesso à informação poderá ser solicitado individualmente, seguindo as orientações da ANAC em sua página eletrônica: https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/aerodromos/avsec/informacao-restrita-de-avsec.</p> <p>Logo, os procedimentos a serem seguidos foram informados nesta resposta.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18961
NOME DO CONTRIBUINTE
VINCI Airports SAS
CONTRIBUIÇÃO
Para os aeroportos onde é observado cálculo de capacidade de processamento de passageiros e bagagens, com base na quantidade de assentos oferecidos pela aeronave representativa de maior capacidade de passageiros ou a quantidade total de assentos oferecidos em simultaneidade, solicitamos retirar a demanda mínima de projeto de 220 passageiros.
JUSTIFICATIVA
Evitar sobredimensionamento de infraestruturas e processadores de aeroportos que operam apenas aeronaves de menor porte (por exemplo ATR72 ou E195).
RESPOSTA
Agradecemos a participação na consulta pública mas informamos que a contribuição não foi aceita. A demanda de referência de 220 passageiros foi considerada adequada para um desenvolvimento mínimo de terminal de passageiros, considerando um horizonte futuro de operação para os terminais de pequeno porte, considerando a possibilidade de simultaneidade de voos, entre outros aspectos. Foi considerado também que o processo de concessão de um aeroporto, em leitura mais ampla, deve necessariamente trazer benefícios palpáveis aos usuários e isso passa naturalmente por um incremento no nível de serviço, que depende diretamente das áreas operacionais disponíveis - e essa percepção é especialmente sensível justamente nesses terminais de pequeno porte.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18962
NOME DO CONTRIBUINTE
VINCI Airports SAS
CONTRIBUIÇÃO
<p>Para os aeroportos onde é estabelecido como demanda mínima de projeto de 220 passageiros, e caso não for retirada esta demanda mínima, pede-se esclarecer se o entendimento a seguir está correto:</p> <p>Este valor corresponde ao mínimo a ser considerado tanto para os processadores calculados de maneira simultânea ou de maneira independente, sendo aplicável nos casos onde a oferta real de assentos multiplicada por 1,3 for inferior a tal valor.</p> <p>Exemplo: Caso o saguão (lado público) seja único (embarque + desembarque) e seja calculado para a demanda mínima, deverá considerar no mínimo 220 passageiros e não, no mínimo 440.</p>
JUSTIFICATIVA
Evitar sobredimensionamento de infraestruturas e processadores que utilizem a hora pico simultânea (embarque + desembarque).
RESPOSTA
A Anac agradece sua contribuição e esclarece que nos casos em que for adotada a demanda de 220 passageiros na hora pico, o dimensionamento deve considerar esta demanda em cada componente operacional definido no Anexo 02 do Contrato. Dessa forma, no caso do saguão, deve-se considerar, para fins de dimensionamento, DHP de 220 pax referentes ao saguão de embarque e 220 pax referentes ao saguão de desembarque, diferentemente do que foi apresentado na contribuição.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18963
NOME DO CONTRIBUINTE
VINCI Airports SAS
CONTRIBUIÇÃO
Para os aeroportos onde é estabelecido como demanda mínima de projeto de 220 passageiros, e caso não for retirada esta demanda mínima, pede-se esclarecer se estes valores são aplicáveis apenas aos processadores com requisito estabelecido em PEA de aviação comercial doméstica.
JUSTIFICATIVA
Esclarecer que caso hajam processadores internacionais, estes não devem seguir o critério mínimo de 220 passageiros para os aeroportos com tal requisito. Objetivo: Evitar sobredimensionamento no caso de provimento de infraestrutura internacional em algum dos aeroportos onde exista este requisito.
RESPOSTA
Agradecemos a contribuição e informamos que o entendimento não está correto. A demanda mínima de referência de 220 passageiros se aplica aos aeroportos abarcados pelo critério de dimensionamento para áreas que atendam tanto passageiros domésticos quanto internacionais. Lembra-se, na oportunidade, que tais áreas dedicadas a voos internacionais, como em qualquer aeroporto, podem operar de forma reversível, atendendo-se os requisitos aplicáveis de AVSEC, bem como os estabelecidos pelos órgãos competentes de aduana e imigração.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18964
NOME DO CONTRIBUINTE
VINCI Airports SAS
CONTRIBUIÇÃO
<p>O contrato estabelece que: "Atenderá a cláusula contratual ainda que não tenham sido removidos eventuais obstáculos em sua faixa de pista referentes exclusivamente aos existentes na Ilha de Villegagnon (Escola Naval), sem prejuízo de avaliação específica de segurança operacional exigida pela ANAC."</p> <p>Solicitamos confirmação de que os acessos à Ilha de Villegagnon (viaduto, cota do terreno, cota do caminho), assim como os veículos que circulam sobre os acessos, beneficiarão do ,es,o tratamento previsto nessa cláusula.</p>
JUSTIFICATIVA
Introduzir coerência com a atual cláusula 7.2.2.3 do PEA e conservar o acesso atual à Ilha de Villegagnon.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que, conforme disposto na cláusula 7.2.2.3, se trata exclusivamente aos existentes na Ilha de Villegagnon (Escola Naval), sem prejuízo de avaliação específica de segurança operacional exigida pela ANAC.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18965
NOME DO CONTRIBUINTE
VINCI Airports SAS
CONTRIBUIÇÃO
Questionamos a confirmação de que os pátios militares que encontram-se dentro da faixa de pista da PPD principal do aeroporto de Belém não compõem restrição conforme os termos do Anexo II e que não há obrigatoriedade atribuída ao futuro concessionário com relação a ajustes no referido pátio por tratar-se de área militar. Sugere-se ainda, adotar redação análoga à do item 7.2.2.3 para que este tema esteja claro em contrato.
JUSTIFICATIVA
Esclarecer o limite de responsabilidade da concessionária haja visto a existência de área militar de pátio de aeronaves dentro da faixa de pista e a manutenção da situação conforme solução proposta noEVTEA. Vide: SBBE_Engenharia_Anexo 1.12 - Plano de Desenvolvimento - Fase 01_2.00.pdf
RESPOSTA
A SAC agradece a contribuição e esclarece que, após tratativas junto ao COMAER visando atualizar a portaria de zoneamento civil-militar vigente, para o sítio aeroportuário em questão, fora elaborada nova planta de situação delimitando a poligonal objeto da concessão onde a faixa de pista da PPD está inserida dentro do sítio patrimonial civil, de modo que permanece dentro do limite de responsabilidade da futura concessionária sua manutenção e segurança. A ANAC igualmente agradece a contribuição e esclarece que existência de obstáculos em faixa de pista de pouso e decolagem configura não conformidade com relação ao regulamento de projeto de aeródromos (RBAC 154), sendo responsabilidade do operador de aeródromo a sua adequação.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18966
NOME DO CONTRIBUINTE
VINCI Airports SAS
CONTRIBUIÇÃO
Questiona-se a possibilidade de alteração do prazo das adequações da Fase IB relacionadas a implantação de RESAs e ajuste das faixas de pista para 60 meses.
JUSTIFICATIVA
Solicita-se alteração do prazo de obras para os itens citados devido a complexidade de executar obras sobre o oceano, envolvendo inclusive extrapolar os trabalhos além da área patrimonial do aeroporto, a realização de estudos meio-ambientais e a execução de ensaios complexos das condições de fundação, marés, etc.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que o estudo de Engenharia e Afins que compõem o EVTEA apresenta um cronograma estimativo de obras contemplando todas as obras previstas para cada fase, suas interferências e o sequenciamento lógico construtivo de cada etapa. Entretanto, os EVTEA não são vinculativos, cabendo ao futuro operador propor solução própria de desenvolvimento em atendimento ao contrato de concessão. Ressalta-se ainda que a futura concessionária será responsável pela obtenção de licenças e autorizações pertinentes, bem como por realizar as negociações e investimentos necessários para implementar o seu plano de desenvolvimento.</p> <p>Informa-se que, no caso particular dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont, para os quais estão previstas soluções de engenharia mais complexas em sítios limitados, com questões operacionais, ambientais e regulatórias envolvidas, a Fase I-B do Contrato terá prazo máximo de duração ampliado para até 60 (sessenta) meses, contados a partir da Data de Eficácia do Contrato.</p> <p>A ANAC igualmente agradece a contribuição e esclarece que, do ponto de vista de segurança, as melhorias de infraestrutura devem ser executadas no menor tempo possível, compatibilizada com a continuidade das operações.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18967
NOME DO CONTRIBUINTE
VINCI Airports SAS
CONTRIBUIÇÃO
<p>Questiona-se a possibilidade de alteração do prazo das adequações da Fase IB relacionadas à implantação infraestrutura sobre áreas ocupadas por terceiros para 60 meses.</p> <p>Propoe-se uma redação similar à da cláusula 7.21.2.3. "Caso as adequações de infraestrutura demandem a construção em áreas ocupadas por terceiros, dentro ou fora do sítio aeroportuário, estas deverão estar concluídas e operacionais em até 60 (sessenta) meses após a Data de Eficácia do Contrato."</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Solicita-se alteração do prazo de obras para os itens citados devido a complexidade relocação de uma enorme quantidade de terceiros para liberação das áreas e possibilidade de execução dos trabalhos além do intenso volume de obras associados ao aeroporto de Congonhas e interferências.</p>
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que o estudo de Engenharia e Afins que compõem o EVTEA apresenta um cronograma estimativo de obras contemplando todas as obras previstas para cada fase, suas interferências e o sequenciamento lógico construtivo de cada etapa. Entretanto, os EVTEA não são vinculativos, cabendo ao futuro operador propor solução própria de desenvolvimento em atendimento ao contrato de concessão. Ressalta-se ainda que a futura concessionária será responsável pela obtenção de licenças e autorizações pertinentes, bem como por realizar as negociações e investimentos necessários para implementar o seu plano de desenvolvimento.</p> <p>Informa-se que, no caso particular dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont, para os quais estão previstas soluções de engenharia mais complexas em sítios limitados, com questões operacionais, ambientais e regulatórias envolvidas, a Fase I-B do Contrato terá prazo máximo de duração ampliado para até 60 (sessenta) meses, contados a partir da Data de Eficácia do Contrato.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18968
NOME DO CONTRIBUINTE
VINCI Airports SAS
CONTRIBUIÇÃO
Solicita-se o ajuste da cláusula 2.22.9 e demais cláusulas relativas ao final do estágio 2 da fase 1-A para contemplar esse faseamento.
JUSTIFICATIVA
É sabido que, nos blocos de aeroportos concessionados, o Estágio 2 da Fase 1-A pode ser faseado (ou seja, as datas de fim do estágio 2 da Fase 1-A podem variar em função do aeroporto).
RESPOSTA
Agradecemos a participação na consulta pública mas informamos que a contribuição não foi aceita. A redação atual já admite tal faseamento, dado que o processo de transição operacional, ainda que se trate de um bloco de aeroportos, é individualizado, por aeroporto.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18969
NOME DO CONTRIBUINTE
VINCI Airports SAS
CONTRIBUIÇÃO
Solicita-se alterar a minuta do contrato para prever a não subrogação de contratos de cessão de uso de área não disponibilizados pela Infraero no dataroom do processo licitatório. Alternativamente, solicita-se que o custo de rescisão desses contratos seja um risco do concedente.
JUSTIFICATIVA
É sabido que a Infraero não disponibiliza no dataroom a totalidade dos contratos de cessão do uso de áreas em vigência nos aeroportos, inclusive contratos de longo prazo assinados pela sede e aplicáveis à todos os aeroportos administrados pela Infraero. Conseqüentemente, os proponentes não podem considerar os impactos dos referidos contratos em suas propostas.
RESPOSTA
<p>A SAC agradece a contribuição e esclarece que é dever da concessionária "3.1.7. assumir integralmente os Contratos que envolvam a cessão de espaços nos Complexos Aeroportuários integrantes do Bloco, conforme as condições contratadas, mediante sub-rogação integral dos seus direitos e deveres". Entretanto, conforme aponta o item 3.1.7.2, não serão sub-rogados os contratos celebrados pelo Operador Aeroportuário em desacordo com o Contrato de Concessão ou com a Portaria nº 93, de 20 de julho de 2020, do Ministério da Infraestrutura, a qual limita a celebração, prorrogação, renovação e o aditamento de contratos de exploração comercial em aeroportos incluídos no PND a 36 (trinta e seis) meses. Ademais, conforme cláusula 3.1.7.1., a partir da assinatura do Contrato de Concessão, a celebração/renovação de contratos comerciais deverá ser encaminhados para aprovação da Concessionária.</p> <p>Outrossim, a SAC coloca-se à disposição para solicitar junto à Infraero qualquer contrato não localizado no data room, mediante solicitação junto ao email "setimarodada@infraestrutura.gov.br".</p> <p>A ANAC também agradece e, em complementação, informa que, contudo, a contribuição não será acatada. Entende-se que a Concessionária, na qualidade de gestora do sítio aeroportuário e responsável pela concessão, possui as devidas condições e deve gerenciar tais contratos, negociando eventuais ajustes necessários para adequá-los às necessidades do serviço. Nesse sentido, de acordo com os itens 2.22.4 e 11.2 da minuta de Contrato de Concessão, a Concessionária sub-rogará integralmente todos os contratos que envolvam a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário, assumindo obrigações e direitos a eles relacionados, destacando-se a necessária observância do disposto nos itens 3.1.7, 3.1.56, e 11.11.4, quando cabíveis. Com relação às informações disponibilizadas em data room, de acordo com o item 1.32 do Edital, o EVTEA não tem caráter vinculativo, de modo que as informações por ele prestadas ou omitidas não têm o condão de responsabilizar o Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Concessionária, tendo em vista que seu objetivo é exclusivamente o de permitir ao Governo Federal</p>

a precificação da concessão. Além disso, as Proponentes, de acordo com o item 1.33 do Edital, são responsáveis pela análise direta das condições do respectivo Complexo Aeroportuário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, bem como pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, devendo arcar com seus respectivos custos e despesas, inclusive, mas não exclusivamente, no tocante à realização de estudos, investigações, levantamentos, projetos e investimentos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18970
NOME DO CONTRIBUINTE
VINCI Airports SAS
CONTRIBUIÇÃO
Favor esclarecer qual seria o processo para inclusão de novo território no ordenamento urbano da cidade do Rio de Janeiro, e se seria de responsabilidade da Concessionária ou do Poder Concedente. Entendemos que a área pertence à União, portanto o aterramento não precisa de alteração de propriedade, mas apenas alteração de posse.
JUSTIFICATIVA
Questionamos a possibilidade de construir sobre a Baía de Guanabara, criando terreno novo no território do país, sendo que esse solo pode não estar contemplado no ordenamento urbano do entorno do aeroporto, nem seu eventual uso definido para esses fins.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e informa que caberá ao futuro concessionário solicitar ao Poder Concedente (União) a autorização para expansão de área sobre o terreno da Marinha ou sobre o mar, ressaltando-se que a legislação brasileira considera como terreno da marinha os acrescidos artificialmente no mar em seguimento aos terrenos de Marinha (Decreto-Lei 9.760/46). Cumpre informar que os EVTEA não são vinculativos cabendo ao concessionário propor plano próprio para desenvolvimento do sítio sendo responsável por seu licenciamento e devidas autorizações.</p> <p>Informa-se ainda que no caso particular dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont, para os quais estão previstas soluções de engenharia mais complexas em sítios limitados, com questões operacionais, ambientais e regulatórias envolvidas, a Fase I-B do Contrato terá prazo máximo de duração ampliado para até 60 (sessenta) meses, contados a partir da Data de Eficácia do Contrato.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18971
NOME DO CONTRIBUINTE
VINCI Airports SAS
CONTRIBUIÇÃO
Solicitamos a disponibilização no dataroom da 7a. rodada de toda a documentação (inclusive documentos técnicos e pareceres dos órgão competentes) relativa ao processo de licenciamento ambiental nºEXT-PD/014.5516/2020 para a implantação de Runway End Safety Area (RESA) e sistema Engineered Materials Arrestor System (EMAS) no Aeroporto de Santos Dumont.
JUSTIFICATIVA
Entendemos que foi emitida uma Licença Prévia apenas para a cabeceira 02R, mas não sabemos por quê não foi emitida para a outra cabeceira. Não sabemos se foi iniciado o processo de obtenção de Licença de Instalação. Não sabemos se foi elaborado EIA/RIMA pela Infraero, conforme solicitado pelo órgão ambiental. Não sabemos se foi obtida manifestação favorável da Marinha do Brasil, conforme Lei Estadual nº 1.700/1990. Não sabemos se foram iniciados os serviços de investigações geológicas no local.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e informa que os documentos disponíveis referentes ao licenciamento foram inseridos no Data Room.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18972
NOME DO CONTRIBUINTE
VINCI Airports SAS
CONTRIBUIÇÃO
Favor prever expressamente no contrato que, caso a Marinha do Brasil não se manifeste favoravelmente à implantação de Runway End Safety Area (RESA) e sistema Engineered Materials Arrestor System (EMAS) no Aeroporto de Santos Dumont, conforme previsto pela Lei Estadual nº 1.700/1990, por razões não imputáveis à Concessionária, a Concessionária será expressamente eximida da obrigação de implantar o RESA e/ou EMAS.
JUSTIFICATIVA
A Marinha do Brasil tem o poder de se opor à realização de qualquer obra que signifique aterro na Baía de Guanabara por razões de interesse público / defesa nacional, que se sobrepõem às obrigações contratuais da Concessionária. Logo, a Concessionária não pode assumir o risco de descumprimento contratual por razões que lhe são atribuíveis.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e informa que os EVTEA não são vinculativos cabendo ao futuro concessionário propor plano próprio para desenvolvimento do sitio nos termos do contrato de concessão sendo responsável por seu licenciamento e devidas autorizações.</p> <p>O Estudo Ambiental, parte integrante dos EVTEA, cumpre o papel de levantar os riscos do plano de desenvolvimento. Sendo assim, os riscos quanto a viabilidade para a ampliação de equipamentos requeridos para atender aos normativos de projeto da ANAC foram apontados no relatório e devem ser considerados pelos interessados na concessão. Informa-se, por fim, que, no caso particular dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont, para os quais estão previstas soluções de engenharia mais complexas em sítios limitados, com questões operacionais, ambientais e regulatórias envolvidas, a Fase I-B do Contrato terá prazo máximo de duração ampliado para até 60 (sessenta) meses, contados a partir da Data de Eficácia do Contrato.</p> <p>A ANAC igualmente agradece a contribuição e esclarece que ao assinar o contrato, a Concessionária declara que tem pleno conhecimento da natureza e extensão dos riscos por ela assumidos e que leva tais riscos em consideração na formulação de sua Proposta e assinatura do Contrato de Concessão. Ademais, informamos que o Contrato de Concessão não pré determina solução de engenharia, de forma que o padrão de performance estabelecido (considerando capacidade e segurança) podem ser atendidos a partir de soluções técnicas além daquelas previstas pelo atual operador e daquelas definidas nos estudos de viabilidade que, como dito, não são vinculantes.</p> <p>Ademais, considerando as disposições do RBAC nº 154, a Área de Segurança de Fim de Pista (RESA) é requisito obrigatório de infraestrutura. A RESA deve ser provida, nos termos do item 154.209 do regulamento, de acordo com as disposições transitórias previstas no item 154.601(e).</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18973
NOME DO CONTRIBUINTE
VINCI Airports SAS
CONTRIBUIÇÃO
Favor prever expressamente no contrato que, caso a Comissão Estadual de Controle Ambiental não se manifeste favoravelmente à implantação de Runway End Safety Area (RESA) e sistema Engineered Materials Arrestor System (EMAS) no Aeroporto de Santos Dumont, conforme previsto pela Lei Estadual nº 1.700/1990, por razões não imputáveis à Concessionária, a Concessionária será expressamente eximida da obrigação de implantar o RESA e/ou EMAS.
JUSTIFICATIVA
A Comissão Estadual de Controle Ambiental tem o poder de se opor à realização de qualquer obra que signifique aterro na Baía de Guanabara por razões de interesse público / proteção do meio ambiente , que se sobrepõem às obrigações contratuais da Concessionária. Logo, a Concessionária não pode assumir o risco de descumprimento contratual por razões que lhe são atribuíveis.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e informa que os EVTEA não são vinculativos cabendo ao futuro concessionário propor plano próprio para desenvolvimento do sitio nos termos do contrato de concessão sendo responsável por seu licenciamento e devidas autorizações.</p> <p>O Estudo Ambiental, parte integrante dos EVTEA, cumpre o papel de levantar os riscos do plano de desenvolvimento. Sendo assim, os riscos quanto a viabilidade para a ampliação de equipamentos requeridos para atender aos normativos de projeto da ANAC foram apontados no relatório e devem ser considerados pelos interessados na concessão.</p> <p>Informa-se, por fim, que, no caso particular dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont, para os quais estão previstas soluções de engenharia mais complexas em sítios limitados, com questões operacionais, ambientais e regulatórias envolvidas, a Fase I-B do Contrato terá prazo máximo de duração ampliado para até 60 (sessenta) meses, contados a partir da Data de Eficácia do Contrato.</p> <p>A ANAC igualmente agradece a contribuição e esclarece que os prazos estabelecidos nos itens 7.1 a 7.44 do PEA poderão ser ampliados, motivadamente, nos casos previstos nos itens 7.45.1 a 7.45.4. Ademais, cabe dizer que, ao assinar o contrato, a Concessionária declara que tem pleno conhecimento da natureza e extensão dos riscos por ela assumidos e que leva tais riscos em consideração na formulação de sua Proposta e assinatura do Contrato de Concessão, nos termos do item 5.6 do Contrato. Ademais, informamos que o Contrato de Concessão não pré determina solução de engenharia, de forma que o padrão de performance estabelecido (considerando capacidade e segurança) podem ser atendidos a partir de soluções técnicas além daquelas previstas pelo atual operador e daquelas definidas nos estudos de viabilidade que, como dito, não são vinculantes.</p> <p>Ademais, considerando as disposições do RBAC nº 154, a Área de Segurança de Fim de Pista (RESA) é requisito obrigatório de infraestrutura. A RESA deve ser</p>

provida, nos termos do item 154.209 do regulamento, de acordo com as disposições transitórias previstas no item 154.601(e).

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18974
NOME DO CONTRIBUINTE
VINCI Airports SAS
CONTRIBUIÇÃO
Favor prever expressamente no contrato que, caso a Marinha do Brasil não se manifeste favoravelmente à implantação de Runway End Safety Area (RESA) e sistema Engineered Materials Arrestor System (EMAS) no Aeroporto de Santos Dumont, conforme previsto pela Lei Estadual nº 1.700/1990, no prazo máximo de um mês após a solicitação da Concessionária, por razões não imputáveis à Concessionária, aplica-se a cláusula 7.45.1 do PEA .
JUSTIFICATIVA
Não existe prazo legal para a manifestação da Marinha do Brasil no caso específico, o que pode impedir a aplicação da cláusula 7.45.1 do PEA.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e informa que os EVTEA não são vinculativos cabendo ao futuro concessionário propor plano próprio para desenvolvimento do sitio nos termos do contrato de concessão sendo responsável por seu licenciamento e devidas autorizações.</p> <p>O Estudo Ambiental, parte integrante dos EVTEA, cumpre o papel de levantar os riscos do plano de desenvolvimento. Sendo assim, os riscos quanto a viabilidade para a ampliação de equipamentos requeridos para atender aos normativos de projeto da ANAC foram apontados no relatório e devem ser considerados pelos interessados na concessão.</p> <p>Informa-se, por fim, que, no caso particular dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont, para os quais estão previstas soluções de engenharia mais complexas em sítios limitados, com questões operacionais, ambientais e regulatórias envolvidas, a Fase I-B do Contrato terá prazo máximo de duração ampliado para até 60 (sessenta) meses, contados a partir da Data de Eficácia do Contrato.</p> <p>A ANAC igualmente agradece a contribuição e esclarece que os prazos estabelecidos nos itens 7.1 a 7.44 do PEA poderão ser ampliados, motivadamente, nos casos previstos nos itens 7.45.1 a 7.45.4. Eventual necessidade motivada de extensão de prazo será analisada pela ANAC no caso concreto, observando os fatos elencados nos itens 7.45.1 a 7.45.4, não cabendo determinar, de maneira prévia, estes prazos.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18975
NOME DO CONTRIBUINTE
VINCI Airports SAS
CONTRIBUIÇÃO
Favor prever expressamente que os custos relativos às contrapartidas eventualmente solicitadas pela Marinha do Brasil para a à implantação de Runway End Safety Area (RESA) e sistema Engineered Materials Arrestor System (EMAS) no Aeroporto de Santos Dumont serão um risco do Poder Concedente que, conseqüentemente, darão à Concessionária direito au revisão extraordinária do Contrato nos termos da cláusula 6.24.
JUSTIFICATIVA
Não podemos estimar o montante das referidas contrapartidas.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e informa que os EVTEA não são vinculativos cabendo ao futuro concessionário propor plano próprio para desenvolvimento do sitio nos termos do contrato de concessão sendo responsável por seu licenciamento e devidas autorizações.</p> <p>O Estudo Ambiental, parte integrante dos EVTEA, cumpre o papel de levantar os riscos do plano de desenvolvimento. Sendo assim, os riscos quanto a viabilidade para a ampliação de equipamentos requeridos para atender aos normativos de projeto da ANAC foram apontados no relatório e devem ser considerados pelos interessados na concessão.</p> <p>Informa-se, por fim, que, no caso particular dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont, para os quais estão previstas soluções de engenharia mais complexas em sítios limitados, com questões operacionais, ambientais e regulatórias envolvidas, a Fase I-B do Contrato terá prazo máximo de duração ampliado para até 60 (sessenta) meses, contados a partir da Data de Eficácia do Contrato.</p> <p>A ANAC agradece a contribuição e informa que em todas as rodadas de concessão restou consignado que cabe à Concessionária os investimentos, custos ou despesas adicionais necessários para o atendimento do PEA ou de quaisquer das obrigações contratuais, do nível de serviço estabelecido e da qualidade na prestação dos serviços previstos no Contrato.</p> <p>Esclareça-se que os procedimentos de Revisão Extraordinária objetivam a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a fim de compensar as perdas ou ganhos da Concessionária, devidamente comprovados, em virtude da ocorrência dos eventos elencados no CAPÍTULO V – Seção I do Contrato, desde que impliquem alteração relevante dos custos ou da receita da Concessionária, nos termos descritos nos itens 6.24.1 a 6.24.5.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18976
NOME DO CONTRIBUINTE
VINCI Airports SAS
CONTRIBUIÇÃO
Favor prever expressamente que os custos relativos às contrapartidas eventualmente solicitadas pela autoridade ambiental competente relativos à implantação de Runway End Safety Area (RESA) e sistema Engineered Materials Arrestor System (EMAS) no Aeroporto de Santos Dumont serão um risco do Poder Concedente que, conseqüentemente, darão à Concessionária direito au revisão extraordinária do Contrato nos termos da cláusula 6.24.
JUSTIFICATIVA
Não podemos estimar o montante das referidas contrapartidas.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e informa que os EVTEA não são vinculativos cabendo ao futuro concessionário propor plano próprio para desenvolvimento do sitio nos termos do contrato de concessão sendo responsável por seu licenciamento e devidas autorizações.</p> <p>O Estudo Ambiental, parte integrante dos EVTEA, cumpre o papel de levantar os riscos do plano de desenvolvimento. Sendo assim, os riscos quanto à viabilidade para a ampliação de equipamentos requeridos para atender aos normativos de projeto da ANAC foram apontados no relatório e devem ser considerados pelos interessados na concessão.</p> <p>Informa-se, por fim, que, no caso particular dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont, para os quais estão previstas soluções de engenharia mais complexas em sítios limitados, com questões operacionais, ambientais e regulatórias envolvidas, a Fase I-B do Contrato terá prazo máximo de duração ampliado para até 60 (sessenta) meses, contados a partir da Data de Eficácia do Contrato.</p> <p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que em todas as rodadas de concessão restou consignado que cabe à Concessionária providenciar todas as licenças ambientais necessárias para a execução das obras do Aeroporto junto aos órgãos públicos das esferas municipal, estadual e federal, devendo.</p> <p>Nesse sentido, conforme dispôs o item 5.5.26 da matriz de riscos cabe à Concessionária os custos incorridos para cumprimento de condicionantes ambientais, inclusive aquelas pré-existentes à assinatura do Contrato, observado o item 5.2.12;</p> <p>Do mesmo modo, o contrato dispõe que cabe às Concessionárias os custos decorrentes dos seguintes eventos:</p> <p>5.5.5 investimentos, custos ou despesas adicionais necessários para o atendimento do PEA ou de quaisquer das obrigações contratuais, do nível de serviço estabelecido e da qualidade na prestação dos serviços previstos no Contrato;</p> <p>Anto o exposto, cabe às Proponentes, estimar os custos envolvidos no licenciamento ambiental da obra em questão.</p>

Esclareça-se que os procedimentos de Revisão Extraordinária objetivam a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a fim de compensar as perdas ou ganhos da Concessionária, devidamente comprovados, em virtude da ocorrência dos eventos elencados no CAPÍTULO V – Seção I do Contrato, desde que impliquem alteração relevante dos custos ou da receita da Concessionária, nos termos descritos nos itens 6.24.1 a 6.24.5.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18977
NOME DO CONTRIBUINTE
VINCI Airports SAS
CONTRIBUIÇÃO
Favor prever expressamente no contrato que quaisquer atrasos não imputáveis à Concessionária, relativos à emissão de autorizações administrativas por parte do Município do Rio de Janeiro ou Estado do Rio de Janeiro que sejam necessárias para a implantação de Runway End Safety Area (RESA) e sistema Engineered Materials Arrestor System (EMAS) no Aeroporto de Santos Dumont, serão um risco do Poder Concedente e, consiquentemente, darão à Concessionária direito à extensão dos prazos contratuais impactados pelo referido atraso.
JUSTIFICATIVA
Não podemos estimar o montante das referidas contrapartidas.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e informa que os EVTEA não são vinculativos cabendo ao futuro concessionário propor plano próprio para desenvolvimento do sitio nos termos do contrato de concessão sendo responsável por seu licenciamento e devidas autorizações.</p> <p>O Estudo Ambiental, parte integrante dos EVTEA, cumpre o papel de levantar os riscos do plano de desenvolvimento. Sendo assim, os riscos quanto a viabilidade para a ampliação de equipamentos requeridos para atender aos normativos de projeto da ANAC foram apontados no relatório e devem ser considerados pelos interessados na concessão.</p> <p>Informa-se que, no caso particular dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont, para os quais estão previstas soluções de engenharia mais complexas em sítios limitados, com questões operacionais, ambientais e regulatórias envolvidas, a Fase I-B do Contrato terá prazo máximo de duração ampliado para até 60 (sessenta) meses, contados a partir da Data de Eficácia do Contrato.</p> <p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que em todas as rodadas de concessão restou consignado que cabe à Concessionária providenciar todas as licenças ambientais necessárias para a execução das obras do Aeroporto junto aos órgãos públicos das esferas municipal, estadual e federal, devendo.</p> <p>Nesse sentido, conforme dispôs o item 5.5.26 da matriz de riscos cabe à Concessionária os custos incorridos para cumprimento de condicionantes ambientais, inclusive aquelas pré-existentes à assinatura do Contrato, observado o item 5.2.12;</p> <p>Do mesmo modo, o contrato dispõe que cabe às Concessionárias os custos decorrentes dos seguintes eventos:</p> <p>5.5.5 investimentos, custos ou despesas adicionais necessários para o atendimento do PEA ou de quaisquer das obrigações contratuais, do nível de serviço estabelecido e da qualidade na prestação dos serviços previstos no Contrato;</p> <p>Anto o exposto, cabe às Proponentes, estimar os custos envolvidos no licenciamento ambiental da obra em questão.</p>

Esclareça-se que os prazos estabelecidos nos itens 7.1 a 7.44 do PEA poderão ser ampliados, motivadamente, nos casos previstos nos itens 7.45.1 a 7.45.4.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18978
NOME DO CONTRIBUINTE
VINCI Airports SAS
CONTRIBUIÇÃO
Favor prever expressamente no contrato que, em caso de impossibilidade de obtenção de autorizações administrativas por parte do Município do Rio de Janeiro ou Estado do Rio de Janeiro necessárias para a implantação de Runway End Safety Area (RESA) e sistema Engineered Materials Arrestor System (EMAS) no Aeroporto de Santos Dumont, por razões não imputáveis à Concessionária a Concessionária será expressamente eximida da obrigação de implantar o RESA e/ou EMAS.
JUSTIFICATIVA
Não podemos estimar o montante das referidas contrapartidas.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e informa que os EVTEA não são vinculativos cabendo ao futuro concessionário propor plano próprio para desenvolvimento do sitio nos termos do contrato de concessão sendo responsável por seu licenciamento e devidas autorizações.</p> <p>O Estudo Ambiental, parte integrante dos EVTEA, cumpre o papel de levantar os riscos do plano de desenvolvimento. Sendo assim, os riscos quanto a viabilidade para a ampliação de equipamentos requeridos para atender aos normativos de projeto da ANAC foram apontados no relatório e devem ser considerados pelos interessados na concessão.</p> <p>Informa-se, por fim, que, no caso particular dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont, para os quais estão previstas soluções de engenharia mais complexas em sítios limitados, com questões operacionais, ambientais e regulatórias envolvidas, a Fase I-B do Contrato terá prazo máximo de duração ampliado para até 60 (sessenta) meses, contados a partir da Data de Eficácia do Contrato.</p> <p>A ANAC igualmente agradece a contribuição e esclarece que os prazos estabelecidos nos itens 7.1 a 7.44 do PEA poderão ser ampliados, motivadamente, nos casos previstos nos itens 7.45.1 a 7.45.4. Ademais, cabe dizer que, ao assinar o contrato, a Concessionária declara que tem pleno conhecimento da natureza e extensão dos riscos por ela assumidos e que leva tais riscos em consideração na formulação de sua Proposta e assinatura do Contrato de Concessão, nos termos do item 5.6 do Contrato.</p> <p>Ademais, considerando as disposições do RBAC nº 154, a Área de Segurança de Fim de Pista (RESA) é requisito obrigatório de infraestrutura. A RESA deve ser provida, nos termos do item 154.209 do regulamento, de acordo com as disposições transitórias previstas no item 154.601(e).</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18979
NOME DO CONTRIBUINTE
VINCI Airports SAS
CONTRIBUIÇÃO
Solicitamos incluir no contrato de concessão que a criação de novos aeroportos, públicos ou privados, assim como a autorização do processamento de vôos comerciais em aeroportos privados, situados em um raio de 150km de um dos aeroportos objeto do contrato de concessão, dará à Concessionária direito à revisão extraordinária nos termos da cláusula 6.24 do contrato.
JUSTIFICATIVA
Não podemos estimar os impactos da construção de novos aeroportos próximos aos existentes.
RESPOSTA
A ANAC agradece a sua contribuição e informa que o risco decorrente da concorrência com outros prestadores de serviços já é realidade em outros segmentos de infraestrutura, inclusive de aeroportos e, portanto, deve ser considerado pela Proponente na formulação de sua proposta econômica. A alocação desse risco à Concessionária reflete opção de política pública a qual tem como objetivo estimular concorrência no setor e, desse modo, beneficiar os usuários com melhores serviços e menores custos. Assim, conforme previsto na cláusula 5.5.3 do Capítulo V da minuta do Contrato de Concessão, os riscos de não efetivação da demanda projetada, com exceção daqueles provenientes de restrição operacional decorrentes de decisão ou omissão de entes públicos, deverão ser suportados exclusivamente pela Concessionária. Consequentemente, não há qualquer previsão de inclusão de garantia caso outras infraestruturas (inclusive aeroportuárias) concorram pela demanda, dentro ou fora da área de influência do aeroporto

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18980
NOME DO CONTRIBUINTE
ACC Sociedade de Advogados
CONTRIBUIÇÃO
Aumento do requisito de habilitação técnica para Operador Aeroportuário que tenha operado, em pelo menos um dos últimos cinco anos, aeroporto que tenha processado no mínimo 10MM de passageiros para o bloco RJ/MG.
JUSTIFICATIVA
Para o referido bloco de Aeroportos a complexidade das operações aeroportuárias são tão conhecidas quanto a do bloco SP. É clara a disparidade entre o requisito de movimentação descrito no Edital e a realidade operacional do referido bloco, que, além de deter movimentação extremamente superior à experiência exigida, sofre uma série de restrições operacionais que demandam um operador extremamente capacitado e com ampla experiência em aeroportos de movimentação similar, de modo que, além de gerir o aeroporto, o novo operador possa contribuir com melhorias na eficiência operacional. Além das informações supramencionadas o pacote de investimentos nas operações de pátio e pista demandam um operador com expertise relevante e comprovada, dada as restrições ambientais, patrimoniais e operacionais que incidem sob o sítio aeroportuário do Santos Dumont.
RESPOSTA
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que as exigências trazidas nas referidas cláusulas são fruto de construção e evolução advindas de rodadas de concessão anteriores e também de recomendações dos Órgãos de Controle.</p> <p>De fato, a modelagem da concessão por bloco agrupa ativos distintos entre si e que se enquadram em diferentes padrões de regulação, a depender do porte do aeroporto. Nesse contexto, o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) nº 153, emenda 06 (item 153.7), traz a classificação dos aeródromos, para fins de definição de uma série de níveis de exigência e regras de segurança, segundo o quantitativo de processamento de passageiros, sendo assim adotado como balizador: CLASSE - PAX / ANO: I - Inferior a 200.000; II - ≥ 200.000 / < 1.000.000; III - ≥ 1.000.000 / < 5.000.000; IV - ≥ 5.000.000.</p> <p>Nesse diapasão, o critério de habilitação técnica, referente a experiência do operador no processamento de passageiros, advém da classe do maior aeroporto do bloco, de acordo com o Regulamento da ANAC vigente, ou seja, igual ou superior a 5 milhões de passageiros/ano.</p> <p>Finalmente, a lógica de dobrar o nível de exigência mínimo, como sugere a contribuição, poderia restringir a participação e assim a competição no leilão. Isso porque, não há no país, e até mesmo internacionalmente, um número elevado de operadores aeroportuários que cumpririam os requisitos de habilitação técnica requeridos para participação nos leilões de concessões aeroportuárias.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18981
NOME DO CONTRIBUINTE
ACC Sociedade de Advogados
CONTRIBUIÇÃO
Alteração do período mínimo de experiência exigido pelo operador de 01 (um) para no mínimo 03 (três) nos últimos 05 (cinco) anos.
JUSTIFICATIVA
Entende-se que a experiência exigida não reflete a necessidade de expertise operacional e maturidade do operador que irá tocar as operações dos blocos SDU/CGH. Tratam-se de aeroportos que sofrem uma série de restrições operacionais que demandam um operador extremamente capacitado e com ampla experiência em aeroportos de movimentação similar, de modo que, além de gerir o aeroporto, o novo operador deverá ter a maturidade e o conhecimento comprovadamente necessário para contribuir com melhorias na eficiência operacional.
RESPOSTA
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que as exigências trazidas nas referidas cláusulas são fruto de construção e evolução advindas de rodadas de concessão anteriores e também de recomendações dos Órgãos de Controle.</p> <p>De fato, a modelagem da concessão por bloco agrupa ativos distintos entre si e que se enquadram em diferentes padrões de regulação, a depender do porte do aeroporto. Nesse contexto, o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) nº 153, emenda 06 (item 153.7), traz a classificação dos aeródromos, para fins de definição de uma série de níveis de exigência e regras de segurança, segundo o quantitativo de processamento de passageiros, sendo assim adotado como balizador: CLASSE - PAX / ANO: I - Inferior a 200.000; II - $\geq 200.000 / < 1.000.000$; III - $\geq 1.000.000 / < 5.000.000$; IV - $\geq 5.000.000$.</p> <p>Nesse diapasão, o critério de habilitação técnica, referente a experiência do operador no processamento de passageiros, advém da classe do maior aeroporto do bloco, de acordo com o Regulamento da ANAC vigente, ou seja, igual ou superior a 5 milhões de passageiros/ano.</p> <p>No que diz respeito especificamente ao tempo de operação para aquisição da expertise técnica, a Sexta Rodada inovou em relação ao tempo mínimo exigido em rodadas anteriores. Verificou-se que importantes players do mercado, em que pese deterem expertise na operação técnica de diversos aeroportos, não se qualificavam no critério temporal estabelecido, por terem menos de 5 anos de operação em um mesmo aeroporto com os critérios solicitados. Nesse sentido, de modo a fomentar a competição do processo, possibilitando a participação de mais empresas como operadores do consórcio, flexibilizou-se a regra, exigindo-se o mesmo padrão de expertise por um período de tempo menor e não necessariamente no mesmo aeroporto. Considera-se que um ano de operação em aeroporto de porte semelhante aos pretendidos no atual processo de concessão, seja tempo suficiente para demonstrar a experiência necessária para as operações. Outrossim, decidiu-se por manter o requisito para a presente Sétima Rodada.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18982
NOME DO CONTRIBUINTE
AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.
CONTRIBUIÇÃO
<p>Sugere-se que seja estabelecido um rito para o processo de consulta – “consultation” de forma que este processo seja transparente e eficaz. Para tanto, devem ser seguidos os princípios da OACI e um procedimento formal mínimo, com a apresentação de convite acompanhado da documentação pertinente, a estipulação de prazos razoáveis para resposta das companhias e discussões e posterior protocolo ou homologação da ANAC. Além disso, a consulta não deverá ocorrer apenas anualmente ou em momentos específicos pontuais, mas sim em todas as ocasiões em que o ato da Concessionária afete os operadores aéreos, como para obras, alterações de procedimentos e ajustes financeiros. Para a fase I-B do Contrato, a AZUL está de acordo com o prazo máximo de duração de 36 (trinta e seis) meses a partir da data de eficácia do contrato para que a Concessionária realize os investimentos necessários para adequação da infraestrutura, a fim de disponibilizar os sistemas permanentes que possibilitem a prestação de serviço adequado aos usuários, desde que o devido rito de consultation seja compreendido nesse período de forma integral.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Recentemente o processo de consulta foi implementado nos contratos de concessão. Todavia, o dia-a-dia revela que este processo precisa ser melhor definido, uma vez que cada Concessionária o realiza de formas diferentes causando conflitos desnecessários. Além da implementação de um rito, é necessário que esta consulta se dê em todas as ações da Concessionária que afete direta ou indiretamente as companhias aéreas. Havendo um ajuste entre aeroporto e companhia aérea em relação a novos procedimentos relevantes, obras e ajustes financeiros, haverá uma eficácia na operação, no recurso e tempo de todas as partes relacionadas.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que as preocupações das empresas aéreas para com o processo de consulta foram levadas em consideração na confecção na minuta de Contrato de Concessão. Assim, entende-se que os atuais dispositivos são suficientes para evitar eventual conduta abusiva por parte do Operador Aeroportuário.</p> <p>Destaca-se também que o objetivo das regras de consulta é incorporar aos contratos de concessão de aeroportos no Brasil uma prática internacional, conhecida como consultation, amplamente difundida em países que apresentam um mercado de transporte aéreo significativamente desenvolvido, particularmente no que se refere à relação entre aeroportos e seus principais usuários. Essa prática consta, inclusive, como recomendação da ICAO em seu documento de orientação sobre tarifas aeroportuárias (Doc 9082: ICAO’s Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services). Estados membros são encorajados a estabelecer um processo regular de consulta pelos provedores de infraestrutura aeroportuária aos seus usuários.</p>

Dessa forma, as regras de consulta foram introduzidas no Brasil a partir da 4ª rodada de Concessões de Aeroportos para a definição ou alteração de critérios de remuneração de áreas e atividades operacionais, e, na rodada seguinte, foram ampliadas para englobar propostas de tarifação e propostas para cumprimento das obrigações previstas no PEA.

Assim, o Capítulo XV da minuta de Contrato de Concessão apresenta proposta de incorporação de consultation à regulação a ser aplicada aos aeroportos da 7ª rodada de concessões de aeroportos, prevendo a realização de consulta em relação aos aspectos fundamentais dos contratos. Espera-se um maior equilíbrio na relação entre aeroportos e seus principais usuários, levando a um crescimento significativo de acordos e soluções negociadas diretamente entre as partes pelo menos em relação às propostas de realização de investimentos, adequações ou alterações na infraestrutura aeroportuária que reduzam de forma significativa a oferta de infraestrutura ou que afetem seus Usuários, às propostas para a remuneração pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais e às propostas de tarifação.

Consequentemente, esse mecanismo permitirá maior racionalização da necessidade de intervenções regulatórias pela ANAC, levando a resultados mais eficientes baseados em soluções de mercado.

Ademais, é importante destacar que o Capítulo XV, ao apresentar princípios gerais para o processo de consulta, estabeleceu dispositivos de forma pouco prescritiva com o objetivo de garantir flexibilidade para o estabelecimento de procedimentos adequados ao tema sob discussão e ao aeroporto e usuários.

Por fim, a frequência prevista para as consultas já se mostra bastante satisfatória, dado que as consultas devem ser realizadas de forma específica para as ocasiões previstas no item 15.2 (propostas de realização de investimentos, adequações ou alterações na infraestrutura aeroportuária que reduzam de forma significativa a oferta de infraestrutura ou que afetem seus Usuários; propostas para a remuneração pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais; e, propostas de tarifação) e também de forma anual, de modo a promover a troca constante de informações entre o operador aeroportuário e as empresas aéreas com o objetivo de coordenar as ações, de forma a facilitar o planejamento de ambas as partes.

Embora não se entenda adequado aprofundar o detalhamento do processo de consulta por meio dos contratos de concessão, ressalta-se, quanto à sugestão feita, que o estabelecimento futuro de rito e procedimentos específicos destinados a melhor orientar ou padronizar o processo de consulta, por meio de ato normativo ou manual de procedimentos, tendo aí como alvo todas as concessões de aeroportos vigentes, não está descartado pela ANAC - até mesmo em face das lições aprendidas nos processos de consulta já realizados até o momento.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18983
NOME DO CONTRIBUINTE
AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.
CONTRIBUIÇÃO
<p>Recomenda-se a adoção de um modelo tarifário baseado em custos com revisões periódicas. Enquanto não for possível aplicar esse modelo, sugere-se como medidas alternativas: a participação dos usuários nos lucros de atividades não aeronáuticas, a revisão da metodologia para determinar o fator X, a inclusão de serviços relacionados às empresas aéreas no fator Q e a redefinição do Revenue Cap inicial da concessão. Também se propõe que a ANAC não permita que os aeroportos imponham pré-pagamento indiscriminadamente, realizem cobrança em rede e cobrem “taxa de royalties” pelo uso de áreas operacionais, bem como só permita a flexibilização de tarifas ou qualquer cobrança relacionada ao processo de inspeção e segurança das bagagens despachadas com a devida consultation. Especialmente a respeito da criação de qualquer taxa ou alteração de taxas relacionadas às atividades das empresas aéreas, aconselha-se que se prescreva a possibilidade de sua contestação junto à ANAC.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Entende-se que o modelo tarifário atual acarreta em distorções em razão da incompatibilidade com custos e do desequilíbrio de poder entre a concessionária e os operadores, resultando no encargo excessivo aos usuários. Visando mitigar essas distorções, é possível adotar um novo modelo ou prescrever medidas alternativas.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que as sugestões não serão acatadas. Inicialmente, entende-se que a relação com custos é parcialmente atendida pelo contrato de concessão. Embora as tarifas e demais preços iniciais não sejam necessariamente baseados nos custos da prestação dos serviços, mas vinculados àqueles vigentes na transferência das operações – conforme cláusula 6.8 e 11.7 do Contrato de Concessão –, propostas que envolvam majorações devem ser precedidas por processos de consulta aos usuários, conforme cláusulas 4.4.3 e 11.7. Por sua vez, a cláusula 15.1 prevê que as consultas envolvam o intercâmbio de informações relevantes para a operação do aeroporto, tais como custos operacionais e investimentos.</p> <p>Neste sentido, é importante reforçar que eventual valor de contribuição paga ao governo não pode ser apresentado como elemento que justifique um aumento da remuneração pelo uso para áreas operacionais ou pela prestação de atividades operacionais, pois esta devem estar relacionadas com os custos relativos à utilização das Áreas e Atividades Operacionais.</p> <p>Com relação à proposta de reversão de um percentual das receitas não tarifárias para a redução da Receita Teto, informamos a Concessão é amparada pelo Decreto nº 7624, de 22/11/2011, que, em seu art. 8º dispõe que:</p> <p>“Art. 8º A critério do poder concedente, em decisão fundamentada, as receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, com ou sem exclusividade, podem ser utilizadas com vistas a favorecer a modicidade tarifária do</p>

sistema aeroportuário como um todo, inclusive por meio da expansão e melhoria da infraestrutura.”

Assim, a geração de receitas não aeronáuticas, oriundas do aeroporto a ser concedido, e destinadas ao Fundo Nacional de Aviação Civil, com vistas a financiar o sistema aeroportuário como um todo, trata-se de política pública, não cabendo à ANAC determinar sua reversão aos tetos tarifários do próprio aeroporto.

Com relação à proposta de redefinição da Receita Teto Inicial, a ANAC compreende a relevância, para as empresas aéreas, da redução da base tarifária. Contudo, desde o início dos processos de concessão, as tarifas iniciais são vinculadas às anteriormente vigentes. Com a adoção do modelo de Receita Teto, na 5ª rodada de concessões, a definição da receita teto inicial se deu a partir do histórico de operações dos aeroportos e de suas tarifas. Na 7ª rodada, ocorreu majoração apenas para o aeroporto de Congonhas, que teve por objetivo permitir uma remuneração mais compatível com a atratividade do aeroporto, equiparando-a àquela de maior valor entre os aeroportos constantes na Portaria ANAC nº 3.642/SRA, de 09/12/2020, ou seja, a de Manaus.

Não obstante, como forma de promover a participação das empresas aéreas e a relação com custos, a cláusula 15.1 prevê que as consultas, que são necessárias para a majoração de tarifas, envolvam o intercâmbio de informações relevantes para a operação do aeroporto, tais como custos operacionais e investimentos.

Quanto à proposta de que a forma e valor de remuneração pela inspeção de bagagens despachadas devem ser definidos por processo de consulta, a ANAC entende que a proposta da Azul é atendida pelo contrato de concessão, conforme cláusula 11.7.

Igualmente, a ANAC poderá suspender a implementação das propostas, quando identificar deficiências no processo de consulta ou prejuízo aos usuários finais, conforme cláusulas 4.5, 11.8.1 e 11.10 do Contrato de Concessão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18984
NOME DO CONTRIBUINTE
AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.
CONTRIBUIÇÃO
<p>Propõe-se a adoção do percentual de 85% como gatilho para avaliação da capacidade do terminal de passageiros, sendo conduzido mediante consultation. Também sugere-se a inclusão de obrigatoriedade de adequação dos aeroportos à Resolução ANAC nº 280/2013, com todas as modificações necessárias para o atendimento de passageiros com necessidades de assistência especiais. Ademais, seria de extrema valia que fossem adotados os parâmetros de atendimento em pontes de embarque de 70% para passageiros domésticos e de 85% para passageiros internacionais, considerando-se as variáveis como horário de pico, turn around e dados demográficos dos passageiros. Igualmente recomenda-se a estipulação de investimentos em tecnologia de ponta, como rede wi-fi, soluções biométricas, sistemas de autoatendimento, cuja implementação ocorrerá sempre acompanhada de consultation.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Atentar para obter a melhor experiência do passageiro é vital equilibrar o “lado ar” e o “lado terra” mediante prescrição de parâmetros e investimentos mínimos na infraestrutura de terminais e tecnologia.</p>
RESPOSTA
<p>Agradecemos a participação na consulta pública mas informamos que a contribuição não foi aceita. O percentual de 85% proposto já é o adotado para os terminais de passageiros, conforme definido na cláusula 1.1.32 do contrato e especificado no item 8.11.3.2. do PEA. A consulta aos usuários é também prevista nesses casos, conforme definido no capítulo XV do contrato. A adequação da infraestrutura dos terminais de passageiros aos requisitos de acessibilidade é premissa geral da concessão, em que está estabelecido no Contrato que os aeroportos deverão, após a fase inicial de obras, operar conforme o disposto no Contrato, nos seus anexos, na legislação e nas normas aplicáveis. Quanto ao percentual de passageiros a serem atendidos em pontes de embarque, há o incentivo via bonificação na tarifa, estabelecido por meio dos indicadores de qualidade de serviço que integram o fator Q, para que o aeroporto invista em infraestrutura a fim de atingir o padrão de 70% doméstico e 85% internacional. Quanto aos demais sistemas e tecnologias mencionados, entende-se não haver necessidade de se estabelecer requisitos específicos no contrato, uma vez que essas tecnologias já vêm se tornando padrão no âmbito da gestão aeroportuária e que há incentivos suficientes estabelecidos no Contrato para sua adoção pela Concessionária.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18985
NOME DO CONTRIBUINTE
AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.
CONTRIBUIÇÃO
Propõe-se que aeroportos com previsão de atendimento de mais de 1 milhão de passageiros/ano em 5 anos deveriam adequar sua infraestrutura durante a fase 1B para o atendimento de aeronaves de categoria "4C". Além disso, também se sugere como comprimento de referência para CGH o modelo A321 (44.5m) e a envergadura atual do B737MAX (36m), já em SDU seja o comprimento atual do E2 (41.5m) e a envergadura atual do B737MAX (36m). Também, recomenda-se o percentual de 75% como gatilho de demanda para a aplicação de pistas e pátios de estacionamento de aeronaves.
JUSTIFICATIVA
Tendo em vista a especificidade dos contratos de concessão aeroportuários, é imprescindível que, visando a melhoria do serviço prestado aos operadores e usuários, todos os contratos de concessão devam se pautar no melhor aproveitamento possível das áreas e infraestruturas disponíveis, bem como devam prescrever a implementação de melhorias para maximização da capacidade.
RESPOSTA
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que os Estudos de Viabilidade não são vinculativos, de modo que o concessionário deverá propor à ANAC um plano de desenvolvimento próprio para o sítio visando a consecução das exigências do Contrato, entre elas o pleno atendimento à demanda projetada, independente do plano de desenvolvimento proposto nos Estudos de Viabilidade selecionados, que se basearam, por exemplo, em aeronaves de projeto específicas para cada aeroporto. Com efeito, para a atual rodada de concessões, restou consentido como diretriz de política pública emanada da SAC, refletida no Anexo 2 do Contrato de Concessão, que a concessionária deverá:</p> <p>"[R]ealizar adequações de infraestrutura necessárias para que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, com uma pista de aproximação de não-precisão, sem restrição, noturno e diurno, aeronaves código 3C, até o fim da fase 1B do contrato de concessão. Subitem: Será considerada operação sem restrição, nos termos do item anterior, aquela em que operações com aeronaves código 3C e inferiores, simultâneas ou não, ocorram sem a necessidade de estabelecimento de procedimentos operacionais especiais que impactem negativamente a capacidade e a segurança operacionais do aeroporto, motivados por inadequação da infraestrutura. "</p> <p>Tal determinação tem por finalidade possibilitar que os aeroportos concedidos tenham infraestrutura mínima capaz de atender a aeronaves utilizadas para voos regulares na forma como operam hoje no país. De fato, nota-se que hoje existe um gargalo de infraestrutura em aeroportos que não atendem pelo menos aeronaves código 3C (a exemplo do Airbus A320Neo; A319; Boeing 737-800; Embraer ERJ 190-400 LR; ATR 72; dentre outros).</p>

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

Por conseguinte, reitera-se que o planejamento para o desenvolvimento do sítio deve aliar fatores técnicos e econômicos, a fim de evitar demandas por investimentos que possam revelar-se superestimados na prática, que não só requerem aporte de recursos para sua construção, mas também para manutenção ulterior. Assim, revela-se racional que o desenvolvimento do sítio aeroportuário obedeça às duas vertentes, sempre se adequando às normas e regulamentos técnicos, mas também à demanda projetada ao longo de toda a concessão.

Por fim, esclarece-se que o documento que vinculará o futuro operador será o Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), anexo do contrato de concessão que detalha e especifica o objeto da concessão, delimita os Complexos Aeroportuários, estabelece especificações mínimas requeridas para a infraestrutura aeroportuária, estabelece investimentos iniciais para melhoria e adequação da infraestrutura e define as obrigações relativas ao Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI), entre outros objetivos.

A ANAC igualmente agradece a contribuição e esclarece que, quanto a sugestão apresentada referente ao gatilho de investimento de pistas e pátio, a definição de um percentual de saturação carece da base de cálculo. A definição antecipada de um percentual de saturação, sem definição da base de comparação (se capacidade estática ou dinâmica, horária ou semanal, por exemplo) poderia gerar distorções entre os diferentes aeroportos. Dessa forma, ressalta-se que o contrato garante a existência de um gatilho para estas infraestruturas, cuja definição, por um critério de eficiência, ocorrerá a partir de análise técnica do caso concreto, considerando o perfil do aeroporto, bem como a distribuição da demanda e possibilidades de expansão da capacidade.

Ademais, informa que o clausulado do PEA, utilizado em rodadas anteriores de concessão de aeroportos realizadas pela ANAC, dispõe que o desempenho mínimo a ser alcançado pelas adequações a serem implementadas pela Concessionária, qual seja, que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, com uma pista de aproximação de não-precisão, sem restrição, noturno e diurno, aeronaves código [indicado no PEA], até o fim da fase 1B do contrato de concessão. Além disso, a cláusula explícita que, à luz contratual, a operação sem restrição é aquela em que operações com aeronaves código [indicado no PEA] e inferiores, simultâneas ou não, ocorram sem a necessidade de estabelecimento de procedimentos operacionais

especiais que impactem negativamente a capacidade e a segurança operacionais do aeroporto, motivados por inadequação da infraestrutura.

O norte principal do clausulado é a resolução racional de todas as inadequações da infraestrutura. Sob o ponto de vista das operações aéreas no aeroporto, dois aspectos devem ser considerados pela Concessionária. O primeiro é com relação à segurança operacional, a qual fundamenta-se na regulação técnica da Agência. As soluções a serem implementadas pela Concessionária na infraestrutura não poderão resultar em adoção de procedimentos especiais que gerem impactos negativos à segurança operacional, ou seja, ela deverá ser garantida e mantida em nível compatível com a regulação específica.

O segundo aspecto é com relação às capacidades, principalmente, dos sistemas de pista de pouso e decolagem, pistas de táxi e pátio de aeronaves, os quais, também, não deverão sofrer impactos negativos, decorrentes da necessidade de se implementar procedimentos especiais por inadequações de infraestrutura, observando-se que essas soluções, a serem apresentadas nos anteprojetos e no PGI, passarão por consultas prévias às empresas aéreas.

Assim, desalinhamentos de interesses entre a Concessionária e partes interessadas relevantes serão avaliados nos casos concretos e nos termos previsto no contrato, não se fazendo necessário, de antemão, ir além do que a regulação técnica exige.

A manifestação da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária sobre o código de referência de aeródromo está contida na Nota Técnica nº 2/2021/GCOP/SIA (sei! 6184749), do processo 00058.045189/2021-37.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18986
NOME DO CONTRIBUINTE
Associação Brasileira de Aviação Geral – ABAG
CONTRIBUIÇÃO
<p>Os Estudos de Engenharia e Afins do Aeroporto de Congonhas preveem que o segmento de aviação geral “deixará de existir no ano 1 de concessão devido a necessidade de disponibilizar mais áreas para o desenvolvimento do segmento comercial, sendo preciso suprimir as áreas de aviação geral” (p. 559) e que “a partir de 2023, a demanda de aviação geral deixa de existir (...) Portanto, não são necessárias intervenções para ampliar o terminal de aviação geral” (p. 463). Solicita-se a alteração do EVTEA para que os estudos considerem a necessidade de que o Aeroporto de Congonhas atenda à demanda da aviação geral, durante todo o prazo da futura concessão da infraestrutura aeroportuária.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Preliminarmente, diante da limitação de caracteres do formulário, a ABAG destaca a submissão de arquivo pdf como anexo à presente contribuição, contendo a fundamentação completa do presente pedido.</p> <p>1. A necessidade de compartilhamento da infraestrutura essencial à atividade da aviação geral</p> <p>A utilização da infraestrutura aeroportuária é indispensável para a atividade da aviação geral, o que atrai a incidência da teoria das instalações essenciais, “por meio da qual se permite que todos os operadores interessados possam ter acesso àquelas infraestruturas e redes [essenciais], desde que obedecidos os aspectos técnicos e de segurança e desde que o seu detentor seja adequadamente remunerado (NESTER, Alexandre Wagner. Regulação e concorrência – compartilhamento de infra-estruturas e redes. São Paulo: Dialética, 2006. p. 247).</p> <p>Para ALEXANDRE SANTOS DE ARAGÃO, existem cinco requisitos para aplicação da teoria das instalações essenciais: (1) controle da instalação essencial; (2) essencialidade da instalação; (3) restrição da concorrência; (4) viabilidade de acesso; (5) preço razoável (Serviços públicos e concorrência. Revista de Direito Administrativo. Rio de Janeiro, n. 233, jul./set. 2003, p. 311/371).</p> <p>Todos os requisitos estão presentes no caso do Aeroporto de Congonhas, considerando que (1) o futuro concessionário terá controle sobre a infraestrutura aeroportuária; (2) o acesso a esta infraestrutura é imprescindível para o exercício dos diversos segmentos da aviação, incluindo a aviação geral; (3) a ausência de acesso à infraestrutura causaria restrições concorrenciais, privilegiando a aviação comercial em detrimento da aviação geral; (4) o acesso é viável, considerando que, historicamente, o Aeroporto de Congonhas tem suportado tanto as operações da aviação comercial quanto as da aviação geral; (5) a utilização da infraestrutura se daria mediante pagamento de justa remuneração ao concessionário.</p> <p>Não existem alternativas viáveis de outros aeroportos na região para o regular desenvolvimento das atividades relacionadas à aviação geral, uma vez que os demais aeroportos da região carecem de infraestrutura adequada e estão localizados a grandes distâncias dos principais pontos de interesse da capital. A operação seria inviável inclusive no Aeroporto do Campo de Marte, uma vez que este não possui</p>

capacidade para o recebimento das aeronaves empregadas pelo setor, além de carecer de áreas disponíveis para os hangares.

É importante considerar, ainda, que eventual realocação das operações da aviação geral em São Paulo produziria efeitos sobre a atividade a nível nacional, considerando que o Aeroporto de Congonhas é, atualmente, o grande hub da aviação geral, recebendo voos de todo o país e realizando a conexão entre diversos destinos, o que também inclui aqueles não atendidos pela aviação regular.

Portanto, a utilização da infraestrutura do Aeroporto de Congonhas é vital para a aviação geral.

2. Precedentes da ANAC

Em leilões anteriores, houve previsão expressa acerca da necessidade de assegurar acesso à infraestrutura aeroportuária para a aviação geral, com o estabelecimento do Sistema de Aviação Geral como elemento aeroportuário obrigatório no Plano de Exploração Aeroportuária, determinando a necessidade de disponibilização de pátio de estacionamento de aeronaves, edifício terminal de aviação geral e estacionamento de veículos. Como exemplo, é possível citar os contratos dos Aeroportos de Viracopos; São Gonçalo do Amarante; Guarulhos; Galeão; Confins; e Brasília.

Sempre respeitosamente, é necessário que a diretriz empregada nos contratos acima citados seja adotada em relação ao leilão do Aeroporto de Congonhas. Trata-se de um dever de coerência tanto com a forma como o Aeroporto vem sendo historicamente utilizado, quanto com a política pública adotada nos leilões anteriores. Omitir-se quanto à preservação do acesso à infraestrutura aeroportuária para a aviação geral no Aeroporto de Congonhas significa que caberá ao vencedor do leilão a decisão quanto a manter ou não o acesso da aviação geral ao principal aeroporto utilizado pelo segmento no país. E, caso o Concessionário entenda pela exclusão da aviação geral do Aeroporto de Congonhas, todo o setor será severamente impactado, dada sua importância estratégica.

3. Ausência de consideração de elementos essenciais nos estudos

Os estudos que amparam o leilão do Aeroporto de Congonhas excluíram a aviação geral de suas projeções sem que fossem levados em consideração elementos essenciais, como o prazo dos contratos de cessão de uso de área vigentes, as consequências práticas de eventual necessidade de realocação das operações e os impactos urbanísticos decorrentes da ocupação completa do Aeroporto de Congonhas pela aviação comercial.

4. Desconsideração dos contratos vigentes

Os estudos consideram que “a partir de 2023, a demanda de aviação geral deixa de existir”. No entanto, existem diversos contratos da Infraero relacionados à aviação geral cujo prazo de vigência somente se esgotará anos após a data prevista (Fonte: <https://transparencia.infraero.gov.br/wp-content/uploads/2021/04/RELATORIO-CONTRATOS-VIGENTES-05-04-2021.pdf>).

A desconsideração da necessidade de atender à demanda dessas empresas desde o início da concessão torna as projeções constantes dos estudos inadequadas, por se basearem em dados que não são compatíveis com a realidade com a qual o futuro operador aeroportuário se deparará.

5. Desconsideração dos prejuízos decorrentes da extinção da aviação geral em Congonhas

O material disponibilizado na consulta pública não contém qualquer menção a soluções para a hipótese de as empresas que prestam serviços de aviação geral serem obrigadas a desocupar as áreas atualmente ocupadas no Aeroporto de Congonhas.

6. A abrupta interrupção de atividades de interesse geral e os efeitos decorrentes não estão justificados, porque não se encontram sequer examinados. Causa extrema insegurança no mercado e nos usuários a previsão de que a demanda da aviação geral deixe de ser atendida já em 2023, considerando a inexistência de infraestrutura adequada para recebimento das aeronaves em qualquer aeroporto das proximidades. Os estudos não consideraram os prejuízos irreparáveis, incluindo a dificuldade e a onerosidade que estariam implicadas, decorrentes da necessidade de desmobilizar e remobilizar a atividade em outro local, uma vez que é necessária uma infraestrutura robusta para garantir a segurança das operações.

É essencial que o contrato de concessão defina a preservação da aviação geral ou, quando menos, o responsabilidade do futuro concessionário sobre esses custos, sem prejuízo da necessária definição de indenização compatível para os contratos vigentes, uma vez que o futuro concessionário se beneficiará do aumento de receitas decorrente da alteração do vocacionamento do Aeroporto em detrimento de atividades estáveis, que demandaram investimentos.

7. Desconsideração dos impactos urbanísticos

Os estudos também desconsideraram os impactos que eventual alteração do vocacionamento do Aeroporto de Congonhas produziria sobre a região em que se localiza o sítio aeroportuário, em especial os impactos sobre a vizinhança, que estaria submetida a um incômodo mais intenso do que o vivenciado atualmente, considerando que a aviação comercial maneja aeronaves maiores e ocasiona maior fluxo de passageiros.

De acordo com o Estudo de Mercado (p. 187), projeta-se que o Aeroporto de Congonhas movimentará 28,7 milhões de passageiros já em 2023, um aumento expressivo em relação aos 22 milhões de passageiros movimentados no pico de movimento pré-pandemia. Como consequência, adotada a premissa do Estudo de Mercado de eliminação da aviação geral e aumento da aviação comercial para se atingir tais estimativas, é previsível um significativo aumento do nível de poluição sonora e ambiental.

RESPOSTA

A SAC/Minfra agradece a sua contribuição e esclarece que o Governo Federal corrobora com o caráter essencial da atividade de aviação geral e sua importância para o setor. Neste sentido, as políticas públicas implementadas pelo Governo Federal visam a melhoria da infraestrutura para a aviação civil como um todo, sem distinção entre os segmentos que o compõem. Assim, é preciso afastar a ideia de que a modelagem proposta para a concessão de SBSP irá inviabilizar a atividade de aviação geral na região de influência do Aeroporto. Eventuais conflitos entre diferentes segmentos de aviação poderão surgir quando a demanda agregada atingir o limite físico da capacidade, situação em que todos os segmentos serão afetados. Nesse contexto, a coordenação de slots realizada pela ANAC tem como objetivo regulamentar o acesso à infraestrutura em aeroportos saturados, buscando harmonizar a demanda por operações aéreas com a capacidade aeroportuária disponível. Potencial reserva de capacidade a qualquer segmento da aviação seria, em contraponto, um artificial favorecimento e caminhar no sentido de soluções sub-ótimas do ponto de vista da eficiência das operações a aviação civil, tal como disposto na Política Nacional de Aviação Civil (PNAC). Nesse contexto, cumpre observar que a minuta de contrato apresentada na presente Consulta Pública se assemelha, no que tange à aviação geral, aos editais das últimas duas rodadas. Em relação às diretrizes para elaboração dos EVTEA, informa-se que as mesmas se encontram

disponíveis no Data Room da Sétima Rodada. a diretriz referente à capacidade inicial dos sistemas de PPD de SBSP e do SBRJ, qual seja: “Para fins da modelagem, a capacidade inicial do sistema de PPD de SBSP deve ser considerada de 44 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, e a do SBRJ de 32 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros. A capacidade do sistema de pistas ao longo da concessão para os aeroportos SBRJ e SBSP deve evoluir em função do desenho proposto para tais infraestruturas nos estudos de engenharia.”, tem por base discussões levadas a cabo entre a SAC e o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), do Ministério da Defesa, conforme aponta o Ofício nº 13/DCCO1/5210 (SEI nº 4852074), de 16 de abril de 2021, onde se concluiu ser viável o aumento da capacidade do sistema de pistas dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont a partir de ações que poderiam colaborar com o aumento da capacidade para os referidos aeroportos sem afetar a segurança operacional. Cumpre informar que, no que diz respeito ao Aeroporto Santos Dumont, a referida diretriz e os EVTEA foram retificados para 30 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, conforme conclusões do referido Ofício. Importa considerar que, na modelagem das concessões aeroportuárias, os EVTEA não são vinculativos. O cenário desenhado nos Estudos reflete uma hipótese de conduta do concessionário num cenário de escassez de capacidade para acomodar toda a demanda, em um contexto complexo em que o sítio aeroportuário terá que ser reconfigurado para ampliar a capacidade e solucionar as incompatibilidades com o RBAC 154. Entretanto, existem outros caminhos de desenvolvimento possíveis para o sítio aeroportuário além daquele escolhido no EVTEA. Caberá, então, ao futuro concessionário elaborar um plano de negócios e de desenvolvimento do sítio aeroportuário próprio, submetendo-se às regras contratuais de atendimento da demanda e correção das inconformidades, e ainda ao arcabouço legal vigente. No que compete às regras contratuais, a minuta de Contrato de Concessão submetida à Consulta Pública nº 13/2021 traz, em seu item 3.1.7., como obrigação da futura Concessionária, "assumir integralmente os Contratos que envolvam a cessão de espaços nos Complexos Aeroportuários integrantes do Bloco, conforme as condições contratadas, mediante sub-rogação integral dos seus direitos e deveres", o que inclui eventuais cláusulas rescisórias ou de realocação. Nesse diapasão, acolhemos as contribuições apresentadas sobre não previsão de indenizações à eventual descontinuidade dos contratos em vigor. Tal inconsistência será sanada e os estudos atualizados incorporando os devidos custos. No tocante aos impactos urbanísticos, observa-se inicialmente que a movimentação total de passageiros projetada para SBSP em 2023 é de 25,2 milhões de pax (vide Estudo de Mercado, Figuras 12-25 e 12-27), e não de 28,7 milhões, como apontado. Ainda, cabe destacar que nos Estudos Ambientais foram avaliadas as legislações e políticas públicas vinculadas à interligação entre modais de transporte na região do Aeroporto de Congonhas, detalhados a situação das vias públicas de acesso na região do Aeroporto, o status de implantação da Linha 17-Ouro do Metrô de São Paulo, a qual prevê uma estação no Aeroporto, a Lei Municipal nº 16.050/2014, que aprovou o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo e a Política de Desenvolvimento Urbano, onde definiu-se que a instalação, reforma e ampliação de aeródromos e heliportos é condicionada à apresentação de Estudo e Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA e Estudo e Relatório de Impacto de Vizinhança - EIV/RIV, no âmbito do processo de licenciamento ambiental. Salienta-se também que, conforme rito comum do processo de licenciamento, os impactos na mobilidade urbana e acessibilidade ao aeroporto deverão ser mais bem avaliados e apresentados no Estudo de Tráfego e outros

documentos exigidos pelo órgão ambiental, durante a fase de licenciamento ambiental, que estará sob responsabilidade do futuro concessionário. Além disso, diferentemente do informado na contribuição apresentada, os Estudos Ambientais identificaram os impactos ambientais previstos para o período de concessão, como o risco de contaminação de lençóis freáticos, o aumento de emissão de poluentes e o aumento da poluição sonora, e precificaram as medidas mitigadoras associadas a esses impactos. Finalmente, destaca-se também que não foram identificadas restrições em SBSP decorrentes do aumento do tráfego de veículos no entorno ou demais aspectos. Por fim, repisa-se que não há, por parte da SAC, nenhuma diretriz para que os documentos jurídicos que vinculam a concessão da Sétima Rodada de Concessão sejam construídos considerando eventual preterição de tráfego aéreo ligado à aviação geral e executiva no aeroporto relacionado. Por fim, informa-se que a Nota Informativa nº 31/2021/DPR/SAC (SEI nº 4837983), apresenta detalhamento da temática apresentada.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18987
NOME DO CONTRIBUINTE
Associação Brasileira de Aviação Geral – ABAG
CONTRIBUIÇÃO
Os Estudos de Engenharia e Afins do Aeroporto de Congonhas preveem que o segmento de aviação geral “deixará de existir no ano 1 de concessão devido a necessidade de disponibilizar mais áreas para o desenvolvimento do segmento comercial, sendo preciso suprimir as áreas de aviação geral” (p. 559) e que “a partir de 2023, a demanda de aviação geral deixa de existir (...) Portanto, não são necessárias intervenções para ampliar o terminal de aviação geral” (p. 463). Solicita-se a alteração do EVTEA para que os estudos considerem a necessidade de que o Aeroporto de Congonhas atenda à demanda da aviação geral, durante todo o prazo da futura concessão da infraestrutura aeroportuária.
JUSTIFICATIVA
<p>Preliminarmente, diante da limitação de caracteres do formulário, a ABAG destaca a submissão de arquivo pdf como anexo à presente contribuição, contendo a fundamentação completa do presente pedido.</p> <p>1. A necessidade de compartilhamento da infraestrutura essencial à atividade da aviação geral</p> <p>A utilização da infraestrutura aeroportuária é indispensável para a atividade da aviação geral, o que atrai a incidência da teoria das instalações essenciais, “por meio da qual se permite que todos os operadores interessados possam ter acesso àquelas infraestruturas e redes [essenciais], desde que obedecidos os aspectos técnicos e de segurança e desde que o seu detentor seja adequadamente remunerado (NESTER, Alexandre Wagner. Regulação e concorrência – compartilhamento de infra-estruturas e redes. São Paulo: Dialética, 2006. p. 247).</p> <p>Para ALEXANDRE SANTOS DE ARAGÃO, existem cinco requisitos para aplicação da teoria das instalações essenciais: (1) controle da instalação essencial; (2) essencialidade da instalação; (3) restrição da concorrência; (4) viabilidade de acesso; (5) preço razoável (Serviços públicos e concorrência. Revista de Direito Administrativo. Rio de Janeiro, n. 233, jul./set. 2003, p. 311/371).</p> <p>Todos os requisitos estão presentes no caso do Aeroporto de Congonhas, considerando que (1) o futuro concessionário terá controle sobre a infraestrutura aeroportuária; (2) o acesso a esta infraestrutura é imprescindível para o exercício dos diversos segmentos da aviação, incluindo a aviação geral; (3) a ausência de acesso à infraestrutura causaria restrições concorrenciais, privilegiando a aviação comercial em detrimento da aviação geral; (4) o acesso é viável, considerando que, historicamente, o Aeroporto de Congonhas tem suportado tanto as operações da aviação comercial quanto as da aviação geral; (5) a utilização da infraestrutura se daria mediante pagamento de justa remuneração ao concessionário.</p> <p>Não existem alternativas viáveis de outros aeroportos na região para o regular desenvolvimento das atividades relacionadas à aviação geral, uma vez que os demais aeroportos da região carecem de infraestrutura adequada e estão localizados a grandes distâncias dos principais pontos de interesse da capital. A operação seria inviável inclusive no Aeroporto do Campo de Marte, uma vez que este não possui</p>

capacidade para o recebimento das aeronaves empregadas pelo setor, além de carecer de áreas disponíveis para os hangares.

É importante considerar, ainda, que eventual realocação das operações da aviação geral em São Paulo produziria efeitos sobre a atividade a nível nacional, considerando que o Aeroporto de Congonhas é, atualmente, o grande hub da aviação geral, recebendo voos de todo o país e realizando a conexão entre diversos destinos, o que também inclui aqueles não atendidos pela aviação regular.

Portanto, a utilização da infraestrutura do Aeroporto de Congonhas é vital para a aviação geral.

2. Precedentes da ANAC

Em leilões anteriores, houve previsão expressa acerca da necessidade de assegurar acesso à infraestrutura aeroportuária para a aviação geral, com o estabelecimento do Sistema de Aviação Geral como elemento aeroportuário obrigatório no Plano de Exploração Aeroportuária, determinando a necessidade de disponibilização de pátio de estacionamento de aeronaves, edifício terminal de aviação geral e estacionamento de veículos. Como exemplo, é possível citar os contratos dos Aeroportos de Viracopos; São Gonçalo do Amarante; Guarulhos; Galeão; Confins; e Brasília.

Sempre respeitosamente, é necessário que a diretriz empregada nos contratos acima citados seja adotada em relação ao leilão do Aeroporto de Congonhas. Trata-se de um dever de coerência tanto com a forma como o Aeroporto vem sendo historicamente utilizado, quanto com a política pública adotada nos leilões anteriores. Omitir-se quanto à preservação do acesso à infraestrutura aeroportuária para a aviação geral no Aeroporto de Congonhas significa que caberá ao vencedor do leilão a decisão quanto a manter ou não o acesso da aviação geral ao principal aeroporto utilizado pelo segmento no país. E, caso o Concessionário entenda pela exclusão da aviação geral do Aeroporto de Congonhas, todo o setor será severamente impactado, dada sua importância estratégica.

3. Ausência de consideração de elementos essenciais nos estudos

Os estudos que amparam o leilão do Aeroporto de Congonhas excluíram a aviação geral de suas projeções sem que fossem levados em consideração elementos essenciais, como o prazo dos contratos de cessão de uso de área vigentes, as consequências práticas de eventual necessidade de realocação das operações e os impactos urbanísticos decorrentes da ocupação completa do Aeroporto de Congonhas pela aviação comercial.

4. Desconsideração dos contratos vigentes

Os estudos consideram que “a partir de 2023, a demanda de aviação geral deixa de existir”. No entanto, existem diversos contratos da Infraero relacionados à aviação geral cujo prazo de vigência somente se esgotará anos após a data prevista (Fonte: <https://transparencia.infraero.gov.br/wp-content/uploads/2021/04/RELATORIO-CONTRATOS-VIGENTES-05-04-2021.pdf>).

A desconsideração da necessidade de atender à demanda dessas empresas desde o início da concessão torna as projeções constantes dos estudos inadequadas, por se basearem em dados que não são compatíveis com a realidade com a qual o futuro operador aeroportuário se deparará.

5. Desconsideração dos prejuízos decorrentes da extinção da aviação geral em Congonhas

O material disponibilizado na consulta pública não contém qualquer menção a soluções para a hipótese de as empresas que prestam serviços de aviação geral serem obrigadas a desocupar as áreas atualmente ocupadas no Aeroporto de Congonhas.

6. A abrupta interrupção de atividades de interesse geral e os efeitos decorrentes não estão justificados, porque não se encontram sequer examinados. Causa extrema insegurança no mercado e nos usuários a previsão de que a demanda da aviação geral deixe de ser atendida já em 2023, considerando a inexistência de infraestrutura adequada para recebimento das aeronaves em qualquer aeroporto das proximidades. Os estudos não consideraram os prejuízos irreparáveis, incluindo a dificuldade e a onerosidade que estariam implicadas, decorrentes da necessidade de desmobilizar e remobilizar a atividade em outro local, uma vez que é necessária uma infraestrutura robusta para garantir a segurança das operações.

É essencial que o contrato de concessão defina a preservação da aviação geral ou, quando menos, o responsabilidade do futuro concessionário sobre esses custos, sem prejuízo da necessária definição de indenização compatível para os contratos vigentes, uma vez que o futuro concessionário se beneficiará do aumento de receitas decorrente da alteração do vocacionamento do Aeroporto em detrimento de atividades estáveis, que demandaram investimentos.

7. Desconsideração dos impactos urbanísticos

Os estudos também desconsideraram os impactos que eventual alteração do vocacionamento do Aeroporto de Congonhas produziria sobre a região em que se localiza o sítio aeroportuário, em especial os impactos sobre a vizinhança, que estaria submetida a um incômodo mais intenso do que o vivenciado atualmente, considerando que a aviação comercial maneja aeronaves maiores e ocasiona maior fluxo de passageiros.

De acordo com o Estudo de Mercado (p. 187), projeta-se que o Aeroporto de Congonhas movimentará 28,7 milhões de passageiros já em 2023, um aumento expressivo em relação aos 22 milhões de passageiros movimentados no pico de movimento pré-pandemia. Como consequência, adotada a premissa do Estudo de Mercado de eliminação da aviação geral e aumento da aviação comercial para se atingir tais estimativas, é previsível um significativo aumento do nível de poluição sonora e ambiental.

RESPOSTA

A SAC/Minfra agradece a sua contribuição e esclarece que o Governo Federal corrobora com o caráter essencial da atividade de aviação geral e sua importância para o setor. Neste sentido, as políticas públicas implementadas pelo Governo Federal visam a melhoria da infraestrutura para a aviação civil como um todo, sem distinção entre os segmentos que o compõem. Assim, é preciso afastar a ideia de que a modelagem proposta para a concessão de SBSP irá inviabilizar a atividade de aviação geral na região de influência do Aeroporto. Eventuais conflitos entre diferentes segmentos de aviação poderão surgir quando a demanda agregada atingir o limite físico da capacidade, situação em que todos os segmentos serão afetados. Nesse contexto, a coordenação de slots realizada pela ANAC tem como objetivo regulamentar o acesso à infraestrutura em aeroportos saturados, buscando harmonizar a demanda por operações aéreas com a capacidade aeroportuária disponível. Potencial reserva de capacidade a qualquer segmento da aviação seria, em contraponto, um artificial favorecimento e caminhar no sentido de soluções sub-ótimas do ponto de vista da eficiência das operações a aviação civil, tal como disposto na Política Nacional de Aviação Civil (PNAC). Nesse contexto, cumpre observar que a minuta de contrato apresentada na presente Consulta Pública se assemelha, no que tange à aviação geral, aos editais das últimas duas rodadas. Em relação às diretrizes para elaboração dos EVTEA, informa-se que as mesmas se encontram

disponíveis no Data Room da Sétima Rodada. a diretriz referente à capacidade inicial dos sistemas de PPD de SBSP e do SBRJ, qual seja: “Para fins da modelagem, a capacidade inicial do sistema de PPD de SBSP deve ser considerada de 44 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, e a do SBRJ de 32 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros. A capacidade do sistema de pistas ao longo da concessão para os aeroportos SBRJ e SBSP deve evoluir em função do desenho proposto para tais infraestruturas nos estudos de engenharia.”, tem por base discussões levadas a cabo entre a SAC e o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), do Ministério da Defesa, conforme aponta o Ofício nº 13/DCCO1/5210 (SEI nº 4852074), de 16 de abril de 2021, onde se concluiu ser viável o aumento da capacidade do sistema de pistas dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont a partir de ações que poderiam colaborar com o aumento da capacidade para os referidos aeroportos sem afetar a segurança operacional. Cumpre informar que, no que diz respeito ao Aeroporto Santos Dumont, a referida diretriz e os EVTEA foram retificados para 30 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, conforme conclusões do referido Ofício. Importa considerar que, na modelagem das concessões aeroportuárias, os EVTEA não são vinculativos. O cenário desenhado nos Estudos reflete uma hipótese de conduta do concessionário num cenário de escassez de capacidade para acomodar toda a demanda, em um contexto complexo em que o sítio aeroportuário terá que ser reconfigurado para ampliar a capacidade e solucionar as incompatibilidades com o RBAC 154. Entretanto, existem outros caminhos de desenvolvimento possíveis para o sítio aeroportuário além daquele escolhido no EVTEA. Caberá, então, ao futuro concessionário elaborar um plano de negócios e de desenvolvimento do sítio aeroportuário próprio, submetendo-se às regras contratuais de atendimento da demanda e correção das inconformidades, e ainda ao arcabouço legal vigente. No que compete às regras contratuais, a minuta de Contrato de Concessão submetida à Consulta Pública nº 13/2021 traz, em seu item 3.1.7., como obrigação da futura Concessionária, "assumir integralmente os Contratos que envolvam a cessão de espaços nos Complexos Aeroportuários integrantes do Bloco, conforme as condições contratadas, mediante sub-rogação integral dos seus direitos e deveres", o que inclui eventuais cláusulas rescisórias ou de realocação. Nesse diapasão, acolhemos as contribuições apresentadas sobre não previsão de indenizações à eventual descontinuidade dos contratos em vigor. Tal inconsistência será sanada e os estudos atualizados incorporando os devidos custos. No tocante aos impactos urbanísticos, observa-se inicialmente que a movimentação total de passageiros projetada para SBSP em 2023 é de 25,2 milhões de pax (vide Estudo de Mercado, Figuras 12-25 e 12-27), e não de 28,7 milhões, como apontado. Ainda, cabe destacar que nos Estudos Ambientais foram avaliadas as legislações e políticas públicas vinculadas à interligação entre modais de transporte na região do Aeroporto de Congonhas, detalhados a situação das vias públicas de acesso na região do Aeroporto, o status de implantação da Linha 17-Ouro do Metrô de São Paulo, a qual prevê uma estação no Aeroporto, a Lei Municipal nº 16.050/2014, que aprovou o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo e a Política de Desenvolvimento Urbano, onde definiu-se que a instalação, reforma e ampliação de aeródromos e heliportos é condicionada à apresentação de Estudo e Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA e Estudo e Relatório de Impacto de Vizinhança - EIV/RIV, no âmbito do processo de licenciamento ambiental. Salienta-se também que, conforme rito comum do processo de licenciamento, os impactos na mobilidade urbana e acessibilidade ao aeroporto deverão ser mais bem avaliados e apresentados no Estudo de Tráfego e outros

documentos exigidos pelo órgão ambiental, durante a fase de licenciamento ambiental, que estará sob responsabilidade do futuro concessionário. Além disso, diferentemente do informado na contribuição apresentada, os Estudos Ambientais identificaram os impactos ambientais previstos para o período de concessão, como o risco de contaminação de lençóis freáticos, o aumento de emissão de poluentes e o aumento da poluição sonora, e precificaram as medidas mitigadoras associadas a esses impactos. Finalmente, destaca-se também que não foram identificadas restrições em SBSP decorrentes do aumento do tráfego de veículos no entorno ou demais aspectos. Por fim, repisa-se que não há, por parte da SAC, nenhuma diretriz para que os documentos jurídicos que vinculam a concessão da Sétima Rodada de Concessão sejam construídos considerando eventual preterição de tráfego aéreo ligado à aviação geral e executiva no aeroporto relacionado. Por fim, informa-se que a Nota Informativa nº 31/2021/DPR/SAC (SEI nº 4837983), apresenta detalhamento da temática apresentada.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18988
NOME DO CONTRIBUINTE
Associação Brasileira de Aviação Geral – ABAG
CONTRIBUIÇÃO
<p>Sugestão de inclusão da seguinte previsão no Anexo 02 – Plano de Exploração Aeroportuária:</p> <p>7.23 A adequação da infraestrutura deve levar em consideração a necessidade de manutenção da infraestrutura mínima para o Sistema de Aviação Geral:</p> <p>7.23.1 Pátio de Estacionamento de Aeronaves;</p> <p>7.23.2 Edifício Terminal de Aviação Geral;</p> <p>7.23.3 Estacionamento de Veículos;</p> <p>7.23.4 Manutenção da infraestrutura existente para atendimento à aviação geral durante toda a vigência do Contrato de Concessão da infraestrutura aeroportuária.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Preliminarmente, diante da limitação de caracteres do formulário, a ABAG destaca a submissão de arquivo pdf como anexo à presente contribuição, contendo a fundamentação completa do presente pedido.</p> <p>1. A necessidade de compartilhamento da infraestrutura essencial à atividade da aviação geral</p> <p>A utilização da infraestrutura aeroportuária é indispensável para a atividade da aviação geral, o que atrai a incidência da teoria das instalações essenciais, “por meio da qual se permite que todos os operadores interessados possam ter acesso àquelas infraestruturas e redes [essenciais], desde que obedecidos os aspectos técnicos e de segurança e desde que o seu detentor seja adequadamente remunerado (NESTER, Alexandre Wagner. Regulação e concorrência – compartilhamento de infra-estruturas e redes. São Paulo: Dialética, 2006. p. 247).</p> <p>Para ALEXANDRE SANTOS DE ARAGÃO, existem cinco requisitos para aplicação da teoria das instalações essenciais: (1) controle da instalação essencial; (2) essencialidade da instalação; (3) restrição da concorrência; (4) viabilidade de acesso; (5) preço razoável (Serviços públicos e concorrência. Revista de Direito Administrativo. Rio de Janeiro, n. 233, jul./set. 2003, p. 311/371).</p> <p>Todos os requisitos estão presentes no caso do Aeroporto de Congonhas, considerando que (1) o futuro concessionário terá controle sobre a infraestrutura aeroportuária; (2) o acesso a esta infraestrutura é imprescindível para o exercício dos diversos segmentos da aviação, incluindo a aviação geral; (3) a ausência de acesso à infraestrutura causaria restrições concorrenciais, privilegiando a aviação comercial em detrimento da aviação geral; (4) o acesso é viável, considerando que, historicamente, o Aeroporto de Congonhas tem suportado tanto as operações da aviação comercial quanto as da aviação geral; (5) a utilização da infraestrutura se daria mediante pagamento de justa remuneração ao concessionário.</p> <p>Não existem alternativas viáveis de outros aeroportos na região para o regular desenvolvimento das atividades relacionadas à aviação geral, uma vez que os demais aeroportos da região carecem de infraestrutura adequada e estão localizados a grandes distâncias dos principais pontos de interesse da capital. A operação seria inviável inclusive no Aeroporto do Campo de Marte, uma vez que este não possui</p>

capacidade para o recebimento das aeronaves empregadas pelo setor, além de carecer de áreas disponíveis para os hangares.

É importante considerar, ainda, que eventual realocação das operações da aviação geral em São Paulo produziria efeitos sobre a atividade a nível nacional, considerando que o Aeroporto de Congonhas é, atualmente, o grande hub da aviação geral, recebendo voos de todo o país e realizando a conexão entre diversos destinos, o que também inclui aqueles não atendidos pela aviação regular.

Portanto, a utilização da infraestrutura do Aeroporto de Congonhas é vital para a aviação geral.

2. Precedentes da ANAC

Em leilões anteriores, houve previsão expressa acerca da necessidade de assegurar acesso à infraestrutura aeroportuária para a aviação geral, com o estabelecimento do Sistema de Aviação Geral como elemento aeroportuário obrigatório no Plano de Exploração Aeroportuária, determinando a necessidade de disponibilização de pátio de estacionamento de aeronaves, edifício terminal de aviação geral e estacionamento de veículos. Como exemplo, é possível citar os contratos dos Aeroportos de Viracopos; São Gonçalo do Amarante; Guarulhos; Galeão; Confins; e Brasília.

Sempre respeitosamente, é necessário que a diretriz empregada nos contratos acima citados seja adotada em relação ao leilão do Aeroporto de Congonhas. Trata-se de um dever de coerência tanto com a forma como o Aeroporto vem sendo historicamente utilizado, quanto com a política pública adotada nos leilões anteriores. Omitir-se quanto à preservação do acesso à infraestrutura aeroportuária para a aviação geral no Aeroporto de Congonhas significa que caberá ao vencedor do leilão a decisão quanto a manter ou não o acesso da aviação geral ao principal aeroporto utilizado pelo segmento no país. E, caso o Concessionário entenda pela exclusão da aviação geral do Aeroporto de Congonhas, todo o setor será severamente impactado, dada sua importância estratégica.

RESPOSTA

A SAC/Minfra agradece a sua contribuição e esclarece que o Governo Federal corrobora com o caráter essencial da atividade de aviação geral e sua importância para o setor. Neste sentido, as políticas públicas implementadas pelo Governo Federal visam a melhoria da infraestrutura para a aviação civil como um todo, sem distinção entre os segmentos que o compõem. Assim, é preciso afastar a ideia de que a modelagem proposta para a concessão de SBSP irá inviabilizar a atividade de aviação geral na região de influência do Aeroporto. Eventuais conflitos entre diferentes segmentos de aviação poderão surgir quando a demanda agregada atingir o limite físico da capacidade, situação em que todos os segmentos serão afetados. Nesse contexto, a coordenação de slots realizada pela ANAC tem como objetivo regulamentar o acesso à infraestrutura em aeroportos saturados, buscando harmonizar a demanda por operações aéreas com a capacidade aeroportuária disponível. Potencial reserva de capacidade a qualquer segmento da aviação seria, em contraponto, um artificial favorecimento e caminharía no sentido de soluções sub-ótimas do ponto de vista da eficiência das operações a aviação civil, tal como disposto na Política Nacional de Aviação Civil (PNAC). Nesse contexto, cumpre observar que a minuta de contrato apresentada na presente Consulta Pública se assemelha, no que tange à aviação geral, aos editais das últimas duas rodadas. Em relação às diretrizes para elaboração dos EVTEA, informa-se que as mesmas se encontram disponíveis no Data Room da Sétima Rodada. a diretriz referente à capacidade inicial dos sistemas de PPD de SBSP e do SBRJ, qual seja: “Para fins da modelagem, a

capacidade inicial do sistema de PPD de SBSP deve ser considerada de 44 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, e a do SBRJ de 32 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros. A capacidade do sistema de pistas ao longo da concessão para os aeroportos SBRJ e SBSP deve evoluir em função do desenho proposto para tais infraestruturas nos estudos de engenharia.”, tem por base discussões levadas a cabo entre a SAC e o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), do Ministério da Defesa, conforme aponta o Ofício nº 13/DCCO1/5210 (SEI nº 4852074), de 16 de abril de 2021, onde se concluiu ser viável o aumento da capacidade do sistema de pistas dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont a partir de ações que poderiam colaborar com o aumento da capacidade para os referidos aeroportos sem afetar a segurança operacional. Cumpre informar que, no que diz respeito ao Aeroporto Santos Dumont, a referida diretriz e os EVTEA foram retificados para 30 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, conforme conclusões do referido Ofício. Importa considerar que, na modelagem das concessões aeroportuárias, os EVTEA não são vinculativos. O cenário desenhado nos Estudos reflete uma hipótese de conduta do concessionário num cenário de escassez de capacidade para acomodar toda a demanda, em um contexto complexo em que o sítio aeroportuário terá que ser reconfigurado para ampliar a capacidade e solucionar as incompatibilidades com o RBAC 154. Entretanto, existem outros caminhos de desenvolvimento possíveis para o sítio aeroportuário além daquele escolhido no EVTEA. Caberá, então, ao futuro concessionário elaborar um plano de negócios e de desenvolvimento do sítio aeroportuário próprio, submetendo-se às regras contratuais de atendimento da demanda e correção das inconformidades, e ainda ao arcabouço legal vigente. No que compete às regras contratuais, a minuta de Contrato de Concessão submetida à Consulta Pública nº 13/2021 traz, em seu item 3.1.7., como obrigação da futura Concessionária, "assumir integralmente os Contratos que envolvam a cessão de espaços nos Complexos Aeroportuários integrantes do Bloco, conforme as condições contratadas, mediante sub-rogação integral dos seus direitos e deveres", o que inclui eventuais cláusulas rescisórias ou de realocação. Nesse diapasão, acolhemos as contribuições apresentadas sobre não previsão de indenizações à eventual descontinuidade dos contratos em vigor. Tal inconsistência será sanada e os estudos atualizados incorporando os devidos custos. No tocante aos impactos urbanísticos, observa-se inicialmente que a movimentação total de passageiros projetada para SBSP em 2023 é de 25,2 milhões de pax (vide Estudo de Mercado, Figuras 12-25 e 12-27), e não de 28,7 milhões, como apontado. Ainda, cabe destacar que nos Estudos Ambientais foram avaliadas as legislações e políticas públicas vinculadas à interligação entre modais de transporte na região do Aeroporto de Congonhas, detalhados a situação das vias públicas de acesso na região do Aeroporto, o status de implantação da Linha 17-Ouro do Metrô de São Paulo, a qual prevê uma estação no Aeroporto, a Lei Municipal nº 16.050/2014, que aprovou o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo e a Política de Desenvolvimento Urbano, onde definiu-se que a instalação, reforma e ampliação de aeródromos e heliportos é condicionada à apresentação de Estudo e Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA e Estudo e Relatório de Impacto de Vizinhança - EIV/RIV, no âmbito do processo de licenciamento ambiental. Salienta-se também que, conforme rito comum do processo de licenciamento, os impactos na mobilidade urbana e acessibilidade ao aeroporto deverão ser mais bem avaliados e apresentados no Estudo de Tráfego e outros documentos exigidos pelo órgão ambiental, durante a fase de licenciamento ambiental, que estará sob responsabilidade do futuro concessionário. Além disso,

diferentemente do informado na contribuição apresentada, os Estudos Ambientais identificaram os impactos ambientais previstos para o período de concessão, como o risco de contaminação de lençóis freáticos, o aumento de emissão de poluentes e o aumento da poluição sonora, e precificaram as medidas mitigadoras associadas a esses impactos. Finalmente, destaca-se também que não foram identificadas restrições em SBSP decorrentes do aumento do tráfego de veículos no entorno ou demais aspectos. Por fim, repisa-se que não há, por parte da SAC, nenhuma diretriz para que os documentos jurídicos que vinculam a concessão da Sétima Rodada de Concessão sejam construídos considerando eventual preterição de tráfego aéreo ligado à aviação geral e executiva no aeroporto relacionado. Por fim, informa-se que a Nota Informativa nº 31/2021/DPR/SAC (SEI nº 4837983), apresenta detalhamento da temática apresentada.

A ANAC igualmente agradece a contribuição e esclarece que o PEA tem como objeto detalhar e especificar o objeto da concessão, delimitar os complexos aeroportuários, estabelecer especificações mínimas requeridas para a infraestrutura aeroportuária; estabelecer investimentos iniciais para melhoria e adequação da infraestrutura; estabelecer o nível de serviço para os Terminais de Passageiros; definir as obrigações relativas ao Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI); delimitar os Indicadores de Qualidade do Serviço (IQS); prever a metodologia de definição do Fator Q; e estabelecer os planos para a continuidade do funcionamento adequado dos aeroportos em situações específicas.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18989
NOME DO CONTRIBUINTE
Fundação Getúlio Vargas - FGV CERJ
CONTRIBUIÇÃO
<p>O conjunto de propostas apresentado na modelagem do aeroporto do Santos Dumond (SDU), durante a 7ª rodada de concessões aeroportuárias, apresenta importantes problemas técnicos e de viabilidade econômica, sobretudo no contexto de desenvolvimento socioeconômico da região metropolitana do Rio de Janeiro.</p> <p>As propostas apresentadas são contrárias ao interesse público da sociedade fluminense e podendo acarretar perda financeira ao Tesouro Nacional e do investimento realizado na cidade durante as últimas décadas. Destaca-se o tratamento incipiente acerca da necessária coexistência ou sobre a necessidade de equilíbrio operacional e financeiro entre os dois maiores aeroportos da cidade, SDU e o Galeão, sendo este último objeto recente de concessão. Essa omissão incentiva uma competição desequilibrada entre os dois aeroportos situados na mesma cidade, o que não gera benefício algum à sociedade local, sendo, inclusive, contrário à consolidação do Rio de Janeiro como um importante hub aéreo internacional.</p> <p>Ademais, em um mundo que resta crescentemente importante e evidente o desafio de promover resiliência de infraestruturas críticas – caso de infraestruturas aeroportuárias - uma modelagem que comprometa o equilíbrio econômico-financeiro de aeroporto já concedido significa uma real ameaça a essa confiabilidade na provisão de serviços de transporte aéreo de passageiros e cargas no Estado do Rio de Janeiro.</p> <p>Do ponto de vista técnico e comercial, a modelagem não coloca qualquer restrição ou limite prévio inicial às operações do aeroporto, com o SDU podendo atuar em quaisquer mercados, inclusive internacional, operando sem coordenação de tráfego com o Galeão. O impacto dessa falta de planejamento conjunta poderá ser sentido na geração de empregos, na cadeia de negócios e meio ambiente da atividade aeroportuária, ou ainda, na qualidade dos serviços prestados. Na proposta, as autoridades aeronáuticas entendem que o futuro concessionário do aeroporto poderá ampliar sua capacidade dos atuais 9 milhões de passageiros/ano para até 14 milhões de passageiros/ano. Permite-se um aumento da ordem de 60% na capacidade operacional do SDU, o que em sua maioria acontecerá nos primeiros anos de concessão.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>A seguir são apresentadas algumas das inconsistências identificadas na modelagem do SDU, especificamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Falha na modelagem econômico-financeira: a modelagem desconsidera fatos pretéritos relacionados ao desbalanceamento funcional dos aeroportos SDU e Galeão, apresenta abordagem incipiente da geografia econômica da cidade do Rio de Janeiro e realiza uma limitada análise dos impactos e das perdas econômicas advindas da manutenção do atual modelo operacional do SDU, bem como da forte expansão de sua capacidade. <p>Na modelagem da concessão do Bloco RJ/MG (onde se insere o aeroporto Santos Dumont) prevalece a metodologia de avaliação financeira do projeto. A avaliação</p>

econômica apresentada na proposta não se mostra alinhada com as boas práticas de avaliação de projetos e suas duas óticas básicas. A Nota Técnica 01/21 da ACRJ, encaminhada como contribuição a ANAC, se discorre detalhadamente sobre tal questão, por exemplo.

Por exemplo, quando a modelagem econômico-financeira se restringe à avaliação financeira, uma ótima primária, exclui-se importantes aspectos, como a ótica financeira do Tesouro Nacional, caso uma concorrência predatória entre o Sistema Santos Dumont e o Galeão provoque a debacle e a conseqüente perda de outorgas a receber do concessionário do Galeão, com conseqüente diminuição de encaixe de outorgas do aeroporto principal (GIG), ou até mesmo a sua inviabilidade.

Além disso, quando se realiza uma avaliação econômico-financeira, envolvendo-se a sociedade como um todo, esta pode ainda ser desdobrada em avaliação social, que analisa os impactos de um projeto sobre as camadas mais vulneráveis da população. Identifica-se que a modelagem precisa ser refeita integralmente, sob pena de se piorar ainda mais uma situação que já é altamente insatisfatória, resultado na perda da condição do Rio como Hub aéreo de voos internacionais e nacionais de longa distância.

- Descumprimento do planejamento e desenvolvimento urbano local: quando se propõe a internacionalização do SDU para operações de atendimento de áreas do Cone Sul, coloca-se o projeto em direção oposta à ideia de formação e consolidação de hub aeroportuário internacional no Rio de Janeiro.

No contraponto, o Aeroporto do Galeão já dispõe de imensa infraestrutura, pronta e apta à operação maciça de aeronaves “wide bodies”, onde o país já investiu mais de US\$ 5 bilhões ao longo de décadas, que no momento atende a apenas 36% das operações na capital, o que reduz ainda mais a conectividade doméstica e acaba por inviabilizar as rotas internacionais. Desta forma, o Rio de Janeiro deixa de exercer o papel de hub aeroportuário, para o qual foi planejado, construído e preparado desde a década de 1970. Deixa-se de atender demandas de tradicionais regiões alimentadoras que centralizavam suas operações no mercado carioca, notadamente Belo Horizonte, Brasília, Vitória e Curitiba.

Há ainda de se destacar que, de acordo com o Plano Estratégico de Logística e Cargas do Estado do Rio – PELC RJ/2045, estudo definidor da política pública setorial, financiado e apoiado tecnicamente pelo Banco Mundial, o Galeão tem a importante função de ser uma das “principais ancoras logísticas” do Rio e de extensa região do país, o que lhe confere um papel diferenciado no atendimento ao segmento de cargas áreas.

- Risco à operação local: O SDU, hoje, opera com uma demanda de passageiros de mais de 9 milhões passageiros/ano em uma pista curta (1.323 m de extensão) e uma pequena área patrimonial. A proposta de uma modelagem que não equilibre aumento da demanda com investimentos na área de passageiros compromete conforto e atendimento aos passageiros, sobretudo os internacionais. Há preocupações, nas condições propostas, com uma redução do nível de serviço e conforto dos passageiros.

No caso do Rio de Janeiro, é conhecida e notória a importância da carga aérea para as indústrias do petróleo e gás (peças, partes e equipamentos), farmacêutica, automobilística e aeronáutica, além do comércio em geral, e, sem os voos internacionais de passageiros, esta carga não vem diretamente para o Rio de Janeiro. Da mesma forma, sem os voos domésticos, o Galeão não conseguirá viabilizar os voos internacionais de passageiros e por conseguinte não receberá carga área em volume significativo.

- A análise da modelagem da ANAC já indica competição direta e predatória entre SDU e Galeão. A modelagem proposta ignora a quantificação e o detalhamento dos impactos negativos de uma competição claramente predatória e desenfreada entre dois aeroportos localizados em um mesmo município. Os incentivos decorrentes do modelo de concessão e dos investimentos previstos indicam que, apesar das vocações potencialmente distintas dos dois aeroportos, ambos acabariam competindo por um mesmo mercado e acarretando mudança (forçada) de posicionamento estratégico do Galeão.
- Essencial avaliar cuidadosamente o provável impacto financeiro negativo decorrente da inviabilização da atual concessão do Galeão já nos próximos anos, com a consequente perda de outorgas futuras (a receber) da ordem de R\$ 10,5 bilhões, e pela perda de tração econômica do RJ até a escolha de um novo concessionário do Galeão, que certamente pagará ao Tesouro Nacional uma outorga de valor bem inferior a paga pelo atual concessionário, simplesmente pelo desejo de obter maior valor de outorga no Santos Dumont (SDU). Importante frisar que o concessionário do Galeão já pagou 45% da outorga e está com os pagamentos de outorgas a União rigorosamente em dia.

Vale a pena destacar que o desenho de concessão de um bloco aeroportuário deve contemplar questões que vão além da ótica financeira e mostrar vantajosidade para sociedade, o que não se notou na modelagem do SDU.

Por fim, importante avaliar que do ponto de vista de resiliência de infraestruturas críticas, fundamental que um estado como o Rio de Janeiro conte com dois aeroportos. A concessão do aeroporto do Galeão é importante marco das concessões aeroportuárias: foi celebrada, atraiu operador de reputação internacional e permitiu investimento em vultosa infraestrutura que o Estado não teria tido condições de realizar no tempo e na escala em que se materializaram. Uma modelagem da concessão do aeroporto do Santo Dumont que vise apenas maximizar ganhos de receita minando compromissos assumidos por ocasião da concessão do aeroporto do Galeão é desvantajosa para Poder Concedente, para o Estado do Rio de Janeiro e para os usuários e cidadãos.

RESPOSTA

A SAC/Minfra agradece a sua contribuição. Sobre o tema, menciona-se que referências mundiais na temática Sistemas Multi-aeroportos, como, por exemplo, o professor Ph.D. Richard de Neufville (MIT), que dispõe em seu livro 'Airport Systems: Planning, Design, and Management' os resultados de décadas de pesquisa, são categóricas em afirmar que a alocação forçosa de tráfego aéreo, salvo raras exceções, são infrutíferas, ao mesmo tempo em que geram efeitos danosos e imprevisíveis sobre o mercado e o comportamento dos usuários, asseverando que o que prevalece sempre é a dinâmica das forças de mercado. Desta feita, os postulados dos especialistas suportam que uma eventual intervenção para alocação forçosa de tráfego aéreo no SmaRJ tenderá mais a agravar a situação de danos à economia do Rio de Janeiro e potencializar a perda de turistas e viajantes que passam pelo sistema, do que gerar benefícios. Isto porque ferirá evidências robustas advindas de décadas de pesquisa que, sinteticamente, indicam que o usuário utiliza a infraestrutura que oferece o serviço que deseja consumir, com fatores de decisão próprios. Nesse cenário, menciona-se que os EVTEA traçaram análises visando entender o comportamento de preferência dos passageiros para aplicação posterior em um modelo competitivo na Região de Influência (que extrapola os limites do SmaRJ, abrangendo também os aeroportos de Campos dos Goytacazes, de Macaé

e da Zona da Mata). Assim, com a análise de competição intramodal o estudo procurou projetar de maneira fidedigna o ambiente competitivo intra e extra Sistema Multi-aeroportos. No caso específico da competição intramodal, lançou-se mão de regressão logística multinomial para representar a probabilidade de um passageiro, em função das variáveis independentes, escolher entre as opções de aeroportos competidores (tema explorado na Nota Informativa nº 13/2021/DPR/SAC - SEI nº 4300626). Portanto, ao interferir em tal dinâmica, o mercado poderá prover soluções que não necessariamente passarão pelo Aeroporto Internacional do Galeão, potencializando eventuais perdas. Em outro giro, a fundamentação teórica apresentada para dar suporte à alegação de insuficiência de movimentação de tráfego aéreo de passageiros para sustentar o sistema, e, em função disso, fundamentar a sugestão de imposição de restrições ao Aeroporto Santos Dumont, tem aplicabilidade limitada, já que deriva de contextos de estudo distintos do caso concreto. Isso porque grande parte dos resultados gerais das pesquisas acadêmicas se aplica a sistemas multi-aeroportos em estágio embrionário, o que não é o caso do SMarJ, que é composto por dois aeroportos primários, consolidados e operando em harmonia há décadas, em função de modelos de negócios distintos. Nesse contexto, a teoria competitiva não gera efeitos absolutos sobre o SMarJ, uma vez que se identificou características, que condicionam ou mesmo limitam uma competição plena entre os aeroportos no SMarJ, resultando, inclusive, em reserva de mercado para Aeroporto Internacional do Galeão em nichos específicos. Não à toa, os dados de mercados explorados em ambos os aeroportos em 2019 indicam que o Aeroporto Internacional do Galeão detinha 66,60% do market share doméstico (medido em ASK, e chegando a 14 mercados exclusivos por uma única empresa) e 100% do internacional (32 mercados). Indo além, não se pode deixar de mencionar que, tendencialmente, ambientes competitivos equilibram naturalmente o excedente da indústria com o excedente do consumidor, fato desejável e de interesse público. Ainda, conforme expõe a literatura especializada, o SMarJ possui características que o enquadram em situação de exceção, especialmente no que tange às limitações de infraestruturas inerentes ao Aeroporto Santos Dumont, fato que afasta, de maneira inquestionável, a aplicação do limiar teórico de 17 milhões de passageiros originários (para utilizar a mesma métrica da literatura). Como evidência, menciona-se que a própria literatura lista Sistemas Multi-aeroportos que operam sem necessariamente atenderem o seu referencial teórico (incluindo o sistema carioca). Nesse contexto, vale ponderar que os dados apontam que a maior concorrência do Aeroporto do Galeão está localizada fora do sistema multi-aeroportos do Rio de Janeiro, já que a perda de tráfego aéreo registrada na última década não repercutiu em automática absorção por Santos Dumont. Nesse contexto, menciona-se que não há evidências de que uma eventual possibilidade de operação de tráfego aéreo internacional no Aeroporto Santos Dumont acarretaria uma migração integral e automática de tais mercados entre os aeroportos. Tal afirmação ignora a possibilidade de desenvolvimento de novos mercados, alinhados ao modelo de negócios de Santos Dumont. Em outro diapasão, há significativas evidências que indicam que as questões relacionadas ao planejamento e à mobilidade urbana (localização, congestionamento e ausência de transporte público confiável, ágil, previsível e acessível), assim como à violência, são fatores que podem estar afastando viajantes estrangeiros e brasileiros da cidade do Rio de Janeiro (afetando de maneira mais direta o Galeão). Soma-se a isso o fraco desempenho econômico da cidade e do estado nas últimas décadas, determinantes para a redução das viagens a negócios e da renda local disponível, afetando sobremaneira os indicadores de transporte

aéreo. Neste íterim, não se pode deixar de frisar que o transporte aéreo se posiciona como facilitador da promoção da prosperidade econômica, e não, por si só, como a sua força motriz. Portanto, as análises caminham na direção de que o resgate do SMarJ não deva passar por intervenções estatais, que lhe podem causar ainda mais dano, mas sim pela recuperação econômica e social da cidade e do estado do Rio de Janeiro. Adicionalmente, contribuiriam favoravelmente ações e políticas públicas que visem aprimorar a experiência dos viajantes e visitantes, seja no campo do transporte aéreo, com a oferta e a disponibilidade de uma gama maior de produtos de serviços aéreos para a escolha do consumidor, isto é, variadas opções de entrada e saída, de voos, empresas, preços e serviços, o que tende a atrair o maior escopo possível de visitantes, seja na experiência da exploração das cidades e das atrações que compõem os eixos da indústria de turismo fluminense. Para tanto, o visitante deseja se sentir seguro e ter uma mobilidade urbana acessível, previsível e confortável, tanto para desfrutar a cidade e seus atrativos, como para chegar e sair pelos seus aeroportos. Assim, diante dos subsídios fornecidos pelo estado-da-arte na literatura especializada, a análise não vislumbra evidências razoáveis para ratificar que restrições artificiais de tráfego aéreo sejam a melhor opção para o Sistema Multi-aeroportos do Rio de Janeiro, tema detalhadamente analisado na Nota Técnica nº 82/2021/DPR/SAC (SEI nº 4823070) e na Nota Informativa nº 26/2021/DPR/SAC (SEI nº 4751285). Por fim, salienta-se que fazem parte do rito comum do processo de licenciamento ambiental, a ser efetivado pelo futuro operador do Aeroporto Santos Dumont, o Estudo e Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA e o Estudo e Relatório de Impacto de Vizinhança - EIV/RIV, que abarca questões sensíveis ao ruído, impactos na mobilidade urbana e acessibilidade ao aeroporto, assim como Estudo de Tráfego e outros documentos exigidos pelo órgão ambiental.

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que a modelagem proposta não impõe restrições operacionais que decorram de questões concorrenciais com outros operadores aeroportuários. Em verdade, o risco decorrente da concorrência com outros prestadores de serviços já é realidade em outros segmentos de infraestrutura, inclusive de aeroportos e, portanto, deve ser considerado pela Proponente na formulação de sua proposta econômica.

A constituição dos blocos de aeroportos e a alocação desse risco à Concessionária reflete a diretriz de política pública do Governo Federal, que tem como objetivo estimular concorrência no setor e, desse modo, beneficiar os usuários com melhores serviços e menores custos.

Assim, conforme previsto no Capítulo V da presente minuta do Contrato de Concessão e dos Contratos já firmados, os riscos de não efetivação da demanda projetada, com exceção daqueles provenientes de restrição operacional decorrentes de decisão ou omissão de entes públicos, deverão ser suportados exclusivamente pela Concessionária. Consequentemente, não há qualquer previsão de inclusão de garantia caso outras infraestruturas (inclusive aeroportuárias) concorram pela demanda, dentro ou fora da área de influência do aeroporto.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18990
NOME DO CONTRIBUINTE
Associação Brasileira de Aviação Geral – ABAG
CONTRIBUIÇÃO
<p>Os Estudos de Engenharia e Afins do Aeroporto de Congonhas preveem que o segmento de aviação geral “deixará de existir no ano 1 de concessão devido a necessidade de disponibilizar mais áreas para o desenvolvimento do segmento comercial, sendo preciso suprimir as áreas de aviação geral” (p. 559) e que “a partir de 2023, a demanda de aviação geral deixa de existir (...) Portanto, não são necessárias intervenções para ampliar o terminal de aviação geral” (p. 463). Solicita-se a alteração do EVTEA para que os estudos considerem a necessidade de que o Aeroporto de Congonhas atenda à demanda da aviação geral, durante todo o prazo da futura concessão da infraestrutura aeroportuária.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Preliminarmente, diante da limitação de caracteres do formulário, a ABAG destaca a submissão de arquivo pdf como anexo à presente contribuição, contendo a fundamentação completa do presente pedido.</p> <p>1. A necessidade de compartilhamento da infraestrutura essencial à atividade da aviação geral</p> <p>A utilização da infraestrutura aeroportuária é indispensável para a atividade da aviação geral, o que atrai a incidência da teoria das instalações essenciais, “por meio da qual se permite que todos os operadores interessados possam ter acesso àquelas infraestruturas e redes [essenciais], desde que obedecidos os aspectos técnicos e de segurança e desde que o seu detentor seja adequadamente remunerado (NESTER, Alexandre Wagner. Regulação e concorrência – compartilhamento de infra-estruturas e redes. São Paulo: Dialética, 2006. p. 247).</p> <p>Para ALEXANDRE SANTOS DE ARAGÃO, existem cinco requisitos para aplicação da teoria das instalações essenciais: (1) controle da instalação essencial; (2) essencialidade da instalação; (3) restrição da concorrência; (4) viabilidade de acesso; (5) preço razoável (Serviços públicos e concorrência. Revista de Direito Administrativo. Rio de Janeiro, n. 233, jul./set. 2003, p. 311/371).</p> <p>Todos os requisitos estão presentes no caso do Aeroporto de Congonhas, considerando que (1) o futuro concessionário terá controle sobre a infraestrutura aeroportuária; (2) o acesso a esta infraestrutura é imprescindível para o exercício dos diversos segmentos da aviação, incluindo a aviação geral; (3) a ausência de acesso à infraestrutura causaria restrições concorrenciais, privilegiando a aviação comercial em detrimento da aviação geral; (4) o acesso é viável, considerando que, historicamente, o Aeroporto de Congonhas tem suportado tanto as operações da aviação comercial quanto as da aviação geral; (5) a utilização da infraestrutura se daria mediante pagamento de justa remuneração ao concessionário.</p> <p>Não existem alternativas viáveis de outros aeroportos na região para o regular desenvolvimento das atividades relacionadas à aviação geral, uma vez que os demais aeroportos da região carecem de infraestrutura adequada e estão localizados a grandes distâncias dos principais pontos de interesse da capital. A operação seria inviável inclusive no Aeroporto do Campo de Marte, uma vez que este não possui</p>

capacidade para o recebimento das aeronaves empregadas pelo setor, além de carecer de áreas disponíveis para os hangares.

É importante considerar, ainda, que eventual realocação das operações da aviação geral em São Paulo produziria efeitos sobre a atividade a nível nacional, considerando que o Aeroporto de Congonhas é, atualmente, o grande hub da aviação geral, recebendo voos de todo o país e realizando a conexão entre diversos destinos, o que também inclui aqueles não atendidos pela aviação regular.

Portanto, a utilização da infraestrutura do Aeroporto de Congonhas é vital para a aviação geral.

2. Precedentes da ANAC

Em leilões anteriores, houve previsão expressa acerca da necessidade de assegurar acesso à infraestrutura aeroportuária para a aviação geral, com o estabelecimento do Sistema de Aviação Geral como elemento aeroportuário obrigatório no Plano de Exploração Aeroportuária, determinando a necessidade de disponibilização de pátio de estacionamento de aeronaves, edifício terminal de aviação geral e estacionamento de veículos. Como exemplo, é possível citar os contratos dos Aeroportos de Viracopos; São Gonçalo do Amarante; Guarulhos; Galeão; Confins; e Brasília.

Sempre respeitosamente, é necessário que a diretriz empregada nos contratos acima citados seja adotada em relação ao leilão do Aeroporto de Congonhas. Trata-se de um dever de coerência tanto com a forma como o Aeroporto vem sendo historicamente utilizado, quanto com a política pública adotada nos leilões anteriores. Omitir-se quanto à preservação do acesso à infraestrutura aeroportuária para a aviação geral no Aeroporto de Congonhas significa que caberá ao vencedor do leilão a decisão quanto a manter ou não o acesso da aviação geral ao principal aeroporto utilizado pelo segmento no país. E, caso o Concessionário entenda pela exclusão da aviação geral do Aeroporto de Congonhas, todo o setor será severamente impactado, dada sua importância estratégica.

3. Ausência de consideração de elementos essenciais nos estudos

Os estudos que amparam o leilão do Aeroporto de Congonhas excluíram a aviação geral de suas projeções sem que fossem levados em consideração elementos essenciais, como o prazo dos contratos de cessão de uso de área vigentes, as consequências práticas de eventual necessidade de realocação das operações e os impactos urbanísticos decorrentes da ocupação completa do Aeroporto de Congonhas pela aviação comercial.

4. Desconsideração dos contratos vigentes

Os estudos consideram que “a partir de 2023, a demanda de aviação geral deixa de existir”. No entanto, existem diversos contratos da Infraero relacionados à aviação geral cujo prazo de vigência somente se esgotará anos após a data prevista (Fonte: <https://transparencia.infraero.gov.br/wp-content/uploads/2021/04/RELATORIO-CONTRATOS-VIGENTES-05-04-2021.pdf>).

A desconsideração da necessidade de atender à demanda dessas empresas desde o início da concessão torna as projeções constantes dos estudos inadequadas, por se basearem em dados que não são compatíveis com a realidade com a qual o futuro operador aeroportuário se deparará.

5. Desconsideração dos prejuízos decorrentes da extinção da aviação geral em Congonhas

O material disponibilizado na consulta pública não contém qualquer menção a soluções para a hipótese de as empresas que prestam serviços de aviação geral serem obrigadas a desocupar as áreas atualmente ocupadas no Aeroporto de Congonhas.

6. A abrupta interrupção de atividades de interesse geral e os efeitos decorrentes não estão justificados, porque não se encontram sequer examinados. Causa extrema insegurança no mercado e nos usuários a previsão de que a demanda da aviação geral deixe de ser atendida já em 2023, considerando a inexistência de infraestrutura adequada para recebimento das aeronaves em qualquer aeroporto das proximidades. Os estudos não consideraram os prejuízos irreparáveis, incluindo a dificuldade e a onerosidade que estariam implicadas, decorrentes da necessidade de desmobilizar e remobilizar a atividade em outro local, uma vez que é necessária uma infraestrutura robusta para garantir a segurança das operações.

É essencial que o contrato de concessão defina a preservação da aviação geral ou, quando menos, o responsabilidade do futuro concessionário sobre esses custos, sem prejuízo da necessária definição de indenização compatível para os contratos vigentes, uma vez que o futuro concessionário se beneficiará do aumento de receitas decorrente da alteração do vocacionamento do Aeroporto em detrimento de atividades estáveis, que demandaram investimentos.

7. Desconsideração dos impactos urbanísticos

Os estudos também desconsideraram os impactos que eventual alteração do vocacionamento do Aeroporto de Congonhas produziria sobre a região em que se localiza o sítio aeroportuário, em especial os impactos sobre a vizinhança, que estaria submetida a um incômodo mais intenso do que o vivenciado atualmente, considerando que a aviação comercial maneja aeronaves maiores e ocasiona maior fluxo de passageiros.

De acordo com o Estudo de Mercado (p. 187), projeta-se que o Aeroporto de Congonhas movimentará 28,7 milhões de passageiros já em 2023, um aumento expressivo em relação aos 22 milhões de passageiros movimentados no pico de movimento pré-pandemia. Como consequência, adotada a premissa do Estudo de Mercado de eliminação da aviação geral e aumento da aviação comercial para se atingir tais estimativas, é previsível um significativo aumento do nível de poluição sonora e ambiental.

RESPOSTA

A SAC/Minfra agradece a sua contribuição e esclarece que o Governo Federal corrobora com o caráter essencial da atividade de aviação geral e sua importância para o setor. Neste sentido, as políticas públicas implementadas pelo Governo Federal visam a melhoria da infraestrutura para a aviação civil como um todo, sem distinção entre os segmentos que o compõem. Assim, é preciso afastar a ideia de que a modelagem proposta para a concessão de SBSP irá inviabilizar a atividade de aviação geral na região de influência do Aeroporto. Eventuais conflitos entre diferentes segmentos de aviação poderão surgir quando a demanda agregada atingir o limite físico da capacidade, situação em que todos os segmentos serão afetados. Nesse contexto, a coordenação de slots realizada pela ANAC tem como objetivo regulamentar o acesso à infraestrutura em aeroportos saturados, buscando harmonizar a demanda por operações aéreas com a capacidade aeroportuária disponível. Potencial reserva de capacidade a qualquer segmento da aviação seria, em contraponto, um artificial favorecimento e caminhar no sentido de soluções sub-ótimas do ponto de vista da eficiência das operações a aviação civil, tal como disposto na Política Nacional de Aviação Civil (PNAC). Nesse contexto, cumpre observar que a minuta de contrato apresentada na presente Consulta Pública se assemelha, no que tange à aviação geral, aos editais das últimas duas rodadas. Em relação às diretrizes para elaboração dos EVTEA, informa-se que as mesmas se encontram

disponíveis no Data Room da Sétima Rodada. a diretriz referente à capacidade inicial dos sistemas de PPD de SBSP e do SBRJ, qual seja: “Para fins da modelagem, a capacidade inicial do sistema de PPD de SBSP deve ser considerada de 44 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, e a do SBRJ de 32 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros. A capacidade do sistema de pistas ao longo da concessão para os aeroportos SBRJ e SBSP deve evoluir em função do desenho proposto para tais infraestruturas nos estudos de engenharia.”, tem por base discussões levadas a cabo entre a SAC e o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), do Ministério da Defesa, conforme aponta o Ofício nº 13/DCCO1/5210 (SEI nº 4852074), de 16 de abril de 2021, onde se concluiu ser viável o aumento da capacidade do sistema de pistas dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont a partir de ações que poderiam colaborar com o aumento da capacidade para os referidos aeroportos sem afetar a segurança operacional. Cumpre informar que, no que diz respeito ao Aeroporto Santos Dumont, a referida diretriz e os EVTEA foram retificados para 30 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, conforme conclusões do referido Ofício. Importa considerar que, na modelagem das concessões aeroportuárias, os EVTEA não são vinculativos. O cenário desenhado nos Estudos reflete uma hipótese de conduta do concessionário num cenário de escassez de capacidade para acomodar toda a demanda, em um contexto complexo em que o sítio aeroportuário terá que ser reconfigurado para ampliar a capacidade e solucionar as incompatibilidades com o RBAC 154. Entretanto, existem outros caminhos de desenvolvimento possíveis para o sítio aeroportuário além daquele escolhido no EVTEA. Caberá, então, ao futuro concessionário elaborar um plano de negócios e de desenvolvimento do sítio aeroportuário próprio, submetendo-se às regras contratuais de atendimento da demanda e correção das inconformidades, e ainda ao arcabouço legal vigente. No que compete às regras contratuais, a minuta de Contrato de Concessão submetida à Consulta Pública nº 13/2021 traz, em seu item 3.1.7., como obrigação da futura Concessionária, "assumir integralmente os Contratos que envolvam a cessão de espaços nos Complexos Aeroportuários integrantes do Bloco, conforme as condições contratadas, mediante sub-rogação integral dos seus direitos e deveres", o que inclui eventuais cláusulas rescisórias ou de realocação. Nesse diapasão, acolhemos as contribuições apresentadas sobre não previsão de indenizações à eventual descontinuidade dos contratos em vigor. Tal inconsistência será sanada e os estudos atualizados incorporando os devidos custos. No tocante aos impactos urbanísticos, observa-se inicialmente que a movimentação total de passageiros projetada para SBSP em 2023 é de 25,2 milhões de pax (vide Estudo de Mercado, Figuras 12-25 e 12-27), e não de 28,7 milhões, como apontado. Ainda, cabe destacar que nos Estudos Ambientais foram avaliadas as legislações e políticas públicas vinculadas à interligação entre modais de transporte na região do Aeroporto de Congonhas, detalhados a situação das vias públicas de acesso na região do Aeroporto, o status de implantação da Linha 17-Ouro do Metrô de São Paulo, a qual prevê uma estação no Aeroporto, a Lei Municipal nº 16.050/2014, que aprovou o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo e a Política de Desenvolvimento Urbano, onde definiu-se que a instalação, reforma e ampliação de aeródromos e heliportos é condicionada à apresentação de Estudo e Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA e Estudo e Relatório de Impacto de Vizinhança - EIV/RIV, no âmbito do processo de licenciamento ambiental. Salienta-se também que, conforme rito comum do processo de licenciamento, os impactos na mobilidade urbana e acessibilidade ao aeroporto deverão ser mais bem avaliados e apresentados no Estudo de Tráfego e outros

documentos exigidos pelo órgão ambiental, durante a fase de licenciamento ambiental, que estará sob responsabilidade do futuro concessionário. Além disso, diferentemente do informado na contribuição apresentada, os Estudos Ambientais identificaram os impactos ambientais previstos para o período de concessão, como o risco de contaminação de lençóis freáticos, o aumento de emissão de poluentes e o aumento da poluição sonora, e precificaram as medidas mitigadoras associadas a esses impactos. Finalmente, destaca-se também que não foram identificadas restrições em SBSP decorrentes do aumento do tráfego de veículos no entorno ou demais aspectos. Por fim, repisa-se que não há, por parte da SAC, nenhuma diretriz para que os documentos jurídicos que vinculam a concessão da Sétima Rodada de Concessão sejam construídos considerando eventual preterição de tráfego aéreo ligado à aviação geral e executiva no aeroporto relacionado. Por fim, informa-se que a Nota Informativa nº 31/2021/DPR/SAC (SEI nº 4837983), apresenta detalhamento da temática apresentada.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18991
NOME DO CONTRIBUINTE
Associação Brasileira de Aviação Geral – ABAG
CONTRIBUIÇÃO
<p>Sugestão de inclusão da seguinte previsão no Anexo 02 – Plano de Exploração Aeroportuária:</p> <p>7.23 A adequação da infraestrutura deve levar em consideração a necessidade de manutenção da infraestrutura mínima para o Sistema de Aviação Geral:</p> <p>7.23.1 Pátio de Estacionamento de Aeronaves;</p> <p>7.23.2 Edifício Terminal de Aviação Geral;</p> <p>7.23.3 Estacionamento de Veículos;</p> <p>7.23.4 Manutenção da infraestrutura existente para atendimento à aviação geral durante toda a vigência do Contrato de Concessão da infraestrutura aeroportuária.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Preliminarmente, diante da limitação de caracteres do formulário, a ABAG destaca a submissão de arquivo pdf como anexo à presente contribuição, contendo a fundamentação completa do presente pedido.</p> <p>1. A necessidade de compartilhamento da infraestrutura essencial à atividade da aviação geral</p> <p>A utilização da infraestrutura aeroportuária é indispensável para a atividade da aviação geral, o que atrai a incidência da teoria das instalações essenciais, “por meio da qual se permite que todos os operadores interessados possam ter acesso àquelas infraestruturas e redes [essenciais], desde que obedecidos os aspectos técnicos e de segurança e desde que o seu detentor seja adequadamente remunerado (NESTER, Alexandre Wagner. Regulação e concorrência – compartilhamento de infra-estruturas e redes. São Paulo: Dialética, 2006. p. 247).</p> <p>Para ALEXANDRE SANTOS DE ARAGÃO, existem cinco requisitos para aplicação da teoria das instalações essenciais: (1) controle da instalação essencial; (2) essencialidade da instalação; (3) restrição da concorrência; (4) viabilidade de acesso; (5) preço razoável (Serviços públicos e concorrência. Revista de Direito Administrativo. Rio de Janeiro, n. 233, jul./set. 2003, p. 311/371).</p> <p>Todos os requisitos estão presentes no caso do Aeroporto de Congonhas, considerando que (1) o futuro concessionário terá controle sobre a infraestrutura aeroportuária; (2) o acesso a esta infraestrutura é imprescindível para o exercício dos diversos segmentos da aviação, incluindo a aviação geral; (3) a ausência de acesso à infraestrutura causaria restrições concorrenciais, privilegiando a aviação comercial em detrimento da aviação geral; (4) o acesso é viável, considerando que, historicamente, o Aeroporto de Congonhas tem suportado tanto as operações da aviação comercial quanto as da aviação geral; (5) a utilização da infraestrutura se daria mediante pagamento de justa remuneração ao concessionário.</p> <p>Não existem alternativas viáveis de outros aeroportos na região para o regular desenvolvimento das atividades relacionadas à aviação geral, uma vez que os demais aeroportos da região carecem de infraestrutura adequada e estão localizados a grandes distâncias dos principais pontos de interesse da capital. A operação seria inviável inclusive no Aeroporto do Campo de Marte, uma vez que este não possui</p>

capacidade para o recebimento das aeronaves empregadas pelo setor, além de carecer de áreas disponíveis para os hangares.

É importante considerar, ainda, que eventual realocação das operações da aviação geral em São Paulo produziria efeitos sobre a atividade a nível nacional, considerando que o Aeroporto de Congonhas é, atualmente, o grande hub da aviação geral, recebendo voos de todo o país e realizando a conexão entre diversos destinos, o que também inclui aqueles não atendidos pela aviação regular.

Portanto, a utilização da infraestrutura do Aeroporto de Congonhas é vital para a aviação geral.

2. Precedentes da ANAC

Em leilões anteriores, houve previsão expressa acerca da necessidade de assegurar acesso à infraestrutura aeroportuária para a aviação geral, com o estabelecimento do Sistema de Aviação Geral como elemento aeroportuário obrigatório no Plano de Exploração Aeroportuária, determinando a necessidade de disponibilização de pátio de estacionamento de aeronaves, edifício terminal de aviação geral e estacionamento de veículos. Como exemplo, é possível citar os contratos dos Aeroportos de Viracopos; São Gonçalo do Amarante; Guarulhos; Galeão; Confins; e Brasília.

Sempre respeitosamente, é necessário que a diretriz empregada nos contratos acima citados seja adotada em relação ao leilão do Aeroporto de Congonhas. Trata-se de um dever de coerência tanto com a forma como o Aeroporto vem sendo historicamente utilizado, quanto com a política pública adotada nos leilões anteriores. Omitir-se quanto à preservação do acesso à infraestrutura aeroportuária para a aviação geral no Aeroporto de Congonhas significa que caberá ao vencedor do leilão a decisão quanto a manter ou não o acesso da aviação geral ao principal aeroporto utilizado pelo segmento no país. E, caso o Concessionário entenda pela exclusão da aviação geral do Aeroporto de Congonhas, todo o setor será severamente impactado, dada sua importância estratégica.

RESPOSTA

A SAC/Minfra agradece a sua contribuição e esclarece que o Governo Federal corrobora com o caráter essencial da atividade de aviação geral e sua importância para o setor. Neste sentido, as políticas públicas implementadas pelo Governo Federal visam a melhoria da infraestrutura para a aviação civil como um todo, sem distinção entre os segmentos que o compõem. Assim, é preciso afastar a ideia de que a modelagem proposta para a concessão de SBSP irá inviabilizar a atividade de aviação geral na região de influência do Aeroporto. Eventuais conflitos entre diferentes segmentos de aviação poderão surgir quando a demanda agregada atingir o limite físico da capacidade, situação em que todos os segmentos serão afetados. Nesse contexto, a coordenação de slots realizada pela ANAC tem como objetivo regulamentar o acesso à infraestrutura em aeroportos saturados, buscando harmonizar a demanda por operações aéreas com a capacidade aeroportuária disponível. Potencial reserva de capacidade a qualquer segmento da aviação seria, em contraponto, um artificial favorecimento e caminharía no sentido de soluções sub-ótimas do ponto de vista da eficiência das operações a aviação civil, tal como disposto na Política Nacional de Aviação Civil (PNAC). Nesse contexto, cumpre observar que a minuta de contrato apresentada na presente Consulta Pública se assemelha, no que tange à aviação geral, aos editais das últimas duas rodadas. Em relação às diretrizes para elaboração dos EVTEA, informa-se que as mesmas se encontram disponíveis no Data Room da Sétima Rodada. a diretriz referente à capacidade inicial dos sistemas de PPD de SBSP e do SBRJ, qual seja: “Para fins da modelagem, a

capacidade inicial do sistema de PPD de SBSP deve ser considerada de 44 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, e a do SBRJ de 32 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros. A capacidade do sistema de pistas ao longo da concessão para os aeroportos SBRJ e SBSP deve evoluir em função do desenho proposto para tais infraestruturas nos estudos de engenharia.”, tem por base discussões levadas a cabo entre a SAC e o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), do Ministério da Defesa, conforme aponta o Ofício nº 13/DCCO1/5210 (SEI nº 4852074), de 16 de abril de 2021, onde se concluiu ser viável o aumento da capacidade do sistema de pistas dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont a partir de ações que poderiam colaborar com o aumento da capacidade para os referidos aeroportos sem afetar a segurança operacional. Cumpre informar que, no que diz respeito ao Aeroporto Santos Dumont, a referida diretriz e os EVTEA foram retificados para 30 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, conforme conclusões do referido Ofício. Importa considerar que, na modelagem das concessões aeroportuárias, os EVTEA não são vinculativos. O cenário desenhado nos Estudos reflete uma hipótese de conduta do concessionário num cenário de escassez de capacidade para acomodar toda a demanda, em um contexto complexo em que o sítio aeroportuário terá que ser reconfigurado para ampliar a capacidade e solucionar as incompatibilidades com o RBAC 154. Entretanto, existem outros caminhos de desenvolvimento possíveis para o sítio aeroportuário além daquele escolhido no EVTEA. Caberá, então, ao futuro concessionário elaborar um plano de negócios e de desenvolvimento do sítio aeroportuário próprio, submetendo-se às regras contratuais de atendimento da demanda e correção das inconformidades, e ainda ao arcabouço legal vigente. No que compete às regras contratuais, a minuta de Contrato de Concessão submetida à Consulta Pública nº 13/2021 traz, em seu item 3.1.7., como obrigação da futura Concessionária, "assumir integralmente os Contratos que envolvam a cessão de espaços nos Complexos Aeroportuários integrantes do Bloco, conforme as condições contratadas, mediante sub-rogação integral dos seus direitos e deveres", o que inclui eventuais cláusulas rescisórias ou de realocação. Nesse diapasão, acolhemos as contribuições apresentadas sobre não previsão de indenizações à eventual descontinuidade dos contratos em vigor. Tal inconsistência será sanada e os estudos atualizados incorporando os devidos custos. No tocante aos impactos urbanísticos, observa-se inicialmente que a movimentação total de passageiros projetada para SBSP em 2023 é de 25,2 milhões de pax (vide Estudo de Mercado, Figuras 12-25 e 12-27), e não de 28,7 milhões, como apontado. Ainda, cabe destacar que nos Estudos Ambientais foram avaliadas as legislações e políticas públicas vinculadas à interligação entre modais de transporte na região do Aeroporto de Congonhas, detalhados a situação das vias públicas de acesso na região do Aeroporto, o status de implantação da Linha 17-Ouro do Metrô de São Paulo, a qual prevê uma estação no Aeroporto, a Lei Municipal nº 16.050/2014, que aprovou o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo e a Política de Desenvolvimento Urbano, onde definiu-se que a instalação, reforma e ampliação de aeródromos e heliportos é condicionada à apresentação de Estudo e Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA e Estudo e Relatório de Impacto de Vizinhança - EIV/RIV, no âmbito do processo de licenciamento ambiental. Salienta-se também que, conforme rito comum do processo de licenciamento, os impactos na mobilidade urbana e acessibilidade ao aeroporto deverão ser mais bem avaliados e apresentados no Estudo de Tráfego e outros documentos exigidos pelo órgão ambiental, durante a fase de licenciamento ambiental, que estará sob responsabilidade do futuro concessionário. Além disso,

diferentemente do informado na contribuição apresentada, os Estudos Ambientais identificaram os impactos ambientais previstos para o período de concessão, como o risco de contaminação de lençóis freáticos, o aumento de emissão de poluentes e o aumento da poluição sonora, e precificaram as medidas mitigadoras associadas a esses impactos. Finalmente, destaca-se também que não foram identificadas restrições em SBSP decorrentes do aumento do tráfego de veículos no entorno ou demais aspectos. Por fim, repisa-se que não há, por parte da SAC, nenhuma diretriz para que os documentos jurídicos que vinculam a concessão da Sétima Rodada de Concessão sejam construídos considerando eventual preterição de tráfego aéreo ligado à aviação geral e executiva no aeroporto relacionado. Por fim, informa-se que a Nota Informativa nº 31/2021/DPR/SAC (SEI nº 4837983), apresenta detalhamento da temática apresentada.

A ANAC igualmente agradece a contribuição e esclarece que o PEA tem como objeto detalhar e especificar o objeto da concessão, delimitar os complexos aeroportuários, estabelecer especificações mínimas requeridas para a infraestrutura aeroportuária; estabelecer investimentos iniciais para melhoria e adequação da infraestrutura; estabelecer o nível de serviço para os Terminais de Passageiros; definir as obrigações relativas ao Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI); delimitar os Indicadores de Qualidade do Serviço (IQS); prever a metodologia de definição do Fator Q; e estabelecer os planos para a continuidade do funcionamento adequado dos aeroportos em situações específicas.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18992
NOME DO CONTRIBUINTE
Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade
CONTRIBUIÇÃO
ampliação da publicidade do debate acerca de mudanças nas condições de exploração do ativo concedido, de maneira que as consultas que tenham por objeto alterações das condições de concessão previstas em contrato (a exemplo de regimes de regulação tarifária tarifas) e das propostas apoiadas sejam abertas à participação popular. (Contribuição 01)
JUSTIFICATIVA
"Contribuições da Seae, nos termos de suas atribuições, definidas na Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011,[1] , e no Decreto nº 9.745, de 8 de abril de 2019".
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que, ao longo dos processos de concessão de aeroportos, o modelo regulatório passou por transformações relevantes que foram reconhecidas pelo mercado, por órgãos de governo e até mesmo pela academia como avanços positivos a serem seguidos por outros setores. Entre estas melhorias, podemos destacar as mudanças do modelo de pagamento das outorgas, das obrigações de investimento e nível de serviço, a introdução e aperfeiçoamento dos mecanismos de consultas e de Proposta Apoiada, e as mudanças relativas às tarifas aeroportuárias. Com efeito, antes de cada processo licitatório, as áreas técnicas responsáveis, em conjunto com a Secretária de Aviação Civil, avaliam cuidadosamente as especificidades dos ativos a serem concedidos, e consideram toda a experiência adquirida com a gestão contratual até o momento.</p> <p>Nesse sentido, a partir da 5ª rodada de concessões, os novos contratos buscaram estimular a concorrência para o setor de armazenagem e capatazia de carga internacional. Com efeito, os contratos dispõem, em seu Capítulo XI Da Utilização de Espaços no Complexo Aeroportuário, das regras acerca do acesso às áreas aeroportuárias, permitindo que interessados possam arrendar áreas para fins de guarda e movimentação da carga internacional, e impedindo que os operadores aeroportuários criem barreiras artificiais.</p> <p>Ainda, o objetivo das regras de consulta é incorporar aos contratos de concessão de aeroportos no Brasil uma prática internacional, conhecida como consultation, amplamente difundida em países que apresentam um mercado de transporte aéreo significativamente desenvolvido, particularmente no que se refere à relação entre aeroportos e seus principais usuários. Essa prática consta, inclusive, como recomendação da ICAO em seu documento de orientação sobre tarifas aeroportuárias (Doc 9082: ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services). Estados membros são encorajados a estabelecer um processo regular de consulta pelos provedores de infraestrutura aeroportuária aos seus usuários.</p> <p>Esclareça-se que a proposta apoiada constitui mecanismo de flexibilização regulatória cujo objetivo é permitir a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da concessão e da eficiência na gestão aeroportuária ao longo do período da</p>

concessão e que, nesse sentido, a Concessionária poderá, apoiada pelas Empresas Aéreas e por operadores de aviação geral, apresentar Proposta Apoiada para, em conjunto ou isoladamente, com relação aos assuntos apresentados nos itens 6.17.1 a 6.17.4 do Contrato de Concessão.

No que se refere à contratação de seguros, os riscos decorrentes dos eventos de caso fortuito e força maior recaem, como regra geral, sobre a Concessionária, e por sua vez, o risco decorrente de tais eventos encontra-se alocado ao Poder Concedente tão-somente nos casos em que a sua cobertura não possa ser contratada junto a instituições seguradoras, no mercado brasileiro, na data da sua ocorrência. Registre-se que essa mesma previsão está reproduzida em todos os demais contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária em vigor nesta Agência. Ademais, os contratos de concessão de serviço caracterizam-se por sua incompletude, que, segundo a doutrina jurídica, são aqueles ajustes que não permitem a previsão de todos os eventos passíveis de ocorrer durante a execução contratual. Isso se deve, entre outros fatores, a sua longa duração, associada à complexidade de seu objeto, que os diferencia dos contratos de obras e serviços celebrados pela Administração Pública e regidos exclusivamente pela Lei nº 8.666/93. Assim, a partir dessas considerações e, em atenção ao disposto no art. 10 da Lei nº 8.987/95, entende-se que contratos de concessão de serviços públicos devem prever, de antemão, a alocação de riscos aplicável ao ajuste, a fim de definir as responsabilidades pelos atos e fatos supervenientes à celebração do contrato que alterem as condições da concessão, contudo infelizmente não é possível que o contrato celebrado hoje já defina os eventos de caso fortuito ou força maior que são seguráveis.

Por fim, acrescenta-se que a exigência de contratação prévia de seguro para todos os eventos de força maior ou caso fortuito teria como consequência causar onerosidade excessiva à concessão. Isso, pois, os eventos de caso fortuito ou força maior, por definição, são aqueles imprevisíveis ou de difícil previsão, que não podem ser evitados e cujas consequência são de difícil mensuração. Nesse sentido, cumpre destacar o desafio mercadológico que se impõe a fim de contratar seguros para eventos de natureza tão incerta e variada como aqueles que podem ser descrito como força maior ou caso fortuito, para os quais ainda não há cobertura disponível no mercado.

Com relação à tarifação de cargas, cumpre informar que, na maior parte dos casos, as tarifas de armazenagem são cobradas em conjunto com as tarifas de capatazia, de forma que as tabelas que englobam a cobrança dessas tarifas em conjunto dispõem de uma cobrança mínima e uma cobrança que varia de acordo com o peso bruto da carga tarifada. Assim sendo, entende-se que o objetivo perseguido por esta SEAE em sua contribuição já está devidamente preservado na proposta atual.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18993
NOME DO CONTRIBUINTE
Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade
CONTRIBUIÇÃO
ampliação da publicidade do debate acerca de mudanças nas condições de exploração do ativo concedido, de maneira que as consultas que tenham por objeto alterações das condições de concessão previstas em contrato (a exemplo de regimes de regulação tarifária tarifas) e das propostas apoiadas sejam abertas à participação popular. (Contribuição 01)
JUSTIFICATIVA
“Contribuições da Seae, nos termos de suas atribuições, definidas na Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011,[1] , e no Decreto nº 9.745, de 8 de abril de 2019”.
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que, ao longo dos processos de concessão de aeroportos, o modelo regulatório passou por transformações relevantes que foram reconhecidas pelo mercado, por órgãos de governo e até mesmo pela academia como avanços positivos a serem seguidos por outros setores. Entre estas melhorias, podemos destacar as mudanças do modelo de pagamento das outorgas, das obrigações de investimento e nível de serviço, a introdução e aperfeiçoamento dos mecanismos de consultas e de Proposta Apoiada, e as mudanças relativas às tarifas aeroportuárias. Com efeito, antes de cada processo licitatório, as áreas técnicas responsáveis, em conjunto com a Secretária de Aviação Civil, avaliam cuidadosamente as especificidades dos ativos a serem concedidos, e consideram toda a experiência adquirida com a gestão contratual até o momento.</p> <p>Nesse sentido, a partir da 5ª rodada de concessões, os novos contratos buscaram estimular a concorrência para o setor de armazenagem e capatazia de carga internacional. Com efeito, os contratos dispõem, em seu Capítulo XI Da Utilização de Espaços no Complexo Aeroportuário, das regras acerca do acesso às áreas aeroportuárias, permitindo que interessados possam arrendar áreas para fins de guarda e movimentação da carga internacional, e impedindo que os operadores aeroportuários criem barreiras artificiais.</p> <p>Ainda, o objetivo das regras de consulta é incorporar aos contratos de concessão de aeroportos no Brasil uma prática internacional, conhecida como consultation, amplamente difundida em países que apresentam um mercado de transporte aéreo significativamente desenvolvido, particularmente no que se refere à relação entre aeroportos e seus principais usuários. Essa prática consta, inclusive, como recomendação da ICAO em seu documento de orientação sobre tarifas aeroportuárias (Doc 9082: ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services). Estados membros são encorajados a estabelecer um processo regular de consulta pelos provedores de infraestrutura aeroportuária aos seus usuários.</p> <p>Esclareça-se que a proposta apoiada constitui mecanismo de flexibilização regulatória cujo objetivo é permitir a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da concessão e da eficiência na gestão aeroportuária ao longo do período da</p>

concessão e que, nesse sentido, a Concessionária poderá, apoiada pelas Empresas Aéreas e por operadores de aviação geral, apresentar Proposta Apoiada para, em conjunto ou isoladamente, com relação aos assuntos apresentados nos itens 6.17.1 a 6.17.4 do Contrato de Concessão.

No que se refere à contratação de seguros, os riscos decorrentes dos eventos de caso fortuito e força maior recaem, como regra geral, sobre a Concessionária, e por sua vez, o risco decorrente de tais eventos encontra-se alocado ao Poder Concedente tão-somente nos casos em que a sua cobertura não possa ser contratada junto a instituições seguradoras, no mercado brasileiro, na data da sua ocorrência. Registre-se que essa mesma previsão está reproduzida em todos os demais contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária em vigor nesta Agência. Ademais, os contratos de concessão de serviço caracterizam-se por sua incompletude, que, segundo a doutrina jurídica, são aqueles ajustes que não permitem a previsão de todos os eventos passíveis de ocorrer durante a execução contratual. Isso se deve, entre outros fatores, a sua longa duração, associada à complexidade de seu objeto, que os diferencia dos contratos de obras e serviços celebrados pela Administração Pública e regidos exclusivamente pela Lei nº 8.666/93. Assim, a partir dessas considerações e, em atenção ao disposto no art. 10 da Lei nº 8.987/95, entende-se que contratos de concessão de serviços públicos devem prever, de antemão, a alocação de riscos aplicável ao ajuste, a fim de definir as responsabilidades pelos atos e fatos supervenientes à celebração do contrato que alterem as condições da concessão, contudo infelizmente não é possível que o contrato celebrado hoje já defina os eventos de caso fortuito ou força maior que são seguráveis.

Por fim, acrescenta-se que a exigência de contratação prévia de seguro para todos os eventos de força maior ou caso fortuito teria como consequência causar onerosidade excessiva à concessão. Isso, pois, os eventos de caso fortuito ou força maior, por definição, são aqueles imprevisíveis ou de difícil previsão, que não podem ser evitados e cujas consequência são de difícil mensuração. Nesse sentido, cumpre destacar o desafio mercadológico que se impõe a fim de contratar seguros para eventos de natureza tão incerta e variada como aqueles que podem ser descrito como força maior ou caso fortuito, para os quais ainda não há cobertura disponível no mercado.

Com relação à tarifação de cargas, cumpre informar que, na maior parte dos casos, as tarifas de armazenagem são cobradas em conjunto com as tarifas de capatazia, de forma que as tabelas que englobam a cobrança dessas tarifas em conjunto dispõem de uma cobrança mínima e uma cobrança que varia de acordo com o peso bruto da carga tarifada. Assim sendo, entende-se que o objetivo perseguido por esta SEAE em sua contribuição já está devidamente preservado na proposta atual.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18994
NOME DO CONTRIBUINTE
Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade
CONTRIBUIÇÃO
avaliação da necessidade de imposição de restrições no Edital à participação de empresas ou grupos econômicos que já detenham outorgas nas regiões de influência dos aeroportos, notadamente Rio de Janeiro e São Paulo, de forma minimizar a possibilidade de concentração de mercado em decorrência da adjudicação dos blocos RJ/MG e SP/MS/PA, em conjunto para um único proponente ou isoladamente no caso do percentual final resultante de participação representar posição dominante, conforme previsão legal. (Recomendação
JUSTIFICATIVA
“Contribuições da Seae, nos termos de suas atribuições, definidas na Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011,[1] , e no Decreto nº 9.745, de 8 de abril de 2019”.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que, preliminarmente, faz-se necessário destacar que a questão das possíveis restrições à participação de agentes privados nas concessões aeroportuárias nos últimos certames baseou-se na análise de dois fatores: (a) a importância da existência de agentes econômicos distintos para a regulação por comparação (benchmark regulation); e (b) o eventual potencial de competição entre aeroportos. Em relação ao primeiro ponto, deve-se destacar que o processo de concessões federais, iniciado em 2011, já concedeu 44 aeroportos, correspondente a aproximadamente 75% do tráfego doméstico e 99,2% do internacional, e a pelo menos 10 operadores distintos, em todas as cinco regiões geográficas do país. Tal fato faz com que, hoje, haja uma grande variedade de agentes independentes atuando no mercado aeroportuário, localizados em regiões com realidades econômico-sociais distintas e operando aeroportos de portes diversos, o que já permite a plena utilização dos dados gerados pelas empresas para a regulação por comparação. Por isso, este Minfra entende que a preocupação em promover restrições à participação de alguns agentes no processo licitatório de forma a permitir a atuação de operadores independentes em um mercado que estava começando o seu processo de abertura (e, por consequência, possibilitar à agência reguladora uma regulação por comparação mais efetiva) já não subsiste. Sobre o segundo, menciona-se que os aeroportos das Cidades do Rio de Janeiro e de São Paulo presentes no objeto de licitação caracterizam-se por serem infraestruturas cujo tráfego aéreo é coordenado pelo regulador (alocação de slots pela Agência Nacional de Aviação Civil), o que confere relativo esvaziamento em eventual poder concentrador. Situação similar é percebida no Aeroporto Internacional de Guarulhos (no caso do Aeroporto Internacional do Galeão, trata-se de aeroporto de interesse do regulador). Por outro lado, o Art. 5º do Decreto nº 7.624/2011 versa sobre a proibição de qualquer preterição de tráfego aéreo que não seja por motivos operacionais e de segurança. Ainda, a evolução que os Contratos de Concessão sofreram ao longo das últimas seis rodadas no que diz respeito aos mecanismos regulatórios do Estado conferem um maior grau de segurança quanto ao risco de exercício poder dominante

de operadores aeroportuários, seja individualmente, ou a um conjunto de ativos em uma mesma região. Nota-se que há, no mundo, casos semelhantes, em que um único operador explora ativos aeroportuários em uma mesma região metropolitana. Cita-se: Grupo Aeroportuario del Valle de Mexico (Aeroporto Internacional da Cidade do México e Aeroporto Internacional de Toluca), Aeropuertos Argentina 2000 (Aeroporto Internacional de Ezeiza e Aeroporto Internacional Aeroparque) e Aéroports de Paris (Aeroporto Internacional Charles de Gaulle e Aeroporto de Orly). Portanto, não será acatada a contribuição.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18995
NOME DO CONTRIBUINTE
Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade
CONTRIBUIÇÃO
verificação se a vinculação às normas emanadas pelo Conselho Federal de Contabilidade (CFC) e as correlatas do International Federation Of Accountants (IFA) seriam suficientes para balizar a contratação das empresas de auditoria independente pelas Concessionárias. (Recomendação 03);
JUSTIFICATIVA
“Contribuições da Seae, nos termos de suas atribuições, definidas na Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011,[1] , e no Decreto nº 9.745, de 8 de abril de 2019”.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que as normas de auditoria não endereçam questões que devem ser avaliados pela ANAC em casos concretos, como o tempo de envolvimento com a Concessionária ou a experiência anterior na auditoria de empresas cogêneres.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18996
NOME DO CONTRIBUINTE
Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade
CONTRIBUIÇÃO
especificação mais objetiva e exigência de contratação de apólices específicas com base em eventos fortuitos ou de força maior, evitando assim a insegurança jurídica decorrente de interpretação diversa das cláusulas contratuais. (Recomendação
JUSTIFICATIVA
“Contribuições da Seae, nos termos de suas atribuições, definidas na Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011,[1] , e no Decreto nº 9.745, de 8 de abril de 2019”.
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os riscos decorrentes dos eventos de caso fortuito e força maior recaem, como regra geral, sobre a Concessionária, e por sua vez, o risco decorrente de tais eventos encontra-se alocado ao Poder Concedente tão-somente nos casos em que a sua cobertura não possa ser contratada junto a instituições seguradoras, no mercado brasileiro, na data da sua ocorrência. Registre-se que essa mesma previsão está reproduzida em todos os demais contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária em vigor nesta Agência. Ademais, os contratos de concessão de serviço caracterizam-se por sua incompletude, que, segundo a doutrina jurídica, são aqueles ajustes que não permitem a previsão de todos os eventos passíveis de ocorrer durante a execução contratual. Isso se deve, entre outros fatores, a sua longa duração, associada à complexidade de seu objeto, que os diferencia dos contratos de obras e serviços celebrados pela Administração Pública e regidos exclusivamente pela Lei nº 8.666/93. Assim, a partir dessas considerações e, em atenção ao disposto no art. 10 da Lei nº 8.987/95, entende-se que contratos de concessão de serviços públicos devem prever, de antemão, a alocação de riscos aplicável ao ajuste, a fim de definir as responsabilidades pelos atos e fatos supervenientes à celebração do contrato que alterem as condições da concessão, contudo infelizmente não é possível que o contrato celebrado hoje já defina os eventos de caso fortuito ou força maior que são seguráveis.</p> <p>Por fim, acrescenta-se que a exigência de contratação prévia de seguro para todos os eventos de força maior ou caso fortuito teria como consequência causar onerosidade excessiva à concessão. Isso, pois, os eventos de caso fortuito ou força maior, por definição, são aqueles imprevisíveis ou de difícil previsão, que não podem ser evitados e cujas consequência são de difícil mensuração. Nesse sentido, cumpre destacar o desafio mercadológico que se impõe a fim de contratar seguros para eventos de natureza tão incerta e variada como aqueles que podem ser descrito como força maior ou caso fortuito, para os quais ainda não há cobertura disponível no mercado.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18997
NOME DO CONTRIBUINTE
Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade
CONTRIBUIÇÃO
adoção de metodologia de valoração de ativos a mercado para definir o valor da indenização devida à concessionária (Recomendação 05).
JUSTIFICATIVA
“Contribuições da Seae, nos termos de suas atribuições, definidas na Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011,[1] , e no Decreto nº 9.745, de 8 de abril de 2019”.
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que as Notas Técnicas nº 28/2019/GEIC/SRA e nº 14/2020/GEIC/SRA detalham as razões pelas quais a argumentação proposta não encontra respaldo na legislação , bem como apresenta equívocos no entendimento de questões contábeis e regulatórias. As notas se encontram disponíveis para consulta pública nos processos 00058.020601/2018-19, referente à proposta de regulamentação da metodologia de cálculo dos valores de indenização referentes aos investimentos vinculados a bens reversíveis não amortizados, e 00058.019308/2020-15, resposta à diligência do TCU sobre o tema. Em resumo, é equivocada a asserção de que a concessionária possui garantia de ressarcimento dos valores contabilizados. Cabe ressaltar que a metodologia proposta pela Resolução nº 533 não pode ser confundida como “critérios contábeis”, como foi exposto, conforme evidenciado pelo disposto no § 3º do Art. 2º da Resolução ANAC nº 533/2019</p> <p>§ 3º A reversibilidade do bem e o direito de indenização nos termos desta Resolução independem das práticas contábeis adotadas pela Concessionária.</p> <p>Além disso, é equivocado o entendimento de que o efeito Averch-Johnson ocorre na metodologia de cálculo, uma vez que não há taxa de retorno real aplicada sobre os valores investidos. O custo histórico é corrigido pelo IPCA.</p> <p>Ademais, há que se lembrar que os desembolsos de outorga não serão indenizados em caso de extinção antecipada por caducidade, nova relicitação ou falência.</p> <p>Deste modo, não se vislumbra neste caso específico risco de comportamento estratégico perverso relacionado à eventual intenção de sobreinvestimento buscando retornos econômicos por meio da indenização em detrimento da prestação do serviço objeto da concessão.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18998
NOME DO CONTRIBUINTE
Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade
CONTRIBUIÇÃO
ampliação da publicidade do debate acerca de mudanças nas condições de exploração do ativo concedido, de maneira que as consultas que tenham por objeto alterações das condições de concessão previstas em contrato (a exemplo de regimes de regulação tarifária tarifas) e das propostas apoiadas sejam abertas à participação popular. (Contribuição 01)
JUSTIFICATIVA
“Contribuições da Seae, nos termos de suas atribuições, definidas na Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011,[1] , e no Decreto nº 9.745, de 8 de abril de 2019”.
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que, ao longo dos processos de concessão de aeroportos, o modelo regulatório passou por transformações relevantes que foram reconhecidas pelo mercado, por órgãos de governo e até mesmo pela academia como avanços positivos a serem seguidos por outros setores. Entre estas melhorias, podemos destacar as mudanças do modelo de pagamento das outorgas, das obrigações de investimento e nível de serviço, a introdução e aperfeiçoamento dos mecanismos de consultas e de Proposta Apoiada, e as mudanças relativas às tarifas aeroportuárias. Com efeito, antes de cada processo licitatório, as áreas técnicas responsáveis, em conjunto com a Secretária de Aviação Civil, avaliam cuidadosamente as especificidades dos ativos a serem concedidos, e consideram toda a experiência adquirida com a gestão contratual até o momento.</p> <p>Nesse sentido, a partir da 5ª rodada de concessões, os novos contratos buscaram estimular a concorrência para o setor de armazenagem e capatazia de carga internacional. Com efeito, os contratos dispõem, em seu Capítulo XI Da Utilização de Espaços no Complexo Aeroportuário, das regras acerca do acesso às áreas aeroportuárias, permitindo que interessados possam arrendar áreas para fins de guarda e movimentação da carga internacional, e impedindo que os operadores aeroportuários criem barreiras artificiais.</p> <p>Ainda, o objetivo das regras de consulta é incorporar aos contratos de concessão de aeroportos no Brasil uma prática internacional, conhecida como consultation, amplamente difundida em países que apresentam um mercado de transporte aéreo significativamente desenvolvido, particularmente no que se refere à relação entre aeroportos e seus principais usuários. Essa prática consta, inclusive, como recomendação da ICAO em seu documento de orientação sobre tarifas aeroportuárias (Doc 9082: ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services). Estados membros são encorajados a estabelecer um processo regular de consulta pelos provedores de infraestrutura aeroportuária aos seus usuários.</p> <p>Esclareça-se que a proposta apoiada constitui mecanismo de flexibilização regulatória cujo objetivo é permitir a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da concessão e da eficiência na gestão aeroportuária ao longo do período da</p>

concessão e que, nesse sentido, a Concessionária poderá, apoiada pelas Empresas Aéreas e por operadores de aviação geral, apresentar Proposta Apoiada para, em conjunto ou isoladamente, com relação aos assuntos apresentados nos itens 6.17.1 a 6.17.4 do Contrato de Concessão.

No que se refere à contratação de seguros, os riscos decorrentes dos eventos de caso fortuito e força maior recaem, como regra geral, sobre a Concessionária, e por sua vez, o risco decorrente de tais eventos encontra-se alocado ao Poder Concedente tão-somente nos casos em que a sua cobertura não possa ser contratada junto a instituições seguradoras, no mercado brasileiro, na data da sua ocorrência. Registre-se que essa mesma previsão está reproduzida em todos os demais contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária em vigor nesta Agência. Ademais, os contratos de concessão de serviço caracterizam-se por sua incompletude, que, segundo a doutrina jurídica, são aqueles ajustes que não permitem a previsão de todos os eventos passíveis de ocorrer durante a execução contratual. Isso se deve, entre outros fatores, a sua longa duração, associada à complexidade de seu objeto, que os diferencia dos contratos de obras e serviços celebrados pela Administração Pública e regidos exclusivamente pela Lei nº 8.666/93. Assim, a partir dessas considerações e, em atenção ao disposto no art. 10 da Lei nº 8.987/95, entende-se que contratos de concessão de serviços públicos devem prever, de antemão, a alocação de riscos aplicável ao ajuste, a fim de definir as responsabilidades pelos atos e fatos supervenientes à celebração do contrato que alterem as condições da concessão, contudo infelizmente não é possível que o contrato celebrado hoje já defina os eventos de caso fortuito ou força maior que são seguráveis.

Por fim, acrescenta-se que a exigência de contratação prévia de seguro para todos os eventos de força maior ou caso fortuito teria como consequência causar onerosidade excessiva à concessão. Isso, pois, os eventos de caso fortuito ou força maior, por definição, são aqueles imprevisíveis ou de difícil previsão, que não podem ser evitados e cujas consequência são de difícil mensuração. Nesse sentido, cumpre destacar o desafio mercadológico que se impõe a fim de contratar seguros para eventos de natureza tão incerta e variada como aqueles que podem ser descrito como força maior ou caso fortuito, para os quais ainda não há cobertura disponível no mercado.

Com relação à tarifação de cargas, cumpre informar que, na maior parte dos casos, as tarifas de armazenagem são cobradas em conjunto com as tarifas de capatazia, de forma que as tabelas que englobam a cobrança dessas tarifas em conjunto dispõem de uma cobrança mínima e uma cobrança que varia de acordo com o peso bruto da carga tarifada. Assim sendo, entende-se que o objetivo perseguido por esta SEAE em sua contribuição já está devidamente preservado na proposta atual.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18999
NOME DO CONTRIBUINTE
Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade
CONTRIBUIÇÃO
ii. avaliação da necessidade de imposição de restrições no Edital à participação de empresas ou grupos econômicos que já detenham outorgas nas regiões de influência dos aeroportos, notadamente Rio de Janeiro e São Paulo, de forma minimizar a possibilidade de concentração de mercado em decorrência da adjudicação dos blocos RJ/MG e SP/MS/PA, em conjunto para um único proponente ou isoladamente no caso do percentual final resultante de participação representar posição dominante, conforme previsão legal. (Recomendação 02);
JUSTIFICATIVA
“Contribuições da Seae, nos termos de suas atribuições, definidas na Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011,[1] , e no Decreto nº 9.745, de 8 de abril de 2019”.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que, preliminarmente, faz-se necessário destacar que a questão das possíveis restrições à participação de agentes privados nas concessões aeroportuárias nos últimos certames baseou-se na análise de dois fatores: (a) a importância da existência de agentes econômicos distintos para a regulação por comparação (benchmark regulation); e (b) o eventual potencial de competição entre aeroportos. Em relação ao primeiro ponto, deve-se destacar que o processo de concessões federais, iniciado em 2011, já concedeu 44 aeroportos, correspondente a aproximadamente 75% do tráfego doméstico e 99,2% do internacional, e a pelo menos 10 operadores distintos, em todas as cinco regiões geográficas do país. Tal fato faz com que, hoje, haja uma grande variedade de agentes independentes atuando no mercado aeroportuário, localizados em regiões com realidades econômico-sociais distintas e operando aeroportos de portes diversos, o que já permite a plena utilização dos dados gerados pelas empresas para a regulação por comparação. Por isso, este Minfra entende que a preocupação em promover restrições à participação de alguns agentes no processo licitatório de forma a permitir a atuação de operadores independentes em um mercado que estava começando o seu processo de abertura (e, por consequência, possibilitar à agência reguladora uma regulação por comparação mais efetiva) já não subsiste. Sobre o segundo, menciona-se que os aeroportos das Cidades do Rio de Janeiro e de São Paulo presentes no objeto de licitação caracterizam-se por serem infraestruturas cujo tráfego aéreo é coordenado pelo regulador (alocação de slots pela Agência Nacional de Aviação Civil), o que confere relativo esvaziamento em eventual poder concentrador. Situação similar é percebida no Aeroporto Internacional de Guarulhos (no caso do Aeroporto Internacional do Galeão, trata-se de aeroporto de interesse do regulador). Por outro lado, o Art. 5º do Decreto nº 7.624/2011 versa sobre a proibição de qualquer preterição de tráfego aéreo que não seja por motivos operacionais e de segurança. Ainda, a evolução que os Contratos de Concessão sofreram ao longo das últimas seis rodadas no que diz respeito aos mecanismos regulatórios do Estado conferem um maior grau de segurança quanto ao risco de exercício poder dominante

de operadores aeroportuários, seja individualmente, ou a um conjunto de ativos em uma mesma região. Nota-se que há, no mundo, casos semelhantes, em que um único operador explora ativos aeroportuários em uma mesma região metropolitana. Cita-se: Grupo Aeroportuario del Valle de Mexico (Aeroporto Internacional da Cidade do México e Aeroporto Internacional de Toluca), Aeropuertos Argentina 2000 (Aeroporto Internacional de Ezeiza e Aeroporto Internacional Aeroparque) e Aéroports de Paris (Aeroporto Internacional Charles de Gaulle e Aeroporto de Orly).

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
19000
NOME DO CONTRIBUINTE
Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade
CONTRIBUIÇÃO
iii. verificação se a vinculação às normas emanadas pelo Conselho Federal de Contabilidade (CFC) e as correlatas do International Federation Of Accountants (IFA) seriam suficientes para balizar a contratação das empresas de auditoria independente pelas Concessionárias. (Recomendação 03);
JUSTIFICATIVA
“Contribuições da Seae, nos termos de suas atribuições, definidas na Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011,[1] , e no Decreto nº 9.745, de 8 de abril de 2019”.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que as normas de auditoria não endereçam questões que devem ser avaliados pela ANAC em casos concretos, como o tempo de envolvimento com a Concessionária ou a experiência anterior na auditoria de empresas cogêneres.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
19001
NOME DO CONTRIBUINTE
Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade
CONTRIBUIÇÃO
iv. especificação mais objetiva e exigência de contratação de apólices específicas com base em eventos fortuitos ou de força maior, evitando assim a insegurança jurídica decorrente de interpretação diversa das cláusulas contratuais. (Recomendação 04);
JUSTIFICATIVA
"Contribuições da Seae, nos termos de suas atribuições, definidas na Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011,[1] , e no Decreto nº 9.745, de 8 de abril de 2019".
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os riscos decorrentes dos eventos de caso fortuito e força maior recaem, como regra geral, sobre a Concessionária, e por sua vez, o risco decorrente de tais eventos encontra-se alocado ao Poder Concedente tão-somente nos casos em que a sua cobertura não possa ser contratada junto a instituições seguradoras, no mercado brasileiro, na data da sua ocorrência. Registre-se que essa mesma previsão está reproduzida em todos os demais contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária em vigor nesta Agência. Ademais, os contratos de concessão de serviço caracterizam-se por sua incompletude, que, segundo a doutrina jurídica, são aqueles ajustes que não permitem a previsão de todos os eventos passíveis de ocorrer durante a execução contratual. Isso se deve, entre outros fatores, a sua longa duração, associada à complexidade de seu objeto, que os diferencia dos contratos de obras e serviços celebrados pela Administração Pública e regidos exclusivamente pela Lei nº 8.666/93. Assim, a partir dessas considerações e, em atenção ao disposto no art. 10 da Lei nº 8.987/95, entende-se que contratos de concessão de serviços públicos devem prever, de antemão, a alocação de riscos aplicável ao ajuste, a fim de definir as responsabilidades pelos atos e fatos supervenientes à celebração do contrato que alterem as condições da concessão, contudo infelizmente não é possível que o contrato celebrado hoje já defina os eventos de caso fortuito ou força maior que são seguráveis.</p> <p>Por fim, acrescenta-se que a exigência de contratação prévia de seguro para todos os eventos de força maior ou caso fortuito teria como consequência causar onerosidade excessiva à concessão. Isso, pois, os eventos de caso fortuito ou força maior, por definição, são aqueles imprevisíveis ou de difícil previsão, que não podem ser evitados e cujas consequência são de difícil mensuração. Nesse sentido, cumpre destacar o desafio mercadológico que se impõe a fim de contratar seguros para eventos de natureza tão incerta e variada como aqueles que podem ser descrito como força maior ou caso fortuito, para os quais ainda não há cobertura disponível no mercado.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
19002
NOME DO CONTRIBUINTE
CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE GUARULHOS
CONTRIBUIÇÃO
Em relação aos contratos de concessão de aeroportos anteriores, o item 5 do PEA da Sétima Rodada traz critérios e conceitos subjetivos. Nesse sentido, sugere-se a alteração de todo o item 5 do PEA de modo a incluir critérios objetivos para detalhamento do que constituem propriamente as especificações mínimas da infraestrutura aeroportuária.
JUSTIFICATIVA
<p>O item 5 do PEA da Sétima Rodada, ao apresentar as especificações mínimas de infraestrutura aeroportuária, não adota uma forma objetiva de aferir o cumprimento das obrigações das concessionárias. Assim, diferentemente do que ocorre, por exemplo, com os parâmetros mínimos de dimensionamento e os índices de qualidade do serviço, as concessionárias que celebrarem os contratos de concessão adjudicados na Sétima Rodada não possuem meios para averiguar se elas de fato atendem o esperado pelo Poder Concedente a respeito das especificações mínimas da infraestrutura aeroportuária.</p> <p>A título de exemplo, destaca-se o item 5.3 do PEA, que afirma, de forma genérica, que os terminais aeroportuários devem ser dotados de “equipamentos e sistemas necessários para sua adequada operação”. Outrossim, vale mencionar o item 5.4 do PEA, que, ao estabelecer um parâmetro para a circulação interna de usuários nos terminais de passageiros, apenas menciona que os referidos terminais deverão ser capazes de “atender adequadamente aos Usuários” e possuir áreas comerciais, mobiliários e equipamentos que não impactem “significativamente a mobilidade dos Usuários nas salas de espera”.</p> <p>Em vez de o item 5 do PEA se valer de conceitos como impactar “significativamente a mobilidade dos Usuários” e “atender adequadamente aos Usuários”, sugere-se a adoção de critérios que possam ser objetivamente aferidos tanto pela concessionária como pelo Poder Concedente, como um rol de equipamentos mínimos que deve necessariamente constar nos terminais aeroportuários ou alguma métrica que possa ser empregada para verificar se há obstáculos para a mobilidade dos usuários.</p> <p>A proposta ora apresentada por GRU Airport visa a garantir o maior grau de certeza e estabilidade possível na relação entre administrados regulados e a Administração Pública. Além disso, GRU Airport, por meio desta proposta, ainda busca favorecer a expansão desta boa prática regulatória para todos os contratos de concessão de modo que esta prática se generalize e se torne uma regra no relacionamento entre a ANAC e as concessionárias de aeroportos.</p> <p>Ademais, esta contribuição vai totalmente ao encontro do ordenamento jurídico brasileiro. Nesse sentido, destaca-se o art. 30 do Decreto-Lei nº 4.657/1942, também conhecido como Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro, abaixo transcrito: Art. 30. As autoridades públicas devem atuar para aumentar a segurança jurídica na aplicação das normas, inclusive por meio de regulamentos, súmulas administrativas e respostas a consultas.</p>

Parágrafo único. Os instrumentos previstos no caput deste artigo terão caráter vinculante em relação ao órgão ou entidade a que se destinam, até ulterior revisão.

RESPOSTA

Agradecemos a participação na consulta pública mas informamos que a contribuição não foi aceita. Com relação às especificações mínimas da infraestrutura, há que se considerar, necessariamente, que se trata de contratos de concessão de longa duração (30 anos), período em que tecnologias, técnicas construtivas e a própria dinâmica da operação de terminais aeroportuários tendem a evoluir consideravelmente, isso sem contar os impactos, previstos ou não (como se viu recentemente no caso da pandemia de COVID-19) que podem advir, de modo que certos conceitos e práticas que são esperados das concessionárias, no âmbito das boas práticas de gestão e de planejamento aeroportuário, simplesmente não podem, ou não devem, ser mais minuciosamente detalhados do que já são, conforme estabelecido na referida minuta do PEA, a fim de conferir às concessionárias liberdade para propor e implementar soluções que melhor se adequem ao seu modelo de gestão e conceito para a operação dos aeroportos. Ademais, tratam-se de contratos de blocos de aeroportos, que incluem desde grandes "hubs", em grandes áreas urbanas, até pequenos terminais regionais no interior do país, de forma que o estabelecimento das especificações mínimas na forma de diretrizes mais gerais se mostra mais adequado.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
19003
NOME DO CONTRIBUINTE
Associação Brasileira de Aviação Geral – ABAG
CONTRIBUIÇÃO
Os Estudos de Engenharia e Afins do Aeroporto de Congonhas preveem que o segmento de aviação geral “deixará de existir no ano 1 de concessão devido a necessidade de disponibilizar mais áreas para o desenvolvimento do segmento comercial, sendo preciso suprimir as áreas de aviação geral” (p. 559) e que “a partir de 2023, a demanda de aviação geral deixa de existir (...) Portanto, não são necessárias intervenções para ampliar o terminal de aviação geral” (p. 463). Solicita-se a alteração do EVTEA para que os estudos considerem a necessidade de que o Aeroporto de Congonhas atenda à demanda da aviação geral, durante todo o prazo da futura concessão da infraestrutura aeroportuária.
JUSTIFICATIVA
<p>Preliminarmente, diante da limitação de caracteres do formulário, a ABAG destaca a submissão de arquivo pdf como anexo à presente contribuição, contendo a fundamentação completa do presente pedido.</p> <p>1. A necessidade de compartilhamento da infraestrutura essencial à atividade da aviação geral</p> <p>A utilização da infraestrutura aeroportuária é indispensável para a atividade da aviação geral, o que atrai a incidência da teoria das instalações essenciais, “por meio da qual se permite que todos os operadores interessados possam ter acesso àquelas infraestruturas e redes [essenciais], desde que obedecidos os aspectos técnicos e de segurança e desde que o seu detentor seja adequadamente remunerado (NESTER, Alexandre Wagner. Regulação e concorrência – compartilhamento de infra-estruturas e redes. São Paulo: Dialética, 2006. p. 247).</p> <p>Para ALEXANDRE SANTOS DE ARAGÃO, existem cinco requisitos para aplicação da teoria das instalações essenciais: (1) controle da instalação essencial; (2) essencialidade da instalação; (3) restrição da concorrência; (4) viabilidade de acesso; (5) preço razoável (Serviços públicos e concorrência. Revista de Direito Administrativo. Rio de Janeiro, n. 233, jul./set. 2003, p. 311/371).</p> <p>Todos os requisitos estão presentes no caso do Aeroporto de Congonhas, considerando que (1) o futuro concessionário terá controle sobre a infraestrutura aeroportuária; (2) o acesso a esta infraestrutura é imprescindível para o exercício dos diversos segmentos da aviação, incluindo a aviação geral; (3) a ausência de acesso à infraestrutura causaria restrições concorrenciais, privilegiando a aviação comercial em detrimento da aviação geral; (4) o acesso é viável, considerando que, historicamente, o Aeroporto de Congonhas tem suportado tanto as operações da aviação comercial quanto as da aviação geral; (5) a utilização da infraestrutura se daria mediante pagamento de justa remuneração ao concessionário.</p> <p>Não existem alternativas viáveis de outros aeroportos na região para o regular desenvolvimento das atividades relacionadas à aviação geral, uma vez que os demais aeroportos da região carecem de infraestrutura adequada e estão localizados a grandes distâncias dos principais pontos de interesse da capital. A operação seria inviável inclusive no Aeroporto do Campo de Marte, uma vez que este não possui</p>

capacidade para o recebimento das aeronaves empregadas pelo setor, além de carecer de áreas disponíveis para os hangares.

É importante considerar, ainda, que eventual realocação das operações da aviação geral em São Paulo produziria efeitos sobre a atividade a nível nacional, considerando que o Aeroporto de Congonhas é, atualmente, o grande hub da aviação geral, recebendo voos de todo o país e realizando a conexão entre diversos destinos, o que também inclui aqueles não atendidos pela aviação regular.

Portanto, a utilização da infraestrutura do Aeroporto de Congonhas é vital para a aviação geral.

2. Precedentes da ANAC

Em leilões anteriores, houve previsão expressa acerca da necessidade de assegurar acesso à infraestrutura aeroportuária para a aviação geral, com o estabelecimento do Sistema de Aviação Geral como elemento aeroportuário obrigatório no Plano de Exploração Aeroportuária, determinando a necessidade de disponibilização de pátio de estacionamento de aeronaves, edifício terminal de aviação geral e estacionamento de veículos. Como exemplo, é possível citar os contratos dos Aeroportos de Viracopos; São Gonçalo do Amarante; Guarulhos; Galeão; Confins; e Brasília.

Sempre respeitosamente, é necessário que a diretriz empregada nos contratos acima citados seja adotada em relação ao leilão do Aeroporto de Congonhas. Trata-se de um dever de coerência tanto com a forma como o Aeroporto vem sendo historicamente utilizado, quanto com a política pública adotada nos leilões anteriores. Omitir-se quanto à preservação do acesso à infraestrutura aeroportuária para a aviação geral no Aeroporto de Congonhas significa que caberá ao vencedor do leilão a decisão quanto a manter ou não o acesso da aviação geral ao principal aeroporto utilizado pelo segmento no país. E, caso o Concessionário entenda pela exclusão da aviação geral do Aeroporto de Congonhas, todo o setor será severamente impactado, dada sua importância estratégica.

3. Ausência de consideração de elementos essenciais nos estudos

Os estudos que amparam o leilão do Aeroporto de Congonhas excluíram a aviação geral de suas projeções sem que fossem levados em consideração elementos essenciais, como o prazo dos contratos de cessão de uso de área vigentes, as consequências práticas de eventual necessidade de realocação das operações e os impactos urbanísticos decorrentes da ocupação completa do Aeroporto de Congonhas pela aviação comercial.

4. Desconsideração dos contratos vigentes

Os estudos consideram que “a partir de 2023, a demanda de aviação geral deixa de existir”. No entanto, existem diversos contratos da Infraero relacionados à aviação geral cujo prazo de vigência somente se esgotará anos após a data prevista (Fonte: <https://transparencia.infraero.gov.br/wp-content/uploads/2021/04/RELATORIO-CONTRATOS-VIGENTES-05-04-2021.pdf>).

A desconsideração da necessidade de atender à demanda dessas empresas desde o início da concessão torna as projeções constantes dos estudos inadequadas, por se basearem em dados que não são compatíveis com a realidade com a qual o futuro operador aeroportuário se deparará.

5. Desconsideração dos prejuízos decorrentes da extinção da aviação geral em Congonhas

O material disponibilizado na consulta pública não contém qualquer menção a soluções para a hipótese de as empresas que prestam serviços de aviação geral serem obrigadas a desocupar as áreas atualmente ocupadas no Aeroporto de Congonhas.

6. A abrupta interrupção de atividades de interesse geral e os efeitos decorrentes não estão justificados, porque não se encontram sequer examinados. Causa extrema insegurança no mercado e nos usuários a previsão de que a demanda da aviação geral deixe de ser atendida já em 2023, considerando a inexistência de infraestrutura adequada para recebimento das aeronaves em qualquer aeroporto das proximidades. Os estudos não consideraram os prejuízos irreparáveis, incluindo a dificuldade e a onerosidade que estariam implicadas, decorrentes da necessidade de desmobilizar e remobilizar a atividade em outro local, uma vez que é necessária uma infraestrutura robusta para garantir a segurança das operações.

É essencial que o contrato de concessão defina a preservação da aviação geral ou, quando menos, a responsabilidade do futuro concessionário sobre esses custos, sem prejuízo da necessária definição de indenização compatível para os contratos vigentes, uma vez que o futuro concessionário se beneficiará do aumento de receitas decorrente da alteração do vocacionamento do Aeroporto em detrimento de atividades estáveis, que demandaram investimentos.

7. Desconsideração dos impactos urbanísticos

Os estudos também desconsideraram os impactos que eventual alteração do vocacionamento do Aeroporto de Congonhas produziria sobre a região em que se localiza o sítio aeroportuário, em especial os impactos sobre a vizinhança, que estaria submetida a um incômodo mais intenso do que o vivenciado atualmente, considerando que a aviação comercial maneja aeronaves maiores e ocasiona maior fluxo de passageiros.

De acordo com o Estudo de Mercado (p. 187), projeta-se que o Aeroporto de Congonhas movimentará 28,7 milhões de passageiros já em 2023, um aumento expressivo em relação aos 22 milhões de passageiros movimentados no pico de movimento pré-pandemia. Como consequência, adotada a premissa do Estudo de Mercado de eliminação da aviação geral e aumento da aviação comercial para se atingir tais estimativas, é previsível um significativo aumento do nível de poluição sonora e ambiental.

RESPOSTA

A SAC/Minfra agradece a sua contribuição e esclarece que o Governo Federal corrobora com o caráter essencial da atividade de aviação geral e sua importância para o setor. Neste sentido, as políticas públicas implementadas pelo Governo Federal visam a melhoria da infraestrutura para a aviação civil como um todo, sem distinção entre os segmentos que o compõem. Assim, é preciso afastar a ideia de que a modelagem proposta para a concessão de SBSP irá inviabilizar a atividade de aviação geral na região de influência do Aeroporto. Eventuais conflitos entre diferentes segmentos de aviação poderão surgir quando a demanda agregada atingir o limite físico da capacidade, situação em que todos os segmentos serão afetados. Nesse contexto, a coordenação de slots realizada pela ANAC tem como objetivo regulamentar o acesso à infraestrutura em aeroportos saturados, buscando harmonizar a demanda por operações aéreas com a capacidade aeroportuária disponível. Potencial reserva de capacidade a qualquer segmento da aviação seria, em contraponto, um artificial favorecimento e caminhar no sentido de soluções sub-ótimas do ponto de vista da eficiência das operações a aviação civil, tal como disposto na Política Nacional de Aviação Civil (PNAC). Nesse contexto, cumpre observar que a minuta de contrato apresentada na presente Consulta Pública se assemelha, no que tange à aviação geral, aos editais das últimas duas rodadas. Em relação às diretrizes para elaboração dos EVTEA, informa-se que as mesmas se encontram

disponíveis no Data Room da Sétima Rodada. a diretriz referente à capacidade inicial dos sistemas de PPD de SBSP e do SBRJ, qual seja: “Para fins da modelagem, a capacidade inicial do sistema de PPD de SBSP deve ser considerada de 44 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, e a do SBRJ de 32 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros. A capacidade do sistema de pistas ao longo da concessão para os aeroportos SBRJ e SBSP deve evoluir em função do desenho proposto para tais infraestruturas nos estudos de engenharia.”, tem por base discussões levadas a cabo entre a SAC e o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), do Ministério da Defesa, conforme aponta o Ofício nº 13/DCCO1/5210 (SEI nº 4852074), de 16 de abril de 2021, onde se concluiu ser viável o aumento da capacidade do sistema de pistas dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont a partir de ações que poderiam colaborar com o aumento da capacidade para os referidos aeroportos sem afetar a segurança operacional. Cumpre informar que, no que diz respeito ao Aeroporto Santos Dumont, a referida diretriz e os EVTEA foram retificados para 30 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, conforme conclusões do referido Ofício. Importa considerar que, na modelagem das concessões aeroportuárias, os EVTEA não são vinculativos. O cenário desenhado nos Estudos reflete uma hipótese de conduta do concessionário num cenário de escassez de capacidade para acomodar toda a demanda, em um contexto complexo em que o sítio aeroportuário terá que ser reconfigurado para ampliar a capacidade e solucionar as incompatibilidades com o RBAC 154. Entretanto, existem outros caminhos de desenvolvimento possíveis para o sítio aeroportuário além daquele escolhido no EVTEA. Caberá, então, ao futuro concessionário elaborar um plano de negócios e de desenvolvimento do sítio aeroportuário próprio, submetendo-se às regras contratuais de atendimento da demanda e correção das inconformidades, e ainda ao arcabouço legal vigente. No que compete às regras contratuais, a minuta de Contrato de Concessão submetida à Consulta Pública nº 13/2021 traz, em seu item 3.1.7., como obrigação da futura Concessionária, "assumir integralmente os Contratos que envolvam a cessão de espaços nos Complexos Aeroportuários integrantes do Bloco, conforme as condições contratadas, mediante sub-rogação integral dos seus direitos e deveres", o que inclui eventuais cláusulas rescisórias ou de realocação. Nesse diapasão, acolhemos as contribuições apresentadas sobre não previsão de indenizações à eventual descontinuidade dos contratos em vigor. Tal inconsistência será sanada e os estudos atualizados incorporando os devidos custos. No tocante aos impactos urbanísticos, observa-se inicialmente que a movimentação total de passageiros projetada para SBSP em 2023 é de 25,2 milhões de pax (vide Estudo de Mercado, Figuras 12-25 e 12-27), e não de 28,7 milhões, como apontado. Ainda, cabe destacar que nos Estudos Ambientais foram avaliadas as legislações e políticas públicas vinculadas à interligação entre modais de transporte na região do Aeroporto de Congonhas, detalhados a situação das vias públicas de acesso na região do Aeroporto, o status de implantação da Linha 17-Ouro do Metrô de São Paulo, a qual prevê uma estação no Aeroporto, a Lei Municipal nº 16.050/2014, que aprovou o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo e a Política de Desenvolvimento Urbano, onde definiu-se que a instalação, reforma e ampliação de aeródromos e heliportos é condicionada à apresentação de Estudo e Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA e Estudo e Relatório de Impacto de Vizinhança - EIV/RIV, no âmbito do processo de licenciamento ambiental. Salienta-se também que, conforme rito comum do processo de licenciamento, os impactos na mobilidade urbana e acessibilidade ao aeroporto deverão ser mais bem avaliados e apresentados no Estudo de Tráfego e outros

documentos exigidos pelo órgão ambiental, durante a fase de licenciamento ambiental, que estará sob responsabilidade do futuro concessionário. Além disso, diferentemente do informado na contribuição apresentada, os Estudos Ambientais identificaram os impactos ambientais previstos para o período de concessão, como o risco de contaminação de lençóis freáticos, o aumento de emissão de poluentes e o aumento da poluição sonora, e precificaram as medidas mitigadoras associadas a esses impactos. Finalmente, destaca-se também que não foram identificadas restrições em SBSP decorrentes do aumento do tráfego de veículos no entorno ou demais aspectos. Por fim, repisa-se que não há, por parte da SAC, nenhuma diretriz para que os documentos jurídicos que vinculam a concessão da Sétima Rodada de Concessão sejam construídos considerando eventual preterição de tráfego aéreo ligado à aviação geral e executiva no aeroporto relacionado. Por fim, informa-se que a Nota Informativa nº 31/2021/DPR/SAC (SEI nº 4837983), apresenta detalhamento da temática apresentada.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
19004
NOME DO CONTRIBUINTE
CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE GUARULHOS S.A.
CONTRIBUIÇÃO
Requer-se esclarecimento sobre o Capítulo II do Contrato de Concessão, mais especificamente sobre a ausência, na seção IV do referido capítulo, de um equivalente à contribuição mensal paga por algumas outras concessionárias de aeroportos.
JUSTIFICATIVA
<p>O esclarecimento sobre a seção IV do capítulo II da minuta de contrato de concessão da Sétima Rodada é direcionado ao fato de não haver previsão expressa de contribuição mensal correspondente à aplicação de uma alíquota pré-definida e fixa sobre parte da receita tarifária das futuras concessionárias. No caso do Aeroporto Internacional de Guarulhos, por exemplo, a contribuição mensal incide sobre a receita mensal proveniente da cobrança de tarifas de embarque, pouso e permanência e dos preços unificados e de permanência, domésticas e internacionais, e de armazenagem e capatazia em cumprimento ao art. 2º, § 2º da Lei nº 13.319/2016, fato ressaltado pela Decisão ANAC nº 105/2017, que alterou unilateralmente o contrato de concessão de Guarulhos. Trata-se de contribuição inserida no contrato de concessão do Aeroporto Internacional de Guarulhos para que o equilíbrio econômico-financeiro da equação contratual fosse mantido após a extinção do Adicional de Tarifa Aeroportuária – ATAERO pela Lei nº 13.319/2016, visto que a arrecadação da concessionária aumentaria com a extinção deste adicional tarifário.</p> <p>Embora os operadores aeroportuários não sejam obrigados a recolher o ATAERO desde 2017 – o que teoricamente implica que não é necessário incluir a contribuição mensal nos contratos de concessão celebrados após a entrada em vigor da Lei nº 13.319/2016, cuja equação contratual não foi desequilibrada pela extinção do ATAERO -, entende-se que a manutenção desta contribuição seria salutar para a concorrência entre aeroportos. Embora as novas concessionárias estejam sujeitas às contribuições fixas e variáveis, nenhuma delas incide diretamente sobre a receita tarifária tal como ocorre na contribuição mensal. Portanto, por uma simples razão de isonomia e por um zelo em evitar distinções regulatórias que podem eventualmente converter-se em vantagens para algumas poucas concessionárias, seria mais razoável a manutenção da contribuição mensal em todos os contratos de concessão de aeroportos ou, no limite, a sua extinção para todos os aeroportos.</p> <p>Assim, pergunta-se, à Agência Nacional de Aviação Civil, se ela compartilha o entendimento exposto. Caso contrário, indaga-se se a contribuição mensal foi deliberadamente excluída e, em caso de resposta positiva para esta última pergunta, questiona-se quais seriam os motivos que a ensejaram, dado que poderá impactar negativamente, do ponto de vista concorrencial, as Concessionárias que são contratualmente obrigadas a pagar a contribuição mensal.</p> <p>À vista disso, ressalta-se desde já que, se mantida a dessa forma, Guarulhos não terá como concorrer com as demais concessionárias, o que, por si só, caracterizaria violação ao princípio da livre concorrência previsto no artigo 170, IV da Constituição Federal. Livre concorrência essa que deve ser pautada pela eficiência dos agentes,</p>

porém, na situação corrente o Poder Público deliberadamente cria um desnível e favorece alguns agentes econômicos ao estabelecer condições desiguais e prejudiciais entre eles

RESPOSTA

A SAC/Minfra agradece a sua contribuição e esclarece que desde as primeiras rodadas de concessão, a modelagem da sistemática de pagamento das outorgas referentes a concessão dos ativos sofreu grande evolução. Nas primeiras rodadas de concessão aeroportuárias, o chamado valor da contribuição fixa era linear e incorporava o ágio oferecido no leilão. Ou seja, o ágio poderia contaminar o projeto, pois era distribuído ao longo de todo o período da concessão de forma anual. Além disso, o concessionário pagava o mesmo valor como contribuição fixa, independente do período do projeto. No modelo atual, o ágio é pago todo a vista como condição para eficácia do contrato, de modo a não contaminar os fluxos de pagamento do projeto. Ademais, 50% do valor presente líquido (VPL) do fluxo de caixa livre do projeto é pago a vista, o que diminui o risco do governo e garante o comprometimento do privado com o projeto. Por outro lado, de forma a dar mais aderência a financiabilidade do projeto, adota-se um período de carência que perdura desde a assinatura do contrato até o final do 4º ano-calendário da concessão, pois, a fase inicial do projeto demanda elevados gastos da Concessionária com o CAPEX para adequação da infraestrutura. Em seguida, entre o 5º e o 9º ano calendário, é aplicada uma alíquota linearmente crescente sobre o percentual da receita bruta auferida pela concessão. As demais parcelas anuais são calculadas a partir do percentual de contribuição variável necessário a zerar o VPL do projeto. Importante notar que a metodologia proposta é exatamente a mesma para todos os blocos, e tem por objetivo, compartilhar parte do risco de demanda do projeto, e tornar o pagamento de outorgas variáveis mais aderentes ao fluxo de caixa do projeto.

No que compete à ausência de contribuições mensais relacionadas às alterações trazidas pela Lei nº 13.319/2016, que dispôs sobre a extinção do Adicional de Tarifa Aeroportuária – ATAERO, entende-se que, conforme descrito na justificativa do contribuinte, não cabe sua incidência nas modelagens econômico-financeiras de projetos de desestatização construídos após a vigência do normativo. Com efeito, a incidência sobre as receitas tarifárias das concessões anteriores à alteração legislativa em comento justificou-se para a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da equação contratual pretérita, visto que a arrecadação da concessionária aumentaria com a extinção deste adicional tarifário. Por outro lado, o entendimento desta SAC/Minfra diverge do contribuinte quanto aos possíveis impactos na competitividade entre a Concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos e as futuras concessionárias dos blocos em processo de desestatização. Isto porque a modelagem econômico-financeira atual, em função da não previsão de incidência das contribuições mensais, gera impacto proporcional no Valores Presentes Líquidos (VPL) resultando em maior valores de outorgas àqueles resultados da modelagem adotada do Aeroporto Internacional de Guarulhos, a qual previa o recolhimento ao Tesouro Nacional do montante referente ao ATAERO.

Ainda, conforme exposto anteriormente, rememora-se que 50% (cinquenta por cento) do Fluxo de Caixa Livre da Firma - FCLF (antes das outorgas), acrescido do ágio do leilão, serão pagos à vista, novamente de forma diferente da modelagem do projeto de concessão de Guarulhos, o que demandará do vencedor do leilão uma injeção de capital superior no início do projeto.

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que ao longo dos processos de concessão de aeroportos, o modelo regulatório passou por transformações relevantes que foram reconhecidas pelo mercado, por órgãos de governo e até mesmo pela academia como avanços positivos a serem seguidos por outros setores. Entre estas melhorias, podemos destacar as mudanças do modelo de pagamento das outorgas, das obrigações de investimento e nível de serviço, a introdução e aperfeiçoamento dos mecanismos de consultas e de Proposta Apoiada e as mudanças relativas às tarifas aeroportuárias. O mecanismo de receita teto, mencionado na Contribuição, foi introduzido na quinta rodada para permitir maior flexibilidade para o gerenciamento tarifário permitido no Contrato da quarta rodada. A simplificação da regulação sobre a movimentação de cargas igualmente foi introduzida na quinta rodada.

Assim, antes de cada processo licitatório, as áreas técnicas responsáveis, em conjunto com a Secretária de Aviação Civil, avaliam cuidadosamente as especificidades dos ativos a serem concedidos, e consideram toda a experiência adquirida com a gestão contratual até o momento.

Com relação à extinção do ATAERO e a incorporação de seus valores às tarifas aeroportuárias, ambos foram determinados pela Lei nº 13.319, de 25 de julho de 2016.

Finalmente, cumpre ressaltar que, quando da audiência pública do processo licitatório da segunda rodada de Concessão, algumas contribuições trouxeram preocupações em relação ao risco de demanda em decorrência de eventos não considerados em suas projeções. Em todos os casos, a ANAC deixou claro que tais eventos constituem risco das Concessionárias. Segue transcrição de uma contribuição e da resposta:

CONTRIBUIÇÃO Nº 66

DOCUMENTO: Minuta de Contrato de Concessão

ITEM: CAPÍTULO V - DA ALOCAÇÃO DOS RISCOS, Seção II - Dos Riscos da Concessionária

Cláusula 5.3 e Cláusula 5.3.3 O risco de demanda alocado para a futura Concessionária tal como propõe a cláusula 5.3.3. não assegura a viabilidade da concessão, sobretudo dos aeroportos localizados na região metropolitana da cidade de São Paulo, dada a possibilidade – frequentemente aventada nos meios de comunicação – de construção de terceiro aeroporto em São Paulo. Diante disso, sugerimos que seja expressamente afastada, no edital, a possibilidade de construção de novas infraestruturas aeroportuárias em raio de influência (100 km) dos aeroportos ora submetidos a licitação. Alternativamente, caso a recomendação acima não seja aceita, sugerimos que qualquer impacto na demanda em razão da construção de nova infraestrutura aeroportuária no raio de influência dos aeroportos concedidos faça surgir à Concessionária o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro do contrato. Esta solução é comum em concessões dessa natureza: (i) Aeroporto Internacional Jorge Chavez, em Lima (Peru), cujo contrato de concessão de 30 anos (iniciado em 15.11.2000) prevê que o Poder Concedente não pode autorizar a construção de novo aeroporto em raio de 150 km de distância do objeto da concessão durante os primeiros 20 anos da concessão, sendo-lhe permitido apenas autorizar a construção de aeroporto com menor porte; (ii) Aeroporto Internacional Simon Bolivar, em Guayaquil (Equador), cujo contrato de concessão apenas permite a construção de novo aeroporto quando houver a superação de determinados limites de demanda, e; (iii) o contrato de concessão da Ponte Rio – Niterói, que caracteriza como evento de reajuste econômico-financeiro a eventual construção de uma nova ponte que venha a reduzir o tráfego atual do objeto da concessão). Importa salientar, que a

ANAC, no Estudo de Mercado de Viracopos, disponibilizado em seu sítio eletrônico, aponta a concorrência entre aeroportos como fator de risco à demanda das unidades licitadas. Esse reconhecimento reforça a necessidade de delimitação temporal e/ou espacial das possibilidades de construção de novas estruturas aeroportuárias próximas aos objetos da concessão.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a sua CONTRIBUIÇÃO e informa que, conforme previsto no Capítulo 5 da minuta de Contrato e segundo a lógica que ampara o modelo de Concessão definido pelo Governo Federal, os riscos de não efetivação da demanda projetada, com exceção daqueles provenientes de restrição operacional decorrente de decisão ou omissão de entes públicos, deverão ser suportados exclusivamente pela Concessionária, devendo, como tal, ser considerados nos estudos dos Proponentes. Consequentemente, não há qualquer previsão de inclusão de garantia de demanda caso sejam construídas novas infraestruturas aeroportuárias, dentro ou fora da área de influência do aeroporto.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
19005
NOME DO CONTRIBUINTE
Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade
CONTRIBUIÇÃO
v. adoção de metodologia de valoração de ativos a mercado para definir o valor da indenização devida à concessionária (Recomendação 05).
JUSTIFICATIVA
“Contribuições da Seae, nos termos de suas atribuições, definidas na Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011,[1] , e no Decreto nº 9.745, de 8 de abril de 2019”.
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que as Notas Técnicas nº 28/2019/GEIC/SRA e nº 14/2020/GEIC/SRA detalham as razões pelas quais a argumentação proposta não encontra respaldo na legislação , bem como apresenta equívocos no entendimento de questões contábeis e regulatórias. As notas se encontram disponíveis para consulta pública nos processos 00058.020601/2018-19, referente à proposta de regulamentação da metodologia de cálculo dos valores de indenização referentes aos investimentos vinculados a bens reversíveis não amortizados, e 00058.019308/2020-15, resposta à diligência do TCU sobre o tema. Em resumo, é equivocada a asserção de que a concessionária possui garantia de ressarcimento dos valores contabilizados. Cabe ressaltar que a metodologia proposta pela Resolução nº 533 não pode ser confundida como “critérios contábeis”, como foi exposto, conforme evidenciado pelo disposto no § 3º do Art. 2º da Resolução ANAC nº 533/2019</p> <p>§ 3º A reversibilidade do bem e o direito de indenização nos termos desta Resolução independem das práticas contábeis adotadas pela Concessionária.</p> <p>Além disso, é equivocado o entendimento de que o efeito Averch-Johnson ocorre na metodologia de cálculo, uma vez que não há taxa de retorno real aplicada sobre os valores investidos. O custo histórico é corrigido pelo IPCA.</p> <p>Ademais, há que se lembrar que os desembolsos de outorga não serão indenizados em caso de extinção antecipada por caducidade, nova relicitação ou falência.</p> <p>Deste modo, não se vislumbra neste caso específico risco de comportamento estratégico perverso relacionado à eventual intenção de sobreinvestimento buscando retornos econômicos por meio da indenização em detrimento da prestação do serviço objeto da concessão.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
19006
NOME DO CONTRIBUINTE
CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE GUARULHOS
CONTRIBUIÇÃO
<p>Propõe-se a modificação da cláusula 11.5 e 11.11 de modo que seja mantida redação semelhante ao do contrato de concessão do Aeroporto Internacional de Guarulhos, um dos principais concorrentes, no setor de armazenagem e capatazia de importações e exportações, de muitos dos aeródromos que serão concedidos na Sétima Rodada.</p> <p>Assim, sugere-se que, para os itens 11.5 e 11.11, seja adotada a seguinte redação:</p> <p>11.5 São Áreas e Atividades Operacionais do Complexo Aeroportuário aquelas essenciais à prestação dos serviços de transporte aéreo, tais como despacho de aeronaves, passageiros e bagagens, serviços auxiliares de rampa, carga e descarga de aeronaves, recebimento, despacho de carga e de bens transportados por aeronaves, abastecimento de combustível e lubrificantes, entre outras que poderão ser definidas pela ANAC.</p> <p>(...)</p> <p>11.11 Fica assegurado o livre acesso para que as Empresas Aéreas ou terceiros possam atuar na prestação de serviços auxiliares ao transporte aéreo, observada a regulamentação vigente, inclusive quando da prestação direta desses serviços pela Concessionária, sendo vedadas quaisquer práticas discriminatórias e abusivas, nos termos da legislação vigente e da regulamentação da ANAC.</p> <p>11.11.1. Em caso de falta de capacidade para atender à solicitação de novos entrantes para a prestação de serviços auxiliares ao transporte aéreo, deverá a Concessionária solicitar à ANAC autorização para limitar o número de prestadores desses serviços no Aeroporto, podendo a ANAC fixar o número mínimo de prestadores no caso concreto. (Acrescentada pelo Termo Aditivo nº 005, de 03 de dezembro de 2020)</p> <p>11.11.2. Em caso de evento que gere falta de capacidade para atender aos atuantes na prestação de serviços auxiliares ao transporte aéreo, deverá a Concessionária solicitar à ANAC autorização para reduzir o número de prestadores de serviços atuantes no Complexo Aeroportuário, podendo a ANAC fixar o número mínimo de prestadores no caso concreto. (Acrescentada pelo Termo Aditivo nº 005, de 03 de dezembro de 2020)</p> <p>11.11.3. Para os serviços auxiliares cuja complexidade, custo ou impacto ambiental inviabilize a divisão e/ou duplicação da infraestrutura correspondente, tornando antieconômica a prestação do serviço por mais de uma empresa, deverá a Concessionária solicitar autorização à ANAC para prestar esses serviços de forma exclusiva.</p> <p>Como esta modificação exclui a hipótese de multiplicação de recintos alfandegados na área do complexo aeroportuário, sugere-se também a exclusão da subcláusula 11.12 para evitar interpretações contratuais contraditórias e aproximar a redação dos contratos de concessão da Sétima Rodada ao conteúdo do Aeroporto Internacional de Guarulhos no que diz respeito aos serviços de armazenagem e capatazia.</p>

Alternativamente, caso seja mantida a redação proposta na minuta do contrato de concessão, propõe-se que seja adotada uma tarifa que incida sobre as cargas que transitarem pelo referido complexo aeroportuário conforme explicado nas justificativas desta contribuição. Destaca-se que esta tarifa já foi inclusive proposta outrora pela concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos em estudo econômico encaminhado por meio da correspondência DR/0924/2019 (Docs. SEI nº 3805865, 3805866 e 3805868).

JUSTIFICATIVA

Assim como GRU Airport já se manifestou na Consulta Pública referente a relicitação do Aeroporto de Viracopos, em que ressaltamos o louvável esforço da ANAC para implementar o Tema nº 16 da Agenda Regulatória 2021-2022, que trata da regulação de preços do mercado de armazenagem e capatazia da carga importada e exportada, há uma questão de cunho concorrencial que deve ser necessariamente considerada na elaboração do capítulo XI do contrato de concessão em questão.

Para melhor compreender os efeitos da cláusula contratual ora em comento, deve-se primeiro destacar as diferenças que existem, entre o instrumento de concessão do Aeroporto Internacional de Guarulhos e a minuta de contrato de concessão da Sétima Rodada, na regulamentação das cobranças de tarifas. Este contrato de concessão, diferentemente daquele, não apresenta, em seu Anexo nº 04, tetos tarifários para a maior parte dos serviços de armazenagem e capatazia, que passam, portanto, a ser precificados com maior liberdade pelas concessionárias. A única exceção ao exposto seria a tarifa de capatazia da carga importada em trânsito e da carga exportada em trânsito, cujo teto tarifário é fixado na minuta de contrato de concessão da Sétima Rodada e é menor do que o previsto no contrato de concessão do Aeroporto Internacional de Guarulhos. Assim, na prática, para manter-se competitiva, GRU Airport seria obrigada a seguir os preços para os serviços de armazenagem e capatazia, bem com o teto tarifário previsto para os aeroportos concedidos na Sétima Rodada.

Mas o impacto do novo contrato de concessão não se limita a isso. Os itens 11.5 e 11.11 da minuta do contrato de concessão permitem a existência de uma pluralidade de empresas administrando recintos alfandegados neste complexo aeroportuário. Como estas empresas não estão vinculadas aos procedimentos de precificação fixados nos contratos de concessão, nem devem cumprir as obrigações onerosas que são normalmente impostas às concessionárias pelos contratos de concessão, elas serão capazes de praticar preços relativamente baixos.

Consequentemente, GRU Airport será obrigada a acompanhar os operadores destes outros recintos alfandegados para não perder parte de sua clientela. Isto causará uma redução de suas tarifas médias de armazenagem e capatazia a um nível inferior ao teto tarifário imposto à nova concessionária e, por conseguinte, um declínio ainda maior de sua receita.

A título de exemplo das perdas que a modificação das regras sobre a exploração do serviço de armazenagem e capatazia pode provocar, destaca-se o estudo econômico encaminhado por GRU Airport à ANAC por meio da correspondência DR/0924/2019 (Docs. SEI nº 3805865, 3805866 e 3805868). Naquela ocasião, GRU Airport destacou que, se os serviços de armazenagem e capatazia fossem prestados por terceiros que atuassem dentro do complexo aeroportuário, a concessionária provavelmente deixaria de processar cerca de 75% das importações e exportações à época. Dada a proximidade do Aeroporto Internacional de Guarulhos a alguns dos aeródromos que serão concedidos na Sétima Rodada, não seria irrazoável supor que

a operação de novos recintos alfandegados neste complexo aeroportuário seria capaz de provocar a mesma queda de volume em GRU.

Por mais que a criação de um ambiente competitivo seja interessante e positiva para o mercado de capatazia e armazenagem de carga importada e exportada, ela não pode ocorrer por meio da criação de assimetrias regulatórias que tornarão um complexo aeroportuário muito menos competitivo que seus concorrentes diretos. Ao estabelecer um regime distinto para a exploração das atividades de armazenagem e capatazia, a ANAC está apenas atribuindo vantagens competitivas artificiais à concessionária dos aeroportos que serão concedidos na Sétima Rodada e às empresas que administram recintos alfandegados. Elas não aumentarão a participação de mercado em relação a GRU Airport em razão de sua suposta eficiência, mas sim porque a concessionária de GRU, ao precificar a proposta que apresentou no leilão que resultou na referida concessão, se baseou na justa expectativa de que as condições para o exercício das atividades de armazenagem e capatazia não seriam, como a ANAC pretende fazer atualmente, radicalmente alteradas.

É inócuo procurar garantir uma maior competição no mercado de armazenagem e capatazia por meio da criação de vantagens artificiais que provoquem um cenário de prejuízo para GRU Airport, pois, desta forma, criar-se-ia um problema tão ou mais sério quanto aquele enfrentando pela ANAC no Tema nº 16: o risco de inadimplência no pagamento das contribuições e a descontinuidade de todos os serviços prestados por GRU Airport por simples insustentabilidade financeira de suas operações após ela ser forçada a reduzir drasticamente suas tarifas de armazenagem e capatazia. Afinal, vale lembrar que o mercado de transporte aéreo de cargas subsidia a prestação do serviço público pela concessionária e o pagamento da outorga fixa, uma vez que ele é responsável por 40% da receita de GRU Airport.

Além de ineficaz, a multiplicação de recintos alfandegados em função de adoção de novo posicionamento pela ANAC iria de encontro com o próprio princípio da livre concorrência, previsto pelo art. 170, IV da Constituição Federal. A livre concorrência deve ocorrer de modo que as relações econômicas sejam pautadas pela eficiência dos agentes, porém, na situação vertente, o Poder Público deliberadamente cria um desnível e favorece alguns agentes econômicos ao estabelecer condições desiguais e prejudiciais àqueles que, ao elaborarem seu modelo de negócios, não tinham como se preparar para a regulação futura.

Assim, junto com as modificações ao Anexo nº 4 propostas em outra contribuição apresentada por GRU Airport no âmbito desta consulta pública, sugere-se a alteração dos itens 11.5 e 11.11, bem como a exclusão dos itens 11.12. Embora se trate de uma reversão de tendência inaugurada na 5ª rodada de concessões aeroportuárias, ela se justifica pelo contexto concorrencial. Trata-se de argumento que não deve soar estranho à ANAC, visto que, no fundo, ele foi utilizado pela Agência para manter, na minuta de contrato de concessão da relicitação do Aeroporto Internacional de Viracopos, o teto tarifário para as tarifas de armazenagem e capatazia conforme explicitado pelos itens 4.6.9 e 4.6.10 da Nota Técnica nº 56/2021/GERE/SRA.

Conforme dispõe o item 4.7.4 da Nota Técnica nº 56/2021/GERE/SRA, a realização de qualquer alteração nas tarifas de armazenagem e capatazia e na criação de novos recintos alfandegados requer cautela e deve considerar o impacto sobre as relações contratuais entre o Poder Concedente e as concessionárias de aeroportos. Logo, em vez de promover a alteração de um único contrato de concessão, a ANAC deve optar pela realização de uma modificação simultânea dos contratos de concessão, realizando, conforme exposto no item 4.2 da Nota Técnica nº 56/2021/GERE/SRA, o

estudo dos impactos destas modificações sobre os contratos de concessão e, quando necessário, o devido reequilíbrio econômico-financeiro das equações contratuais. Se, após a conclusão dos referidos estudos, a ANAC entender que a redação proposta para as cláusulas 11.5 e 11.11 deve ser mantida, ela deverá adicionar, ao contrato de concessão, a tarifa de passagem, mecanismo descrito no estudo econômico enviado por GRU Airport à ANAC já mencionado. A tarifa de passagem incidirá sobre toda carga que transitar pelo complexo aeroportuário e, portanto, utilizar a infraestrutura mantida pela concessionária. Por meio desse mecanismo, será possível impedir a concorrência desleal dos recintos alfandegados operados por empresas que não sejam concessionárias de serviço público, mantendo-se, assim, uma competição saudável, nivelada e baseada no critério da eficiência.

RESPOSTA

A ANAC agradece a contribuição e informa que, no entanto, não será acatada. Ao longo dos processos de concessão de aeroportos, o modelo regulatório passou por transformações relevantes que foram reconhecidas pelo mercado, por órgãos de governo e até mesmo pela academia como avanços positivos a serem seguidos por outros setores. Entre estas melhorias, podemos destacar as mudanças do modelo de pagamento das outorgas, das obrigações de investimento e nível de serviço, a introdução e aperfeiçoamento dos mecanismos de consultas e de Proposta Apoiada, e as mudanças relativas às tarifas aeroportuárias. Com efeito, antes de cada processo licitatório, as áreas técnicas responsáveis, em conjunto com a Secretária de Aviação Civil, avaliam cuidadosamente as especificidades dos ativos a serem concedidos, e consideram toda a experiência adquirida com a gestão contratual até o momento.

A partir da 5ª rodada de concessões, os novos contratos buscaram estimular a concorrência para o setor de armazenagem e capatazia de carga internacional. Com efeito, os contratos dispõem, em seu Capítulo XI Da Utilização de Espaços no Complexo Aeroportuário, das regras acerca do acesso às áreas aeroportuárias, permitindo que interessados possam arrendar áreas para fins de guarda e movimentação da carga internacional, e impedindo que os operadores aeroportuários criem barreiras artificiais.

Mais especificamente, o modelo contratual adotado a partir da 5ª rodada incluiu a armazenagem e capatazia de cargas internacionais no rol exemplificativo de áreas e atividades operacionais, de modo que, para essas atividades, passaram a incidir também as regras de acesso. Note que o novo arcabouço regulatório visa a descentralizar esta atividade aeroportuária, e a ANAC busca criar regras claras para que os potenciais licitantes compreendam que quaisquer interessados poderão arrendar áreas aeroportuárias e prestar os serviços de armazenagem e capatazia internacional e concorrer com o próprio administrador aeroportuário.

Assim, a ANAC, através do arcabouço regulatório introduzido a partir da 5ª rodada de concessões, tem sinalizado sua preferência pela adoção da desregulamentação e introdução da concorrência como solução regulatória para o setor de armazenagem e capatazia da carga aérea.

O fato de outros aeroportos terem regras contratuais diferentes não constitui elemento suficiente para que uma Agência reguladora limite a concorrência, impedindo o desenvolvimento de um mercado que pode resultar na redução do custo dos preços cobrados pela armazenagem e capatazia das cargas importadas e a serem exportadas e melhorar a qualidade dos serviços prestados.

Neste sentido, quando da audiência pública do processo licitatório da segunda rodada de Concessão, algumas contribuições trouxeram preocupações em relação ao risco de demanda em decorrência de eventos não considerados em suas projeções. Em todos os casos, a ANAC deixou claro que tais eventos constituem risco das Concessionárias. Segue transcrição de uma contribuição de da respectiva resposta:

CONTRIBUIÇÃO Nº 66

DOCUMENTO: Minuta de Contrato de Concessão

ITEM: CAPÍTULO V - DA ALOCAÇÃO DOS RISCOS, Seção II - Dos Riscos da Concessionária

Cláusula 5.3 e Cláusula 5.3.3 O risco de demanda alocado para a futura Concessionária tal como propõe a cláusula 5.3.3. não assegura a viabilidade da concessão, sobretudo dos aeroportos localizados na região metropolitana da cidade de São Paulo, dada a possibilidade – frequentemente aventada nos meios de comunicação – de construção de terceiro aeroporto em São Paulo. Diante disso, sugerimos que seja expressamente afastada, no edital, a possibilidade de construção de novas infraestruturas aeroportuárias em raio de influência (100 km) dos aeroportos ora submetidos a licitação. Alternativamente, caso a recomendação acima não seja aceita, sugerimos que qualquer impacto na demanda em razão da construção de nova infraestrutura aeroportuária no raio de influência dos aeroportos concedidos faça surgir à Concessionária o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro do contrato. Esta solução é comum em concessões dessa natureza: (i) Aeroporto Internacional Jorge Chavez, em Lima (Peru), cujo contrato de concessão de 30 anos (iniciado em 15.11.2000) prevê que o Poder Concedente não pode autorizar a construção de novo aeroporto em raio de 150 km de distância do objeto da concessão durante os primeiros 20 anos da concessão, sendo-lhe permitido apenas autorizar a construção de aeroporto com menor porte; (ii) Aeroporto Internacional Simon Bolivar, em Guayaquil (Equador), cujo contrato de concessão apenas permite a construção de novo aeroporto quando houver a superação de determinados limites de demanda, e; (iii) o contrato de concessão da Ponte Rio – Niterói, que caracteriza como evento de reajuste econômico- financeiro a eventual construção de uma nova ponte que venha a reduzir o tráfego atual do objeto da concessão). Importa salientar, que a ANAC, no Estudo de Mercado de Viracopos, disponibilizado em seu sítio eletrônico, aponta a concorrência entre aeroportos como fator de risco à demanda das unidades licitadas. Esse reconhecimento reforça a necessidade de delimitação temporal e/ou espacial das possibilidades de construção de novas estruturas aeroportuárias próximas aos objetos da concessão.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a sua CONTRIBUIÇÃO e informa que, conforme previsto no Capítulo 5 da minuta de Contrato e segundo a lógica que ampara o modelo de Concessão definido pelo Governo Federal, os riscos de não efetivação da demanda projetada, com exceção daqueles provenientes de restrição operacional decorrente de decisão ou omissão de entes públicos, deverão ser suportados exclusivamente pela Concessionária, devendo, como tal, ser considerados nos estudos dos Proponentes. Consequentemente, não há qualquer previsão de inclusão de garantia de demanda caso sejam construídas novas infraestruturas aeroportuárias, dentro ou fora da área de influência do aeroporto.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
19007
NOME DO CONTRIBUINTE
CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE GUARULHOS S.A.
CONTRIBUIÇÃO
<p>Solicita-se que a cláusula 5.3 da minuta do contrato de concessão da Sétima Rodada seja modificada de modo que o termo “flexibilização” seja excluído e sua redação passe a ser a seguinte:</p> <p>“5.3. A redução de requisitos de segurança decorrentes de alterações normativas da ANAC não enseja o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.”</p>
JUSTIFICATIVA
<p>A contribuição ora submetida tem como principal finalidade evitar o uso de termos imprecisos que possam gerar incertezas na interpretação contratual. Diferentemente do termo “redução”, cujo sentido é claro e afasta qualquer referência ao aumento dos requisitos de segurança, o termo “flexibilização” é impreciso e pode levar a controvérsias entre concessionárias e o Poder Concedente. Caso a expressão “flexibilização” fosse utilizada para referir-se a um aumento ou uma redução de requisitos de segurança, criar-se-ia um precedente para que as concessionárias da Sétima Rodada – e, quiçá, as demais concessionárias de aeroportos – assumissem os custos, muitas vezes altos e expressivos, de um acréscimo dos referidos requisitos por parte do Poder Público.</p> <p>Do mesmo modo que em outros pedidos de alteração de itens dos contratos de concessão sugeridos por GRU Airport no âmbito desta consulta pública, a proposta ora apresentada por GRU Airport visa a garantir o maior grau de certeza e estabilidade possível na relação entre administrados regulados e a Administração Pública. Além disso, GRU Airport, por meio desta proposta, ainda busca favorecer a expansão desta boa prática regulatória para todos os contratos de concessão. Por fim, não se pode ignorar que o proposto encontra perfeito amparo na legislação brasileira, mais precisamente no art. 30 do Decreto-Lei nº 4.657/1942, também conhecido como Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro, abaixo transcrito:</p> <p>“Art. 30. As autoridades públicas devem atuar para aumentar a segurança jurídica na aplicação das normas, inclusive por meio de regulamentos, súmulas administrativas e respostas a consultas.</p> <p>Parágrafo único. Os instrumentos previstos no caput deste artigo terão caráter vinculante em relação ao órgão ou entidade a que se destinam, até ulterior revisão</p>
RESPOSTA
<p>ANAC agradece a contribuição e esclarece que o item 5.3 tem como objetivo excluir do âmbito do reequilíbrio, a favor do Poder Concedente, as alterações normativas que tenham como consequência a redução de custos com aspectos de segurança operacional do aeroporto. Dessa forma, o termo flexibilização complementa o sentido conferido à “redução de requisitos de segurança”.</p> <p>Nesse sentido, o disposto no item 5.3 não se confunde ou se sobrepõe ao disposto pelo item 5.2.2 o qual atribui ao Poder Concedente o risco da materialização de investimentos não previstos em equipamentos ou obras de infraestrutura decorrentes</p>

de nova exigência da ANAC ou regulamentação pública e legislação brasileiras supervenientes.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
19008
NOME DO CONTRIBUINTE
CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE GUARULHOS
CONTRIBUIÇÃO
Propõe-se a exclusão do item 6.5 do Anexo 2 – Plano de Exploração Aeroportuário.
JUSTIFICATIVA
<p>Entende-se que a criação de um novo modo de determinação da capacidade de processamento do complexo aeroportuário pode introduzir assimetrias regulatórias que não se justificam. Enquanto todas as atuais concessionárias de aeroportos devem analisar a capacidade de processamento em termos de espaço mínimo, a nova concessionária seria a única obrigada a observar, junto àquele critério, a capacidade de processamento em termos de tempo máximo de ocupação. Impor-se-ia, assim, e de forma desnecessária, um ônus maior sobre esta concessionária.</p> <p>No mais, tem-se que a aferição da capacidade de processamento por meio de dois critérios distintos não é propriamente uma boa prática regulatória. Embora seja positivo o esforço da ANAC em buscar garantir que haja uma quantidade de equipamentos suficiente no aeródromo para processar os passageiros em uma quantidade de tempo ideal durante a hora pico, ela pode provocar custos altos e inoportunos caso, por exemplo, seja necessário ampliar a área do componente aeroportuário para a instalação de novos equipamentos, mesmo não tendo sido atingido o ponto de saturação da capacidade de processamento em termos de espaço mínimo.</p> <p>Por fim, ressalta-se que os contratos de concessão atuais fornecem uma alternativa regulatória muito melhor por meio da fixação de um critério de cálculo da capacidade de processamento em termos de espaço mínimo e pela inclusão, nos indicadores de qualidade de serviço, de critérios como tempo de espera em filas de inspeção de segurança e disponibilidade de equipamentos.</p>
RESPOSTA
<p>A agradecemos sua contribuição e informamos que o entendimento não está correto. A avaliação da capacidade em termos de espaço e tempo é aplicável a todos os contratos de concessão. A atual proposta apenas esclarece e fixa a equação de cálculo da capacidade para os componentes operacionais de fluxo.</p> <p>Dessa forma, frisa-se que esta não é uma obrigação exclusiva do aeroporto dos aeroportos da 7ª rodada, sendo uma obrigação do Contrato de Concessões desde a segunda rodada (somente o aeroporto de São Gonçalo do Amarante não possui esta obrigação em termos de dimensionamento e atendimento ao nível de serviço).</p> <p>No tocante à aferição da capacidade em termos de áreas e equipamentos, esta é uma prática adotada pelos melhores livros que versam sobre o tema, incluindo publicações de grande notoriedade, como o ADRM. A desconsideração do tempo como variável de nível de serviço para componentes de fluxo, ao contrário do sugerido, é tecnicamente correta, sendo boa prática regulatória e necessária ao atingimento dos objetivos contratuais.</p>

Por fim, cabe pontuar novo equívoco ao considerar que os contratos atuais somente endereçam o tema pela avaliação dos IQS. Conforme citado, todos os contratos de concessão a partir da segunda rodada garantem a possibilidade de avaliação do nível de serviço por meio da avaliação do tempo máximo de processamento para os componentes de fluxo.

De forma a clarificar os equívocos trazidos pela contribuição o seguinte exemplo didático, que leva ao absurdo, auxilia: um aeroporto com área no componente "Inspeção de Segurança" capaz de armazenar milhões de passageiros não garante o nível de serviço dos usuários caso não tenha equipamentos de inspeção capazes de processar essa demanda. No caso da falta de equipamentos, ainda que cada passageiro disponha de área para aguardar de maneira confortável, o fato de esperarem horas, ou até dias, para entrarem no aeroporto, pelo absurdo, demonstra que o tempo é, inequivocamente, variável de mensuração do nível de serviço, cuja infraestrutura para atendimento está integralmente sob responsabilidade do operador aeroportuário.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
19009
NOME DO CONTRIBUINTE
Associação Brasileira de Aviação Geral – ABAG
CONTRIBUIÇÃO
<p>Os Estudos de Engenharia e Afins do Aeroporto de Congonhas preveem que o segmento de aviação geral “deixará de existir no ano 1 de concessão devido a necessidade de disponibilizar mais áreas para o desenvolvimento do segmento comercial, sendo preciso suprimir as áreas de aviação geral” (p. 559) e que “a partir de 2023, a demanda de aviação geral deixa de existir (...) Portanto, não são necessárias intervenções para ampliar o terminal de aviação geral” (p. 463). Solicita-se a alteração do EVTEA para que os estudos considerem a necessidade de que o Aeroporto de Congonhas atenda à demanda da aviação geral, durante todo o prazo da futura concessão da infraestrutura aeroportuária.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Preliminarmente, diante da limitação de caracteres do formulário, a ABAG destaca a submissão de arquivo pdf como anexo à presente contribuição, contendo a fundamentação completa do presente pedido.</p> <p>1. A necessidade de compartilhamento da infraestrutura essencial à atividade da aviação geral</p> <p>A utilização da infraestrutura aeroportuária é indispensável para a atividade da aviação geral, o que atrai a incidência da teoria das instalações essenciais, “por meio da qual se permite que todos os operadores interessados possam ter acesso àquelas infraestruturas e redes [essenciais], desde que obedecidos os aspectos técnicos e de segurança e desde que o seu detentor seja adequadamente remunerado (NESTER, Alexandre Wagner. Regulação e concorrência – compartilhamento de infra-estruturas e redes. São Paulo: Dialética, 2006. p. 247).</p> <p>Para ALEXANDRE SANTOS DE ARAGÃO, existem cinco requisitos para aplicação da teoria das instalações essenciais: (1) controle da instalação essencial; (2) essencialidade da instalação; (3) restrição da concorrência; (4) viabilidade de acesso; (5) preço razoável (Serviços públicos e concorrência. Revista de Direito Administrativo. Rio de Janeiro, n. 233, jul./set. 2003, p. 311/371).</p> <p>Todos os requisitos estão presentes no caso do Aeroporto de Congonhas, considerando que (1) o futuro concessionário terá controle sobre a infraestrutura aeroportuária; (2) o acesso a esta infraestrutura é imprescindível para o exercício dos diversos segmentos da aviação, incluindo a aviação geral; (3) a ausência de acesso à infraestrutura causaria restrições concorrenciais, privilegiando a aviação comercial em detrimento da aviação geral; (4) o acesso é viável, considerando que, historicamente, o Aeroporto de Congonhas tem suportado tanto as operações da aviação comercial quanto as da aviação geral; (5) a utilização da infraestrutura se daria mediante pagamento de justa remuneração ao concessionário.</p> <p>Não existem alternativas viáveis de outros aeroportos na região para o regular desenvolvimento das atividades relacionadas à aviação geral, uma vez que os demais aeroportos da região carecem de infraestrutura adequada e estão localizados a grandes distâncias dos principais pontos de interesse da capital. A operação seria inviável inclusive no Aeroporto do Campo de Marte, uma vez que este não possui</p>

capacidade para o recebimento das aeronaves empregadas pelo setor, além de carecer de áreas disponíveis para os hangares.

É importante considerar, ainda, que eventual realocação das operações da aviação geral em São Paulo produziria efeitos sobre a atividade a nível nacional, considerando que o Aeroporto de Congonhas é, atualmente, o grande hub da aviação geral, recebendo voos de todo o país e realizando a conexão entre diversos destinos, o que também inclui aqueles não atendidos pela aviação regular.

Portanto, a utilização da infraestrutura do Aeroporto de Congonhas é vital para a aviação geral.

2. Precedentes da ANAC

Em leilões anteriores, houve previsão expressa acerca da necessidade de assegurar acesso à infraestrutura aeroportuária para a aviação geral, com o estabelecimento do Sistema de Aviação Geral como elemento aeroportuário obrigatório no Plano de Exploração Aeroportuária, determinando a necessidade de disponibilização de pátio de estacionamento de aeronaves, edifício terminal de aviação geral e estacionamento de veículos. Como exemplo, é possível citar os contratos dos Aeroportos de Viracopos; São Gonçalo do Amarante; Guarulhos; Galeão; Confins; e Brasília.

Sempre respeitosamente, é necessário que a diretriz empregada nos contratos acima citados seja adotada em relação ao leilão do Aeroporto de Congonhas. Trata-se de um dever de coerência tanto com a forma como o Aeroporto vem sendo historicamente utilizado, quanto com a política pública adotada nos leilões anteriores. Omitir-se quanto à preservação do acesso à infraestrutura aeroportuária para a aviação geral no Aeroporto de Congonhas significa que caberá ao vencedor do leilão a decisão quanto a manter ou não o acesso da aviação geral ao principal aeroporto utilizado pelo segmento no país. E, caso o Concessionário entenda pela exclusão da aviação geral do Aeroporto de Congonhas, todo o setor será severamente impactado, dada sua importância estratégica.

3. Ausência de consideração de elementos essenciais nos estudos

Os estudos que amparam o leilão do Aeroporto de Congonhas excluíram a aviação geral de suas projeções sem que fossem levados em consideração elementos essenciais, como o prazo dos contratos de cessão de uso de área vigentes, as consequências práticas de eventual necessidade de realocação das operações e os impactos urbanísticos decorrentes da ocupação completa do Aeroporto de Congonhas pela aviação comercial.

4. Desconsideração dos contratos vigentes

Os estudos consideram que “a partir de 2023, a demanda de aviação geral deixa de existir”. No entanto, existem diversos contratos da Infraero relacionados à aviação geral cujo prazo de vigência somente se esgotará anos após a data prevista (Fonte: <https://transparencia.infraero.gov.br/wp-content/uploads/2021/04/RELATORIO-CONTRATOS-VIGENTES-05-04-2021.pdf>).

A desconsideração da necessidade de atender à demanda dessas empresas desde o início da concessão torna as projeções constantes dos estudos inadequadas, por se basearem em dados que não são compatíveis com a realidade com a qual o futuro operador aeroportuário se deparará.

5. Desconsideração dos prejuízos decorrentes da extinção da aviação geral em Congonhas

O material disponibilizado na consulta pública não contém qualquer menção a soluções para a hipótese de as empresas que prestam serviços de aviação geral serem obrigadas a desocupar as áreas atualmente ocupadas no Aeroporto de Congonhas.

6. A abrupta interrupção de atividades de interesse geral e os efeitos decorrentes não estão justificados, porque não se encontram sequer examinados. Causa extrema insegurança no mercado e nos usuários a previsão de que a demanda da aviação geral deixe de ser atendida já em 2023, considerando a inexistência de infraestrutura adequada para recebimento das aeronaves em qualquer aeroporto das proximidades. Os estudos não consideraram os prejuízos irreparáveis, incluindo a dificuldade e a onerosidade que estariam implicadas, decorrentes da necessidade de desmobilizar e remobilizar a atividade em outro local, uma vez que é necessária uma infraestrutura robusta para garantir a segurança das operações.

É essencial que o contrato de concessão defina a preservação da aviação geral ou, quando menos, o responsabilidade do futuro concessionário sobre esses custos, sem prejuízo da necessária definição de indenização compatível para os contratos vigentes, uma vez que o futuro concessionário se beneficiará do aumento de receitas decorrente da alteração do vocacionamento do Aeroporto em detrimento de atividades estáveis, que demandaram investimentos.

7. Desconsideração dos impactos urbanísticos

Os estudos também desconsideraram os impactos que eventual alteração do vocacionamento do Aeroporto de Congonhas produziria sobre a região em que se localiza o sítio aeroportuário, em especial os impactos sobre a vizinhança, que estaria submetida a um incômodo mais intenso do que o vivenciado atualmente, considerando que a aviação comercial maneja aeronaves maiores e ocasiona maior fluxo de passageiros.

De acordo com o Estudo de Mercado (p. 187), projeta-se que o Aeroporto de Congonhas movimentará 28,7 milhões de passageiros já em 2023, um aumento expressivo em relação aos 22 milhões de passageiros movimentados no pico de movimento pré-pandemia. Como consequência, adotada a premissa do Estudo de Mercado de eliminação da aviação geral e aumento da aviação comercial para se atingir tais estimativas, é previsível um significativo aumento do nível de poluição sonora e ambiental.

RESPOSTA

A SAC/Minfra agradece a sua contribuição e esclarece que o Governo Federal corrobora com o caráter essencial da atividade de aviação geral e sua importância para o setor. Neste sentido, as políticas públicas implementadas pelo Governo Federal visam a melhoria da infraestrutura para a aviação civil como um todo, sem distinção entre os segmentos que o compõem. Assim, é preciso afastar a ideia de que a modelagem proposta para a concessão de SBSP irá inviabilizar a atividade de aviação geral na região de influência do Aeroporto. Eventuais conflitos entre diferentes segmentos de aviação poderão surgir quando a demanda agregada atingir o limite físico da capacidade, situação em que todos os segmentos serão afetados. Nesse contexto, a coordenação de slots realizada pela ANAC tem como objetivo regulamentar o acesso à infraestrutura em aeroportos saturados, buscando harmonizar a demanda por operações aéreas com a capacidade aeroportuária disponível. Potencial reserva de capacidade a qualquer segmento da aviação seria, em contraponto, um artificial favorecimento e caminhar no sentido de soluções sub-ótimas do ponto de vista da eficiência das operações a aviação civil, tal como disposto na Política Nacional de Aviação Civil (PNAC). Nesse contexto, cumpre observar que a minuta de contrato apresentada na presente Consulta Pública se assemelha, no que tange à aviação geral, aos editais das últimas duas rodadas. Em relação às diretrizes para elaboração dos EVTEA, informa-se que as mesmas se encontram

disponíveis no Data Room da Sétima Rodada. a diretriz referente à capacidade inicial dos sistemas de PPD de SBSP e do SBRJ, qual seja: “Para fins da modelagem, a capacidade inicial do sistema de PPD de SBSP deve ser considerada de 44 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, e a do SBRJ de 32 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros. A capacidade do sistema de pistas ao longo da concessão para os aeroportos SBRJ e SBSP deve evoluir em função do desenho proposto para tais infraestruturas nos estudos de engenharia.”, tem por base discussões levadas a cabo entre a SAC e o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), do Ministério da Defesa, conforme aponta o Ofício nº 13/DCCO1/5210 (SEI nº 4852074), de 16 de abril de 2021, onde se concluiu ser viável o aumento da capacidade do sistema de pistas dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont a partir de ações que poderiam colaborar com o aumento da capacidade para os referidos aeroportos sem afetar a segurança operacional. Cumpre informar que, no que diz respeito ao Aeroporto Santos Dumont, a referida diretriz e os EVTEA foram retificados para 30 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, conforme conclusões do referido Ofício. Importa considerar que, na modelagem das concessões aeroportuárias, os EVTEA não são vinculativos. O cenário desenhado nos Estudos reflete uma hipótese de conduta do concessionário num cenário de escassez de capacidade para acomodar toda a demanda, em um contexto complexo em que o sítio aeroportuário terá que ser reconfigurado para ampliar a capacidade e solucionar as incompatibilidades com o RBAC 154. Entretanto, existem outros caminhos de desenvolvimento possíveis para o sítio aeroportuário além daquele escolhido no EVTEA. Caberá, então, ao futuro concessionário elaborar um plano de negócios e de desenvolvimento do sítio aeroportuário próprio, submetendo-se às regras contratuais de atendimento da demanda e correção das inconformidades, e ainda ao arcabouço legal vigente. No que compete às regras contratuais, a minuta de Contrato de Concessão submetida à Consulta Pública nº 13/2021 traz, em seu item 3.1.7., como obrigação da futura Concessionária, "assumir integralmente os Contratos que envolvam a cessão de espaços nos Complexos Aeroportuários integrantes do Bloco, conforme as condições contratadas, mediante sub-rogação integral dos seus direitos e deveres", o que inclui eventuais cláusulas rescisórias ou de realocação. Nesse diapasão, acolhemos as contribuições apresentadas sobre não previsão de indenizações à eventual descontinuidade dos contratos em vigor. Tal inconsistência será sanada e os estudos atualizados incorporando os devidos custos. No tocante aos impactos urbanísticos, observa-se inicialmente que a movimentação total de passageiros projetada para SBSP em 2023 é de 25,2 milhões de pax (vide Estudo de Mercado, Figuras 12-25 e 12-27), e não de 28,7 milhões, como apontado. Ainda, cabe destacar que nos Estudos Ambientais foram avaliadas as legislações e políticas públicas vinculadas à interligação entre modais de transporte na região do Aeroporto de Congonhas, detalhados a situação das vias públicas de acesso na região do Aeroporto, o status de implantação da Linha 17-Ouro do Metrô de São Paulo, a qual prevê uma estação no Aeroporto, a Lei Municipal nº 16.050/2014, que aprovou o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo e a Política de Desenvolvimento Urbano, onde definiu-se que a instalação, reforma e ampliação de aeródromos e heliportos é condicionada à apresentação de Estudo e Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA e Estudo e Relatório de Impacto de Vizinhança - EIV/RIV, no âmbito do processo de licenciamento ambiental. Salienta-se também que, conforme rito comum do processo de licenciamento, os impactos na mobilidade urbana e acessibilidade ao aeroporto deverão ser mais bem avaliados e apresentados no Estudo de Tráfego e outros

documentos exigidos pelo órgão ambiental, durante a fase de licenciamento ambiental, que estará sob responsabilidade do futuro concessionário. Além disso, diferentemente do informado na contribuição apresentada, os Estudos Ambientais identificaram os impactos ambientais previstos para o período de concessão, como o risco de contaminação de lençóis freáticos, o aumento de emissão de poluentes e o aumento da poluição sonora, e precificaram as medidas mitigadoras associadas a esses impactos. Finalmente, destaca-se também que não foram identificadas restrições em SBSP decorrentes do aumento do tráfego de veículos no entorno ou demais aspectos. Por fim, repisa-se que não há, por parte da SAC, nenhuma diretriz para que os documentos jurídicos que vinculam a concessão da Sétima Rodada de Concessão sejam construídos considerando eventual preterição de tráfego aéreo ligado à aviação geral e executiva no aeroporto relacionado. Por fim, informa-se que a Nota Informativa nº 31/2021/DPR/SAC (SEI nº 4837983), apresenta detalhamento da temática apresentada.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
19010
NOME DO CONTRIBUINTE
CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE GUARULHOS
CONTRIBUIÇÃO
<p>Propõe-se a modificação do Anexo nº 4 – Tarifas de modo a excluir a lógica da receita regulada – equiparando, pois, a minuta de contrato de concessão da Sétima Rodada ao contrato de concessão do Aeroporto Internacional de Guarulhos - e da modificação dos tetos tarifários das tarifas de capatazia e armazenagem para garantir a existência de um cenário de concorrência equilibrada entre os aeroportos concedidos.</p> <p>Alternativamente, sugere-se a adoção de tarifa mínima para cargas importadas e exportadas movimentadas pelo complexo aeroportuário, conforme estudo anexo à correspondência DR/0924/2019 destacado nas justificativas desta contribuição.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>O anexo em comento apresenta duas assimetrias regulatórias, principalmente quando comparado com o contrato de concessão do Aeroporto Internacional de Guarulhos (“GRU”). A primeira distinção entre os contratos de concessão capaz de gerar uma desigualdade competitiva induzida pela regulação é o fato de o contrato de concessão de GRU ser marcado pela fixação dos tetos tarifários, ao passo que a minuta do contrato de concessão, seguindo a tendência dos contratos de concessão de aeroportos mais recentes, utiliza o conceito de receita regulada por passageiro, isto é, a divisão da soma das receitas derivadas das tarifas de embarque, conexão, pouso e permanência pela quantidade de passageiros tarifados.</p> <p>A lógica da receita regulada por passageiro constitui uma flexibilização dos procedimentos tarifários, visto que a concessionária possuirá maior liberdade para definir quais usuários devem ser mais onerados na fixação do valor das tarifas. Explica-se por meio de um exemplo: enquanto a concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos (“GRU Airport”) deve observar uma série de tetos tarifários, as novas concessionárias podem simplesmente modificar determinadas tarifas, como a de pouso e permanência, e aumentar o valor das tarifas de embarque, desde que isto ocorra dentro do teto da receita regulada. Percebe-se, portanto, que o mecanismo de receita regulada constitui uma vantagem do ponto de vista competitivo, afinal as concessionárias que estão autorizadas a utilizá-lo podem fornecer condições mais atrativas para as companhias aéreas caso optem por onerar um pouco mais os passageiros.</p> <p>A segunda assimetria regulatória em tela decorre do fato de os serviços de armazenagem e capatazia não serem remunerados por tarifas nos contratos de concessão da Sétima Rodada. A única exceção ao exposto é a tarifa de capatazia da carga importada em trânsito e carga exportada em trânsito, cujos valores são expressivamente menores do que aqueles fixados no Anexo 4 do contrato de concessão de GRU.</p> <p>Assim, caso a futura operadora seja obrigada a praticar o teto tarifário proposto pela ANAC ou fixar preços para os serviços de armazenagem e capatazia abaixo do teto tarifário fixado pelo contrato de concessão do Aeroporto Internacional de Guarulhos, GRU Airport inevitavelmente perderá receita, pois ou ela será obrigada a reduzir sua tarifa e acompanhar o valor fixado por aquela outra concessionária, ou manterá a sua</p>

tarifa e observará uma queda na demanda, já que os agentes do setor optarão pelo aeródromo que pratica os menores preços. Considerando que o setor de transporte aéreo de cargas equivale a aproximadamente 40% da receita de GRU Airport, uma redução drástica dos valores das tarifas de armazenagem e capatazia praticados em GRU comprometerá a continuidade do serviço público prestado e o pagamento da outorga fixa, afinal, estes dois são subsidiados pela receita derivada da cobrança da referida tarifa. Como dito na contribuição apresentada por GRU Airport relativa ao capítulo XI do contrato de concessão, não obstante a pretensão da ANAC em favorecer os usuários finais seja louvável, a forma e o momento como este novo cenário tarifário está sendo imposto impacta de forma nefasta os demais players relevantes desse mercado, que não podiam prevê-lo, tampouco considerá-lo quando da celebração, há anos atrás, dos seus contratos de concessão.

Frente a estes dois fatos, propõe-se que as condições para remuneração dos serviços de armazenagem e capatazia, bem como os tetos tarifários, sejam equivalentes aos atualmente aplicados para GRU Airport. Embora as inovações introduzidas pela ANAC nas últimas rodadas de concessão sejam válidas e até mesmo positivas em certas circunstâncias, não se pode ignorar que a proposta, se mantida, afetará injustificadamente players com vocação para o mercado de capatazia e armazenagem de importações e exportações e cujos contratos não fornecem tamanha flexibilidade em relação à remuneração destes serviços aeroportuários.

Portanto, a introdução destas inovações regulatórias deve levar em consideração o impacto que ela pode causar nas demais concessionárias, afinal, de pouco serve, para o setor aeroportuário, introduzir vantagens para um único operador e forçar os demais a acompanhá-lo. Os prejuízos financeiros que as concessionárias mais antigas enfrentarão em razão desta estratégia regulatória inevitavelmente terá impacto na qualidade do serviço público prestado por elas, podendo inclusive colocar em risco a sua continuidade.

A indução à redução de tarifas de armazenagem e capatazia por meio da mudança de regras de um único contrato de concessão constitui, inclusive, má-fé no exercício da função regulatória, uma vez que a ANAC estará forçando as demais concessionárias a modificarem suas condutas sem supostamente precisar realizar alterações unilaterais nos contratos de concessão que ensejem o reequilíbrio da equação econômico-financeira.

O percurso correto para a introdução de inovações nos mecanismos tarifários e modificações dos tetos tarifários é, por conseguinte, aquele que envolva a alteração simultânea dos contratos de concessão dos complexos aeroportuários que, de algum modo, concorram entre si. As alterações na estrutura tarifária e nos mecanismos de cobrança devem considerar as obrigações estabelecidas no contrato de concessão nos quais elas são propostas - notadamente em sua matriz de risco - e as demais condições vigentes à época de sua celebração. Assim, as concessionárias que são afetadas por esta modificação, mas não celebraram o contrato de concessão neste novo contexto, possuem o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro se demonstrada a existência de um dano derivado destas inovações contratuais.

Por fim, não se pode deixar de destacar que, caso a ANAC opte por não modificar o Anexo 4 do contrato de concessão, ela introduzirá uma assimetria regulatória e realizará uma mudança indireta do contrato de concessão de GRU. Por mais que oficialmente não haja nenhuma alteração contratual, as modificações realizadas representam medidas que inevitavelmente forçarão a redução do teto tarifário praticado por GRU Airport.

Em outras palavras, reduzir o teto tarifário e desregulamentar a remuneração dos serviços de armazenagem e capatazia de um concorrente direto de GRU Airport equivale a reduzir, unilateralmente, as tabelas dos tetos tarifários desta última, o que, por sua vez, constitui um risco atribuído ao Poder Concedente de acordo com as subcláusulas 5.2.5 e 5.2.6 do contrato de concessão de GRU. Conseqüentemente, este contrato de concessão deverá ser revisado de modo a que seja recomposto o seu equilíbrio econômico-financeiro.

Além disso, este processo de revisão contratual também deverá englobar a modificação do mecanismo tarifário previsto no contrato de concessão do Aeroporto Internacional de Guarulhos de modo que este último passe a utilizar o conceito de receita regulada e atribua maior flexibilidade para GRU Airport determinar suas tarifas e competir com a nova concessionária em nível de igualdade. Realizada esta revisão contratual, adequar-se-ia, ao novo modelo tarifário vislumbrado pela ANAC, as condições da proposta apresentada por GRU Airport há anos atrás, quando vigorava o marco regulatório cuja alteração é agora proposta pelo Poder Concedente.

RESPOSTA

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que ao longo dos processos de concessão de aeroportos, o modelo regulatório passou por transformações relevantes que foram reconhecidas pelo mercado, por órgãos de governo e até mesmo pela academia como avanços positivos a serem seguidos por outros setores. Entre estas melhorias, podemos destacar as mudanças do modelo de pagamento das outorgas, das obrigações de investimento e nível de serviço, a introdução e aperfeiçoamento dos mecanismos de consultas e de Proposta Apoiada, e as mudanças relativas às tarifas aeroportuárias. O mecanismo de receita teto, que a Concessionária solicita que seja excluído, foi introduzido na quinta rodada e permite maior flexibilidade para o gerenciamento tarifário permitido no Contrato da última rodada.

Assim, antes de cada processo licitatório, as áreas técnicas responsáveis, em conjunto com a Secretária de Aviação Civil, avaliam cuidadosamente as especificidades dos ativos a serem concedidos, e consideram toda a experiência adquirida com a gestão contratual até o momento.

Da mesma forma, diante da licitação dos aeroportos desta rodada, conclui-se pela necessidade de realizar ajustes na modelagem contratual. Especificamente quanto aos ajustes propostos para as tarifas do Aeroporto de Congonhas, aeroporto a ser concedido que se encontra geograficamente mais próximo do Aeroporto de Guarulhos, destaca-se que o documento Justificativa da Concessão para ampliação, manutenção e exploração dos aeroportos integrantes do Bloco RJ/MG, Bloco Norte II e Bloco SP/MS/PA dispõe o seguinte:

A regulação tarifária segue o mesmo modelo da 6ª rodada. Para os aeroportos com mais de 1 milhão de passageiros processados em 2019, recomenda-se a tabela de Receita Teto por passageiro oriunda da Portaria ANAC nº 3.642/SRA, de 09/12/2020, com exceção do Aeroporto de Congonhas, para o qual se propõe majorar a Receita Teto para o mesmo nível de Manaus (...)

O mesmo critério é aplicado para a definição de para quais aeroportos é requerido o envio do relatório de consulta previamente à implementação das propostas de alteração tarifária.

A majoração da receita teto de Congonhas tem por objetivo permitir uma remuneração mais compatível com a atratividade do aeroporto.

A definição das receitas teto hoje vigentes é oriunda da edição da Resolução ANAC nº 508, de 14/03/2019, e Portaria ANAC nº 1040/SRA, de 03 /04/2019. Na ocasião, para a conversão do modelo regulatório aplicável à Infraero de tarifas teto para receita-teto, foram adotadas informações de receita e de movimento de aeronaves e passageiros do período entre 2014 e 2017.

Devido às características de movimento histórico de Congonhas, resultou, para esse aeroporto, no menor valor de receita-teto entre os aeroportos previamente classificados como de Categoria 1. Esse resultado foi adequado para o objetivo da ocasião, que foi de permitir maior flexibilidade de tarifação para a Infraero, sem implicar em aumento dos níveis tarifários.

Entretanto, essa premissa não é vinculante para o processo de concessão. Ao contrário, verifica-se que, diante da atratividade e saturação do aeroporto, os níveis tarifários relativamente baixos agravam os problemas de alocação da infraestrutura, como pôde ser observado no processo de distribuição de slots resultante do encerramento das operações da Avianca Brasil.

Assim, propõe-se equiparar a Receita Teto de Congonhas àquela de maior valor entre os aeroportos constantes na Portaria ANAC nº 3.642/SRA, de 09/12/2020, ou seja, a de Manaus.

Finalmente, cumpre ressaltar que, quando da audiência pública do processo licitatório da segunda rodada de Concessão, algumas contribuições trouxeram preocupações em relação ao risco de demanda em decorrência de eventos não considerados em suas projeções. Em todos os casos, a ANAC deixou claro que tais eventos constituem risco das Concessionárias.

Segue transcrição de uma contribuição de da respectiva resposta:

CONTRIBUIÇÃO Nº 66

DOCUMENTO: Minuta de Contrato de Concessão

ITEM: CAPÍTULO V - DA ALOCAÇÃO DOS RISCOS, Seção II - Dos Riscos da Concessionária

Cláusula 5.3 e Cláusula 5.3.3 O risco de demanda alocado para a futura Concessionária tal como propõe a cláusula 5.3.3. não assegura a viabilidade da concessão, sobretudo dos aeroportos localizados na região metropolitana da cidade de São Paulo, dada a possibilidade – frequentemente aventada nos meios de comunicação – de construção de terceiro aeroporto em São Paulo. Diante disso, sugerimos que seja expressamente afastada, no edital, a possibilidade de construção de novas infraestruturas aeroportuárias em raio de influência (100 km) dos aeroportos ora submetidos a licitação. Alternativamente, caso a recomendação acima não seja aceita, sugerimos que qualquer impacto na demanda em razão da construção de nova infraestrutura aeroportuária no raio de influência dos aeroportos concedidos faça surgir à Concessionária o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro do contrato. Esta solução é comum em concessões dessa natureza: (i) Aeroporto Internacional Jorge Chavez, em Lima (Peru), cujo contrato de concessão de 30 anos (iniciado em 15.11.2000) prevê que o Poder Concedente não pode autorizar a construção de novo aeroporto em raio de 150 km de distância do objeto da concessão durante os primeiros 20 anos da concessão, sendo-lhe permitido apenas autorizar a construção de aeroporto com menor porte; (ii) Aeroporto Internacional Simon Bolivar, em Guayaquil (Equador), cujo contrato de concessão apenas permite a construção de novo aeroporto quando houver a superação de determinados limites de demanda, e; (iii) o contrato de concessão da Ponte Rio – Niterói, que caracteriza como evento de reajuste econômico- financeiro a eventual construção de uma nova ponte que venha a reduzir o tráfego atual do objeto da concessão). Importa salientar, que a

ANAC, no Estudo de Mercado de Viracopos, disponibilizado em seu sítio eletrônico, aponta a concorrência entre aeroportos como fator de risco à demanda das unidades licitadas. Esse reconhecimento reforça a necessidade de delimitação temporal e/ou espacial das possibilidades de construção de novas estruturas aeroportuárias próximas aos objetos da concessão.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a sua CONTRIBUIÇÃO e informa que, conforme previsto no Capítulo 5 da minuta de Contrato e segundo a lógica que ampara o modelo de Concessão definido pelo Governo Federal, os riscos de não efetivação da demanda projetada, com exceção daqueles provenientes de restrição operacional decorrente de decisão ou omissão de entes públicos, deverão ser suportados exclusivamente pela Concessionária, devendo, como tal, ser considerados nos estudos dos Proponentes. Consequentemente, não há qualquer previsão de inclusão de garantia de demanda caso sejam construídas novas infraestruturas aeroportuárias, dentro ou fora da área de influência do aeroporto.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
19011
NOME DO CONTRIBUINTE
CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE GUARULHOS
CONTRIBUIÇÃO
Propõe-se a exclusão do item 6.5 do Anexo 2 – Plano de Exploração Aeroportuário.
JUSTIFICATIVA
<p>Entende-se que a criação de um novo modo de determinação da capacidade de processamento do complexo aeroportuário pode introduzir assimetrias regulatórias que não se justificam. Enquanto todas as atuais concessionárias de aeroportos devem analisar a capacidade de processamento em termos de espaço mínimo, a nova concessionária seria a única obrigada a observar, junto àquele critério, a capacidade de processamento em termos de tempo máximo de ocupação. Impor-se-ia, assim, e de forma desnecessária, um ônus maior sobre esta concessionária.</p> <p>No mais, tem-se que a aferição da capacidade de processamento por meio de dois critérios distintos não é propriamente uma boa prática regulatória. Embora seja positivo o esforço da ANAC em buscar garantir que haja uma quantidade de equipamentos suficiente no aeródromo para processar os passageiros em uma quantidade de tempo ideal durante a hora pico, ela pode provocar custos altos e inoportunos caso, por exemplo, seja necessário ampliar a área do componente aeroportuário para a instalação de novos equipamentos, mesmo não tendo sido atingido o ponto de saturação da capacidade de processamento em termos de espaço mínimo.</p> <p>Por fim, ressalta-se que os contratos de concessão atuais fornecem uma alternativa regulatória muito melhor por meio da fixação de um critério de cálculo da capacidade de processamento em termos de espaço mínimo e pela inclusão, nos indicadores de qualidade de serviço, de critérios como tempo de espera em filas de inspeção de segurança e disponibilidade de equipamentos.</p>
RESPOSTA
<p>Agradecemos sua contribuição e informamos que o entendimento não está correto. A avaliação da capacidade em termos de espaço e tempo é aplicável a todos os contratos de concessão. A atual proposta apenas esclarece e fixa a equação de cálculo da capacidade para os componentes operacionais de fluxo.</p> <p>Dessa forma, frisa-se que esta não é uma obrigação exclusiva do aeroporto dos aeroportos da 7ª rodada, sendo uma obrigação do Contrato de Concessões desde a segunda rodada (somente o aeroporto de São Gonçalo do Amarante não possui esta obrigação em termos de dimensionamento e atendimento ao nível de serviço).</p> <p>No tocante à aferição da capacidade em termos de áreas e equipamentos, esta é uma prática adotada pelos melhores livros que versam sobre o tema, incluindo publicações de grande notoriedade, como o ADRM. A desconsideração do tempo como variável de nível de serviço para componentes de fluxo, ao contrário do sugerido, é tecnicamente correta, sendo boa prática regulatória e necessária ao atingimento dos objetivos contratuais.</p>

Por fim, cabe pontuar novo equívoco ao considerar que os contratos atuais somente endereçam o tema pela avaliação dos IQS. Conforme citado, todos os contratos de concessão a partir da segunda rodada garantem a possibilidade de avaliação do nível de serviço por meio da avaliação do tempo máximo de processamento para os componentes de fluxo.

De forma a clarificar os equívocos trazidos pela contribuição o seguinte exemplo didático, que leva ao absurdo, auxilia: um aeroporto com área no componente "Inspeção de Segurança" capaz de armazenar milhões de passageiros não garante o nível de serviço dos usuários caso não tenha equipamentos de inspeção capazes de processar essa demanda. No caso da falta de equipamentos, ainda que cada passageiro disponha de área para aguardar de maneira confortável, o fato de esperarem horas, ou até dias, para entrarem no aeroporto, pelo absurdo, demonstra que o tempo é, inequivocamente, variável de mensuração do nível de serviço, cuja infraestrutura para atendimento está integralmente sob responsabilidade do operador aeroportuário.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
19012
NOME DO CONTRIBUINTE
CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE GUARULHOS
CONTRIBUIÇÃO
Em relação aos contratos de concessão de aeroportos anteriores, o item 5 do PEA da Sétima Rodada traz critérios e conceitos subjetivos. Nesse sentido, sugere-se a alteração de todo o item 5 do PEA de modo a incluir critérios objetivos para detalhamento do que constituem propriamente as especificações mínimas da infraestrutura aeroportuária.
JUSTIFICATIVA
<p>O item 5 do PEA da Sétima Rodada, ao apresentar as especificações mínimas de infraestrutura aeroportuária, não adota uma forma objetiva de aferir o cumprimento das obrigações das concessionárias. Assim, diferentemente do que ocorre, por exemplo, com os parâmetros mínimos de dimensionamento e os índices de qualidade do serviço, as concessionárias que celebrarem os contratos de concessão adjudicados na Sétima Rodada não possuem meios para averiguar se elas de fato atendem o esperado pelo Poder Concedente a respeito das especificações mínimas da infraestrutura aeroportuária.</p> <p>A título de exemplo, destaca-se o item 5.3 do PEA, que afirma, de forma genérica, que os terminais aeroportuários devem ser dotados de “equipamentos e sistemas necessários para sua adequada operação”. Outrossim, vale mencionar o item 5.4 do PEA, que, ao estabelecer um parâmetro para a circulação interna de usuários nos terminais de passageiros, apenas menciona que os referidos terminais deverão ser capazes de “atender adequadamente aos Usuários” e possuir áreas comerciais, mobiliários e equipamentos que não impactem “significativamente a mobilidade dos Usuários nas salas de espera”.</p> <p>Em vez de o item 5 do PEA se valer de conceitos como impactar “significativamente a mobilidade dos Usuários” e “atender adequadamente aos Usuários”, sugere-se a adoção de critérios que possam ser objetivamente aferidos tanto pela concessionária como pelo Poder Concedente, como um rol de equipamentos mínimos que deve necessariamente constar nos terminais aeroportuários ou alguma métrica que possa ser empregada para verificar se há obstáculos para a mobilidade dos usuários.</p> <p>A proposta ora apresentada por GRU Airport visa a garantir o maior grau de certeza e estabilidade possível na relação entre administrados regulados e a Administração Pública. Além disso, GRU Airport, por meio desta proposta, ainda busca favorecer a expansão desta boa prática regulatória para todos os contratos de concessão de modo que esta prática se generalize e se torne uma regra no relacionamento entre a ANAC e as concessionárias de aeroportos.</p> <p>Ademais, esta contribuição vai totalmente ao encontro do ordenamento jurídico brasileiro. Nesse sentido, destaca-se o art. 30 do Decreto-Lei nº 4.657/1942, também conhecido como Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro, abaixo transcrito: Art. 30. As autoridades públicas devem atuar para aumentar a segurança jurídica na aplicação das normas, inclusive por meio de regulamentos, súmulas administrativas e respostas a consultas.</p>

Parágrafo único. Os instrumentos previstos no caput deste artigo terão caráter vinculante em relação ao órgão ou entidade a que se destinam, até ulterior revisão.

RESPOSTA

Agradecemos a participação na consulta pública mas informamos que a contribuição não foi aceita. Com relação às especificações mínimas da infraestrutura, há que se considerar, necessariamente, que se trata de contratos de concessão de longa duração (30 anos), período em que tecnologias, técnicas construtivas e a própria dinâmica da operação de terminais aeroportuários tendem a evoluir consideravelmente, isso sem contar os impactos, previstos ou não (como se viu recentemente no caso da pandemia de COVID-19) que podem advir, de modo que certos conceitos e práticas que são esperados das concessionárias, no âmbito das boas práticas de gestão e de planejamento aeroportuário, simplesmente não podem, ou não devem, ser mais minuciosamente detalhados do que já são, conforme estabelecido na referida minuta do PEA, a fim de conferir às concessionárias liberdade para propor e implementar soluções que melhor se adequem ao seu modelo de gestão e conceito para a operação dos aeroportos. Ademais, tratam-se de contratos de blocos de aeroportos, que incluem desde grandes "hubs", em grandes áreas urbanas, até pequenos terminais regionais no interior do país, de forma que o estabelecimento das especificações mínimas na forma de diretrizes mais gerais se mostra mais adequado.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
19013
NOME DO CONTRIBUINTE
Associação Brasileira de Aviação Geral – ABAG
CONTRIBUIÇÃO
<p>Sugestão de inclusão da seguinte previsão no Anexo 02 – Plano de Exploração Aeroportuária:</p> <p>7.23 A adequação da infraestrutura deve levar em consideração a necessidade de manutenção da infraestrutura mínima para o Sistema de Aviação Geral:</p> <p>7.23.1 Pátio de Estacionamento de Aeronaves;</p> <p>7.23.2 Edifício Terminal de Aviação Geral;</p> <p>7.23.3 Estacionamento de Veículos;</p> <p>7.23.4 Manutenção da infraestrutura existente para atendimento à aviação geral durante toda a vigência do Contrato de Concessão da infraestrutura aeroportuária.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Preliminarmente, diante da limitação de caracteres do formulário, a ABAG destaca a submissão de arquivo pdf como anexo à presente contribuição, contendo a fundamentação completa do presente pedido.</p> <p>1. A necessidade de compartilhamento da infraestrutura essencial à atividade da aviação geral</p> <p>A utilização da infraestrutura aeroportuária é indispensável para a atividade da aviação geral, o que atrai a incidência da teoria das instalações essenciais, “por meio da qual se permite que todos os operadores interessados possam ter acesso àquelas infraestruturas e redes [essenciais], desde que obedecidos os aspectos técnicos e de segurança e desde que o seu detentor seja adequadamente remunerado (NESTER, Alexandre Wagner. Regulação e concorrência – compartilhamento de infra-estruturas e redes. São Paulo: Dialética, 2006. p. 247).</p> <p>Para ALEXANDRE SANTOS DE ARAGÃO, existem cinco requisitos para aplicação da teoria das instalações essenciais: (1) controle da instalação essencial; (2) essencialidade da instalação; (3) restrição da concorrência; (4) viabilidade de acesso; (5) preço razoável (Serviços públicos e concorrência. Revista de Direito Administrativo. Rio de Janeiro, n. 233, jul./set. 2003, p. 311/371).</p> <p>Todos os requisitos estão presentes no caso do Aeroporto de Congonhas, considerando que (1) o futuro concessionário terá controle sobre a infraestrutura aeroportuária; (2) o acesso a esta infraestrutura é imprescindível para o exercício dos diversos segmentos da aviação, incluindo a aviação geral; (3) a ausência de acesso à infraestrutura causaria restrições concorrenciais, privilegiando a aviação comercial em detrimento da aviação geral; (4) o acesso é viável, considerando que, historicamente, o Aeroporto de Congonhas tem suportado tanto as operações da aviação comercial quanto as da aviação geral; (5) a utilização da infraestrutura se daria mediante pagamento de justa remuneração ao concessionário.</p> <p>Não existem alternativas viáveis de outros aeroportos na região para o regular desenvolvimento das atividades relacionadas à aviação geral, uma vez que os demais aeroportos da região carecem de infraestrutura adequada e estão localizados a grandes distâncias dos principais pontos de interesse da capital. A operação seria inviável inclusive no Aeroporto do Campo de Marte, uma vez que este não possui</p>

capacidade para o recebimento das aeronaves empregadas pelo setor, além de carecer de áreas disponíveis para os hangares.

É importante considerar, ainda, que eventual realocação das operações da aviação geral em São Paulo produziria efeitos sobre a atividade a nível nacional, considerando que o Aeroporto de Congonhas é, atualmente, o grande hub da aviação geral, recebendo voos de todo o país e realizando a conexão entre diversos destinos, o que também inclui aqueles não atendidos pela aviação regular.

Portanto, a utilização da infraestrutura do Aeroporto de Congonhas é vital para a aviação geral.

2. Precedentes da ANAC

Em leilões anteriores, houve previsão expressa acerca da necessidade de assegurar acesso à infraestrutura aeroportuária para a aviação geral, com o estabelecimento do Sistema de Aviação Geral como elemento aeroportuário obrigatório no Plano de Exploração Aeroportuária, determinando a necessidade de disponibilização de pátio de estacionamento de aeronaves, edifício terminal de aviação geral e estacionamento de veículos. Como exemplo, é possível citar os contratos dos Aeroportos de Viracopos; São Gonçalo do Amarante; Guarulhos; Galeão; Confins; e Brasília.

Sempre respeitosamente, é necessário que a diretriz empregada nos contratos acima citados seja adotada em relação ao leilão do Aeroporto de Congonhas. Trata-se de um dever de coerência tanto com a forma como o Aeroporto vem sendo historicamente utilizado, quanto com a política pública adotada nos leilões anteriores. Omitir-se quanto à preservação do acesso à infraestrutura aeroportuária para a aviação geral no Aeroporto de Congonhas significa que caberá ao vencedor do leilão a decisão quanto a manter ou não o acesso da aviação geral ao principal aeroporto utilizado pelo segmento no país. E, caso o Concessionário entenda pela exclusão da aviação geral do Aeroporto de Congonhas, todo o setor será severamente impactado, dada sua importância estratégica.

RESPOSTA

A SAC/Minfra agradece a sua contribuição e esclarece que o Governo Federal corrobora com o caráter essencial da atividade de aviação geral e sua importância para o setor. Neste sentido, as políticas públicas implementadas pelo Governo Federal visam a melhoria da infraestrutura para a aviação civil como um todo, sem distinção entre os segmentos que o compõem. Assim, é preciso afastar a ideia de que a modelagem proposta para a concessão de SBSP irá inviabilizar a atividade de aviação geral na região de influência do Aeroporto. Eventuais conflitos entre diferentes segmentos de aviação poderão surgir quando a demanda agregada atingir o limite físico da capacidade, situação em que todos os segmentos serão afetados. Nesse contexto, a coordenação de slots realizada pela ANAC tem como objetivo regulamentar o acesso à infraestrutura em aeroportos saturados, buscando harmonizar a demanda por operações aéreas com a capacidade aeroportuária disponível. Potencial reserva de capacidade a qualquer segmento da aviação seria, em contraponto, um artificial favorecimento e caminharía no sentido de soluções sub-ótimas do ponto de vista da eficiência das operações a aviação civil, tal como disposto na Política Nacional de Aviação Civil (PNAC). Nesse contexto, cumpre observar que a minuta de contrato apresentada na presente Consulta Pública se assemelha, no que tange à aviação geral, aos editais das últimas duas rodadas. Em relação às diretrizes para elaboração dos EVTEA, informa-se que as mesmas se encontram disponíveis no Data Room da Sétima Rodada. a diretriz referente à capacidade inicial dos sistemas de PPD de SBSP e do SBRJ, qual seja: “Para fins da modelagem, a

capacidade inicial do sistema de PPD de SBSP deve ser considerada de 44 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, e a do SBRJ de 32 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros. A capacidade do sistema de pistas ao longo da concessão para os aeroportos SBRJ e SBSP deve evoluir em função do desenho proposto para tais infraestruturas nos estudos de engenharia.”, tem por base discussões levadas a cabo entre a SAC e o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), do Ministério da Defesa, conforme aponta o Ofício nº 13/DCCO1/5210 (SEI nº 4852074), de 16 de abril de 2021, onde se concluiu ser viável o aumento da capacidade do sistema de pistas dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont a partir de ações que poderiam colaborar com o aumento da capacidade para os referidos aeroportos sem afetar a segurança operacional. Cumpre informar que, no que diz respeito ao Aeroporto Santos Dumont, a referida diretriz e os EVTEA foram retificados para 30 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, conforme conclusões do referido Ofício. Importa considerar que, na modelagem das concessões aeroportuárias, os EVTEA não são vinculativos. O cenário desenhado nos Estudos reflete uma hipótese de conduta do concessionário num cenário de escassez de capacidade para acomodar toda a demanda, em um contexto complexo em que o sítio aeroportuário terá que ser reconfigurado para ampliar a capacidade e solucionar as incompatibilidades com o RBAC 154. Entretanto, existem outros caminhos de desenvolvimento possíveis para o sítio aeroportuário além daquele escolhido no EVTEA. Caberá, então, ao futuro concessionário elaborar um plano de negócios e de desenvolvimento do sítio aeroportuário próprio, submetendo-se às regras contratuais de atendimento da demanda e correção das inconformidades, e ainda ao arcabouço legal vigente. No que compete às regras contratuais, a minuta de Contrato de Concessão submetida à Consulta Pública nº 13/2021 traz, em seu item 3.1.7., como obrigação da futura Concessionária, "assumir integralmente os Contratos que envolvam a cessão de espaços nos Complexos Aeroportuários integrantes do Bloco, conforme as condições contratadas, mediante sub-rogação integral dos seus direitos e deveres", o que inclui eventuais cláusulas rescisórias ou de realocação. Nesse diapasão, acolhemos as contribuições apresentadas sobre não previsão de indenizações à eventual descontinuidade dos contratos em vigor. Tal inconsistência será sanada e os estudos atualizados incorporando os devidos custos. No tocante aos impactos urbanísticos, observa-se inicialmente que a movimentação total de passageiros projetada para SBSP em 2023 é de 25,2 milhões de pax (vide Estudo de Mercado, Figuras 12-25 e 12-27), e não de 28,7 milhões, como apontado. Ainda, cabe destacar que nos Estudos Ambientais foram avaliadas as legislações e políticas públicas vinculadas à interligação entre modais de transporte na região do Aeroporto de Congonhas, detalhados a situação das vias públicas de acesso na região do Aeroporto, o status de implantação da Linha 17-Ouro do Metrô de São Paulo, a qual prevê uma estação no Aeroporto, a Lei Municipal nº 16.050/2014, que aprovou o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo e a Política de Desenvolvimento Urbano, onde definiu-se que a instalação, reforma e ampliação de aeródromos e heliportos é condicionada à apresentação de Estudo e Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA e Estudo e Relatório de Impacto de Vizinhança - EIV/RIV, no âmbito do processo de licenciamento ambiental. Salienta-se também que, conforme rito comum do processo de licenciamento, os impactos na mobilidade urbana e acessibilidade ao aeroporto deverão ser mais bem avaliados e apresentados no Estudo de Tráfego e outros documentos exigidos pelo órgão ambiental, durante a fase de licenciamento ambiental, que estará sob responsabilidade do futuro concessionário. Além disso,

diferentemente do informado na contribuição apresentada, os Estudos Ambientais identificaram os impactos ambientais previstos para o período de concessão, como o risco de contaminação de lençóis freáticos, o aumento de emissão de poluentes e o aumento da poluição sonora, e precificaram as medidas mitigadoras associadas a esses impactos. Finalmente, destaca-se também que não foram identificadas restrições em SBSP decorrentes do aumento do tráfego de veículos no entorno ou demais aspectos. Por fim, repisa-se que não há, por parte da SAC, nenhuma diretriz para que os documentos jurídicos que vinculam a concessão da Sétima Rodada de Concessão sejam construídos considerando eventual preterição de tráfego aéreo ligado à aviação geral e executiva no aeroporto relacionado. Por fim, informa-se que a Nota Informativa nº 31/2021/DPR/SAC (SEI nº 4837983), apresenta detalhamento da temática apresentada.

A ANAC igualmente agradece a contribuição e esclarece que o PEA tem como objeto detalhar e especificar o objeto da concessão, delimitar os complexos aeroportuários, estabelecer especificações mínimas requeridas para a infraestrutura aeroportuária; estabelecer investimentos iniciais para melhoria e adequação da infraestrutura; estabelecer o nível de serviço para os Terminais de Passageiros; definir as obrigações relativas ao Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI); delimitar os Indicadores de Qualidade do Serviço (IQS); prever a metodologia de definição do Fator Q; e estabelecer os planos para a continuidade do funcionamento adequado dos aeroportos em situações específicas.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
19014
NOME DO CONTRIBUINTE
CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE GUARULHOS
CONTRIBUIÇÃO
Propõe-se a modificação do Anexo nº 4 – Tarifas de modo a excluir a lógica da receita regulada – equiparando, pois, a minuta de contrato de concessão da Sétima Rodada ao contrato de concessão do Aeroporto Internacional de Guarulhos - e da modificação dos tetos tarifários das tarifas de capatazia e armazenagem para garantir a existência de um cenário de concorrência equilibrada entre os aeroportos concedidos. Alternativamente, sugere-se a adoção de tarifa mínima para cargas importadas e exportadas movimentadas pelo complexo aeroportuário, conforme estudo anexo à correspondência DR/0924/2019 destacado nas justificativas desta contribuição.
JUSTIFICATIVA
<p>O anexo em comento apresenta duas assimetrias regulatórias, principalmente quando comparado com o contrato de concessão do Aeroporto Internacional de Guarulhos (“GRU”). A primeira distinção entre os contratos de concessão capaz de gerar uma desigualdade competitiva induzida pela regulação é o fato de o contrato de concessão de GRU ser marcado pela fixação dos tetos tarifários, ao passo que a minuta do contrato de concessão, seguindo a tendência dos contratos de concessão de aeroportos mais recentes, utiliza o conceito de receita regulada por passageiro, isto é, a divisão da soma das receitas derivadas das tarifas de embarque, conexão, pouso e permanência pela quantidade de passageiros tarifados.</p> <p>A lógica da receita regulada por passageiro constitui uma flexibilização dos procedimentos tarifários, visto que a concessionária possuirá maior liberdade para definir quais usuários devem ser mais onerados na fixação do valor das tarifas. Explica-se por meio de um exemplo: enquanto a concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos (“GRU Airport”) deve observar uma série de tetos tarifários, as novas concessionárias podem simplesmente modificar determinadas tarifas, como a de pouso e permanência, e aumentar o valor das tarifas de embarque, desde que isto ocorra dentro do teto da receita regulada. Percebe-se, portanto, que o mecanismo de receita regulada constitui uma vantagem do ponto de vista competitivo, afinal as concessionárias que estão autorizadas a utilizá-lo podem fornecer condições mais atrativas para as companhias aéreas caso optem por onerar um pouco mais os passageiros.</p> <p>A segunda assimetria regulatória em tela decorre do fato de os serviços de armazenagem e capatazia não serem remunerados por tarifas nos contratos de concessão da Sétima Rodada. A única exceção ao exposto é a tarifa de capatazia da carga importada em trânsito e carga exportada em trânsito, cujos valores são expressivamente menores do que aqueles fixados no Anexo 4 do contrato de concessão de GRU.</p> <p>Assim, caso a futura operadora seja obrigada a praticar o teto tarifário proposto pela ANAC ou fixar preços para os serviços de armazenagem e capatazia abaixo do teto tarifário fixado pelo contrato de concessão do Aeroporto Internacional de Guarulhos, GRU Airport inevitavelmente perderá receita, pois ou ela será obrigada a reduzir sua tarifa e acompanhar o valor fixado por aquela outra concessionária, ou manterá a sua</p>

tarifa e observará uma queda na demanda, já que os agentes do setor optarão pelo aeródromo que pratica os menores preços. Considerando que o setor de transporte aéreo de cargas equivale a aproximadamente 40% da receita de GRU Airport, uma redução drástica dos valores das tarifas de armazenagem e capatazia praticados em GRU comprometerá a continuidade do serviço público prestado e o pagamento da outorga fixa, afinal, estes dois são subsidiados pela receita derivada da cobrança da referida tarifa. Como dito na contribuição apresentada por GRU Airport relativa ao capítulo XI do contrato de concessão, não obstante a pretensão da ANAC em favorecer os usuários finais seja louvável, a forma e o momento como este novo cenário tarifário está sendo imposto impacta de forma nefasta os demais players relevantes desse mercado, que não podiam prevê-lo, tampouco considerá-lo quando da celebração, há anos atrás, dos seus contratos de concessão.

Frente a estes dois fatos, propõe-se que as condições para remuneração dos serviços de armazenagem e capatazia, bem como os tetos tarifários, sejam equivalentes aos atualmente aplicados para GRU Airport. Embora as inovações introduzidas pela ANAC nas últimas rodadas de concessão sejam válidas e até mesmo positivas em certas circunstâncias, não se pode ignorar que a proposta, se mantida, afetará injustificadamente players com vocação para o mercado de capatazia e armazenagem de importações e exportações e cujos contratos não fornecem tamanha flexibilidade em relação à remuneração destes serviços aeroportuários.

Portanto, a introdução destas inovações regulatórias deve levar em consideração o impacto que ela pode causar nas demais concessionárias, afinal, de pouco serve, para o setor aeroportuário, introduzir vantagens para um único operador e forçar os demais a acompanhá-lo. Os prejuízos financeiros que as concessionárias mais antigas enfrentarão em razão desta estratégia regulatória inevitavelmente terá impacto na qualidade do serviço público prestado por elas, podendo inclusive colocar em risco a sua continuidade.

A indução à redução de tarifas de armazenagem e capatazia por meio da mudança de regras de um único contrato de concessão constitui, inclusive, má-fé no exercício da função regulatória, uma vez que a ANAC estará forçando as demais concessionárias a modificarem suas condutas sem supostamente precisar realizar alterações unilaterais nos contratos de concessão que ensejem o reequilíbrio da equação econômico-financeira.

O percurso correto para a introdução de inovações nos mecanismos tarifários e modificações dos tetos tarifários é, por conseguinte, aquele que envolva a alteração simultânea dos contratos de concessão dos complexos aeroportuários que, de algum modo, concorram entre si. As alterações na estrutura tarifária e nos mecanismos de cobrança devem considerar as obrigações estabelecidas no contrato de concessão nos quais elas são propostas - notadamente em sua matriz de risco - e as demais condições vigentes à época de sua celebração. Assim, as concessionárias que são afetadas por esta modificação, mas não celebraram o contrato de concessão neste novo contexto, possuem o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro se demonstrada a existência de um dano derivado destas inovações contratuais.

Por fim, não se pode deixar de destacar que, caso a ANAC opte por não modificar o Anexo 4 do contrato de concessão, ela introduzirá uma assimetria regulatória e realizará uma mudança indireta do contrato de concessão de GRU. Por mais que oficialmente não haja nenhuma alteração contratual, as modificações realizadas representam medidas que inevitavelmente forçarão a redução do teto tarifário praticado por GRU Airport.

Em outras palavras, reduzir o teto tarifário e desregulamentar a remuneração dos serviços de armazenagem e capatazia de um concorrente direto de GRU Airport equivale a reduzir, unilateralmente, as tabelas dos tetos tarifários desta última, o que, por sua vez, constitui um risco atribuído ao Poder Concedente de acordo com as subcláusulas 5.2.5 e 5.2.6 do contrato de concessão de GRU. Conseqüentemente, este contrato de concessão deverá ser revisado de modo a que seja recomposto o seu equilíbrio econômico-financeiro.

Além disso, este processo de revisão contratual também deverá englobar a modificação do mecanismo tarifário previsto no contrato de concessão do Aeroporto Internacional de Guarulhos de modo que este último passe a utilizar o conceito de receita regulada e atribua maior flexibilidade para GRU Airport determinar suas tarifas e competir com a nova concessionária em nível de igualdade. Realizada esta revisão contratual, adequar-se-ia, ao novo modelo tarifário vislumbrado pela ANAC, as condições da proposta apresentada por GRU Airport há anos atrás, quando vigorava o marco regulatório cuja alteração é agora proposta pelo Poder Concedente.

RESPOSTA

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que ao longo dos processos de concessão de aeroportos, o modelo regulatório passou por transformações relevantes que foram reconhecidas pelo mercado, por órgãos de governo e até mesmo pela academia como avanços positivos a serem seguidos por outros setores. Entre estas melhorias, podemos destacar as mudanças do modelo de pagamento das outorgas, das obrigações de investimento e nível de serviço, a introdução e aperfeiçoamento dos mecanismos de consultas e de Proposta Apoiada, e as mudanças relativas às tarifas aeroportuárias. O mecanismo de receita teto, que a Concessionária solicita que seja excluído, foi introduzido na quinta rodada e permite maior flexibilidade para o gerenciamento tarifário permitido no Contrato da última rodada.

Assim, antes de cada processo licitatório, as áreas técnicas responsáveis, em conjunto com a Secretária de Aviação Civil, avaliam cuidadosamente as especificidades dos ativos a serem concedidos, e consideram toda a experiência adquirida com a gestão contratual até o momento.

Da mesma forma, diante da licitação dos aeroportos desta rodada, conclui-se pela necessidade de realizar ajustes na modelagem contratual. Especificamente quanto aos ajustes propostos para as tarifas do Aeroporto de Congonhas, aeroporto a ser concedido que se encontra geograficamente mais próximo do Aeroporto de Guarulhos, destaca-se que o documento Justificativa da Concessão para ampliação, manutenção e exploração dos aeroportos integrantes do Bloco RJ/MG, Bloco Norte II e Bloco SP/MS/PA dispõe o seguinte:

A regulação tarifária segue o mesmo modelo da 6ª rodada. Para os aeroportos com mais de 1 milhão de passageiros processados em 2019, recomenda-se a tabela de Receita Teto por passageiro oriunda da Portaria ANAC nº 3.642/SRA, de 09/12/2020, com exceção do Aeroporto de Congonhas, para o qual se propõe majorar a Receita Teto para o mesmo nível de Manaus (...)

O mesmo critério é aplicado para a definição de para quais aeroportos é requerido o envio do relatório de consulta previamente à implementação das propostas de alteração tarifária.

A majoração da receita teto de Congonhas tem por objetivo permitir uma remuneração mais compatível com a atratividade do aeroporto.

A definição das receitas teto hoje vigentes é oriunda da edição da Resolução ANAC nº 508, de 14/03/2019, e Portaria ANAC nº 1040/SRA, de 03 /04/2019. Na ocasião, para a conversão do modelo regulatório aplicável à Infraero de tarifas teto para receita-teto, foram adotadas informações de receita e de movimento de aeronaves e passageiros do período entre 2014 e 2017.

Devido às características de movimento histórico de Congonhas, resultou, para esse aeroporto, no menor valor de receita-teto entre os aeroportos previamente classificados como de Categoria 1. Esse resultado foi adequado para o objetivo da ocasião, que foi de permitir maior flexibilidade de tarifação para a Infraero, sem implicar em aumento dos níveis tarifários.

Entretanto, essa premissa não é vinculante para o processo de concessão. Ao contrário, verifica-se que, diante da atratividade e saturação do aeroporto, os níveis tarifários relativamente baixos agravam os problemas de alocação da infraestrutura, como pôde ser observado no processo de distribuição de slots resultante do encerramento das operações da Avianca Brasil.

Assim, propõe-se equiparar a Receita Teto de Congonhas àquela de maior valor entre os aeroportos constantes na Portaria ANAC nº 3.642/SRA, de 09/12/2020, ou seja, a de Manaus.

Finalmente, cumpre ressaltar que, quando da audiência pública do processo licitatório da segunda rodada de Concessão, algumas contribuições trouxeram preocupações em relação ao risco de demanda em decorrência de eventos não considerados em suas projeções. Em todos os casos, a ANAC deixou claro que tais eventos constituem risco das Concessionárias.

Segue transcrição de uma contribuição de da respectiva resposta:

CONTRIBUIÇÃO Nº 66

DOCUMENTO: Minuta de Contrato de Concessão

ITEM: CAPÍTULO V - DA ALOCAÇÃO DOS RISCOS, Seção II - Dos Riscos da Concessionária

Cláusula 5.3 e Cláusula 5.3.3 O risco de demanda alocado para a futura Concessionária tal como propõe a cláusula 5.3.3. não assegura a viabilidade da concessão, sobretudo dos aeroportos localizados na região metropolitana da cidade de São Paulo, dada a possibilidade – frequentemente aventada nos meios de comunicação – de construção de terceiro aeroporto em São Paulo. Diante disso, sugerimos que seja expressamente afastada, no edital, a possibilidade de construção de novas infraestruturas aeroportuárias em raio de influência (100 km) dos aeroportos ora submetidos a licitação. Alternativamente, caso a recomendação acima não seja aceita, sugerimos que qualquer impacto na demanda em razão da construção de nova infraestrutura aeroportuária no raio de influência dos aeroportos concedidos faça surgir à Concessionária o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro do contrato. Esta solução é comum em concessões dessa natureza: (i) Aeroporto Internacional Jorge Chavez, em Lima (Peru), cujo contrato de concessão de 30 anos (iniciado em 15.11.2000) prevê que o Poder Concedente não pode autorizar a construção de novo aeroporto em raio de 150 km de distância do objeto da concessão durante os primeiros 20 anos da concessão, sendo-lhe permitido apenas autorizar a construção de aeroporto com menor porte; (ii) Aeroporto Internacional Simon Bolivar, em Guayaquil (Equador), cujo contrato de concessão apenas permite a construção de novo aeroporto quando houver a superação de determinados limites de demanda, e; (iii) o contrato de concessão da Ponte Rio – Niterói, que caracteriza como evento de reajuste econômico- financeiro a eventual construção de uma nova ponte que venha a reduzir o tráfego atual do objeto da concessão). Importa salientar, que a

ANAC, no Estudo de Mercado de Viracopos, disponibilizado em seu sítio eletrônico, aponta a concorrência entre aeroportos como fator de risco à demanda das unidades licitadas. Esse reconhecimento reforça a necessidade de delimitação temporal e/ou espacial das possibilidades de construção de novas estruturas aeroportuárias próximas aos objetos da concessão.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a sua CONTRIBUIÇÃO e informa que, conforme previsto no Capítulo 5 da minuta de Contrato e segundo a lógica que ampara o modelo de Concessão definido pelo Governo Federal, os riscos de não efetivação da demanda projetada, com exceção daqueles provenientes de restrição operacional decorrente de decisão ou omissão de entes públicos, deverão ser suportados exclusivamente pela Concessionária, devendo, como tal, ser considerados nos estudos dos Proponentes. Consequentemente, não há qualquer previsão de inclusão de garantia de demanda caso sejam construídas novas infraestruturas aeroportuárias, dentro ou fora da área de influência do aeroporto.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
19015
NOME DO CONTRIBUINTE
CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE GUARULHOS
CONTRIBUIÇÃO
Propõe-se a exclusão do item 6.5 do Anexo 2 – Plano de Exploração Aeroportuário.
JUSTIFICATIVA
<p>Entende-se que a criação de um novo modo de determinação da capacidade de processamento do complexo aeroportuário pode introduzir assimetrias regulatórias que não se justificam. Enquanto todas as atuais concessionárias de aeroportos devem analisar a capacidade de processamento em termos de espaço mínimo, a nova concessionária seria a única obrigada a observar, junto àquele critério, a capacidade de processamento em termos de tempo máximo de ocupação. Improver-se-ia, assim, e de forma desnecessária, um ônus maior sobre esta concessionária.</p> <p>No mais, tem-se que a aferição da capacidade de processamento por meio de dois critérios distintos não é propriamente uma boa prática regulatória. Embora seja positivo o esforço da ANAC em buscar garantir que haja uma quantidade de equipamentos suficiente no aeródromo para processar os passageiros em uma quantidade de tempo ideal durante a hora pico, ela pode provocar custos altos e inoportunos caso, por exemplo, seja necessário ampliar a área do componente aeroportuário para a instalação de novos equipamentos, mesmo não tendo sido atingido o ponto de saturação da capacidade de processamento em termos de espaço mínimo.</p> <p>Por fim, ressalta-se que os contratos de concessão atuais fornecem uma alternativa regulatória muito melhor por meio da fixação de um critério de cálculo da capacidade de processamento em termos de espaço mínimo e pela inclusão, nos indicadores de qualidade de serviço, de critérios como tempo de espera em filas de inspeção de segurança e disponibilidade de equipamentos.</p>
RESPOSTA
<p>Agradecemos sua contribuição e informamos que o entendimento não está correto. A avaliação da capacidade em termos de espaço e tempo é aplicável a todos os contratos de concessão. A atual proposta apenas esclarece e fixa a equação de cálculo da capacidade para os componentes operacionais de fluxo.</p> <p>Dessa forma, frisa-se que esta não é uma obrigação exclusiva do aeroporto dos aeroportos da 7ª rodada, sendo uma obrigação do Contrato de Concessões desde a segunda rodada (somente o aeroporto de São Gonçalo do Amarante não possui esta obrigação em termos de dimensionamento e atendimento ao nível de serviço).</p> <p>No tocante à aferição da capacidade em termos de áreas e equipamentos, esta é uma prática adotada pelos melhores livros que versam sobre o tema, incluindo publicações de grande notoriedade, como o ADRM. A desconsideração do tempo como variável de nível de serviço para componentes de fluxo, ao contrário do sugerido, é tecnicamente correta, sendo boa prática regulatória e necessária ao atingimento dos objetivos contratuais.</p>

Por fim, cabe pontuar novo equívoco ao considerar que os contratos atuais somente endereçam o tema pela avaliação dos IQS. Conforme citado, todos os contratos de concessão a partir da segunda rodada garantem a possibilidade de avaliação do nível de serviço por meio da avaliação do tempo máximo de processamento para os componentes de fluxo.

De forma a clarificar os equívocos trazidos pela contribuição o seguinte exemplo didático, que leva ao absurdo, auxilia: um aeroporto com área no componente "Inspeção de Segurança" capaz de armazenar milhões de passageiros não garante o nível de serviço dos usuários caso não tenha equipamentos de inspeção capazes de processar essa demanda. No caso da falta de equipamentos, ainda que cada passageiro disponha de área para aguardar de maneira confortável, o fato de esperarem horas, ou até dias, para entrarem no aeroporto, pelo absurdo, demonstra que o tempo é, inequivocamente, variável de mensuração do nível de serviço, cuja infraestrutura para atendimento está integralmente sob responsabilidade do operador aeroportuário.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
19016
NOME DO CONTRIBUINTE
Associação Brasileira de Aviação Geral – ABAG
CONTRIBUIÇÃO
<p>O item 3.1.7 da Minuta de Contrato de Concessão prevê para o futuro concessionário a obrigação de “assumir integralmente os Contratos que envolvam a cessão de espaços nos Complexos Aeroportuários integrantes do Bloco, conforme as condições contratadas, mediante sub-rogação integral de seus direitos e deveres”. A despeito disso, o EVTEA prevê que “a partir de 2023, a demanda de aviação geral deixa de existir” (Estudos de Engenharia e Afins do Aeroporto de Congonhas, p. 463). Considerando a existência de diversos contratos relacionados à aviação geral com prazo de vigência além de 2023, solicita-se esclarecimentos a respeito da aparente contradição e informações a respeito das medidas que serão adotadas para assegurar o regular atendimento à demanda da aviação geral durante a vigência da concessão da infraestrutura aeroportuária.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Preliminarmente, diante da limitação de caracteres do formulário, a ABAG destaca a submissão de arquivo pdf como anexo à presente contribuição, contendo a fundamentação completa do presente pedido.</p> <p>1. A necessidade de compartilhamento da infraestrutura essencial à atividade da aviação geral</p> <p>A utilização da infraestrutura aeroportuária é indispensável para a atividade da aviação geral, o que atrai a incidência da teoria das instalações essenciais, “por meio da qual se permite que todos os operadores interessados possam ter acesso àquelas infraestruturas e redes [essenciais], desde que obedecidos os aspectos técnicos e de segurança e desde que o seu detentor seja adequadamente remunerado (NESTER, Alexandre Wagner. Regulação e concorrência – compartilhamento de infra-estruturas e redes. São Paulo: Dialética, 2006. p. 247).</p> <p>Para ALEXANDRE SANTOS DE ARAGÃO, existem cinco requisitos para aplicação da teoria das instalações essenciais: (1) controle da instalação essencial; (2) essencialidade da instalação; (3) restrição da concorrência; (4) viabilidade de acesso; (5) preço razoável (Serviços públicos e concorrência. Revista de Direito Administrativo. Rio de Janeiro, n. 233, jul./set. 2003, p. 311/371).</p> <p>Todos os requisitos estão presentes no caso do Aeroporto de Congonhas, considerando que (1) o futuro concessionário terá controle sobre a infraestrutura aeroportuária; (2) o acesso a esta infraestrutura é imprescindível para o exercício dos diversos segmentos da aviação, incluindo a aviação geral; (3) a ausência de acesso à infraestrutura causaria restrições concorrenciais, privilegiando a aviação comercial em detrimento da aviação geral; (4) o acesso é viável, considerando que, historicamente, o Aeroporto de Congonhas tem suportado tanto as operações da aviação comercial quanto as da aviação geral; (5) a utilização da infraestrutura se daria mediante pagamento de justa remuneração ao concessionário.</p> <p>Não existem alternativas viáveis de outros aeroportos na região para o regular desenvolvimento das atividades relacionadas à aviação geral, uma vez que os demais aeroportos da região carecem de infraestrutura adequada e estão localizados</p>

a grandes distâncias dos principais pontos de interesse da capital. A operação seria inviável inclusive no Aeroporto do Campo de Marte, uma vez que este não possui capacidade para o recebimento das aeronaves empregadas pelo setor, além de carecer de áreas disponíveis para os hangares.

É importante considerar, ainda, que eventual realocação das operações da aviação geral em São Paulo produziria efeitos sobre a atividade a nível nacional, considerando que o Aeroporto de Congonhas é, atualmente, o grande hub da aviação geral, recebendo voos de todo o país e realizando a conexão entre diversos destinos, o que também inclui aqueles não atendidos pela aviação regular.

Portanto, a utilização da infraestrutura do Aeroporto de Congonhas é vital para a aviação geral.

2. Precedentes da ANAC

Em leilões anteriores, houve previsão expressa acerca da necessidade de assegurar acesso à infraestrutura aeroportuária para a aviação geral, com o estabelecimento do Sistema de Aviação Geral como elemento aeroportuário obrigatório no Plano de Exploração Aeroportuária, determinando a necessidade de disponibilização de pátio de estacionamento de aeronaves, edifício terminal de aviação geral e estacionamento de veículos. Como exemplo, é possível citar os contratos dos Aeroportos de Viracopos; São Gonçalo do Amarante; Guarulhos; Galeão; Confins; e Brasília.

Sempre respeitosamente, é necessário que a diretriz empregada nos contratos acima citados seja adotada em relação ao leilão do Aeroporto de Congonhas. Trata-se de um dever de coerência tanto com a forma como o Aeroporto vem sendo historicamente utilizado, quanto com a política pública adotada nos leilões anteriores. Omitir-se quanto à preservação do acesso à infraestrutura aeroportuária para a aviação geral no Aeroporto de Congonhas significa que caberá ao vencedor do leilão a decisão quanto a manter ou não o acesso da aviação geral ao principal aeroporto utilizado pelo segmento no país. E, caso o Concessionário entenda pela exclusão da aviação geral do Aeroporto de Congonhas, todo o setor será severamente impactado, dada sua importância estratégica.

RESPOSTA

A SAC/Minfra agradece a sua contribuição e esclarece que o Governo Federal corrobora com o caráter essencial da atividade de aviação geral e sua importância para o setor. Neste sentido, as políticas públicas implementadas pelo Governo Federal visam a melhoria da infraestrutura para a aviação civil como um todo, sem distinção entre os segmentos que o compõem. Assim, é preciso afastar a ideia de que a modelagem proposta para a concessão de SBSP irá inviabilizar a atividade de aviação geral na região de influência do Aeroporto. Eventuais conflitos entre diferentes segmentos de aviação poderão surgir quando a demanda agregada atingir o limite físico da capacidade, situação em que todos os segmentos serão afetados. Nesse contexto, a coordenação de slots realizada pela ANAC tem como objetivo regulamentar o acesso à infraestrutura em aeroportos saturados, buscando harmonizar a demanda por operações aéreas com a capacidade aeroportuária disponível. Potencial reserva de capacidade a qualquer segmento da aviação seria, em contraponto, um artificial favorecimento e caminhar no sentido de soluções sub-ótimas do ponto de vista da eficiência das operações a aviação civil, tal como disposto na Política Nacional de Aviação Civil (PNAC). Nesse contexto, cumpre observar que a minuta de contrato apresentada na presente Consulta Pública se assemelha, no que tange à aviação geral, aos editais das últimas duas rodadas. Em relação às diretrizes para elaboração dos EVTEA, informa-se que as mesmas se encontram

disponíveis no Data Room da Sétima Rodada. a diretriz referente à capacidade inicial dos sistemas de PPD de SBSP e do SBRJ, qual seja: “Para fins da modelagem, a capacidade inicial do sistema de PPD de SBSP deve ser considerada de 44 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, e a do SBRJ de 32 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros. A capacidade do sistema de pistas ao longo da concessão para os aeroportos SBRJ e SBSP deve evoluir em função do desenho proposto para tais infraestruturas nos estudos de engenharia.”, tem por base discussões levadas a cabo entre a SAC e o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), do Ministério da Defesa, conforme aponta o Ofício nº 13/DCCO1/5210 (SEI nº 4852074), de 16 de abril de 2021, onde se concluiu ser viável o aumento da capacidade do sistema de pistas dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont a partir de ações que poderiam colaborar com o aumento da capacidade para os referidos aeroportos sem afetar a segurança operacional. Cumpre informar que, no que diz respeito ao Aeroporto Santos Dumont, a referida diretriz e os EVTEA foram retificados para 30 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, conforme conclusões do referido Ofício. Importa considerar que, na modelagem das concessões aeroportuárias, os EVTEA não são vinculativos. O cenário desenhado nos Estudos reflete uma hipótese de conduta do concessionário num cenário de escassez de capacidade para acomodar toda a demanda, em um contexto complexo em que o sítio aeroportuário terá que ser reconfigurado para ampliar a capacidade e solucionar as incompatibilidades com o RBAC 154. Entretanto, existem outros caminhos de desenvolvimento possíveis para o sítio aeroportuário além daquele escolhido no EVTEA. Caberá, então, ao futuro concessionário elaborar um plano de negócios e de desenvolvimento do sítio aeroportuário próprio, submetendo-se às regras contratuais de atendimento da demanda e correção das inconformidades, e ainda ao arcabouço legal vigente. No que compete às regras contratuais, a minuta de Contrato de Concessão submetida à Consulta Pública nº 13/2021 traz, em seu item 3.1.7., como obrigação da futura Concessionária, "assumir integralmente os Contratos que envolvam a cessão de espaços nos Complexos Aeroportuários integrantes do Bloco, conforme as condições contratadas, mediante sub-rogação integral dos seus direitos e deveres", o que inclui eventuais cláusulas rescisórias ou de realocação. Nesse diapasão, acolhemos as contribuições apresentadas sobre não previsão de indenizações à eventual descontinuidade dos contratos em vigor. Tal inconsistência será sanada e os estudos atualizados incorporando os devidos custos. No tocante aos impactos urbanísticos, observa-se inicialmente que a movimentação total de passageiros projetada para SBSP em 2023 é de 25,2 milhões de pax (vide Estudo de Mercado, Figuras 12-25 e 12-27), e não de 28,7 milhões, como apontado. Ainda, cabe destacar que nos Estudos Ambientais foram avaliadas as legislações e políticas públicas vinculadas à interligação entre modais de transporte na região do Aeroporto de Congonhas, detalhados a situação das vias públicas de acesso na região do Aeroporto, o status de implantação da Linha 17-Ouro do Metrô de São Paulo, a qual prevê uma estação no Aeroporto, a Lei Municipal nº 16.050/2014, que aprovou o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo e a Política de Desenvolvimento Urbano, onde definiu-se que a instalação, reforma e ampliação de aeródromos e heliportos é condicionada à apresentação de Estudo e Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA e Estudo e Relatório de Impacto de Vizinhança - EIV/RIV, no âmbito do processo de licenciamento ambiental. Salienta-se também que, conforme rito comum do processo de licenciamento, os impactos na mobilidade urbana e acessibilidade ao aeroporto deverão ser mais bem avaliados e apresentados no Estudo de Tráfego e outros

documentos exigidos pelo órgão ambiental, durante a fase de licenciamento ambiental, que estará sob responsabilidade do futuro concessionário. Além disso, diferentemente do informado na contribuição apresentada, os Estudos Ambientais identificaram os impactos ambientais previstos para o período de concessão, como o risco de contaminação de lençóis freáticos, o aumento de emissão de poluentes e o aumento da poluição sonora, e precificaram as medidas mitigadoras associadas a esses impactos. Finalmente, destaca-se também que não foram identificadas restrições em SBSP decorrentes do aumento do tráfego de veículos no entorno ou demais aspectos. Por fim, repisa-se que não há, por parte da SAC, nenhuma diretriz para que os documentos jurídicos que vinculam a concessão da Sétima Rodada de Concessão sejam construídos considerando eventual preterição de tráfego aéreo ligado à aviação geral e executiva no aeroporto relacionado. Por fim, informa-se que a Nota Informativa nº 31/2021/DPR/SAC (SEI nº 4837983), apresenta detalhamento da temática apresentada.

Em complementos, a ANAC também agradece e esclarece que, de acordo com os itens 2.22.4 e 11.2 da minuta de Contrato de Concessão, a Concessionária subrogará integralmente todos os contratos que envolvam a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário, assumindo obrigações e direitos a eles relacionados, destacando-se a necessária observância do disposto nos itens 3.1.7, 3.1.56, e 11.11.4, quando cabíveis. Com relação às informações constantes do EVTEA, vale destacar que, segundo o item 1.32 do Edital, tais estudos não possuem caráter vinculativo, de modo que as informações por ele prestadas ou omitidas não têm o condão de responsabilizar o Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Concessionária, tendo em vista que seu objetivo é exclusivamente o de permitir ao Governo Federal a precificação da concessão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
19017
NOME DO CONTRIBUINTE
Associação Brasileira de Aviação Geral – ABAG
CONTRIBUIÇÃO
<p>De acordo com os Estudos de Mercado, a premissa de exclusão da aviação geral do Aeroporto de Congonhas “está em linha com a diretriz #22 da SAC/MI que considera todos os slots de SBSP voltados para atendimento de serviços aéreos regulares de passageiros”. No entanto, a diretriz #22 não foi disponibilizada ao público, nem mesmo após a formalização de pedidos por meio da Lei de Acesso à Informação e do envio de e-mail para a Diretoria de Políticas Regulatórias da SAC.</p> <p>Desse modo, requer-se esclarecimentos a respeito da definição da diretriz que embasou os estudos e de qual foi a solução por ela conferida à Aviação Geral em consonância com as previsões da Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), estabelecida pelo Decreto nº 6.780/2009 e do Plano Aeroviário Nacional (PAN) 2018/2038 atinentes à continuidade e estabilidade desse tipo de atividade.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Preliminarmente, diante da limitação de caracteres do formulário, a ABAG destaca a submissão de arquivo pdf como anexo à presente contribuição, contendo a fundamentação completa do presente pedido.</p> <p>1. Ausência de informações essenciais ao processo</p> <p>De acordo com os Estudos de Mercado, a premissa de exclusão da aviação geral do Aeroporto de Congonhas “está em linha com a diretriz #22 da SAC/MI que supostamente consideraria todos os slots de SBSP voltados para atendimento de serviços aéreos regulares de passageiros”. No entanto, a referida diretriz 22 não foi disponibilizada ao público, mesmo após a formalização de pedidos por meio da Lei de Acesso à Informação e do envio de e-mail para a Diretoria de Políticas Regulatórias da SAC.</p> <p>Pelas informações prestadas pela DPR/SAC (por e-mail e por meio do Despacho nº 125/2021/DPR/SAC), a diretriz 22 não conteria nenhuma determinação objetiva de que a aviação geral deveria ser desconsiderada nos Estudos de Mercado. No entanto, não foi essa a orientação depreendida da aludida diretriz 22 pelos próprios elaboradores dos estudos em questão.</p> <p>Houve também pedido de esclarecimentos a respeito do tema na Audiência Pública em manifestação da ABAG (Flávio Pires - 01:29:00 da gravação disponível no Youtube), mas, em resposta, a SAC se limitou a reafirmar que a diretriz estabelece somente que devem ser considerados 44 slots para Congonhas, a fim de que não haja subavaliação do ativo (Ricardo Sampaio DPR/SAC/MINFRA – 03:39:37 da gravação disponível no Youtube).</p> <p>Considerando que não se esclareceu como o conteúdo da diretriz 22 poderia fundamentar a exclusão da aviação geral do Aeroporto de Congonhas, menos ainda a legitimidade da própria diretriz, a ABAG reiterou por e-mail o pedido de acesso à íntegra do documento. Até o momento o acesso à integralidade do documento não foi disponibilizado, tendo a DPR/SAC apenas se manifestado sobre o que a referida diretriz conteria.</p>

O acesso ao documento em si (diretriz 22) é essencial para que o setor da aviação geral possa se manifestar adequadamente sobre os documentos postos em Consulta Pública, uma vez que, até o momento, não foram apresentados quaisquer estudos ou motivação para a exclusão, nos Estudos, da aviação geral do Aeroporto de Congonhas. As informações prestadas pela SAC ou ANAC até o momento apenas confirmam a inexistência de fundamentos para a premissa adotada pelos Estudos.

2. Contradições entre documentos e declarações emitidas na Audiência Pública
Durante a Audiência Pública realizada no dia 27.10.2021, afirmou-se que “a Aviação Geral não vai ser expulsa desses aeroportos, de novo, todos os contratos serão respeitados e a aviação geral poderá continuar operando todos os slots de oportunidade”. (Ricardo Sampaio – DPR/SAC/MINFRA - 3:40:35 da gravação disponível no Youtube), informação que é contrariada expressamente pela premissa do EVTEA de que “a partir do ano de 2023 a demanda de aviação geral deixa de existir”.

A atividade da aviação geral em Congonhas seria completamente inviabilizada pela limitação à utilização de slots de oportunidade, considerando que um dos principais elementos do serviço prestado por essas empresas é a previsibilidade do horário dos voos.

RESPOSTA

A SAC/Minfra agradece a sua contribuição e esclarece que o Governo Federal corrobora com o caráter essencial da atividade de aviação geral e sua importância para o setor. Neste sentido, as políticas públicas implementadas pelo Governo Federal visam a melhoria da infraestrutura para a aviação civil como um todo, sem distinção entre os segmentos que o compõem. Assim, é preciso afastar a ideia de que a modelagem proposta para a concessão de SBSP irá inviabilizar a atividade de aviação geral na região de influência do Aeroporto. Eventuais conflitos entre diferentes segmentos de aviação poderão surgir quando a demanda agregada atingir o limite físico da capacidade, situação em que todos os segmentos serão afetados. Nesse contexto, a coordenação de slots realizada pela ANAC tem como objetivo regulamentar o acesso à infraestrutura em aeroportos saturados, buscando harmonizar a demanda por operações aéreas com a capacidade aeroportuária disponível. Potencial reserva de capacidade a qualquer segmento da aviação seria, em contraponto, um artificial favorecimento e caminhar no sentido de soluções sub-ótimas do ponto de vista da eficiência das operações a aviação civil, tal como disposto na Política Nacional de Aviação Civil (PNAC). Nesse contexto, cumpre observar que a minuta de contrato apresentada na presente Consulta Pública se assemelha, no que tange à aviação geral, aos editais das últimas duas rodadas. Em relação às diretrizes para elaboração dos EVTEA, informa-se que as mesmas se encontram disponíveis no Data Room da Sétima Rodada. a diretriz referente à capacidade inicial dos sistemas de PPD de SBSP e do SBRJ, qual seja: “Para fins da modelagem, a capacidade inicial do sistema de PPD de SBSP deve ser considerada de 44 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, e a do SBRJ de 32 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros. A capacidade do sistema de pistas ao longo da concessão para os aeroportos SBRJ e SBSP deve evoluir em função do desenho proposto para tais infraestruturas nos estudos de engenharia.”, tem por base discussões levadas a cabo entre a SAC e o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), do Ministério da Defesa, conforme aponta o Ofício nº 13/DCCO1/5210 (SEI nº 4852074), de 16 de abril de 2021, onde se concluiu ser viável o aumento da capacidade do sistema de pistas dos aeroportos de Congonhas e

Santos Dumont a partir de ações que poderiam colaborar com o aumento da capacidade para os referidos aeroportos sem afetar a segurança operacional. Cumpre informar que, no que diz respeito ao Aeroporto Santos Dumont, a referida diretriz e os EVTEA foram retificados para 30 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, conforme conclusões do referido Ofício. Importa considerar que, na modelagem das concessões aeroportuárias, os EVTEA não são vinculativos. O cenário desenhado nos Estudos reflete uma hipótese de conduta do concessionário num cenário de escassez de capacidade para acomodar toda a demanda, em um contexto complexo em que o sítio aeroportuário terá que ser reconfigurado para ampliar a capacidade e solucionar as incompatibilidades com o RBAC 154. Entretanto, existem outros caminhos de desenvolvimento possíveis para o sítio aeroportuário além daquele escolhido no EVTEA. Caberá, então, ao futuro concessionário elaborar um plano de negócios e de desenvolvimento do sítio aeroportuário próprio, submetendo-se às regras contratuais de atendimento da demanda e correção das inconformidades, e ainda ao arcabouço legal vigente. No que compete às regras contratuais, a minuta de Contrato de Concessão submetida à Consulta Pública nº 13/2021 traz, em seu item 3.1.7., como obrigação da futura Concessionária, "assumir integralmente os Contratos que envolvam a cessão de espaços nos Complexos Aeroportuários integrantes do Bloco, conforme as condições contratadas, mediante sub-rogação integral dos seus direitos e deveres", o que inclui eventuais cláusulas rescisórias ou de realocação. Nesse diapasão, acolhemos as contribuições apresentadas sobre não previsão de indenizações à eventual descontinuidade dos contratos em vigor. Tal inconsistência será sanada e os estudos atualizados incorporando os devidos custos. No tocante aos impactos urbanísticos, observa-se inicialmente que a movimentação total de passageiros projetada para SBSP em 2023 é de 25,2 milhões de pax (vide Estudo de Mercado, Figuras 12-25 e 12-27), e não de 28,7 milhões, como apontado. Ainda, cabe destacar que nos Estudos Ambientais foram avaliadas as legislações e políticas públicas vinculadas à interligação entre modais de transporte na região do Aeroporto de Congonhas, detalhados a situação das vias públicas de acesso na região do Aeroporto, o status de implantação da Linha 17-Ouro do Metrô de São Paulo, a qual prevê uma estação no Aeroporto, a Lei Municipal nº 16.050/2014, que aprovou o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo e a Política de Desenvolvimento Urbano, onde definiu-se que a instalação, reforma e ampliação de aeródromos e heliportos é condicionada à apresentação de Estudo e Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA e Estudo e Relatório de Impacto de Vizinhança - EIV/RIV, no âmbito do processo de licenciamento ambiental. Salienta-se também que, conforme rito comum do processo de licenciamento, os impactos na mobilidade urbana e acessibilidade ao aeroporto deverão ser mais bem avaliados e apresentados no Estudo de Tráfego e outros documentos exigidos pelo órgão ambiental, durante a fase de licenciamento ambiental, que estará sob responsabilidade do futuro concessionário. Além disso, diferentemente do informado na contribuição apresentada, os Estudos Ambientais identificaram os impactos ambientais previstos para o período de concessão, como o risco de contaminação de lençóis freáticos, o aumento de emissão de poluentes e o aumento da poluição sonora, e precificaram as medidas mitigadoras associadas a esses impactos. Finalmente, destaca-se também que não foram identificadas restrições em SBSP decorrentes do aumento do tráfego de veículos no entorno ou demais aspectos. Por fim, repisa-se que não há, por parte da SAC, nenhuma diretriz para que os documentos jurídicos que vinculam a concessão da Sétima Rodada de Concessão sejam construídos considerando eventual preterição de tráfego aéreo

ligado à aviação geral e executiva no aeroporto relacionado. Por fim, informa-se que a Nota Informativa nº 31/2021/DPR/SAC (SEI nº 4837983), apresenta detalhamento da temática apresentada.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
19018
NOME DO CONTRIBUINTE
Associação Brasileira de Aviação Geral – ABAG
CONTRIBUIÇÃO
O EVTEA considera a exclusão da aviação geral desde o primeiro ano da concessão do Aeroporto de Congonhas. No entanto, não se debruça sobre a continuidade das operações do setor, o que é especialmente grave considerando a ausência de aeroportos preparados para receber a atividade na região e dos efeitos – tanto para o setor quanto para o Aeroporto em seu entorno – que decorreriam da eventual interrupção da operação da aviação geral. Desse modo, solicita-se esclarecimento a respeito da definição de uma política pública voltada para o setor da aviação geral, observando as previsões da Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), estabelecida pelo Decreto nº 6.780/2009 e do Plano Aeroviário Nacional (PAN) 2018/2038.
JUSTIFICATIVA
<p>Preliminarmente, diante da limitação de caracteres do formulário, a ABAG destaca a submissão de arquivo pdf como anexo à presente contribuição, contendo a fundamentação completa do presente pedido.</p> <p>A pretensão de expulsar a aviação geral do Aeroporto de Congonhas, de modo formal ou mediante a inviabilização prática de sua permanência, sem que sejam definidas quaisquer medidas para garantir a permanência do segmento na principal capital do país, viola diretamente a diretriz da Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), estabelecida pelo Decreto nº 6.780/2009, acerca da necessidade de “estimular o desenvolvimento da aviação geral”, e a orientação do PAN de que “é necessário que as políticas públicas a serem desenvolvidas para a Aviação Geral (...) levem em consideração as principais demandas do setor” (p. 63).</p> <p>A despeito de a diretriz constar expressamente do PNAC e do PAN, é notável que os Estudos de Engenharia e Afins realizados são predominantemente centrados na aviação comercial, preterindo a aviação geral e ignorando a importância das atividades desempenhadas pelo setor.</p> <p>Desse modo, é necessário que as políticas públicas para a aviação civil confirmem a importância da aviação geral, assegurando condições para a manutenção das atividades no país.</p> <p>Não obstante, não há até o momento qualquer política pública específica para a aviação geral e devidamente divulgada pelo Governo Federal. Há apenas ações de autoridades da aviação, como o denominado Programa Voo Simples da ANAC voltado à modernização e simplificação regulatória e estudos para a nova versão do Plano Aeroviário Nacional (“PAN 2”) da SAC, que deve contemplar as necessidades aeroportuárias da aviação geral. Contudo, inexistente uma política pública estruturada, formalizada e integrada, que traga um conjunto de ações e decisões do governo voltadas para a solução das questões da aviação geral.</p> <p>Com máximo respeito, o EVTEA, ao prever a retirada da aviação geral do Aeroporto de Congonhas no primeiro ano da concessão é resultado dessa deficiência e apenas a amplia, contrariando frontalmente o PNAC e o PAN. Caso houvesse definição de política pública para preservação do setor de aviação geral (essencial ao transporte no país), o EVTEA não apresentaria tal premissa.</p>

Por outro lado, como se sabe, os EVTEA não são vinculantes. Nada impede que o vencedor do leilão do Bloco SP/MS/PA siga seu próprio planejamento, inclusive mantendo a aviação geral operando no Aeroporto de Congonhas e suas respectivas instalações. Contudo, a falta de uma política pública para o setor acaba por deixar à cargo do vencedor do leilão do Bloco SP/MS/PA a definição da permanência ou não da aviação geral no principal aeroporto brasileiro.

Desse modo, restam priorizados os interesses de um único operador (o concessionário aeroportuário) em detrimento do setor da aviação geral, sendo necessária a definição de uma política pública em favor da aviação geral.

RESPOSTA

A SAC/Minfra agradece a sua contribuição e esclarece que o Governo Federal corrobora com o caráter essencial da atividade de aviação geral e sua importância para o setor. Neste sentido, as políticas públicas implementadas pelo Governo Federal visam a melhoria da infraestrutura para a aviação civil como um todo, sem distinção entre os segmentos que o compõem. Assim, é preciso afastar a ideia de que a modelagem proposta para a concessão de SBSP irá inviabilizar a atividade de aviação geral na região de influência do Aeroporto. Eventuais conflitos entre diferentes segmentos de aviação poderão surgir quando a demanda agregada atingir o limite físico da capacidade, situação em que todos os segmentos serão afetados. Nesse contexto, a coordenação de slots realizada pela ANAC tem como objetivo regulamentar o acesso à infraestrutura em aeroportos saturados, buscando harmonizar a demanda por operações aéreas com a capacidade aeroportuária disponível. Potencial reserva de capacidade a qualquer segmento da aviação seria, em contraponto, um artificial favorecimento e caminhar no sentido de soluções sub-ótimas do ponto de vista da eficiência das operações a aviação civil, tal como disposto na Política Nacional de Aviação Civil (PNAC). Nesse contexto, cumpre observar que a minuta de contrato apresentada na presente Consulta Pública se assemelha, no que tange à aviação geral, aos editais das últimas duas rodadas. Em relação às diretrizes para elaboração dos EVTEA, informa-se que as mesmas se encontram disponíveis no Data Room da Sétima Rodada. a diretriz referente à capacidade inicial dos sistemas de PPD de SBSP e do SBRJ, qual seja: “Para fins da modelagem, a capacidade inicial do sistema de PPD de SBSP deve ser considerada de 44 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, e a do SBRJ de 32 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros. A capacidade do sistema de pistas ao longo da concessão para os aeroportos SBRJ e SBSP deve evoluir em função do desenho proposto para tais infraestruturas nos estudos de engenharia.”, tem por base discussões levadas a cabo entre a SAC e o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), do Ministério da Defesa, conforme aponta o Ofício nº 13/DCCO1/5210 (SEI nº 4852074), de 16 de abril de 2021, onde se concluiu ser viável o aumento da capacidade do sistema de pistas dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont a partir de ações que poderiam colaborar com o aumento da capacidade para os referidos aeroportos sem afetar a segurança operacional. Cumpre informar que, no que diz respeito ao Aeroporto Santos Dumont, a referida diretriz e os EVTEA foram retificados para 30 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, conforme conclusões do referido Ofício. Importa considerar que, na modelagem das concessões aeroportuárias, os EVTEA não são vinculativos. O cenário desenhado nos Estudos reflete uma hipótese de conduta do concessionário num cenário de escassez de capacidade para acomodar toda a demanda, em um contexto complexo em que o sítio aeroportuário terá que ser

reconfigurado para ampliar a capacidade e solucionar as incompatibilidades com o RBAC 154. Entretanto, existem outros caminhos de desenvolvimento possíveis para o sítio aeroportuário além daquele escolhido no EVTEA. Caberá, então, ao futuro concessionário elaborar um plano de negócios e de desenvolvimento do sítio aeroportuário próprio, submetendo-se às regras contratuais de atendimento da demanda e correção das inconformidades, e ainda ao arcabouço legal vigente. No que compete às regras contratuais, a minuta de Contrato de Concessão submetida à Consulta Pública nº 13/2021 traz, em seu item 3.1.7., como obrigação da futura Concessionária, "assumir integralmente os Contratos que envolvam a cessão de espaços nos Complexos Aeroportuários integrantes do Bloco, conforme as condições contratadas, mediante sub-rogação integral dos seus direitos e deveres", o que inclui eventuais cláusulas rescisórias ou de realocação. Nesse diapasão, acolhemos as contribuições apresentadas sobre não previsão de indenizações à eventual descontinuidade dos contratos em vigor. Tal inconsistência será sanada e os estudos atualizados incorporando os devidos custos. No tocante aos impactos urbanísticos, observa-se inicialmente que a movimentação total de passageiros projetada para SBSP em 2023 é de 25,2 milhões de pax (vide Estudo de Mercado, Figuras 12-25 e 12-27), e não de 28,7 milhões, como apontado. Ainda, cabe destacar que nos Estudos Ambientais foram avaliadas as legislações e políticas públicas vinculadas à interligação entre modais de transporte na região do Aeroporto de Congonhas, detalhados a situação das vias públicas de acesso na região do Aeroporto, o status de implantação da Linha 17-Ouro do Metrô de São Paulo, a qual prevê uma estação no Aeroporto, a Lei Municipal nº 16.050/2014, que aprovou o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo e a Política de Desenvolvimento Urbano, onde definiu-se que a instalação, reforma e ampliação de aeródromos e heliportos é condicionada à apresentação de Estudo e Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA e Estudo e Relatório de Impacto de Vizinhança - EIV/RIV, no âmbito do processo de licenciamento ambiental. Salienta-se também que, conforme rito comum do processo de licenciamento, os impactos na mobilidade urbana e acessibilidade ao aeroporto deverão ser mais bem avaliados e apresentados no Estudo de Tráfego e outros documentos exigidos pelo órgão ambiental, durante a fase de licenciamento ambiental, que estará sob responsabilidade do futuro concessionário. Além disso, diferentemente do informado na contribuição apresentada, os Estudos Ambientais identificaram os impactos ambientais previstos para o período de concessão, como o risco de contaminação de lençóis freáticos, o aumento de emissão de poluentes e o aumento da poluição sonora, e precificaram as medidas mitigadoras associadas a esses impactos. Finalmente, destaca-se também que não foram identificadas restrições em SBSP decorrentes do aumento do tráfego de veículos no entorno ou demais aspectos. Por fim, repisa-se que não há, por parte da SAC, nenhuma diretriz para que os documentos jurídicos que vinculam a concessão da Sétima Rodada de Concessão sejam construídos considerando eventual preterição de tráfego aéreo ligado à aviação geral e executiva no aeroporto relacionado. Por fim, informa-se que a Nota Informativa nº 31/2021/DPR/SAC (SEI nº 4837983), apresenta detalhamento da temática apresentada.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
19019
NOME DO CONTRIBUINTE
Associação Brasileira de Aviação Geral – ABAG
CONTRIBUIÇÃO
Os estudos que amparam o leilão do Aeroporto de Congonhas excluíram a aviação geral de suas projeções sem que fossem levados em consideração elementos essenciais como o prazo dos contratos de cessão de uso de área vigentes, as consequências práticas de eventual necessidade de realocação das operações e os impactos urbanísticos decorrentes da ocupação completa do Aeroporto de Congonhas pela aviação comercial. Solicita-se, portanto, esclarecimentos a respeito do tratamento de tais temas dentro da concessão.
JUSTIFICATIVA
<p>Preliminarmente, diante da limitação de caracteres do formulário, a ABAG destaca a submissão de arquivo pdf como anexo à presente contribuição, contendo a fundamentação completa do presente pedido.</p> <p>1. Ausência de consideração de elementos essenciais nos estudos</p> <p>Os estudos que amparam o leilão do Aeroporto de Congonhas excluíram a aviação geral de suas projeções sem que fossem levados em consideração elementos essenciais, como o prazo dos contratos de cessão de uso de área vigentes, as consequências práticas de eventual necessidade de realocação das operações e os impactos urbanísticos decorrentes da ocupação completa do Aeroporto de Congonhas pela aviação comercial.</p> <p>2. Desconsideração dos contratos vigentes</p> <p>Os estudos consideram que “a partir de 2023, a demanda de aviação geral deixa de existir”. No entanto, existem diversos contratos da Infraero relacionados à aviação geral cujo prazo de vigência somente se esgotará anos após a data prevista, como os destacados abaixo:</p> <p>(a) Interavia Táxi Aéreo Ltda. 23/01/2023; e</p> <p>(b) Líder Taxi Aéreo S/A – 31/12/2025;</p> <p>(c) Helisul Taxi Aéreo Ltda. – 31/10/2026;</p> <p>(d) TAM Aviação Executiva e Taxi Aéreo S/A – 31/01/2028;</p> <p>(e) Icon Taxi Aéreo Ltda. – 30/06/2028;</p> <p>(f) Sociedade de Táxi Aéreo Weston Ltda. - 31/12/2032.</p> <p>(g) Tropic Air Taxi Aéreo Ltda. – 31/10/2037;</p> <p>(h) Premier Taxi Aéreo Ltda. – prazo em discussão judicial.</p> <p>A desconsideração da necessidade de atender à demanda dessas empresas desde o início da concessão torna as projeções constantes dos estudos inadequadas, por se basearem em dados que não são compatíveis com a realidade com a qual o futuro operador aeroportuário se deparará.</p> <p>3. Desconsideração dos prejuízos decorrentes da extinção da aviação geral em Congonhas</p> <p>O material disponibilizado na consulta pública não contém qualquer menção a soluções para a hipótese de as empresas que prestam serviços de aviação geral serem obrigadas a desocupar as áreas atualmente ocupadas no Aeroporto de Congonhas.</p>

A abrupta interrupção de atividades de interesse geral e os efeitos decorrentes não estão justificados, porque não se encontram sequer examinados. Causa extrema insegurança no mercado e nos usuários a previsão de que a demanda da aviação geral deixe de ser atendida já em 2023, considerando a inexistência de infraestrutura adequada para recebimento das aeronaves em qualquer aeroporto das proximidades. Os estudos não consideraram os prejuízos irreparáveis, incluindo a dificuldade e a onerosidade que estariam implicadas, decorrentes da necessidade de desmobilizar e remobilizar a atividade em outro local, uma vez que é necessária uma infraestrutura robusta para garantir a segurança das operações.

É essencial que o contrato de concessão defina a preservação da aviação geral ou, quando menos, o responsabilidade do futuro concessionário sobre esses custos, sem prejuízo da necessária definição de indenização compatível para os contratos vigentes, uma vez que o futuro concessionário se beneficiará do aumento de receitas decorrente da alteração do vocacionamento do Aeroporto em detrimento de atividades estáveis, que demandaram investimentos.

4. Desconsideração dos impactos urbanísticos

Os estudos também desconsideraram os impactos que eventual alteração do vocacionamento do Aeroporto de Congonhas produziria sobre a região em que se localiza o sítio aeroportuário, em especial os impactos sobre a vizinhança, que estaria submetida a um incômodo mais intenso do que o vivenciado atualmente, considerando que a aviação comercial maneja aeronaves maiores e ocasiona maior fluxo de passageiros.

De acordo com o Estudo de Mercado (p. 187), projeta-se que o Aeroporto de Congonhas movimentará 28,7 milhões de passageiros já em 2023, um aumento expressivo em relação aos 22 milhões de passageiros movimentados no pico de movimento pré-pandemia. Como consequência, adotada a premissa do Estudo de Mercado de eliminação da aviação geral e aumento da aviação comercial para se atingir tais estimativas, é previsível um significativo aumento do nível de poluição sonora e ambiental, com ameaças ao meio ambiente, à saúde e à qualidade de vida dos moradores de bairros próximos.

Além disso, não foram considerados os impactos urbanísticos sobre a região, como a necessidade de medidas para enfrentar o aumento do tráfego de passageiros, tampouco os impactos ambientais, como o aumento de risco de contaminação de lençóis freáticos e aumento de emissão de poluentes.

A manutenção da aviação geral como parte da atividade do Aeroporto de Congonhas contribuirá para a redução de tais externalidades negativas, tendo em vista que os impactos urbanísticos e ambientais da aviação geral são expressivamente menores em todos os parâmetros de avaliação.

RESPOSTA

A SAC/Minfra agradece a sua contribuição e esclarece que o Governo Federal corrobora com o caráter essencial da atividade de aviação geral e sua importância para o setor. Neste sentido, as políticas públicas implementadas pelo Governo Federal visam a melhoria da infraestrutura para a aviação civil como um todo, sem distinção entre os segmentos que o compõem. Assim, é preciso afastar a ideia de que a modelagem proposta para a concessão de SBSP irá inviabilizar a atividade de aviação geral na região de influência do Aeroporto. Eventuais conflitos entre diferentes segmentos de aviação poderão surgir quando a demanda agregada atingir o limite físico da capacidade, situação em que todos os segmentos serão afetados. Nesse contexto, a coordenação de slots realizada pela ANAC tem como objetivo

regulamentar o acesso à infraestrutura em aeroportos saturados, buscando harmonizar a demanda por operações aéreas com a capacidade aeroportuária disponível. Potencial reserva de capacidade a qualquer segmento da aviação seria, em contraponto, um artificial favorecimento e caminharia no sentido de soluções sub-ótimas do ponto de vista da eficiência das operações a aviação civil, tal como disposto na Política Nacional de Aviação Civil (PNAC). Nesse contexto, cumpre observar que a minuta de contrato apresentada na presente Consulta Pública se assemelha, no que tange à aviação geral, aos editais das últimas duas rodadas. Em relação às diretrizes para elaboração dos EVTEA, informa-se que as mesmas se encontram disponíveis no Data Room da Sétima Rodada. a diretriz referente à capacidade inicial dos sistemas de PPD de SBSP e do SBRJ, qual seja: "Para fins da modelagem, a capacidade inicial do sistema de PPD de SBSP deve ser considerada de 44 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, e a do SBRJ de 32 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros. A capacidade do sistema de pistas ao longo da concessão para os aeroportos SBRJ e SBSP deve evoluir em função do desenho proposto para tais infraestruturas nos estudos de engenharia.", tem por base discussões levadas a cabo entre a SAC e o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), do Ministério da Defesa, conforme aponta o Ofício nº 13/DCCO1/5210 (SEI nº 4852074), de 16 de abril de 2021, onde se concluiu ser viável o aumento da capacidade do sistema de pistas dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont a partir de ações que poderiam colaborar com o aumento da capacidade para os referidos aeroportos sem afetar a segurança operacional. Cumpre informar que, no que diz respeito ao Aeroporto Santos Dumont, a referida diretriz e os EVTEA foram retificados para 30 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, conforme conclusões do referido Ofício. Importa considerar que, na modelagem das concessões aeroportuárias, os EVTEA não são vinculativos. O cenário desenhado nos Estudos reflete uma hipótese de conduta do concessionário num cenário de escassez de capacidade para acomodar toda a demanda, em um contexto complexo em que o sítio aeroportuário terá que ser reconfigurado para ampliar a capacidade e solucionar as incompatibilidades com o RBAC 154. Entretanto, existem outros caminhos de desenvolvimento possíveis para o sítio aeroportuário além daquele escolhido no EVTEA. Caberá, então, ao futuro concessionário elaborar um plano de negócios e de desenvolvimento do sítio aeroportuário próprio, submetendo-se às regras contratuais de atendimento da demanda e correção das inconformidades, e ainda ao arcabouço legal vigente. No que compete às regras contratuais, a minuta de Contrato de Concessão submetida à Consulta Pública nº 13/2021 traz, em seu item 3.1.7., como obrigação da futura Concessionária, "assumir integralmente os Contratos que envolvam a cessão de espaços nos Complexos Aeroportuários integrantes do Bloco, conforme as condições contratadas, mediante sub-rogação integral dos seus direitos e deveres", o que inclui eventuais cláusulas rescisórias ou de realocação. Nesse diapasão, acolhemos as contribuições apresentadas sobre não previsão de indenizações à eventual descontinuidade dos contratos em vigor. Tal inconsistência será sanada e os estudos atualizados incorporando os devidos custos. No tocante aos impactos urbanísticos, observa-se inicialmente que a movimentação total de passageiros projetada para SBSP em 2023 é de 25,2 milhões de pax (vide Estudo de Mercado, Figuras 12-25 e 12-27), e não de 28,7 milhões, como apontado. Ainda, cabe destacar que nos Estudos Ambientais foram avaliadas as legislações e políticas públicas vinculadas à interligação entre modais de transporte na região do Aeroporto de Congonhas, detalhados a situação das vias públicas de acesso na região do Aeroporto, o status

de implantação da Linha 17-Ouro do Metrô de São Paulo, a qual prevê uma estação no Aeroporto, a Lei Municipal nº 16.050/2014, que aprovou o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo e a Política de Desenvolvimento Urbano, onde definiu-se que a instalação, reforma e ampliação de aeródromos e heliportos é condicionada à apresentação de Estudo e Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA e Estudo e Relatório de Impacto de Vizinhança - EIV/RIV, no âmbito do processo de licenciamento ambiental. Salienta-se também que, conforme rito comum do processo de licenciamento, os impactos na mobilidade urbana e acessibilidade ao aeroporto deverão ser mais bem avaliados e apresentados no Estudo de Tráfego e outros documentos exigidos pelo órgão ambiental, durante a fase de licenciamento ambiental, que estará sob responsabilidade do futuro concessionário. Além disso, diferentemente do informado na contribuição apresentada, os Estudos Ambientais identificaram os impactos ambientais previstos para o período de concessão, como o risco de contaminação de lençóis freáticos, o aumento de emissão de poluentes e o aumento da poluição sonora, e precificaram as medidas mitigadoras associadas a esses impactos. Finalmente, destaca-se também que não foram identificadas restrições em SBSP decorrentes do aumento do tráfego de veículos no entorno ou demais aspectos. Por fim, repisa-se que não há, por parte da SAC, nenhuma diretriz para que os documentos jurídicos que vinculam a concessão da Sétima Rodada de Concessão sejam construídos considerando eventual preterição de tráfego aéreo ligado à aviação geral e executiva no aeroporto relacionado. Por fim, informa-se que a Nota Informativa nº 31/2021/DPR/SAC (SEI nº 4837983), apresenta detalhamento da temática apresentada.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
19020
NOME DO CONTRIBUINTE
Associação Brasileira de Aviação Geral – ABAG
CONTRIBUIÇÃO
<p>Solicita-se que a redação do item 7.21.2.1 do Anexo 02 – Plano de Exploração Aeroportuária seja alterada da seguinte forma:</p> <p>7.21.2.1 Será considerada operação sem restrição, nos termos do item anterior, aquela em que haja operações com aeronaves código 3C e inferiores, incluindo as aeronaves utilizadas para operações da aviação geral, simultâneas ou não, ocorram sem a necessidade de estabelecimento de procedimentos operacionais especiais que impactem negativamente a capacidade e a segurança operacionais do aeroporto, motivados por inadequação da infraestrutura.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Preliminarmente, diante da limitação de caracteres do formulário, a ABAG destaca a submissão de arquivo pdf como anexo à presente contribuição, contendo a fundamentação completa do presente pedido.</p> <p>1. A necessidade de compartilhamento da infraestrutura essencial à atividade da aviação geral</p> <p>A utilização da infraestrutura aeroportuária é indispensável para a atividade da aviação geral, o que atrai a incidência da teoria das instalações essenciais, “por meio da qual se permite que todos os operadores interessados possam ter acesso às aquelas infraestruturas e redes [essenciais], desde que obedecidos os aspectos técnicos e de segurança e desde que o seu detentor seja adequadamente remunerado (NESTER, Alexandre Wagner. Regulação e concorrência – compartilhamento de infra-estruturas e redes. São Paulo: Dialética, 2006. p. 247).</p> <p>Para ALEXANDRE SANTOS DE ARAGÃO, existem cinco requisitos para aplicação da teoria das instalações essenciais: (1) controle da instalação essencial; (2) essencialidade da instalação; (3) restrição da concorrência; (4) viabilidade de acesso; (5) preço razoável (Serviços públicos e concorrência. Revista de Direito Administrativo. Rio de Janeiro, n. 233, jul./set. 2003, p. 311/371).</p> <p>Todos os requisitos estão presentes no caso do Aeroporto de Congonhas, considerando que (1) o futuro concessionário terá controle sobre a infraestrutura aeroportuária; (2) o acesso a esta infraestrutura é imprescindível para o exercício dos diversos segmentos da aviação, incluindo a aviação geral; (3) a ausência de acesso à infraestrutura causaria restrições concorrenciais, privilegiando a aviação comercial em detrimento da aviação geral; (4) o acesso é viável, considerando que, historicamente, o Aeroporto de Congonhas tem suportado tanto as operações da aviação comercial quanto as da aviação geral; (5) a utilização da infraestrutura se daria mediante pagamento de justa remuneração ao concessionário.</p> <p>Não existem alternativas viáveis de outros aeroportos na região para o regular desenvolvimento das atividades relacionadas à aviação geral, uma vez que os demais aeroportos da região carecem de infraestrutura adequada e estão localizados a grandes distâncias dos principais pontos de interesse da capital. A operação seria inviável inclusive no Aeroporto do Campo de Marte, uma vez que este não possui</p>

capacidade para o recebimento das aeronaves empregadas pelo setor, além de carecer de áreas disponíveis para os hangares.

É importante considerar, ainda, que eventual realocação das operações da aviação geral em São Paulo produziria efeitos sobre a atividade a nível nacional, considerando que o Aeroporto de Congonhas é, atualmente, o grande hub da aviação geral, recebendo voos de todo o país e realizando a conexão entre diversos destinos, o que também inclui aqueles não atendidos pela aviação regular.

Portanto, a utilização da infraestrutura do Aeroporto de Congonhas é vital para a aviação geral.

2. Precedentes da ANAC

Em leilões anteriores, houve previsão expressa acerca da necessidade de assegurar acesso à infraestrutura aeroportuária para a aviação geral, com o estabelecimento do Sistema de Aviação Geral como elemento aeroportuário obrigatório no Plano de Exploração Aeroportuária, determinando a necessidade de disponibilização de pátio de estacionamento de aeronaves, edifício terminal de aviação geral e estacionamento de veículos. Como exemplo, é possível citar os contratos dos Aeroportos de Viracopos; São Gonçalo do Amarante; Guarulhos; Galeão; Confins; e Brasília.

Sempre respeitosamente, é necessário que a diretriz empregada nos contratos acima citados seja adotada em relação ao leilão do Aeroporto de Congonhas. Trata-se de um dever de coerência tanto com a forma como o Aeroporto vem sendo historicamente utilizado, quanto com a política pública adotada nos leilões anteriores. Omitir-se quanto à preservação do acesso à infraestrutura aeroportuária para a aviação geral no Aeroporto de Congonhas significa que caberá ao vencedor do leilão a decisão quanto a manter ou não o acesso da aviação geral ao principal aeroporto utilizado pelo segmento no país. E, caso o Concessionário entenda pela exclusão da aviação geral do Aeroporto de Congonhas, todo o setor será severamente impactado, dada sua importância estratégica.

RESPOSTA

A SAC/Minfra agradece a sua contribuição e esclarece que o Governo Federal corrobora com o caráter essencial da atividade de aviação geral e sua importância para o setor. Neste sentido, as políticas públicas implementadas pelo Governo Federal visam a melhoria da infraestrutura para a aviação civil como um todo, sem distinção entre os segmentos que o compõem. Assim, é preciso afastar a ideia de que a modelagem proposta para a concessão de SBSP irá inviabilizar a atividade de aviação geral na região de influência do Aeroporto. Eventuais conflitos entre diferentes segmentos de aviação poderão surgir quando a demanda agregada atingir o limite físico da capacidade, situação em que todos os segmentos serão afetados. Nesse contexto, a coordenação de slots realizada pela ANAC tem como objetivo regulamentar o acesso à infraestrutura em aeroportos saturados, buscando harmonizar a demanda por operações aéreas com a capacidade aeroportuária disponível. Potencial reserva de capacidade a qualquer segmento da aviação seria, em contraponto, um artificial favorecimento e caminharía no sentido de soluções sub-ótimas do ponto de vista da eficiência das operações a aviação civil, tal como disposto na Política Nacional de Aviação Civil (PNAC). Nesse contexto, cumpre observar que a minuta de contrato apresentada na presente Consulta Pública se assemelha, no que tange à aviação geral, aos editais das últimas duas rodadas. Em relação às diretrizes para elaboração dos EVTEA, informa-se que as mesmas se encontram disponíveis no Data Room da Sétima Rodada. a diretriz referente à capacidade inicial dos sistemas de PPD de SBSP e do SBRJ, qual seja: “Para fins da modelagem, a

capacidade inicial do sistema de PPD de SBSP deve ser considerada de 44 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, e a do SBRJ de 32 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros. A capacidade do sistema de pistas ao longo da concessão para os aeroportos SBRJ e SBSP deve evoluir em função do desenho proposto para tais infraestruturas nos estudos de engenharia.”, tem por base discussões levadas a cabo entre a SAC e o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), do Ministério da Defesa, conforme aponta o Ofício nº 13/DCCO1/5210 (SEI nº 4852074), de 16 de abril de 2021, onde se concluiu ser viável o aumento da capacidade do sistema de pistas dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont a partir de ações que poderiam colaborar com o aumento da capacidade para os referidos aeroportos sem afetar a segurança operacional. Cumpre informar que, no que diz respeito ao Aeroporto Santos Dumont, a referida diretriz e os EVTEA foram retificados para 30 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, conforme conclusões do referido Ofício. Importa considerar que, na modelagem das concessões aeroportuárias, os EVTEA não são vinculativos. O cenário desenhado nos Estudos reflete uma hipótese de conduta do concessionário num cenário de escassez de capacidade para acomodar toda a demanda, em um contexto complexo em que o sítio aeroportuário terá que ser reconfigurado para ampliar a capacidade e solucionar as incompatibilidades com o RBAC 154. Entretanto, existem outros caminhos de desenvolvimento possíveis para o sítio aeroportuário além daquele escolhido no EVTEA. Caberá, então, ao futuro concessionário elaborar um plano de negócios e de desenvolvimento do sítio aeroportuário próprio, submetendo-se às regras contratuais de atendimento da demanda e correção das inconformidades, e ainda ao arcabouço legal vigente. No que compete às regras contratuais, a minuta de Contrato de Concessão submetida à Consulta Pública nº 13/2021 traz, em seu item 3.1.7., como obrigação da futura Concessionária, "assumir integralmente os Contratos que envolvam a cessão de espaços nos Complexos Aeroportuários integrantes do Bloco, conforme as condições contratadas, mediante sub-rogação integral dos seus direitos e deveres", o que inclui eventuais cláusulas rescisórias ou de realocação. Nesse diapasão, acolhemos as contribuições apresentadas sobre não previsão de indenizações à eventual descontinuidade dos contratos em vigor. Tal inconsistência será sanada e os estudos atualizados incorporando os devidos custos. No tocante aos impactos urbanísticos, observa-se inicialmente que a movimentação total de passageiros projetada para SBSP em 2023 é de 25,2 milhões de pax (vide Estudo de Mercado, Figuras 12-25 e 12-27), e não de 28,7 milhões, como apontado. Ainda, cabe destacar que nos Estudos Ambientais foram avaliadas as legislações e políticas públicas vinculadas à interligação entre modais de transporte na região do Aeroporto de Congonhas, detalhados a situação das vias públicas de acesso na região do Aeroporto, o status de implantação da Linha 17-Ouro do Metrô de São Paulo, a qual prevê uma estação no Aeroporto, a Lei Municipal nº 16.050/2014, que aprovou o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo e a Política de Desenvolvimento Urbano, onde definiu-se que a instalação, reforma e ampliação de aeródromos e heliportos é condicionada à apresentação de Estudo e Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA e Estudo e Relatório de Impacto de Vizinhança - EIV/RIV, no âmbito do processo de licenciamento ambiental. Salienta-se também que, conforme rito comum do processo de licenciamento, os impactos na mobilidade urbana e acessibilidade ao aeroporto deverão ser mais bem avaliados e apresentados no Estudo de Tráfego e outros documentos exigidos pelo órgão ambiental, durante a fase de licenciamento ambiental, que estará sob responsabilidade do futuro concessionário. Além disso,

diferentemente do informado na contribuição apresentada, os Estudos Ambientais identificaram os impactos ambientais previstos para o período de concessão, como o risco de contaminação de lençóis freáticos, o aumento de emissão de poluentes e o aumento da poluição sonora, e precificaram as medidas mitigadoras associadas a esses impactos. Finalmente, destaca-se também que não foram identificadas restrições em SBSP decorrentes do aumento do tráfego de veículos no entorno ou demais aspectos. Por fim, repisa-se que não há, por parte da SAC, nenhuma diretriz para que os documentos jurídicos que vinculam a concessão da Sétima Rodada de Concessão sejam construídos considerando eventual preterição de tráfego aéreo ligado à aviação geral e executiva no aeroporto relacionado. Por fim, informa-se que a Nota Informativa nº 31/2021/DPR/SAC (SEI nº 4837983), apresenta detalhamento da temática apresentada.

A ANAC igualmente agradece e informa que o código de referência de aeródromo independe da natureza comercial da operação. A delimitação de código de referência de aeródromo 3C ou inferior já contempla aeronaves da aviação geral.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
19021
NOME DO CONTRIBUINTE
Associação Brasileira de Aviação Geral – ABAG
CONTRIBUIÇÃO
<p>Solicita-se que a redação da cláusula 6.1.1 do Anexo 02 – Plano de Exploração Aeroportuária seja alterada da seguinte forma:</p> <p>6.1.1 O nível de serviço adequado deve ser garantido a todos os Usuários, incluindo os da aviação geral, por meio da disponibilização de áreas, equipamentos e sistemas associados em todos os componentes operacionais, inclusive em parte deles, aplicando-se à parte o mesmo requisito estabelecido para o todo.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Preliminarmente, diante da limitação de caracteres do formulário, a ABAG destaca a submissão de arquivo pdf como anexo à presente contribuição, contendo a fundamentação completa do presente pedido.</p> <p>1. A necessidade de compartilhamento da infraestrutura essencial à atividade da aviação geral</p> <p>A utilização da infraestrutura aeroportuária é indispensável para a atividade da aviação geral, o que atrai a incidência da teoria das instalações essenciais, “por meio da qual se permite que todos os operadores interessados possam ter acesso àquelas infraestruturas e redes [essenciais], desde que obedecidos os aspectos técnicos e de segurança e desde que o seu detentor seja adequadamente remunerado (NESTER, Alexandre Wagner. Regulação e concorrência – compartilhamento de infra-estruturas e redes. São Paulo: Dialética, 2006. p. 247).</p> <p>Para ALEXANDRE SANTOS DE ARAGÃO, existem cinco requisitos para aplicação da teoria das instalações essenciais: (1) controle da instalação essencial; (2) essencialidade da instalação; (3) restrição da concorrência; (4) viabilidade de acesso; (5) preço razoável (Serviços públicos e concorrência. Revista de Direito Administrativo. Rio de Janeiro, n. 233, jul./set. 2003, p. 311/371).</p> <p>Todos os requisitos estão presentes no caso do Aeroporto de Congonhas, considerando que (1) o futuro concessionário terá controle sobre a infraestrutura aeroportuária; (2) o acesso a esta infraestrutura é imprescindível para o exercício dos diversos segmentos da aviação, incluindo a aviação geral; (3) a ausência de acesso à infraestrutura causaria restrições concorrenciais, privilegiando a aviação comercial em detrimento da aviação geral; (4) o acesso é viável, considerando que, historicamente, o Aeroporto de Congonhas tem suportado tanto as operações da aviação comercial quanto as da aviação geral; (5) a utilização da infraestrutura se daria mediante pagamento de justa remuneração ao concessionário.</p> <p>Não existem alternativas viáveis de outros aeroportos na região para o regular desenvolvimento das atividades relacionadas à aviação geral, uma vez que os demais aeroportos da região carecem de infraestrutura adequada e estão localizados a grandes distâncias dos principais pontos de interesse da capital. A operação seria inviável inclusive no Aeroporto do Campo de Marte, uma vez que este não possui capacidade para o recebimento das aeronaves empregadas pelo setor, além de carecer de áreas disponíveis para os hangares.</p>

É importante considerar, ainda, que eventual realocação das operações da aviação geral em São Paulo produziria efeitos sobre a atividade a nível nacional, considerando que o Aeroporto de Congonhas é, atualmente, o grande hub da aviação geral, recebendo voos de todo o país e realizando a conexão entre diversos destinos, o que também inclui aqueles não atendidos pela aviação regular.

Portanto, a utilização da infraestrutura do Aeroporto de Congonhas é vital para a aviação geral.

2. Precedentes da ANAC

Em leilões anteriores, houve previsão expressa acerca da necessidade de assegurar acesso à infraestrutura aeroportuária para a aviação geral, com o estabelecimento do Sistema de Aviação Geral como elemento aeroportuário obrigatório no Plano de Exploração Aeroportuária, determinando a necessidade de disponibilização de pátio de estacionamento de aeronaves, edifício terminal de aviação geral e estacionamento de veículos. Como exemplo, é possível citar os contratos dos Aeroportos de Viracopos; São Gonçalo do Amarante; Guarulhos; Galeão; Confins; e Brasília.

Sempre respeitosamente, é necessário que a diretriz empregada nos contratos acima citados seja adotada em relação ao leilão do Aeroporto de Congonhas. Trata-se de um dever de coerência tanto com a forma como o Aeroporto vem sendo historicamente utilizado, quanto com a política pública adotada nos leilões anteriores. Omitir-se quanto à preservação do acesso à infraestrutura aeroportuária para a aviação geral no Aeroporto de Congonhas significa que caberá ao vencedor do leilão a decisão quanto a manter ou não o acesso da aviação geral ao principal aeroporto utilizado pelo segmento no país. E, caso o Concessionário entenda pela exclusão da aviação geral do Aeroporto de Congonhas, todo o setor será severamente impactado, dada sua importância estratégica.

RESPOSTA

Agradecemos a contribuição e informamos que as regras de nível de serviço definidas no capítulo 6 do PEA se aplicam indistintamente à todos usuários dos terminais de passageiros. Por isso, a sugestão não foi aceita.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
19022
NOME DO CONTRIBUINTE
Associação Brasileira de Aviação Geral – ABAG
CONTRIBUIÇÃO
<p>Sugere-se a seguinte inclusão na cláusula 3.1.9, no Capítulo III, Seção I, Subseção II:</p> <p>“3.1.9. assegurar a adequada prestação do serviço concedido, conforme definido no artigo 6.º da Lei federal nº 8.987/95, valendo-se de todos os meios e recursos à sua disposição, incluindo, e não se limitando, a todos os investimentos em futuras expansões, necessários para a manutenção dos níveis de serviço para todos os usuários do serviço, incluindo aviação comercial e geral, conforme a demanda existente e de acordo com o estabelecido no PEA, na forma e prazos previstos no referido Anexo”.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Preliminarmente, diante da limitação de caracteres do formulário, a ABAG destaca a submissão de arquivo pdf como anexo à presente contribuição, contendo a fundamentação completa do presente pedido.</p> <p>1. A necessidade de compartilhamento da infraestrutura essencial à atividade da aviação geral</p> <p>A utilização da infraestrutura aeroportuária é indispensável para a atividade da aviação geral, o que atrai a incidência da teoria das instalações essenciais, “por meio da qual se permite que todos os operadores interessados possam ter acesso àquelas infraestruturas e redes [essenciais], desde que obedecidos os aspectos técnicos e de segurança e desde que o seu detentor seja adequadamente remunerado (NESTER, Alexandre Wagner. Regulação e concorrência – compartilhamento de infra-estruturas e redes. São Paulo: Dialética, 2006. p. 247).</p> <p>Para ALEXANDRE SANTOS DE ARAGÃO, existem cinco requisitos para aplicação da teoria das instalações essenciais: (1) controle da instalação essencial; (2) essencialidade da instalação; (3) restrição da concorrência; (4) viabilidade de acesso; (5) preço razoável (Serviços públicos e concorrência. Revista de Direito Administrativo. Rio de Janeiro, n. 233, jul./set. 2003, p. 311/371).</p> <p>Todos os requisitos estão presentes no caso do Aeroporto de Congonhas, considerando que (1) o futuro concessionário terá controle sobre a infraestrutura aeroportuária; (2) o acesso a esta infraestrutura é imprescindível para o exercício dos diversos segmentos da aviação, incluindo a aviação geral; (3) a ausência de acesso à infraestrutura causaria restrições concorrenciais, privilegiando a aviação comercial em detrimento da aviação geral; (4) o acesso é viável, considerando que, historicamente, o Aeroporto de Congonhas tem suportado tanto as operações da aviação comercial quanto as da aviação geral; (5) a utilização da infraestrutura se daria mediante pagamento de justa remuneração ao concessionário.</p> <p>Não existem alternativas viáveis de outros aeroportos na região para o regular desenvolvimento das atividades relacionadas à aviação geral, uma vez que os demais aeroportos da região carecem de infraestrutura adequada e estão localizados a grandes distâncias dos principais pontos de interesse da capital. A operação seria inviável inclusive no Aeroporto do Campo de Marte, uma vez que este não possui</p>

capacidade para o recebimento das aeronaves empregadas pelo setor, além de carecer de áreas disponíveis para os hangares.

É importante considerar, ainda, que eventual realocação das operações da aviação geral em São Paulo produziria efeitos sobre a atividade a nível nacional, considerando que o Aeroporto de Congonhas é, atualmente, o grande hub da aviação geral, recebendo voos de todo o país e realizando a conexão entre diversos destinos, o que também inclui aqueles não atendidos pela aviação regular.

Portanto, a utilização da infraestrutura do Aeroporto de Congonhas é vital para a aviação geral.

2. Precedentes da ANAC

Em leilões anteriores, houve previsão expressa acerca da necessidade de assegurar acesso à infraestrutura aeroportuária para a aviação geral, com o estabelecimento do Sistema de Aviação Geral como elemento aeroportuário obrigatório no Plano de Exploração Aeroportuária, determinando a necessidade de disponibilização de pátio de estacionamento de aeronaves, edifício terminal de aviação geral e estacionamento de veículos. Como exemplo, é possível citar os contratos dos Aeroportos de Viracopos; São Gonçalo do Amarante; Guarulhos; Galeão; Confins; e Brasília.

Sempre respeitosamente, é necessário que a diretriz empregada nos contratos acima citados seja adotada em relação ao leilão do Aeroporto de Congonhas. Trata-se de um dever de coerência tanto com a forma como o Aeroporto vem sendo historicamente utilizado, quanto com a política pública adotada nos leilões anteriores. Omitir-se quanto à preservação do acesso à infraestrutura aeroportuária para a aviação geral no Aeroporto de Congonhas significa que caberá ao vencedor do leilão a decisão quanto a manter ou não o acesso da aviação geral ao principal aeroporto utilizado pelo segmento no país. E, caso o Concessionário entenda pela exclusão da aviação geral do Aeroporto de Congonhas, todo o setor será severamente impactado, dada sua importância estratégica.

RESPOSTA

Agradecemos a participação na consulta pública e informamos que a contribuição não foi aceita. Entende-se que a redação atual do item 3.1.9. já abarca o atendimento ao segmento da Aviação Geral, que é parte do público atendido pelos aeroportos, ao exigir a adequada prestação do serviço concedido, não necessitando, portanto, ser especificada em relação aos demais usuários do aeroporto.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
19023
NOME DO CONTRIBUINTE
Associação Brasileira de Aviação Geral – ABAG
CONTRIBUIÇÃO
Solicita-se esclarecimento quanto ao item 3.1.3 (“a manutenção de todas as instalações, bens e equipamentos existentes e implementados nos Complexos Aeroportuários, conforme a legislação e regulamentação em vigor”), tendo em vista as instalações atualmente utilizadas pela aviação geral, a necessidade de mantê-las nos termos do PEA e as previsões do EVTEA de retirada desse setor do Aeroporto de Congonhas no ano 1 da concessão.
JUSTIFICATIVA
<p>Preliminarmente, diante da limitação de caracteres do formulário, a ABAG destaca a submissão de arquivo pdf como anexo à presente contribuição, contendo a fundamentação completa do presente pedido.</p> <p>1. A necessidade de compartilhamento da infraestrutura essencial à atividade da aviação geral</p> <p>A utilização da infraestrutura aeroportuária é indispensável para a atividade da aviação geral, o que atrai a incidência da teoria das instalações essenciais, “por meio da qual se permite que todos os operadores interessados possam ter acesso àquelas infraestruturas e redes [essenciais], desde que obedecidos os aspectos técnicos e de segurança e desde que o seu detentor seja adequadamente remunerado (NESTER, Alexandre Wagner. Regulação e concorrência – compartilhamento de infra-estruturas e redes. São Paulo: Dialética, 2006. p. 247).</p> <p>Para ALEXANDRE SANTOS DE ARAGÃO, existem cinco requisitos para aplicação da teoria das instalações essenciais: (1) controle da instalação essencial; (2) essencialidade da instalação; (3) restrição da concorrência; (4) viabilidade de acesso; (5) preço razoável (Serviços públicos e concorrência. Revista de Direito Administrativo. Rio de Janeiro, n. 233, jul./set. 2003, p. 311/371).</p> <p>Todos os requisitos estão presentes no caso do Aeroporto de Congonhas, considerando que (1) o futuro concessionário terá controle sobre a infraestrutura aeroportuária; (2) o acesso a esta infraestrutura é imprescindível para o exercício dos diversos segmentos da aviação, incluindo a aviação geral; (3) a ausência de acesso à infraestrutura causaria restrições concorrenciais, privilegiando a aviação comercial em detrimento da aviação geral; (4) o acesso é viável, considerando que, historicamente, o Aeroporto de Congonhas tem suportado tanto as operações da aviação comercial quanto as da aviação geral; (5) a utilização da infraestrutura se daria mediante pagamento de justa remuneração ao concessionário.</p> <p>Não existem alternativas viáveis de outros aeroportos na região para o regular desenvolvimento das atividades relacionadas à aviação geral, uma vez que os demais aeroportos da região carecem de infraestrutura adequada e estão localizados a grandes distâncias dos principais pontos de interesse da capital. A operação seria inviável inclusive no Aeroporto do Campo de Marte, uma vez que este não possui capacidade para o recebimento das aeronaves empregadas pelo setor, além de carecer de áreas disponíveis para os hangares.</p>

É importante considerar, ainda, que eventual realocação das operações da aviação geral em São Paulo produziria efeitos sobre a atividade a nível nacional, considerando que o Aeroporto de Congonhas é, atualmente, o grande hub da aviação geral, recebendo voos de todo o país e realizando a conexão entre diversos destinos, o que também inclui aqueles não atendidos pela aviação regular.

Portanto, a utilização da infraestrutura do Aeroporto de Congonhas é vital para a aviação geral.

2. Precedentes da ANAC

Em leilões anteriores, houve previsão expressa acerca da necessidade de assegurar acesso à infraestrutura aeroportuária para a aviação geral, com o estabelecimento do Sistema de Aviação Geral como elemento aeroportuário obrigatório no Plano de Exploração Aeroportuária, determinando a necessidade de disponibilização de pátio de estacionamento de aeronaves, edifício terminal de aviação geral e estacionamento de veículos. Como exemplo, é possível citar os contratos dos Aeroportos de Viracopos; São Gonçalo do Amarante; Guarulhos; Galeão; Confins; e Brasília.

Sempre respeitosamente, é necessário que a diretriz empregada nos contratos acima citados seja adotada em relação ao leilão do Aeroporto de Congonhas. Trata-se de um dever de coerência tanto com a forma como o Aeroporto vem sendo historicamente utilizado, quanto com a política pública adotada nos leilões anteriores. Omitir-se quanto à preservação do acesso à infraestrutura aeroportuária para a aviação geral no Aeroporto de Congonhas significa que caberá ao vencedor do leilão a decisão quanto a manter ou não o acesso da aviação geral ao principal aeroporto utilizado pelo segmento no país. E, caso o Concessionário entenda pela exclusão da aviação geral do Aeroporto de Congonhas, todo o setor será severamente impactado, dada sua importância estratégica.

RESPOSTA

Agradecemos a contribuição e esclarecemos que, no texto mencionado, a expressão "manutenção" refere-se às atividades de manutenção técnica/predial propriamente ditas, com vistas à conservação e continuidade de funcionamento das instalações, bens e equipamentos mencionados, e não no sentido de que tais elementos devam ser, necessariamente, mantidos fisicamente no sítio aeroportuário.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
19024
NOME DO CONTRIBUINTE
Associação Brasileira de Aviação Geral – ABAG
CONTRIBUIÇÃO
<p>Solicita-se a inclusão da subcláusula 5.1.2 do Anexo 02 – Plano de Exploração Aeroportuária, da seguinte forma:</p> <p>5.1 Construção de novos terminais de passageiros e ampliações e reformas nos terminais de passageiros existentes deverão incorporar as melhores práticas nacionais e internacionais em projetos de edificações similares.</p> <p>5.1.1 A concepção arquitetônica e padrões construtivos, operacionais e de manutenção destas intervenções deverão respeitar as particularidades socioeconômicas, culturais, geográficas e climáticas do local, incorporando princípios da sustentabilidade, eficiência energética e minimização dos impactos ambientais, bem como garantir operação ininterrupta, manutenção simplificada e econômica e alta durabilidade.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Preliminarmente, diante da limitação de caracteres do formulário, a ABAG destaca a submissão de arquivo pdf como anexo à presente contribuição, contendo a fundamentação completa do presente pedido.</p> <p>1. A necessidade de compartilhamento da infraestrutura essencial à atividade da aviação geral</p> <p>A utilização da infraestrutura aeroportuária é indispensável para a atividade da aviação geral, o que atrai a incidência da teoria das instalações essenciais, “por meio da qual se permite que todos os operadores interessados possam ter acesso àquelas infraestruturas e redes [essenciais], desde que obedecidos os aspectos técnicos e de segurança e desde que o seu detentor seja adequadamente remunerado (NESTER, Alexandre Wagner. Regulação e concorrência – compartilhamento de infra-estruturas e redes. São Paulo: Dialética, 2006. p. 247).</p> <p>Para ALEXANDRE SANTOS DE ARAGÃO, existem cinco requisitos para aplicação da teoria das instalações essenciais: (1) controle da instalação essencial; (2) essencialidade da instalação; (3) restrição da concorrência; (4) viabilidade de acesso; (5) preço razoável (Serviços públicos e concorrência. Revista de Direito Administrativo. Rio de Janeiro, n. 233, jul./set. 2003, p. 311/371).</p> <p>Todos os requisitos estão presentes no caso do Aeroporto de Congonhas, considerando que (1) o futuro concessionário terá controle sobre a infraestrutura aeroportuária; (2) o acesso a esta infraestrutura é imprescindível para o exercício dos diversos segmentos da aviação, incluindo a aviação geral; (3) a ausência de acesso à infraestrutura causaria restrições concorrenciais, privilegiando a aviação comercial em detrimento da aviação geral; (4) o acesso é viável, considerando que, historicamente, o Aeroporto de Congonhas tem suportado tanto as operações da aviação comercial quanto as da aviação geral; (5) a utilização da infraestrutura se daria mediante pagamento de justa remuneração ao concessionário.</p> <p>Não existem alternativas viáveis de outros aeroportos na região para o regular desenvolvimento das atividades relacionadas à aviação geral, uma vez que os demais aeroportos da região carecem de infraestrutura adequada e estão localizados</p>

a grandes distâncias dos principais pontos de interesse da capital. A operação seria inviável inclusive no Aeroporto do Campo de Marte, uma vez que este não possui capacidade para o recebimento das aeronaves empregadas pelo setor, além de carecer de áreas disponíveis para os hangares.

É importante considerar, ainda, que eventual realocação das operações da aviação geral em São Paulo produziria efeitos sobre a atividade a nível nacional, considerando que o Aeroporto de Congonhas é, atualmente, o grande hub da aviação geral, recebendo voos de todo o país e realizando a conexão entre diversos destinos, o que também inclui aqueles não atendidos pela aviação regular.

Portanto, a utilização da infraestrutura do Aeroporto de Congonhas é vital para a aviação geral.

2. Precedentes da ANAC

Em leilões anteriores, houve previsão expressa acerca da necessidade de assegurar acesso à infraestrutura aeroportuária para a aviação geral, com o estabelecimento do Sistema de Aviação Geral como elemento aeroportuário obrigatório no Plano de Exploração Aeroportuária, determinando a necessidade de disponibilização de pátio de estacionamento de aeronaves, edifício terminal de aviação geral e estacionamento de veículos. Como exemplo, é possível citar os contratos dos Aeroportos de Viracopos; São Gonçalo do Amarante; Guarulhos; Galeão; Confins; e Brasília.

Sempre respeitosamente, é necessário que a diretriz empregada nos contratos acima citados seja adotada em relação ao leilão do Aeroporto de Congonhas. Trata-se de um dever de coerência tanto com a forma como o Aeroporto vem sendo historicamente utilizado, quanto com a política pública adotada nos leilões anteriores. Omitir-se quanto à preservação do acesso à infraestrutura aeroportuária para a aviação geral no Aeroporto de Congonhas significa que caberá ao vencedor do leilão a decisão quanto a manter ou não o acesso da aviação geral ao principal aeroporto utilizado pelo segmento no país. E, caso o Concessionário entenda pela exclusão da aviação geral do Aeroporto de Congonhas, todo o setor será severamente impactado, dada sua importância estratégica.

RESPOSTA

A SAC/Minfra agradece a sua contribuição e esclarece que o Governo Federal corrobora com o caráter essencial da atividade de aviação geral e sua importância para o setor. Neste sentido, as políticas públicas implementadas pelo Governo Federal visam a melhoria da infraestrutura para a aviação civil como um todo, sem distinção entre os segmentos que o compõem. Assim, é preciso afastar a ideia de que a modelagem proposta para a concessão de SBSP irá inviabilizar a atividade de aviação geral na região de influência do Aeroporto. Eventuais conflitos entre diferentes segmentos de aviação poderão surgir quando a demanda agregada atingir o limite físico da capacidade, situação em que todos os segmentos serão afetados. Nesse contexto, a coordenação de slots realizada pela ANAC tem como objetivo regulamentar o acesso à infraestrutura em aeroportos saturados, buscando harmonizar a demanda por operações aéreas com a capacidade aeroportuária disponível. Potencial reserva de capacidade a qualquer segmento da aviação seria, em contraponto, um artificial favorecimento e caminhar no sentido de soluções sub-ótimas do ponto de vista da eficiência das operações a aviação civil, tal como disposto na Política Nacional de Aviação Civil (PNAC). Nesse contexto, cumpre observar que a minuta de contrato apresentada na presente Consulta Pública se assemelha, no que tange à aviação geral, aos editais das últimas duas rodadas. Em relação às diretrizes para elaboração dos EVTEA, informa-se que as mesmas se encontram

disponíveis no Data Room da Sétima Rodada. a diretriz referente à capacidade inicial dos sistemas de PPD de SBSP e do SBRJ, qual seja: “Para fins da modelagem, a capacidade inicial do sistema de PPD de SBSP deve ser considerada de 44 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, e a do SBRJ de 32 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros. A capacidade do sistema de pistas ao longo da concessão para os aeroportos SBRJ e SBSP deve evoluir em função do desenho proposto para tais infraestruturas nos estudos de engenharia.”, tem por base discussões levadas a cabo entre a SAC e o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), do Ministério da Defesa, conforme aponta o Ofício nº 13/DCCO1/5210 (SEI nº 4852074), de 16 de abril de 2021, onde se concluiu ser viável o aumento da capacidade do sistema de pistas dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont a partir de ações que poderiam colaborar com o aumento da capacidade para os referidos aeroportos sem afetar a segurança operacional. Cumpre informar que, no que diz respeito ao Aeroporto Santos Dumont, a referida diretriz e os EVTEA foram retificados para 30 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, conforme conclusões do referido Ofício. Importa considerar que, na modelagem das concessões aeroportuárias, os EVTEA não são vinculativos. O cenário desenhado nos Estudos reflete uma hipótese de conduta do concessionário num cenário de escassez de capacidade para acomodar toda a demanda, em um contexto complexo em que o sítio aeroportuário terá que ser reconfigurado para ampliar a capacidade e solucionar as incompatibilidades com o RBAC 154. Entretanto, existem outros caminhos de desenvolvimento possíveis para o sítio aeroportuário além daquele escolhido no EVTEA. Caberá, então, ao futuro concessionário elaborar um plano de negócios e de desenvolvimento do sítio aeroportuário próprio, submetendo-se às regras contratuais de atendimento da demanda e correção das inconformidades, e ainda ao arcabouço legal vigente. No que compete às regras contratuais, a minuta de Contrato de Concessão submetida à Consulta Pública nº 13/2021 traz, em seu item 3.1.7., como obrigação da futura Concessionária, "assumir integralmente os Contratos que envolvam a cessão de espaços nos Complexos Aeroportuários integrantes do Bloco, conforme as condições contratadas, mediante sub-rogação integral dos seus direitos e deveres", o que inclui eventuais cláusulas rescisórias ou de realocação. Nesse diapasão, acolhemos as contribuições apresentadas sobre não previsão de indenizações à eventual descontinuidade dos contratos em vigor. Tal inconsistência será sanada e os estudos atualizados incorporando os devidos custos. No tocante aos impactos urbanísticos, observa-se inicialmente que a movimentação total de passageiros projetada para SBSP em 2023 é de 25,2 milhões de pax (vide Estudo de Mercado, Figuras 12-25 e 12-27), e não de 28,7 milhões, como apontado. Ainda, cabe destacar que nos Estudos Ambientais foram avaliadas as legislações e políticas públicas vinculadas à interligação entre modais de transporte na região do Aeroporto de Congonhas, detalhados a situação das vias públicas de acesso na região do Aeroporto, o status de implantação da Linha 17-Ouro do Metrô de São Paulo, a qual prevê uma estação no Aeroporto, a Lei Municipal nº 16.050/2014, que aprovou o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo e a Política de Desenvolvimento Urbano, onde definiu-se que a instalação, reforma e ampliação de aeródromos e heliportos é condicionada à apresentação de Estudo e Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA e Estudo e Relatório de Impacto de Vizinhança - EIV/RIV, no âmbito do processo de licenciamento ambiental. Salienta-se também que, conforme rito comum do processo de licenciamento, os impactos na mobilidade urbana e acessibilidade ao aeroporto deverão ser mais bem avaliados e apresentados no Estudo de Tráfego e outros

documentos exigidos pelo órgão ambiental, durante a fase de licenciamento ambiental, que estará sob responsabilidade do futuro concessionário. Além disso, diferentemente do informado na contribuição apresentada, os Estudos Ambientais identificaram os impactos ambientais previstos para o período de concessão, como o risco de contaminação de lençóis freáticos, o aumento de emissão de poluentes e o aumento da poluição sonora, e precificaram as medidas mitigadoras associadas a esses impactos. Finalmente, destaca-se também que não foram identificadas restrições em SBSP decorrentes do aumento do tráfego de veículos no entorno ou demais aspectos. Por fim, repisa-se que não há, por parte da SAC, nenhuma diretriz para que os documentos jurídicos que vinculam a concessão da Sétima Rodada de Concessão sejam construídos considerando eventual preterição de tráfego aéreo ligado à aviação geral e executiva no aeroporto relacionado. Por fim, informa-se que a Nota Informativa nº 31/2021/DPR/SAC (SEI nº 4837983), apresenta detalhamento da temática apresentada.

A ANAC igualmente agradece a contribuição. A sugestão apresentada de redação é a mesma que já está descrita no item 5.1 e 5.1.1 do PEA, Anexo 2 do Contrato.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
19025
NOME DO CONTRIBUINTE
Associação Brasileira de Aviação Geral – ABAG
CONTRIBUIÇÃO
<p>Solicita-se que a redação da cláusula 8 do Anexo 02 – Plano de Exploração Aeroportuária seja alterada da seguinte forma:</p> <p>8. Plano de Gestão da Infraestrutura</p> <p>8.1. O objetivo do PGI é assegurar à ANAC e demais partes interessadas nos Complexos Aeroportuários que a Concessionária possui um planejamento adequado e implementará as ações correspondentes para o atendimento às especificações mínimas da infraestrutura aeroportuária, ao nível de serviço estabelecido e às demais regras contratuais relativas à garantia da qualidade de serviço, conforme as demandas efetiva e prevista para o período da concessão para todos os usuários do serviço, incluindo aviação comercial e geral.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Preliminarmente, diante da limitação de caracteres do formulário, a ABAG destaca a submissão de arquivo pdf como anexo à presente contribuição, contendo a fundamentação completa do presente pedido.</p> <p>1. A necessidade de compartilhamento da infraestrutura essencial à atividade da aviação geral</p> <p>A utilização da infraestrutura aeroportuária é indispensável para a atividade da aviação geral, o que atrai a incidência da teoria das instalações essenciais, “por meio da qual se permite que todos os operadores interessados possam ter acesso àquelas infraestruturas e redes [essenciais], desde que obedecidos os aspectos técnicos e de segurança e desde que o seu detentor seja adequadamente remunerado (NESTER, Alexandre Wagner. Regulação e concorrência – compartilhamento de infra-estruturas e redes. São Paulo: Dialética, 2006. p. 247).</p> <p>Para ALEXANDRE SANTOS DE ARAGÃO, existem cinco requisitos para aplicação da teoria das instalações essenciais: (1) controle da instalação essencial; (2) essencialidade da instalação; (3) restrição da concorrência; (4) viabilidade de acesso; (5) preço razoável (Serviços públicos e concorrência. Revista de Direito Administrativo. Rio de Janeiro, n. 233, jul./set. 2003, p. 311/371).</p> <p>Todos os requisitos estão presentes no caso do Aeroporto de Congonhas, considerando que (1) o futuro concessionário terá controle sobre a infraestrutura aeroportuária; (2) o acesso a esta infraestrutura é imprescindível para o exercício dos diversos segmentos da aviação, incluindo a aviação geral; (3) a ausência de acesso à infraestrutura causaria restrições concorrenciais, privilegiando a aviação comercial em detrimento da aviação geral; (4) o acesso é viável, considerando que, historicamente, o Aeroporto de Congonhas tem suportado tanto as operações da aviação comercial quanto as da aviação geral; (5) a utilização da infraestrutura se daria mediante pagamento de justa remuneração ao concessionário.</p> <p>Não existem alternativas viáveis de outros aeroportos na região para o regular desenvolvimento das atividades relacionadas à aviação geral, uma vez que os demais aeroportos da região carecem de infraestrutura adequada e estão localizados a grandes distâncias dos principais pontos de interesse da capital. A operação seria</p>

inviável inclusive no Aeroporto do Campo de Marte, uma vez que este não possui capacidade para o recebimento das aeronaves empregadas pelo setor, além de carecer de áreas disponíveis para os hangares.

É importante considerar, ainda, que eventual realocação das operações da aviação geral em São Paulo produziria efeitos sobre a atividade a nível nacional, considerando que o Aeroporto de Congonhas é, atualmente, o grande hub da aviação geral, recebendo voos de todo o país e realizando a conexão entre diversos destinos, o que também inclui aqueles não atendidos pela aviação regular.

Portanto, a utilização da infraestrutura do Aeroporto de Congonhas é vital para a aviação geral.

2. Precedentes da ANAC

Em leilões anteriores, houve previsão expressa acerca da necessidade de assegurar acesso à infraestrutura aeroportuária para a aviação geral, com o estabelecimento do Sistema de Aviação Geral como elemento aeroportuário obrigatório no Plano de Exploração Aeroportuária, determinando a necessidade de disponibilização de pátio de estacionamento de aeronaves, edifício terminal de aviação geral e estacionamento de veículos. Como exemplo, é possível citar os contratos dos Aeroportos de Viracopos; São Gonçalo do Amarante; Guarulhos; Galeão; Confins; e Brasília.

Sempre respeitosamente, é necessário que a diretriz empregada nos contratos acima citados seja adotada em relação ao leilão do Aeroporto de Congonhas. Trata-se de um dever de coerência tanto com a forma como o Aeroporto vem sendo historicamente utilizado, quanto com a política pública adotada nos leilões anteriores. Omitir-se quanto à preservação do acesso à infraestrutura aeroportuária para a aviação geral no Aeroporto de Congonhas significa que caberá ao vencedor do leilão a decisão quanto a manter ou não o acesso da aviação geral ao principal aeroporto utilizado pelo segmento no país. E, caso o Concessionário entenda pela exclusão da aviação geral do Aeroporto de Congonhas, todo o setor será severamente impactado, dada sua importância estratégica.

RESPOSTA

Agradecemos a contribuição e informa que o PGI visa assegurar à ANAC e demais partes de interessadas nos Complexos Aeroportuários que a Concessionária tem um planejamento adequado para o adequado atendimento da demanda do aeroporto.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
19026
NOME DO CONTRIBUINTE
Associação Brasileira de Aviação Geral – ABAG
CONTRIBUIÇÃO
<p>Solicita-se que a redação da cláusula 8.11.1 do Anexo 02 – Plano de Exploração Aeroportuária seja alterada da seguinte forma:</p> <p>8.11. Programa de Melhorias da Infraestrutura:</p> <p>8.11.1 No Programa de Melhorias da Infraestrutura (PMI), a Concessionária deverá avaliar a capacidade atual da infraestrutura aeroportuária, apresentar a previsão de demanda e os investimentos, padrões operacionais ou melhorias programadas para assegurar que a infraestrutura será capaz de atender à Demanda Prevista, conforme o nível de serviço estabelecido, as especificações mínimas da infraestrutura aeroportuária e demais regras da Concessão relativas à disponibilidade e garantia da qualidade de serviço para todos os usuários do serviço, incluindo aviação comercial e geral.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Preliminarmente, diante da limitação de caracteres do formulário, a ABAG destaca a submissão de arquivo pdf como anexo à presente contribuição, contendo a fundamentação completa do presente pedido.</p> <p>1. A necessidade de compartilhamento da infraestrutura essencial à atividade da aviação geral</p> <p>A utilização da infraestrutura aeroportuária é indispensável para a atividade da aviação geral, o que atrai a incidência da teoria das instalações essenciais, “por meio da qual se permite que todos os operadores interessados possam ter acesso àquelas infraestruturas e redes [essenciais], desde que obedecidos os aspectos técnicos e de segurança e desde que o seu detentor seja adequadamente remunerado (NESTER, Alexandre Wagner. Regulação e concorrência – compartilhamento de infra-estruturas e redes. São Paulo: Dialética, 2006. p. 247).</p> <p>Para ALEXANDRE SANTOS DE ARAGÃO, existem cinco requisitos para aplicação da teoria das instalações essenciais: (1) controle da instalação essencial; (2) essencialidade da instalação; (3) restrição da concorrência; (4) viabilidade de acesso; (5) preço razoável (Serviços públicos e concorrência. Revista de Direito Administrativo. Rio de Janeiro, n. 233, jul./set. 2003, p. 311/371).</p> <p>Todos os requisitos estão presentes no caso do Aeroporto de Congonhas, considerando que (1) o futuro concessionário terá controle sobre a infraestrutura aeroportuária; (2) o acesso a esta infraestrutura é imprescindível para o exercício dos diversos segmentos da aviação, incluindo a aviação geral; (3) a ausência de acesso à infraestrutura causaria restrições concorrenciais, privilegiando a aviação comercial em detrimento da aviação geral; (4) o acesso é viável, considerando que, historicamente, o Aeroporto de Congonhas tem suportado tanto as operações da aviação comercial quanto as da aviação geral; (5) a utilização da infraestrutura se daria mediante pagamento de justa remuneração ao concessionário.</p> <p>Não existem alternativas viáveis de outros aeroportos na região para o regular desenvolvimento das atividades relacionadas à aviação geral, uma vez que os demais aeroportos da região carecem de infraestrutura adequada e estão localizados</p>

a grandes distâncias dos principais pontos de interesse da capital. A operação seria inviável inclusive no Aeroporto do Campo de Marte, uma vez que este não possui capacidade para o recebimento das aeronaves empregadas pelo setor, além de carecer de áreas disponíveis para os hangares.

É importante considerar, ainda, que eventual realocação das operações da aviação geral em São Paulo produziria efeitos sobre a atividade a nível nacional, considerando que o Aeroporto de Congonhas é, atualmente, o grande hub da aviação geral, recebendo voos de todo o país e realizando a conexão entre diversos destinos, o que também inclui aqueles não atendidos pela aviação regular.

Portanto, a utilização da infraestrutura do Aeroporto de Congonhas é vital para a aviação geral.

2. Precedentes da ANAC

Em leilões anteriores, houve previsão expressa acerca da necessidade de assegurar acesso à infraestrutura aeroportuária para a aviação geral, com o estabelecimento do Sistema de Aviação Geral como elemento aeroportuário obrigatório no Plano de Exploração Aeroportuária, determinando a necessidade de disponibilização de pátio de estacionamento de aeronaves, edifício terminal de aviação geral e estacionamento de veículos. Como exemplo, é possível citar os contratos dos Aeroportos de Viracopos; São Gonçalo do Amarante; Guarulhos; Galeão; Confins; e Brasília.

Sempre respeitosamente, é necessário que a diretriz empregada nos contratos acima citados seja adotada em relação ao leilão do Aeroporto de Congonhas. Trata-se de um dever de coerência tanto com a forma como o Aeroporto vem sendo historicamente utilizado, quanto com a política pública adotada nos leilões anteriores. Omitir-se quanto à preservação do acesso à infraestrutura aeroportuária para a aviação geral no Aeroporto de Congonhas significa que caberá ao vencedor do leilão a decisão quanto a manter ou não o acesso da aviação geral ao principal aeroporto utilizado pelo segmento no país. E, caso o Concessionário entenda pela exclusão da aviação geral do Aeroporto de Congonhas, todo o setor será severamente impactado, dada sua importância estratégica.

RESPOSTA

Agradecemos a contribuição e informamos que o PGI visa assegurar à ANAC e demais partes de interessadas nos Complexos Aeroportuários que a Concessionária tem um planejamento adequado para o adequado atendimento da demanda do aeroporto.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
19027
NOME DO CONTRIBUINTE
Associação Brasileira de Aviação Geral – ABAG
CONTRIBUIÇÃO
<p>Solicita-se que a redação da cláusula 8.11.4 do Anexo 02 – Plano de Exploração Aeroportuária seja alterada da seguinte forma:</p> <p>8.11. Programa de Melhorias da Infraestrutura:</p> <p>8.11.4 O PMI deverá apresentar a descrição das intervenções previstas de acordo com o nível de detalhamento requerido para o entendimento de cada período de investimentos, demonstrando o atendimento aos requisitos contratuais e observando o deve de disponibilizar infraestrutura adequada para todos os usuários do serviço, incluindo aviação comercial e geral.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Preliminarmente, diante da limitação de caracteres do formulário, a ABAG destaca a submissão de arquivo pdf como anexo à presente contribuição, contendo a fundamentação completa do presente pedido.</p> <p>1. A necessidade de compartilhamento da infraestrutura essencial à atividade da aviação geral</p> <p>A utilização da infraestrutura aeroportuária é indispensável para a atividade da aviação geral, o que atrai a incidência da teoria das instalações essenciais, “por meio da qual se permite que todos os operadores interessados possam ter acesso àquelas infraestruturas e redes [essenciais], desde que obedecidos os aspectos técnicos e de segurança e desde que o seu detentor seja adequadamente remunerado (NESTER, Alexandre Wagner. Regulação e concorrência – compartilhamento de infra-estruturas e redes. São Paulo: Dialética, 2006. p. 247).</p> <p>Para ALEXANDRE SANTOS DE ARAGÃO, existem cinco requisitos para aplicação da teoria das instalações essenciais: (1) controle da instalação essencial; (2) essencialidade da instalação; (3) restrição da concorrência; (4) viabilidade de acesso; (5) preço razoável (Serviços públicos e concorrência. Revista de Direito Administrativo. Rio de Janeiro, n. 233, jul./set. 2003, p. 311/371).</p> <p>Todos os requisitos estão presentes no caso do Aeroporto de Congonhas, considerando que (1) o futuro concessionário terá controle sobre a infraestrutura aeroportuária; (2) o acesso a esta infraestrutura é imprescindível para o exercício dos diversos segmentos da aviação, incluindo a aviação geral; (3) a ausência de acesso à infraestrutura causaria restrições concorrenciais, privilegiando a aviação comercial em detrimento da aviação geral; (4) o acesso é viável, considerando que, historicamente, o Aeroporto de Congonhas tem suportado tanto as operações da aviação comercial quanto as da aviação geral; (5) a utilização da infraestrutura se daria mediante pagamento de justa remuneração ao concessionário.</p> <p>Não existem alternativas viáveis de outros aeroportos na região para o regular desenvolvimento das atividades relacionadas à aviação geral, uma vez que os demais aeroportos da região carecem de infraestrutura adequada e estão localizados a grandes distâncias dos principais pontos de interesse da capital. A operação seria inviável inclusive no Aeroporto do Campo de Marte, uma vez que este não possui</p>

capacidade para o recebimento das aeronaves empregadas pelo setor, além de carecer de áreas disponíveis para os hangares.

É importante considerar, ainda, que eventual realocação das operações da aviação geral em São Paulo produziria efeitos sobre a atividade a nível nacional, considerando que o Aeroporto de Congonhas é, atualmente, o grande hub da aviação geral, recebendo voos de todo o país e realizando a conexão entre diversos destinos, o que também inclui aqueles não atendidos pela aviação regular.

Portanto, a utilização da infraestrutura do Aeroporto de Congonhas é vital para a aviação geral.

2. Precedentes da ANAC

Em leilões anteriores, houve previsão expressa acerca da necessidade de assegurar acesso à infraestrutura aeroportuária para a aviação geral, com o estabelecimento do Sistema de Aviação Geral como elemento aeroportuário obrigatório no Plano de Exploração Aeroportuária, determinando a necessidade de disponibilização de pátio de estacionamento de aeronaves, edifício terminal de aviação geral e estacionamento de veículos. Como exemplo, é possível citar os contratos dos Aeroportos de Viracopos; São Gonçalo do Amarante; Guarulhos; Galeão; Confins; e Brasília.

Sempre respeitosamente, é necessário que a diretriz empregada nos contratos acima citados seja adotada em relação ao leilão do Aeroporto de Congonhas. Trata-se de um dever de coerência tanto com a forma como o Aeroporto vem sendo historicamente utilizado, quanto com a política pública adotada nos leilões anteriores. Omitir-se quanto à preservação do acesso à infraestrutura aeroportuária para a aviação geral no Aeroporto de Congonhas significa que caberá ao vencedor do leilão a decisão quanto a manter ou não o acesso da aviação geral ao principal aeroporto utilizado pelo segmento no país. E, caso o Concessionário entenda pela exclusão da aviação geral do Aeroporto de Congonhas, todo o setor será severamente impactado, dada sua importância estratégica.

RESPOSTA

Agradecemos a contribuição e informamos que o PGI visa assegurar à ANAC e demais partes de interessadas nos Complexos Aeroportuários que a Concessionária tem um planejamento adequado para o adequado atendimento da demanda do aeroporto.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
19028
NOME DO CONTRIBUINTE
Associação Brasileira de Aviação Geral – ABAG
CONTRIBUIÇÃO
<p>Solicita-se a inclusão da seguinte previsão na Seção 7 do Anexo 02 – Plano de Exploração Aeroportuária:</p> <p>7.20.3 Adequar a capacidade de processamento de passageiros e bagagens das aeronaves da aviação geral no aeroporto, incluindo pátios para atendimento e estadia de aeronaves, estacionamento de veículos, vias terrestres associadas e outras infraestruturas de apoio, de modo a prover área e equipamentos adequados para processar no aeroporto, pelo menos, a demanda de aeronaves da aviação geral, equivalente a 1,3 vezes a quantidade de operações registrada no ano de 2021.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Preliminarmente, diante da limitação de caracteres do formulário, a ABAG destaca a submissão de arquivo pdf como anexo à presente contribuição, contendo a fundamentação completa do presente pedido.</p> <p>1. A necessidade de compartilhamento da infraestrutura essencial à atividade da aviação geral</p> <p>A utilização da infraestrutura aeroportuária é indispensável para a atividade da aviação geral, o que atrai a incidência da teoria das instalações essenciais, “por meio da qual se permite que todos os operadores interessados possam ter acesso àquelas infraestruturas e redes [essenciais], desde que obedecidos os aspectos técnicos e de segurança e desde que o seu detentor seja adequadamente remunerado (NESTER, Alexandre Wagner. Regulação e concorrência – compartilhamento de infra-estruturas e redes. São Paulo: Dialética, 2006. p. 247).</p> <p>Para ALEXANDRE SANTOS DE ARAGÃO, existem cinco requisitos para aplicação da teoria das instalações essenciais: (1) controle da instalação essencial; (2) essencialidade da instalação; (3) restrição da concorrência; (4) viabilidade de acesso; (5) preço razoável (Serviços públicos e concorrência. Revista de Direito Administrativo. Rio de Janeiro, n. 233, jul./set. 2003, p. 311/371).</p> <p>Todos os requisitos estão presentes no caso do Aeroporto de Congonhas, considerando que (1) o futuro concessionário terá controle sobre a infraestrutura aeroportuária; (2) o acesso a esta infraestrutura é imprescindível para o exercício dos diversos segmentos da aviação, incluindo a aviação geral; (3) a ausência de acesso à infraestrutura causaria restrições concorrenciais, privilegiando a aviação comercial em detrimento da aviação geral; (4) o acesso é viável, considerando que, historicamente, o Aeroporto de Congonhas tem suportado tanto as operações da aviação comercial quanto as da aviação geral; (5) a utilização da infraestrutura se daria mediante pagamento de justa remuneração ao concessionário.</p> <p>Não existem alternativas viáveis de outros aeroportos na região para o regular desenvolvimento das atividades relacionadas à aviação geral, uma vez que os demais aeroportos da região carecem de infraestrutura adequada e estão localizados a grandes distâncias dos principais pontos de interesse da capital. A operação seria inviável inclusive no Aeroporto do Campo de Marte, uma vez que este não possui</p>

capacidade para o recebimento das aeronaves empregadas pelo setor, além de carecer de áreas disponíveis para os hangares.

É importante considerar, ainda, que eventual realocação das operações da aviação geral em São Paulo produziria efeitos sobre a atividade a nível nacional, considerando que o Aeroporto de Congonhas é, atualmente, o grande hub da aviação geral, recebendo voos de todo o país e realizando a conexão entre diversos destinos, o que também inclui aqueles não atendidos pela aviação regular.

Portanto, a utilização da infraestrutura do Aeroporto de Congonhas é vital para a aviação geral.

2. Precedentes da ANAC

Em leilões anteriores, houve previsão expressa acerca da necessidade de assegurar acesso à infraestrutura aeroportuária para a aviação geral, com o estabelecimento do Sistema de Aviação Geral como elemento aeroportuário obrigatório no Plano de Exploração Aeroportuária, determinando a necessidade de disponibilização de pátio de estacionamento de aeronaves, edifício terminal de aviação geral e estacionamento de veículos. Como exemplo, é possível citar os contratos dos Aeroportos de Viracopos; São Gonçalo do Amarante; Guarulhos; Galeão; Confins; e Brasília.

Sempre respeitosamente, é necessário que a diretriz empregada nos contratos acima citados seja adotada em relação ao leilão do Aeroporto de Congonhas. Trata-se de um dever de coerência tanto com a forma como o Aeroporto vem sendo historicamente utilizado, quanto com a política pública adotada nos leilões anteriores. Omitir-se quanto à preservação do acesso à infraestrutura aeroportuária para a aviação geral no Aeroporto de Congonhas significa que caberá ao vencedor do leilão a decisão quanto a manter ou não o acesso da aviação geral ao principal aeroporto utilizado pelo segmento no país. E, caso o Concessionário entenda pela exclusão da aviação geral do Aeroporto de Congonhas, todo o setor será severamente impactado, dada sua importância estratégica.

RESPOSTA

A SAC/Minfra agradece a sua contribuição e esclarece que o Governo Federal corrobora com o caráter essencial da atividade de aviação geral e sua importância para o setor. Neste sentido, as políticas públicas implementadas pelo Governo Federal visam a melhoria da infraestrutura para a aviação civil como um todo, sem distinção entre os segmentos que o compõem. Assim, é preciso afastar a ideia de que a modelagem proposta para a concessão de SBSP irá inviabilizar a atividade de aviação geral na região de influência do Aeroporto. Eventuais conflitos entre diferentes segmentos de aviação poderão surgir quando a demanda agregada atingir o limite físico da capacidade, situação em que todos os segmentos serão afetados. Nesse contexto, a coordenação de slots realizada pela ANAC tem como objetivo regulamentar o acesso à infraestrutura em aeroportos saturados, buscando harmonizar a demanda por operações aéreas com a capacidade aeroportuária disponível. Potencial reserva de capacidade a qualquer segmento da aviação seria, em contraponto, um artificial favorecimento e caminharía no sentido de soluções sub-ótimas do ponto de vista da eficiência das operações a aviação civil, tal como disposto na Política Nacional de Aviação Civil (PNAC). Nesse contexto, cumpre observar que a minuta de contrato apresentada na presente Consulta Pública se assemelha, no que tange à aviação geral, aos editais das últimas duas rodadas. Em relação às diretrizes para elaboração dos EVTEA, informa-se que as mesmas se encontram disponíveis no Data Room da Sétima Rodada. a diretriz referente à capacidade inicial dos sistemas de PPD de SBSP e do SBRJ, qual seja: “Para fins da modelagem, a

capacidade inicial do sistema de PPD de SBSP deve ser considerada de 44 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, e a do SBRJ de 32 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros. A capacidade do sistema de pistas ao longo da concessão para os aeroportos SBRJ e SBSP deve evoluir em função do desenho proposto para tais infraestruturas nos estudos de engenharia.”, tem por base discussões levadas a cabo entre a SAC e o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), do Ministério da Defesa, conforme aponta o Ofício nº 13/DCCO1/5210 (SEI nº 4852074), de 16 de abril de 2021, onde se concluiu ser viável o aumento da capacidade do sistema de pistas dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont a partir de ações que poderiam colaborar com o aumento da capacidade para os referidos aeroportos sem afetar a segurança operacional. Cumpre informar que, no que diz respeito ao Aeroporto Santos Dumont, a referida diretriz e os EVTEA foram retificados para 30 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, conforme conclusões do referido Ofício. Importa considerar que, na modelagem das concessões aeroportuárias, os EVTEA não são vinculativos. O cenário desenhado nos Estudos reflete uma hipótese de conduta do concessionário num cenário de escassez de capacidade para acomodar toda a demanda, em um contexto complexo em que o sítio aeroportuário terá que ser reconfigurado para ampliar a capacidade e solucionar as incompatibilidades com o RBAC 154. Entretanto, existem outros caminhos de desenvolvimento possíveis para o sítio aeroportuário além daquele escolhido no EVTEA. Caberá, então, ao futuro concessionário elaborar um plano de negócios e de desenvolvimento do sítio aeroportuário próprio, submetendo-se às regras contratuais de atendimento da demanda e correção das inconformidades, e ainda ao arcabouço legal vigente. No que compete às regras contratuais, a minuta de Contrato de Concessão submetida à Consulta Pública nº 13/2021 traz, em seu item 3.1.7., como obrigação da futura Concessionária, "assumir integralmente os Contratos que envolvam a cessão de espaços nos Complexos Aeroportuários integrantes do Bloco, conforme as condições contratadas, mediante sub-rogação integral dos seus direitos e deveres", o que inclui eventuais cláusulas rescisórias ou de realocação. Nesse diapasão, acolhemos as contribuições apresentadas sobre não previsão de indenizações à eventual descontinuidade dos contratos em vigor. Tal inconsistência será sanada e os estudos atualizados incorporando os devidos custos. No tocante aos impactos urbanísticos, observa-se inicialmente que a movimentação total de passageiros projetada para SBSP em 2023 é de 25,2 milhões de pax (vide Estudo de Mercado, Figuras 12-25 e 12-27), e não de 28,7 milhões, como apontado. Ainda, cabe destacar que nos Estudos Ambientais foram avaliadas as legislações e políticas públicas vinculadas à interligação entre modais de transporte na região do Aeroporto de Congonhas, detalhados a situação das vias públicas de acesso na região do Aeroporto, o status de implantação da Linha 17-Ouro do Metrô de São Paulo, a qual prevê uma estação no Aeroporto, a Lei Municipal nº 16.050/2014, que aprovou o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo e a Política de Desenvolvimento Urbano, onde definiu-se que a instalação, reforma e ampliação de aeródromos e heliportos é condicionada à apresentação de Estudo e Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA e Estudo e Relatório de Impacto de Vizinhança - EIV/RIV, no âmbito do processo de licenciamento ambiental. Salienta-se também que, conforme rito comum do processo de licenciamento, os impactos na mobilidade urbana e acessibilidade ao aeroporto deverão ser mais bem avaliados e apresentados no Estudo de Tráfego e outros documentos exigidos pelo órgão ambiental, durante a fase de licenciamento ambiental, que estará sob responsabilidade do futuro concessionário. Além disso,

diferentemente do informado na contribuição apresentada, os Estudos Ambientais identificaram os impactos ambientais previstos para o período de concessão, como o risco de contaminação de lençóis freáticos, o aumento de emissão de poluentes e o aumento da poluição sonora, e precificaram as medidas mitigadoras associadas a esses impactos. Finalmente, destaca-se também que não foram identificadas restrições em SBSP decorrentes do aumento do tráfego de veículos no entorno ou demais aspectos. Por fim, repisa-se que não há, por parte da SAC, nenhuma diretriz para que os documentos jurídicos que vinculam a concessão da Sétima Rodada de Concessão sejam construídos considerando eventual preterição de tráfego aéreo ligado à aviação geral e executiva no aeroporto relacionado. Por fim, informa-se que a Nota Informativa nº 31/2021/DPR/SAC (SEI nº 4837983), apresenta detalhamento da temática apresentada.

A ANAC igualmente agradece a participação na consulta pública mas informa que a contribuição não foi aceita. Entende-se que a redação atual do item 3.1.9. já abarca o atendimento ao segmento da Aviação Geral, que é parte do público atendido pelos aeroportos, ao exigir a adequada prestação do serviço concedido, não necessitando, portanto, ser especificada em relação aos demais usuários do aeroporto. Além do mais, havendo demanda de aviação geral a ser atendida nos aeroportos, e decorrente interesse comercial por parte da Concessionária em auferir receitas dessa operação, entende-se haver no contrato os incentivos para que tal infraestrutura seja por ela disponibilizada, sem a necessidade de dispositivo contratual específico para reserva de áreas.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
19029
NOME DO CONTRIBUINTE
FEDERAÇÃO DO COMERCIO DE BENS, SERVIÇOS E TURISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO
CONTRIBUIÇÃO
Solicitação a revisão dos estudos para a concessão com vistas a considerar a importância do HUB DOMÉSTICO entre o Aeroporto Santos Dumont e o Aeroporto RIOGaleão
JUSTIFICATIVA
Conforme Ofício N° 184/2021 anexo.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a sua contribuição. Sobre o tema, menciona-se que referências mundiais na temática Sistemas Multi-aeroportos, como, por exemplo, o professor Ph.D. Richard de Neufville (MIT), que dispõe em seu livro 'Airport Systems: Planning, Design, and Management' os resultados de décadas de pesquisa, são categóricas em afirmar que a alocação forçosa de tráfego aéreo, salvo raras exceções, são infrutíferas, ao mesmo tempo em que geram efeitos danosos e imprevisíveis sobre o mercado e o comportamento dos usuários, asseverando que o que prevalece sempre é a dinâmica das forças de mercado. Desta feita, os postulados dos especialistas suportam que uma eventual intervenção para alocação forçosa de tráfego aéreo no SmaRJ tenderá mais a agravar a situação de danos à economia do Rio de Janeiro e potencializar a perda de turistas e viajantes que passam pelo sistema, do que gerar benefícios. Isto porque ferirá evidências robustas advindas de décadas de pesquisa que, sinteticamente, indicam que o usuário utiliza a infraestrutura que oferece o serviço que deseja consumir, com fatores de decisão próprios. Nesse cenário, menciona-se que os EVTEA traçaram análises visando entender o comportamento de preferência dos passageiros para aplicação posterior em um modelo competitivo na Região de Influência (que extrapola os limites do SmaRJ, abrangendo também os aeroportos de Campos dos Goytacazes, de Macaé e da Zona da Mata). Assim, com a análise de competição intramodal o estudo procurou projetar de maneira fidedigna o ambiente competitivo intra e extra Sistema Multi-aeroportos. No caso específico da competição intramodal, lançou-se mão de regressão logística multinomial para representar a probabilidade de um passageiro, em função das variáveis independentes, escolher entre as opções de aeroportos competidores (tema explorado na Nota Informativa nº 13/2021/DPR/SAC - SEI nº 4300626). Portanto, ao interferir em tal dinâmica, o mercado poderá prover soluções que não necessariamente passarão pelo Aeroporto Internacional do Galeão, potencializando eventuais perdas. Em outro giro, a fundamentação teórica apresentada para dar suporte à alegação de insuficiência de movimentação de tráfego aéreo de passageiros para sustentar o sistema, e, em função disso, fundamentar a sugestão de imposição de restrições ao Aeroporto Santos Dumont, tem aplicabilidade limitada, já que deriva de contextos de estudo distintos do caso concreto. Isso porque grande parte dos resultados gerais das pesquisas acadêmicas se aplica a sistemas multi-aeroportos em estágio embrionário, o que não é o caso do</p>

SMaRJ, que é composto por dois aeroportos primários, consolidados e operando em harmonia há décadas, em função de modelos de negócios distintos. Nesse contexto, a teoria competitiva não gera efeitos absolutos sobre o SMarJ, uma vez que se identificou características, que condicionam ou mesmo limitam uma competição plena entre os aeroportos no SMarJ, resultando, inclusive, em reserva de mercado para Aeroporto Internacional do Galeão em nichos específicos. Não à toa, os dados de mercados explorados em ambos os aeroportos em 2019 indicam que o Aeroporto Internacional do Galeão detinha 66,60% do market share doméstico (medido em ASK, e chegando a 14 mercados exclusivos por uma única empresa) e 100% do internacional (32 mercados). Indo além, não se pode deixar de mencionar que, tendencialmente, ambientes competitivos equilibram naturalmente o excedente da indústria com o excedente do consumidor, fato desejável e de interesse público. Ainda, conforme expõe a literatura especializada, o SMarJ possui características que o enquadram em situação de exceção, especialmente no que tange às limitações de infraestruturas inerentes ao Aeroporto Santos Dumont, fato que afasta, de maneira inquestionável, a aplicação do limiar teórico de 17 milhões de passageiros originários (para utilizar a mesma métrica da literatura). Como evidência, menciona-se que a própria literatura lista Sistemas Multi-aeroportos que operam sem necessariamente atenderem o seu referencial teórico (incluindo o sistema carioca). Nesse contexto, vale ponderar que os dados apontam que a maior concorrência do Aeroporto do Galeão está localizada fora do sistema multi-aeroportos do Rio de Janeiro, já que a perda de tráfego aéreo registrada na última década não repercutiu em automática absorção por Santos Dumont. Nesse contexto, menciona-se que não há evidências de que uma eventual possibilidade de operação de tráfego aéreo internacional no Aeroporto Santos Dumont acarretaria uma migração integral e automática de tais mercados entre os aeroportos. Tal afirmação ignora a possibilidade de desenvolvimento de novos mercados, alinhados ao modelo de negócios de Santos Dumont. Em outro diapasão, há significativas evidências que indicam que as questões relacionadas ao planejamento e à mobilidade urbana (localização, congestionamento e ausência de transporte público confiável, ágil, previsível e acessível), assim como à violência, são fatores que podem estar afastando viajantes estrangeiros e brasileiros da cidade do Rio de Janeiro (afetando de maneira mais direta o Galeão). Soma-se a isso o fraco desempenho econômico da cidade e do estado nas últimas décadas, determinantes para a redução das viagens a negócios e da renda local disponível, afetando sobremaneira os indicadores de transporte aéreo. Neste íterim, não se pode deixar de frisar que o transporte aéreo se posiciona como facilitador da promoção da prosperidade econômica, e não, por si só, como a sua força motriz. Portanto, as análises caminham na direção de que o resgate do SMarJ não deva passar por intervenções estatais, que lhe podem causar ainda mais dano, mas sim pela recuperação econômica e social da cidade e do estado do Rio de Janeiro. Adicionalmente, contribuiriam favoravelmente ações e políticas públicas que visem aprimorar a experiência dos viajantes e visitantes, seja no campo do transporte aéreo, com a oferta e a disponibilidade de uma gama maior de produtos de serviços aéreos para a escolha do consumidor, isto é, variadas opções de entrada e saída, de voos, empresas, preços e serviços, o que tende a atrair o maior escopo possível de visitantes, seja na experiência da exploração das cidades e das atrações que compõem os eixos da indústria de turismo fluminense. Para tanto, o visitante deseja se sentir seguro e ter uma mobilidade urbana acessível, previsível e confortável, tanto para desfrutar a cidade e seus atrativos, como para chegar e sair pelos seus aeroportos. Assim, diante dos subsídios fornecidos pelo estado-da-arte

na literatura especializada, a análise não vislumbra evidências razoáveis para ratificar que restrições artificiais de tráfego aéreo sejam a melhor opção para o Sistema Multi-aeroportos do Rio de Janeiro, tema detalhadamente analisado na Nota Técnica nº 82/2021/DPR/SAC (SEI nº 4823070) e na Nota Informativa nº 26/2021/DPR/SAC (SEI nº 4751285). Por fim, salienta-se que fazem parte do rito comum do processo de licenciamento ambiental, a ser efetivado pelo futuro operador do Aeroporto Santos Dumont, o Estudo e Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA e o Estudo e Relatório de Impacto de Vizinhança - EIV/RIV, que abarca questões sensíveis ao ruído, impactos na mobilidade urbana e acessibilidade ao aeroporto, assim como Estudo de Tráfego e outros documentos exigidos pelo órgão ambiental.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
19030
NOME DO CONTRIBUINTE
FEDERAÇÃO DO COMERCIO DE BENS, SERVIÇOS E TURISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO
CONTRIBUIÇÃO
Solicitação a revisão dos estudos para a concessão com vistas a considerar a importância do HUB DOMÉSTICO entre o Aeroporto Santos Dumont e o Aeroporto RIOGaleão
JUSTIFICATIVA
Conforme Ofício N° 184/2021 anexo.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a sua contribuição. Sobre o tema, menciona-se que referências mundiais na temática Sistemas Multi-aeroportos, como, por exemplo, o professor Ph.D. Richard de Neufville (MIT), que dispõe em seu livro 'Airport Systems: Planning, Design, and Management' os resultados de décadas de pesquisa, são categóricas em afirmar que a alocação forçosa de tráfego aéreo, salvo raras exceções, são infrutíferas, ao mesmo tempo em que geram efeitos danosos e imprevisíveis sobre o mercado e o comportamento dos usuários, asseverando que o que prevalece sempre é a dinâmica das forças de mercado. Desta feita, os postulados dos especialistas suportam que uma eventual intervenção para alocação forçosa de tráfego aéreo no SmaRJ tenderá mais a agravar a situação de danos à economia do Rio de Janeiro e potencializar a perda de turistas e viajantes que passam pelo sistema, do que gerar benefícios. Isto porque ferirá evidências robustas advindas de décadas de pesquisa que, sinteticamente, indicam que o usuário utiliza a infraestrutura que oferece o serviço que deseja consumir, com fatores de decisão próprios. Nesse cenário, menciona-se que os EVTEA traçaram análises visando entender o comportamento de preferência dos passageiros para aplicação posterior em um modelo competitivo na Região de Influência (que extrapola os limites do SmaRJ, abrangendo também os aeroportos de Campos dos Goytacazes, de Macaé e da Zona da Mata). Assim, com a análise de competição intramodal o estudo procurou projetar de maneira fidedigna o ambiente competitivo intra e extra Sistema Multi-aeroportos. No caso específico da competição intramodal, lançou-se mão de regressão logística multinomial para representar a probabilidade de um passageiro, em função das variáveis independentes, escolher entre as opções de aeroportos competidores (tema explorado na Nota Informativa nº 13/2021/DPR/SAC - SEI nº 4300626). Portanto, ao interferir em tal dinâmica, o mercado poderá prover soluções que não necessariamente passarão pelo Aeroporto Internacional do Galeão, potencializando eventuais perdas. Em outro giro, a fundamentação teórica apresentada para dar suporte à alegação de insuficiência de movimentação de tráfego aéreo de passageiros para sustentar o sistema, e, em função disso, fundamentar a sugestão de imposição de restrições ao Aeroporto Santos Dumont, tem aplicabilidade limitada, já que deriva de contextos de estudo distintos do caso concreto. Isso porque grande parte dos resultados gerais das pesquisas acadêmicas se aplica a sistemas multi-aeroportos em estágio embrionário, o que não é o caso do</p>

SMaRJ, que é composto por dois aeroportos primários, consolidados e operando em harmonia há décadas, em função de modelos de negócios distintos. Nesse contexto, a teoria competitiva não gera efeitos absolutos sobre o SMaRJ, uma vez que se identificou características, que condicionam ou mesmo limitam uma competição plena entre os aeroportos no SMaRJ, resultando, inclusive, em reserva de mercado para Aeroporto Internacional do Galeão em nichos específicos. Não à toa, os dados de mercados explorados em ambos os aeroportos em 2019 indicam que o Aeroporto Internacional do Galeão detinha 66,60% do market share doméstico (medido em ASK, e chegando a 14 mercados exclusivos por uma única empresa) e 100% do internacional (32 mercados). Indo além, não se pode deixar de mencionar que, tendencialmente, ambientes competitivos equilibram naturalmente o excedente da indústria com o excedente do consumidor, fato desejável e de interesse público. Ainda, conforme expõe a literatura especializada, o SMaRJ possui características que o enquadram em situação de exceção, especialmente no que tange às limitações de infraestruturas inerentes ao Aeroporto Santos Dumont, fato que afasta, de maneira inquestionável, a aplicação do limiar teórico de 17 milhões de passageiros originários (para utilizar a mesma métrica da literatura). Como evidência, menciona-se que a própria literatura lista Sistemas Multi-aeroportos que operam sem necessariamente atenderem o seu referencial teórico (incluindo o sistema carioca). Nesse contexto, vale ponderar que os dados apontam que a maior concorrência do Aeroporto do Galeão está localizada fora do sistema multi-aeroportos do Rio de Janeiro, já que a perda de tráfego aéreo registrada na última década não repercutiu em automática absorção por Santos Dumont. Nesse contexto, menciona-se que não há evidências de que uma eventual possibilidade de operação de tráfego aéreo internacional no Aeroporto Santos Dumont acarretaria uma migração integral e automática de tais mercados entre os aeroportos. Tal afirmação ignora a possibilidade de desenvolvimento de novos mercados, alinhados ao modelo de negócios de Santos Dumont. Em outro diapasão, há significativas evidências que indicam que as questões relacionadas ao planejamento e à mobilidade urbana (localização, congestionamento e ausência de transporte público confiável, ágil, previsível e acessível), assim como à violência, são fatores que podem estar afastando viajantes estrangeiros e brasileiros da cidade do Rio de Janeiro (afetando de maneira mais direta o Galeão). Soma-se a isso o fraco desempenho econômico da cidade e do estado nas últimas décadas, determinantes para a redução das viagens a negócios e da renda local disponível, afetando sobremaneira os indicadores de transporte aéreo. Neste ínterim, não se pode deixar de frisar que o transporte aéreo se posiciona como facilitador da promoção da prosperidade econômica, e não, por si só, como a sua força motriz. Portanto, as análises caminham na direção de que o resgate do SMaRJ não deva passar por intervenções estatais, que lhe podem causar ainda mais dano, mas sim pela recuperação econômica e social da cidade e do estado do Rio de Janeiro. Adicionalmente, contribuiriam favoravelmente ações e políticas públicas que visem aprimorar a experiência dos viajantes e visitantes, seja no campo do transporte aéreo, com a oferta e a disponibilidade de uma gama maior de produtos de serviços aéreos para a escolha do consumidor, isto é, variadas opções de entrada e saída, de voos, empresas, preços e serviços, o que tende a atrair o maior escopo possível de visitantes, seja na experiência da exploração das cidades e das atrações que compõem os eixos da indústria de turismo fluminense. Para tanto, o visitante deseja se sentir seguro e ter uma mobilidade urbana acessível, previsível e confortável, tanto para desfrutar a cidade e seus atrativos, como para chegar e sair pelos seus aeroportos. Assim, diante dos subsídios fornecidos pelo estado-da-arte

na literatura especializada, a análise não vislumbra evidências razoáveis para ratificar que restrições artificiais de tráfego aéreo sejam a melhor opção para o Sistema Multi-aeroportos do Rio de Janeiro, tema detalhadamente analisado na Nota Técnica nº 82/2021/DPR/SAC (SEI nº 4823070) e na Nota Informativa nº 26/2021/DPR/SAC (SEI nº 4751285). Por fim, salienta-se que fazem parte do rito comum do processo de licenciamento ambiental, a ser efetivado pelo futuro operador do Aeroporto Santos Dumont, o Estudo e Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA e o Estudo e Relatório de Impacto de Vizinhança - EIV/RIV, que abarca questões sensíveis ao ruído, impactos na mobilidade urbana e acessibilidade ao aeroporto, assim como Estudo de Tráfego e outros documentos exigidos pelo órgão ambiental.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
19031
NOME DO CONTRIBUINTE
FEDERAÇÃO DO COMERCIO DE BENS, SERVIÇOS E TURISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO
CONTRIBUIÇÃO
Solicitação a revisão dos estudos para a concessão com vistas a considerar a importância do HUB DOMÉSTICO entre o Aeroporto Santos Dumont e o Aeroporto RIOGaleão
JUSTIFICATIVA
Conforme Ofício N° 184/2021 anexo.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a sua contribuição. Sobre o tema, menciona-se que referências mundiais na temática Sistemas Multi-aeroportos, como, por exemplo, o professor Ph.D. Richard de Neufville (MIT), que dispõe em seu livro 'Airport Systems: Planning, Design, and Management' os resultados de décadas de pesquisa, são categóricas em afirmar que a alocação forçosa de tráfego aéreo, salvo raras exceções, são infrutíferas, ao mesmo tempo em que geram efeitos danosos e imprevisíveis sobre o mercado e o comportamento dos usuários, asseverando que o que prevalece sempre é a dinâmica das forças de mercado. Desta feita, os postulados dos especialistas suportam que uma eventual intervenção para alocação forçosa de tráfego aéreo no SmaRJ tenderá mais a agravar a situação de danos à economia do Rio de Janeiro e potencializar a perda de turistas e viajantes que passam pelo sistema, do que gerar benefícios. Isto porque ferirá evidências robustas advindas de décadas de pesquisa que, sinteticamente, indicam que o usuário utiliza a infraestrutura que oferece o serviço que deseja consumir, com fatores de decisão próprios. Nesse cenário, menciona-se que os EVTEA traçaram análises visando entender o comportamento de preferência dos passageiros para aplicação posterior em um modelo competitivo na Região de Influência (que extrapola os limites do SmaRJ, abrangendo também os aeroportos de Campos dos Goytacazes, de Macaé e da Zona da Mata). Assim, com a análise de competição intramodal o estudo procurou projetar de maneira fidedigna o ambiente competitivo intra e extra Sistema Multi-aeroportos. No caso específico da competição intramodal, lançou-se mão de regressão logística multinomial para representar a probabilidade de um passageiro, em função das variáveis independentes, escolher entre as opções de aeroportos competidores (tema explorado na Nota Informativa nº 13/2021/DPR/SAC - SEI nº 4300626). Portanto, ao interferir em tal dinâmica, o mercado poderá prover soluções que não necessariamente passarão pelo Aeroporto Internacional do Galeão, potencializando eventuais perdas. Em outro giro, a fundamentação teórica apresentada para dar suporte à alegação de insuficiência de movimentação de tráfego aéreo de passageiros para sustentar o sistema, e, em função disso, fundamentar a sugestão de imposição de restrições ao Aeroporto Santos Dumont, tem aplicabilidade limitada, já que deriva de contextos de estudo distintos do caso concreto. Isso porque grande parte dos resultados gerais das pesquisas acadêmicas se aplica a sistemas multi-aeroportos em estágio embrionário, o que não é o caso do</p>

SMaRJ, que é composto por dois aeroportos primários, consolidados e operando em harmonia há décadas, em função de modelos de negócios distintos. Nesse contexto, a teoria competitiva não gera efeitos absolutos sobre o SMarJ, uma vez que se identificou características, que condicionam ou mesmo limitam uma competição plena entre os aeroportos no SMarJ, resultando, inclusive, em reserva de mercado para Aeroporto Internacional do Galeão em nichos específicos. Não à toa, os dados de mercados explorados em ambos os aeroportos em 2019 indicam que o Aeroporto Internacional do Galeão detinha 66,60% do market share doméstico (medido em ASK, e chegando a 14 mercados exclusivos por uma única empresa) e 100% do internacional (32 mercados). Indo além, não se pode deixar de mencionar que, tendencialmente, ambientes competitivos equilibram naturalmente o excedente da indústria com o excedente do consumidor, fato desejável e de interesse público. Ainda, conforme expõe a literatura especializada, o SMarJ possui características que o enquadram em situação de exceção, especialmente no que tange às limitações de infraestruturas inerentes ao Aeroporto Santos Dumont, fato que afasta, de maneira inquestionável, a aplicação do limiar teórico de 17 milhões de passageiros originários (para utilizar a mesma métrica da literatura). Como evidência, menciona-se que a própria literatura lista Sistemas Multi-aeroportos que operam sem necessariamente atenderem o seu referencial teórico (incluindo o sistema carioca). Nesse contexto, vale ponderar que os dados apontam que a maior concorrência do Aeroporto do Galeão está localizada fora do sistema multi-aeroportos do Rio de Janeiro, já que a perda de tráfego aéreo registrada na última década não repercutiu em automática absorção por Santos Dumont. Nesse contexto, menciona-se que não há evidências de que uma eventual possibilidade de operação de tráfego aéreo internacional no Aeroporto Santos Dumont acarretaria uma migração integral e automática de tais mercados entre os aeroportos. Tal afirmação ignora a possibilidade de desenvolvimento de novos mercados, alinhados ao modelo de negócios de Santos Dumont. Em outro diapasão, há significativas evidências que indicam que as questões relacionadas ao planejamento e à mobilidade urbana (localização, congestionamento e ausência de transporte público confiável, ágil, previsível e acessível), assim como à violência, são fatores que podem estar afastando viajantes estrangeiros e brasileiros da cidade do Rio de Janeiro (afetando de maneira mais direta o Galeão). Soma-se a isso o fraco desempenho econômico da cidade e do estado nas últimas décadas, determinantes para a redução das viagens a negócios e da renda local disponível, afetando sobremaneira os indicadores de transporte aéreo. Neste íterim, não se pode deixar de frisar que o transporte aéreo se posiciona como facilitador da promoção da prosperidade econômica, e não, por si só, como a sua força motriz. Portanto, as análises caminham na direção de que o resgate do SMarJ não deva passar por intervenções estatais, que lhe podem causar ainda mais dano, mas sim pela recuperação econômica e social da cidade e do estado do Rio de Janeiro. Adicionalmente, contribuiriam favoravelmente ações e políticas públicas que visem aprimorar a experiência dos viajantes e visitantes, seja no campo do transporte aéreo, com a oferta e a disponibilidade de uma gama maior de produtos de serviços aéreos para a escolha do consumidor, isto é, variadas opções de entrada e saída, de voos, empresas, preços e serviços, o que tende a atrair o maior escopo possível de visitantes, seja na experiência da exploração das cidades e das atrações que compõem os eixos da indústria de turismo fluminense. Para tanto, o visitante deseja se sentir seguro e ter uma mobilidade urbana acessível, previsível e confortável, tanto para desfrutar a cidade e seus atrativos, como para chegar e sair pelos seus aeroportos. Assim, diante dos subsídios fornecidos pelo estado-da-arte

na literatura especializada, a análise não vislumbra evidências razoáveis para ratificar que restrições artificiais de tráfego aéreo sejam a melhor opção para o Sistema Multi-aeroportos do Rio de Janeiro, tema detalhadamente analisado na Nota Técnica nº 82/2021/DPR/SAC (SEI nº 4823070) e na Nota Informativa nº 26/2021/DPR/SAC (SEI nº 4751285). Por fim, salienta-se que fazem parte do rito comum do processo de licenciamento ambiental, a ser efetivado pelo futuro operador do Aeroporto Santos Dumont, o Estudo e Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA e o Estudo e Relatório de Impacto de Vizinhança - EIV/RIV, que abarca questões sensíveis ao ruído, impactos na mobilidade urbana e acessibilidade ao aeroporto, assim como Estudo de Tráfego e outros documentos exigidos pelo órgão ambiental.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
19032
NOME DO CONTRIBUINTE
Associação Brasileira de Aviação Geral – ABAG
CONTRIBUIÇÃO
Solicita-se que a redação da cláusula 6.1.1 do Anexo 02 – Plano de Exploração Aeroportuária seja alterada da seguinte forma: 6.1.1 O nível de serviço adequado deve ser garantido a todos os Usuários, incluindo os da aviação geral, por meio da disponibilização de áreas, equipamentos e sistemas associados em todos os componentes operacionais, inclusive em parte deles, aplicando-se à parte o mesmo requisito estabelecido para o todo.
JUSTIFICATIVA
<p>Preliminarmente, diante da limitação de caracteres do formulário, a ABAG destaca a submissão de arquivo pdf como anexo à presente contribuição, contendo a fundamentação completa do presente pedido.</p> <p>1. A necessidade de compartilhamento da infraestrutura essencial à atividade da aviação geral</p> <p>A utilização da infraestrutura aeroportuária é indispensável para a atividade da aviação geral, o que atrai a incidência da teoria das instalações essenciais, “por meio da qual se permite que todos os operadores interessados possam ter acesso àquelas infraestruturas e redes [essenciais], desde que obedecidos os aspectos técnicos e de segurança e desde que o seu detentor seja adequadamente remunerado (NESTER, Alexandre Wagner. Regulação e concorrência – compartilhamento de infra-estruturas e redes. São Paulo: Dialética, 2006. p. 247).</p> <p>Para ALEXANDRE SANTOS DE ARAGÃO, existem cinco requisitos para aplicação da teoria das instalações essenciais: (1) controle da instalação essencial; (2) essencialidade da instalação; (3) restrição da concorrência; (4) viabilidade de acesso; (5) preço razoável (Serviços públicos e concorrência. Revista de Direito Administrativo. Rio de Janeiro, n. 233, jul./set. 2003, p. 311/371).</p> <p>Todos os requisitos estão presentes no caso do Aeroporto de Congonhas, considerando que (1) o futuro concessionário terá controle sobre a infraestrutura aeroportuária; (2) o acesso a esta infraestrutura é imprescindível para o exercício dos diversos segmentos da aviação, incluindo a aviação geral; (3) a ausência de acesso à infraestrutura causaria restrições concorrenciais, privilegiando a aviação comercial em detrimento da aviação geral; (4) o acesso é viável, considerando que, historicamente, o Aeroporto de Congonhas tem suportado tanto as operações da aviação comercial quanto as da aviação geral; (5) a utilização da infraestrutura se daria mediante pagamento de justa remuneração ao concessionário.</p> <p>Não existem alternativas viáveis de outros aeroportos na região para o regular desenvolvimento das atividades relacionadas à aviação geral, uma vez que os demais aeroportos da região carecem de infraestrutura adequada e estão localizados a grandes distâncias dos principais pontos de interesse da capital. A operação seria inviável inclusive no Aeroporto do Campo de Marte, uma vez que este não possui capacidade para o recebimento das aeronaves empregadas pelo setor, além de carecer de áreas disponíveis para os hangares.</p>

É importante considerar, ainda, que eventual realocação das operações da aviação geral em São Paulo produziria efeitos sobre a atividade a nível nacional, considerando que o Aeroporto de Congonhas é, atualmente, o grande hub da aviação geral, recebendo voos de todo o país e realizando a conexão entre diversos destinos, o que também inclui aqueles não atendidos pela aviação regular.

Portanto, a utilização da infraestrutura do Aeroporto de Congonhas é vital para a aviação geral.

2. Precedentes da ANAC

Em leilões anteriores, houve previsão expressa acerca da necessidade de assegurar acesso à infraestrutura aeroportuária para a aviação geral, com o estabelecimento do Sistema de Aviação Geral como elemento aeroportuário obrigatório no Plano de Exploração Aeroportuária, determinando a necessidade de disponibilização de pátio de estacionamento de aeronaves, edifício terminal de aviação geral e estacionamento de veículos. Como exemplo, é possível citar os contratos dos Aeroportos de Viracopos; São Gonçalo do Amarante; Guarulhos; Galeão; Confins; e Brasília.

Sempre respeitosamente, é necessário que a diretriz empregada nos contratos acima citados seja adotada em relação ao leilão do Aeroporto de Congonhas. Trata-se de um dever de coerência tanto com a forma como o Aeroporto vem sendo historicamente utilizado, quanto com a política pública adotada nos leilões anteriores. Omitir-se quanto à preservação do acesso à infraestrutura aeroportuária para a aviação geral no Aeroporto de Congonhas significa que caberá ao vencedor do leilão a decisão quanto a manter ou não o acesso da aviação geral ao principal aeroporto utilizado pelo segmento no país. E, caso o Concessionário entenda pela exclusão da aviação geral do Aeroporto de Congonhas, todo o setor será severamente impactado, dada sua importância estratégica.

RESPOSTA

Agradecemos a contribuição e informamos que as regras de nível de serviço definidas no capítulo 6 do PEA se aplicam indistintamente à todos usuários dos terminais de passageiros.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
19033
NOME DO CONTRIBUINTE
Associação Brasileira de Aviação Geral – ABAG
CONTRIBUIÇÃO
<p>Solicita-se a inclusão da subcláusula 5.1.2 do Anexo 02 – Plano de Exploração Aeroportuária, da seguinte forma:</p> <p>5.1 Construção de novos terminais de passageiros e ampliações e reformas nos terminais de passageiros existentes deverão incorporar as melhores práticas nacionais e internacionais em projetos de edificações similares.</p> <p>5.1.1 A concepção arquitetônica e padrões construtivos, operacionais e de manutenção destas intervenções deverão respeitar as particularidades socioeconômicas, culturais, geográficas e climáticas do local, incorporando princípios da sustentabilidade, eficiência energética e minimização dos impactos ambientais, bem como garantir operação ininterrupta, manutenção simplificada e econômica e alta durabilidade.</p> <p>5.1.2 A construção de novos terminais de passageiros e ampliações e reformas nos terminais de passageiros existentes não deverão impactar a Infraestrutura Aeroportuária destinada à Aviação Geral.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Preliminarmente, diante da limitação de caracteres do formulário, a ABAG destaca a submissão de arquivo pdf como anexo à presente contribuição, contendo a fundamentação completa do presente pedido.</p> <p>1. A necessidade de compartilhamento da infraestrutura essencial à atividade da aviação geral</p> <p>A utilização da infraestrutura aeroportuária é indispensável para a atividade da aviação geral, o que atrai a incidência da teoria das instalações essenciais, “por meio da qual se permite que todos os operadores interessados possam ter acesso àquelas infraestruturas e redes [essenciais], desde que obedecidos os aspectos técnicos e de segurança e desde que o seu detentor seja adequadamente remunerado (NESTER, Alexandre Wagner. Regulação e concorrência – compartilhamento de infra-estruturas e redes. São Paulo: Dialética, 2006. p. 247).</p> <p>Para ALEXANDRE SANTOS DE ARAGÃO, existem cinco requisitos para aplicação da teoria das instalações essenciais: (1) controle da instalação essencial; (2) essencialidade da instalação; (3) restrição da concorrência; (4) viabilidade de acesso; (5) preço razoável (Serviços públicos e concorrência. Revista de Direito Administrativo. Rio de Janeiro, n. 233, jul./set. 2003, p. 311/371).</p> <p>Todos os requisitos estão presentes no caso do Aeroporto de Congonhas, considerando que (1) o futuro concessionário terá controle sobre a infraestrutura aeroportuária; (2) o acesso a esta infraestrutura é imprescindível para o exercício dos diversos segmentos da aviação, incluindo a aviação geral; (3) a ausência de acesso à infraestrutura causaria restrições concorrenciais, privilegiando a aviação comercial em detrimento da aviação geral; (4) o acesso é viável, considerando que, historicamente, o Aeroporto de Congonhas tem suportado tanto as operações da aviação comercial quanto as da aviação geral; (5) a utilização da infraestrutura se daria mediante pagamento de justa remuneração ao concessionário.</p>

Não existem alternativas viáveis de outros aeroportos na região para o regular desenvolvimento das atividades relacionadas à aviação geral, uma vez que os demais aeroportos da região carecem de infraestrutura adequada e estão localizados a grandes distâncias dos principais pontos de interesse da capital. A operação seria inviável inclusive no Aeroporto do Campo de Marte, uma vez que este não possui capacidade para o recebimento das aeronaves empregadas pelo setor, além de carecer de áreas disponíveis para os hangares.

É importante considerar, ainda, que eventual realocação das operações da aviação geral em São Paulo produziria efeitos sobre a atividade a nível nacional, considerando que o Aeroporto de Congonhas é, atualmente, o grande hub da aviação geral, recebendo voos de todo o país e realizando a conexão entre diversos destinos, o que também inclui aqueles não atendidos pela aviação regular.

Portanto, a utilização da infraestrutura do Aeroporto de Congonhas é vital para a aviação geral.

2. Precedentes da ANAC

Em leilões anteriores, houve previsão expressa acerca da necessidade de assegurar acesso à infraestrutura aeroportuária para a aviação geral, com o estabelecimento do Sistema de Aviação Geral como elemento aeroportuário obrigatório no Plano de Exploração Aeroportuária, determinando a necessidade de disponibilização de pátio de estacionamento de aeronaves, edifício terminal de aviação geral e estacionamento de veículos. Como exemplo, é possível citar os contratos dos Aeroportos de Viracopos; São Gonçalo do Amarante; Guarulhos; Galeão; Confins; e Brasília.

Sempre respeitosamente, é necessário que a diretriz empregada nos contratos acima citados seja adotada em relação ao leilão do Aeroporto de Congonhas. Trata-se de um dever de coerência tanto com a forma como o Aeroporto vem sendo historicamente utilizado, quanto com a política pública adotada nos leilões anteriores. Omitir-se quanto à preservação do acesso à infraestrutura aeroportuária para a aviação geral no Aeroporto de Congonhas significa que caberá ao vencedor do leilão a decisão quanto a manter ou não o acesso da aviação geral ao principal aeroporto utilizado pelo segmento no país. E, caso o Concessionário entenda pela exclusão da aviação geral do Aeroporto de Congonhas, todo o setor será severamente impactado, dada sua importância estratégica.

RESPOSTA

A SAC/Minfra agradece a sua contribuição e esclarece que o Governo Federal corrobora com o caráter essencial da atividade de aviação geral e sua importância para o setor. Neste sentido, as políticas públicas implementadas pelo Governo Federal visam a melhoria da infraestrutura para a aviação civil como um todo, sem distinção entre os segmentos que o compõem. Assim, é preciso afastar a ideia de que a modelagem proposta para a concessão de SBSP irá inviabilizar a atividade de aviação geral na região de influência do Aeroporto. Eventuais conflitos entre diferentes segmentos de aviação poderão surgir quando a demanda agregada atingir o limite físico da capacidade, situação em que todos os segmentos serão afetados. Nesse contexto, a coordenação de slots realizada pela ANAC tem como objetivo regulamentar o acesso à infraestrutura em aeroportos saturados, buscando harmonizar a demanda por operações aéreas com a capacidade aeroportuária disponível. Potencial reserva de capacidade a qualquer segmento da aviação seria, em contraponto, um artificial favorecimento e caminhar no sentido de soluções sub-ótimas do ponto de vista da eficiência das operações a aviação civil, tal como disposto na Política Nacional de Aviação Civil (PNAC). Nesse contexto, cumpre observar que

a minuta de contrato apresentada na presente Consulta Pública se assemelha, no que tange à aviação geral, aos editais das últimas duas rodadas. Em relação às diretrizes para elaboração dos EVTEA, informa-se que as mesmas se encontram disponíveis no Data Room da Sétima Rodada. a diretriz referente à capacidade inicial dos sistemas de PPD de SBSP e do SBRJ, qual seja: “Para fins da modelagem, a capacidade inicial do sistema de PPD de SBSP deve ser considerada de 44 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, e a do SBRJ de 32 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros. A capacidade do sistema de pistas ao longo da concessão para os aeroportos SBRJ e SBSP deve evoluir em função do desenho proposto para tais infraestruturas nos estudos de engenharia.”, tem por base discussões levadas a cabo entre a SAC e o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), do Ministério da Defesa, conforme aponta o Ofício nº 13/DCCO1/5210 (SEI nº 4852074), de 16 de abril de 2021, onde se concluiu ser viável o aumento da capacidade do sistema de pistas dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont a partir de ações que poderiam colaborar com o aumento da capacidade para os referidos aeroportos sem afetar a segurança operacional. Cumpre informar que, no que diz respeito ao Aeroporto Santos Dumont, a referida diretriz e os EVTEA foram retificados para 30 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, conforme conclusões do referido Ofício. Importa considerar que, na modelagem das concessões aeroportuárias, os EVTEA não são vinculativos. O cenário desenhado nos Estudos reflete uma hipótese de conduta do concessionário num cenário de escassez de capacidade para acomodar toda a demanda, em um contexto complexo em que o sítio aeroportuário terá que ser reconfigurado para ampliar a capacidade e solucionar as incompatibilidades com o RBAC 154. Entretanto, existem outros caminhos de desenvolvimento possíveis para o sítio aeroportuário além daquele escolhido no EVTEA. Caberá, então, ao futuro concessionário elaborar um plano de negócios e de desenvolvimento do sítio aeroportuário próprio, submetendo-se às regras contratuais de atendimento da demanda e correção das inconformidades, e ainda ao arcabouço legal vigente. No que compete às regras contratuais, a minuta de Contrato de Concessão submetida à Consulta Pública nº 13/2021 traz, em seu item 3.1.7., como obrigação da futura Concessionária, "assumir integralmente os Contratos que envolvam a cessão de espaços nos Complexos Aeroportuários integrantes do Bloco, conforme as condições contratadas, mediante sub-rogação integral dos seus direitos e deveres", o que inclui eventuais cláusulas rescisórias ou de realocação. Nesse diapasão, acolhemos as contribuições apresentadas sobre não previsão de indenizações à eventual descontinuidade dos contratos em vigor. Tal inconsistência será sanada e os estudos atualizados incorporando os devidos custos. No tocante aos impactos urbanísticos, observa-se inicialmente que a movimentação total de passageiros projetada para SBSP em 2023 é de 25,2 milhões de pax (vide Estudo de Mercado, Figuras 12-25 e 12-27), e não de 28,7 milhões, como apontado. Ainda, cabe destacar que nos Estudos Ambientais foram avaliadas as legislações e políticas públicas vinculadas à interligação entre modais de transporte na região do Aeroporto de Congonhas, detalhados a situação das vias públicas de acesso na região do Aeroporto, o status de implantação da Linha 17-Ouro do Metrô de São Paulo, a qual prevê uma estação no Aeroporto, a Lei Municipal nº 16.050/2014, que aprovou o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo e a Política de Desenvolvimento Urbano, onde definiu-se que a instalação, reforma e ampliação de aeródromos e heliportos é condicionada à apresentação de Estudo e Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA e Estudo e Relatório de Impacto de Vizinhança - EIV/RIV, no âmbito do processo de

licenciamento ambiental. Salienta-se também que, conforme rito comum do processo de licenciamento, os impactos na mobilidade urbana e acessibilidade ao aeroporto deverão ser mais bem avaliados e apresentados no Estudo de Tráfego e outros documentos exigidos pelo órgão ambiental, durante a fase de licenciamento ambiental, que estará sob responsabilidade do futuro concessionário. Além disso, diferentemente do informado na contribuição apresentada, os Estudos Ambientais identificaram os impactos ambientais previstos para o período de concessão, como o risco de contaminação de lençóis freáticos, o aumento de emissão de poluentes e o aumento da poluição sonora, e precificaram as medidas mitigadoras associadas a esses impactos. Finalmente, destaca-se também que não foram identificadas restrições em SBSP decorrentes do aumento do tráfego de veículos no entorno ou demais aspectos. Por fim, repisa-se que não há, por parte da SAC, nenhuma diretriz para que os documentos jurídicos que vinculam a concessão da Sétima Rodada de Concessão sejam construídos considerando eventual preterição de tráfego aéreo ligado à aviação geral e executiva no aeroporto relacionado. Por fim, informa-se que a Nota Informativa nº 31/2021/DPR/SAC (SEI nº 4837983), apresenta detalhamento da temática apresentada.

A ANAC igualmente agradece a participação na consulta pública mas informa que a contribuição não foi aceita. Entende-se não ser necessária tal prescrição, uma vez que, havendo demanda de aviação geral a ser atendida nos aeroportos, e decorrente interesse comercial por parte da Concessionária em auferir receitas dessa operação, entende-se haver no contrato os incentivos para que tal infraestrutura seja por ela disponibilizada, sem a necessidade de dispositivo contratual específico para reserva de áreas.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
19034
NOME DO CONTRIBUINTE
Associação Brasileira de Aviação Geral – ABAG
CONTRIBUIÇÃO
<p>Solicita-se que a redação da cláusula 8 do Anexo 02 – Plano de Exploração Aeroportuária seja alterada da seguinte forma:</p> <p>8. Plano de Gestão da Infraestrutura</p> <p>8.1. O objetivo do PGI é assegurar à ANAC e demais partes interessadas nos Complexos Aeroportuários que a Concessionária possui um planejamento adequado e implementará as ações correspondentes para o atendimento às especificações mínimas da infraestrutura aeroportuária, ao nível de serviço estabelecido e às demais regras contratuais relativas à garantia da qualidade de serviço, conforme as demandas efetiva e prevista para o período da concessão para todos os usuários do serviço, incluindo aviação comercial e geral.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Preliminarmente, diante da limitação de caracteres do formulário, a ABAG destaca a submissão de arquivo pdf como anexo à presente contribuição, contendo a fundamentação completa do presente pedido.</p> <p>1. A necessidade de compartilhamento da infraestrutura essencial à atividade da aviação geral</p> <p>A utilização da infraestrutura aeroportuária é indispensável para a atividade da aviação geral, o que atrai a incidência da teoria das instalações essenciais, “por meio da qual se permite que todos os operadores interessados possam ter acesso àquelas infraestruturas e redes [essenciais], desde que obedecidos os aspectos técnicos e de segurança e desde que o seu detentor seja adequadamente remunerado (NESTER, Alexandre Wagner. Regulação e concorrência – compartilhamento de infra-estruturas e redes. São Paulo: Dialética, 2006. p. 247).</p> <p>Para ALEXANDRE SANTOS DE ARAGÃO, existem cinco requisitos para aplicação da teoria das instalações essenciais: (1) controle da instalação essencial; (2) essencialidade da instalação; (3) restrição da concorrência; (4) viabilidade de acesso; (5) preço razoável (Serviços públicos e concorrência. Revista de Direito Administrativo. Rio de Janeiro, n. 233, jul./set. 2003, p. 311/371).</p> <p>Todos os requisitos estão presentes no caso do Aeroporto de Congonhas, considerando que (1) o futuro concessionário terá controle sobre a infraestrutura aeroportuária; (2) o acesso a esta infraestrutura é imprescindível para o exercício dos diversos segmentos da aviação, incluindo a aviação geral; (3) a ausência de acesso à infraestrutura causaria restrições concorrenciais, privilegiando a aviação comercial em detrimento da aviação geral; (4) o acesso é viável, considerando que, historicamente, o Aeroporto de Congonhas tem suportado tanto as operações da aviação comercial quanto as da aviação geral; (5) a utilização da infraestrutura se daria mediante pagamento de justa remuneração ao concessionário.</p> <p>Não existem alternativas viáveis de outros aeroportos na região para o regular desenvolvimento das atividades relacionadas à aviação geral, uma vez que os demais aeroportos da região carecem de infraestrutura adequada e estão localizados a grandes distâncias dos principais pontos de interesse da capital. A operação seria</p>

inviável inclusive no Aeroporto do Campo de Marte, uma vez que este não possui capacidade para o recebimento das aeronaves empregadas pelo setor, além de carecer de áreas disponíveis para os hangares.

É importante considerar, ainda, que eventual realocação das operações da aviação geral em São Paulo produziria efeitos sobre a atividade a nível nacional, considerando que o Aeroporto de Congonhas é, atualmente, o grande hub da aviação geral, recebendo voos de todo o país e realizando a conexão entre diversos destinos, o que também inclui aqueles não atendidos pela aviação regular.

Portanto, a utilização da infraestrutura do Aeroporto de Congonhas é vital para a aviação geral.

2. Precedentes da ANAC

Em leilões anteriores, houve previsão expressa acerca da necessidade de assegurar acesso à infraestrutura aeroportuária para a aviação geral, com o estabelecimento do Sistema de Aviação Geral como elemento aeroportuário obrigatório no Plano de Exploração Aeroportuária, determinando a necessidade de disponibilização de pátio de estacionamento de aeronaves, edifício terminal de aviação geral e estacionamento de veículos. Como exemplo, é possível citar os contratos dos Aeroportos de Viracopos; São Gonçalo do Amarante; Guarulhos; Galeão; Confins; e Brasília.

Sempre respeitosamente, é necessário que a diretriz empregada nos contratos acima citados seja adotada em relação ao leilão do Aeroporto de Congonhas. Trata-se de um dever de coerência tanto com a forma como o Aeroporto vem sendo historicamente utilizado, quanto com a política pública adotada nos leilões anteriores. Omitir-se quanto à preservação do acesso à infraestrutura aeroportuária para a aviação geral no Aeroporto de Congonhas significa que caberá ao vencedor do leilão a decisão quanto a manter ou não o acesso da aviação geral ao principal aeroporto utilizado pelo segmento no país. E, caso o Concessionário entenda pela exclusão da aviação geral do Aeroporto de Congonhas, todo o setor será severamente impactado, dada sua importância estratégica.

RESPOSTA

Agradecemos a participação na consulta pública mas informamos que a contribuição não foi aceita. Entende-se não ser necessária tal prescrição, uma vez que, havendo demanda de aviação geral a ser atendida nos aeroportos, e decorrente interesse comercial por parte da Concessionária em auferir receitas dessa operação, entende-se haver no contrato os incentivos para que tal infraestrutura seja por ela disponibilizada, sem a necessidade de dispositivo contratual específico para reserva de áreas.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
19035
NOME DO CONTRIBUINTE
Aéroports de Paris
CONTRIBUIÇÃO
<p>Página 9 do Anexo 2 da Minuta do Contrato de Concessão Clausula 6 – Nível de Serviço dos Terminais de Passageiros Tabela 1 - Parâmetros Mínimos de Dimensionamento Critério de atendimento em posições próximas (pontes de embarque) Alterar a porcentagem de 70% para uma porcentagem evolutivo e atualizado anualmente, até um mínimo de 50%, a ser definido entre a Concessionário do Aeroporto de Santos Dumont e o Poder Concedente, caso o aeroporto tenha impossibilidade de expansão da sala de embarque (ver justificativa).</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Uma área significativa do Terminal de Passageiros (TPS) do Aeroporto Santos Dumont no Rio de Janeiro, é tombada. Assim, a expansão do terminal vai ser desafiador para a concessionaria. De maneira mais específica, a expansão da sala de embarque localizada na frente da parte tombada do terminal não será possível.</p> <p>O Anexo 2 da Minuta do contrato de concessão define o critério de atendimento em posições próximas (pontes de embarque) com um nível de 70% para voos domésticos, nos parâmetros mínimos de dimensionamento.</p> <p>O Aeroporto de Santos Dumont tem hoje 8 posições próximas, e as EVTEA projetam uma possibilidade de adicionar 6 posições com pontes de embarque. Por outro lado, o aeroporto tem uma alta capacidade de pátio, com 14 posições remotas.</p> <p>A proporção de atendimento em posições próximas não é o resultado exato da porcentagem de posições próximas vs posições totais. Contudo, a impossibilidade da expansão do terminal limitara a capacidade do aeroporto nas posições próximas e terá um impacto, que seja no cumprimento do indicador de 70%, ou no desenvolvimento do aeroporto que não poderá receber mais voos.</p> <p>Então solicitamos a possibilidade de revisão de esse critério se, no futuro, a concessionaria apresenta ao Poder Concedente um plano de capacidade que ilustra a impossibilidade de criação de novas posições próximas, e que de maneira simultânea o crescimento do tráfego não permitirá atender 70% nas posições próximas existentes.</p>
RESPOSTA
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que, no que tange às competências desta Secretaria, foi estabelecida diretriz de política pública para que os documentos jurídicos considerem como encargo da Concessionária todas as adequações necessárias para que, nos aeroportos Classes III e IV, ou seja, com operação anual de passageiros superior a um milhão, conforme RBAC 153, sejam processados passageiros via pontes de embarque, de acordo com critérios mínimos a serem definidos pela ANAC. Tal medida tem como objetivo prover avanço na disponibilidade de infraestrutura e celeridade no processamento dos passageiros, além de conforto e qualidade na prestação do serviço.</p>

Ressalta-se que a solução apresentada pelo EVTEA considera as restrições do sítio aeroportuário, incluindo restrições de tombamentos, conforme apresentado no estudo de engenharia e afins e no estudo ambiental. Entretanto, os EVTEA não são vinculativos caben ao concessionário apresentar solução própria em atendimento aos parâmetros do contrato de concessão.

A ANAC igualmente agradece sua contribuição e informa que a sugestão não será acatada. Os percentuais de processamento em pontes de embarque possuem momento para serem atualizados. Por meio das Revisões dos Parâmetros da Concessão, que ocorre a cada cinco anos, estes valores podem ser discutidos de maneira ampla e transparente, inclusive com participação da sociedade e demais agentes interessados. Dessa forma, entende-se que a preocupação está devidamente endereçada no Contrato de Concessão

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
19036
NOME DO CONTRIBUINTE
Aéroports de Paris
CONTRIBUIÇÃO
<p>Página 7 do Anexo 4 da Minuta do Contrato de Concessão Clausula 3 – Regulação Tarifaria Receita teto Alterar o valor da Receita Teto dos aeroportos exclusivamente domésticos, quando receberem tráfego internacional. Outra opção seria de diferenciar um valor de Receita Teto para tráfego doméstico, e outro valor para tráfego internacional.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Os valores de Receita Teto no Anexo 4 da Minuta do Contrato de Concessão foram calculados em relação ao perfil de tráfego existente nos aeroportos, que são hoje exclusivamente domésticos.</p> <p>Vários aeroportos têm o potencial para receber tráfego internacional durante o prazo do contrato de concessão de 30 anos. Por enquanto, as tarifas usuais para tráfego internacional não poderão ser aplicadas plenamente no caso que a Receita Teto fosse previamente calculada com uma base exclusivamente doméstica.</p> <p>Assim, o tráfego internacional não poderá gerar o volume esperado de receitas aeronáuticas e a análise custo/benefício poderia evidenciar que o volume de receitas não aeronáuticas não é suficiente para justificar o volume de investimentos, custos e impactos operacionais relacionados a entrada de voos internacionais no(s) aeroporto(s).</p> <p>Sugerimos uma flexibilidade na definição da Receita Teto, uma vez que o Aeroporto recebe tráfego internacional:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Alterar, atualizar o valor da Receita Teto no momento que um Aeroporto passa a receber voos domésticos e internacionais, ou - Diferenciar um valor de Receita Teto para passageiro doméstico, e outro valor para passageiro internacional.
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a flexibilização da regulação por meio da receita teto permite melhor gestão da infraestrutura ao reduzir grande parte do problema de assimetria de informação, já que a tarifa pode ser estabelecida de maneira mais eficiente pelos agentes que mais possuem informações sobre a atividade daquele aeroporto. Ademais a Concessionária poderá, mediante Proposta Apoiada, alterar as restrições à tarifação de que trata o Anexo 4 - Tarifas.</p> <p>Cabe lembrar ainda que a receita comercial obtida com passageiro internacional tende a ser maior que a obtida com passageiro doméstico, devido ao tempo de permanência maior daquele passageiro no terminal, ao perfil do passageiro e a benefícios tributários, representando assim compensação por um possível custo operacional mais elevado.</p> <p>Neste sentido, a Agência entende que o aeroporto possui incentivos para realizar operações internacionais sem a necessidade de que a receita teto seja majorada.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
19037
NOME DO CONTRIBUINTE
Aéroports de Paris
CONTRIBUIÇÃO
<p>Página 47 da Minuta do Contrato de Concessão Capítulo 6 – Do equilíbrio econômico-financeiro Seção IV – Da Revisão extraordinária</p> <p>Um decreto poderia ser assinado nos próximos meses, avaliando a possibilidade para aeroportos privados de receber voos regulares, que sejam domésticos ou internacionais.</p> <p>Pedimos que seja esclarecido os impactos potenciais dos projetos privados em andamento sobre os aeroportos da sétima rodada.</p> <p>Se for o caso, gostaríamos entender se um pedido de revisão extraordinária relacionada a implantação de um aeroporto privado num raio de 100 quilômetros de um aeroporto objeto da sétima rodada, poderá ser avaliada pelo Poder Concedente.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>No caso que um Decreto será assinado no sentido da abertura do tráfego comercial nos aeroportos privados, novos projetos aeroportuários poderão receber no futuro voos regulares domésticos e internacionais.</p> <p>Essas oportunidades vão gerar uma nova competição no mercado aeroportuário brasileiro, e possivelmente limitar o desenvolvimento dos aeroportos já concedidos. Por exemplo, projetos no Estado de São Paulo poderão ser concorrentes dos Aeroportos de Congonhas e Campo do Marte.</p> <p>Assim, pedimos esclarecimentos sobre o equilíbrio dos contratos a ser assinados entre o Poder Concedente e setor privado, sendo que enquanto isso ou logo após o leilão ou a assinatura, outros projetos concorrentes poderão ser autorizados.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a sua contribuição e informa que o risco decorrente da concorrência com outros prestadores de serviços já é realidade em outros segmentos de infraestrutura, inclusive de aeroportos e, portanto, deve ser considerado pela Proponente na formulação de sua proposta econômica. A alocação desse risco à Concessionária reflete opção de política pública a qual tem como objetivo estimular concorrência no setor e, desse modo, beneficiar os usuários com melhores serviços e menores custos. Assim, conforme previsto na cláusula 5.5.3 do Capítulo V da minuta do Contrato de Concessão, os riscos de não efetivação da demanda projetada, com exceção daqueles provenientes de restrição operacional decorrentes de decisão ou omissão de entes públicos, deverão ser suportados exclusivamente pela Concessionária. Consequentemente, não há qualquer previsão de inclusão de garantia caso outras infraestruturas (inclusive aeroportuárias) concorram pela demanda, dentro ou fora da área de influência do aeroporto</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
19038
NOME DO CONTRIBUINTE
Associação Brasileira de Aviação Geral – ABAG
CONTRIBUIÇÃO
Solicita-se que a redação da cláusula 8.11.4 do Anexo 02 – Plano de Exploração Aeroportuária seja alterada da seguinte forma: 8.11. Programa de Melhorias da Infraestrutura: 8.11.4 O PMI deverá apresentar a descrição das intervenções previstas de acordo com o nível de detalhamento requerido para o entendimento de cada período de investimentos, demonstrando o atendimento aos requisitos contratuais e observando o deve de disponibilizar infraestrutura adequada para todos os usuários do serviço, incluindo aviação comercial e geral.
JUSTIFICATIVA
<p>Preliminarmente, diante da limitação de caracteres do formulário, a ABAG destaca a submissão de arquivo pdf como anexo à presente contribuição, contendo a fundamentação completa do presente pedido.</p> <p>1. A necessidade de compartilhamento da infraestrutura essencial à atividade da aviação geral</p> <p>A utilização da infraestrutura aeroportuária é indispensável para a atividade da aviação geral, o que atrai a incidência da teoria das instalações essenciais, “por meio da qual se permite que todos os operadores interessados possam ter acesso àquelas infraestruturas e redes [essenciais], desde que obedecidos os aspectos técnicos e de segurança e desde que o seu detentor seja adequadamente remunerado (NESTER, Alexandre Wagner. Regulação e concorrência – compartilhamento de infra-estruturas e redes. São Paulo: Dialética, 2006. p. 247).</p> <p>Para ALEXANDRE SANTOS DE ARAGÃO, existem cinco requisitos para aplicação da teoria das instalações essenciais: (1) controle da instalação essencial; (2) essencialidade da instalação; (3) restrição da concorrência; (4) viabilidade de acesso; (5) preço razoável (Serviços públicos e concorrência. Revista de Direito Administrativo. Rio de Janeiro, n. 233, jul./set. 2003, p. 311/371).</p> <p>Todos os requisitos estão presentes no caso do Aeroporto de Congonhas, considerando que (1) o futuro concessionário terá controle sobre a infraestrutura aeroportuária; (2) o acesso a esta infraestrutura é imprescindível para o exercício dos diversos segmentos da aviação, incluindo a aviação geral; (3) a ausência de acesso à infraestrutura causaria restrições concorrenciais, privilegiando a aviação comercial em detrimento da aviação geral; (4) o acesso é viável, considerando que, historicamente, o Aeroporto de Congonhas tem suportado tanto as operações da aviação comercial quanto as da aviação geral; (5) a utilização da infraestrutura se daria mediante pagamento de justa remuneração ao concessionário.</p> <p>Não existem alternativas viáveis de outros aeroportos na região para o regular desenvolvimento das atividades relacionadas à aviação geral, uma vez que os demais aeroportos da região carecem de infraestrutura adequada e estão localizados a grandes distâncias dos principais pontos de interesse da capital. A operação seria inviável inclusive no Aeroporto do Campo de Marte, uma vez que este não possui</p>

capacidade para o recebimento das aeronaves empregadas pelo setor, além de carecer de áreas disponíveis para os hangares.

É importante considerar, ainda, que eventual realocação das operações da aviação geral em São Paulo produziria efeitos sobre a atividade a nível nacional, considerando que o Aeroporto de Congonhas é, atualmente, o grande hub da aviação geral, recebendo voos de todo o país e realizando a conexão entre diversos destinos, o que também inclui aqueles não atendidos pela aviação regular.

Portanto, a utilização da infraestrutura do Aeroporto de Congonhas é vital para a aviação geral.

2. Precedentes da ANAC

Em leilões anteriores, houve previsão expressa acerca da necessidade de assegurar acesso à infraestrutura aeroportuária para a aviação geral, com o estabelecimento do Sistema de Aviação Geral como elemento aeroportuário obrigatório no Plano de Exploração Aeroportuária, determinando a necessidade de disponibilização de pátio de estacionamento de aeronaves, edifício terminal de aviação geral e estacionamento de veículos. Como exemplo, é possível citar os contratos dos Aeroportos de Viracopos; São Gonçalo do Amarante; Guarulhos; Galeão; Confins; e Brasília.

Sempre respeitosamente, é necessário que a diretriz empregada nos contratos acima citados seja adotada em relação ao leilão do Aeroporto de Congonhas. Trata-se de um dever de coerência tanto com a forma como o Aeroporto vem sendo historicamente utilizado, quanto com a política pública adotada nos leilões anteriores. Omitir-se quanto à preservação do acesso à infraestrutura aeroportuária para a aviação geral no Aeroporto de Congonhas significa que caberá ao vencedor do leilão a decisão quanto a manter ou não o acesso da aviação geral ao principal aeroporto utilizado pelo segmento no país. E, caso o Concessionário entenda pela exclusão da aviação geral do Aeroporto de Congonhas, todo o setor será severamente impactado, dada sua importância estratégica.

RESPOSTA

Agradecemos a contribuição e informamos que o PGI visa assegurar à ANAC e demais partes de interessadas nos Complexos Aeroportuários que a Concessionária tem um planejamento adequado para o adequado atendimento da demanda do aeroporto.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
19039
NOME DO CONTRIBUINTE
Associação Brasileira de Aviação Geral – ABAG
CONTRIBUIÇÃO
<p>Solicita-se que a redação da cláusula 8.11.1 do Anexo 02 – Plano de Exploração Aeroportuária seja alterada da seguinte forma:</p> <p>8.11. Programa de Melhorias da Infraestrutura:</p> <p>8.11.1 No Programa de Melhorias da Infraestrutura (PMI), a Concessionária deverá avaliar a capacidade atual da infraestrutura aeroportuária, apresentar a previsão de demanda e os investimentos, padrões operacionais ou melhorias programadas para assegurar que a infraestrutura será capaz de atender à Demanda Prevista, conforme o nível de serviço estabelecido, as especificações mínimas da infraestrutura aeroportuária e demais regras da Concessão relativas à disponibilidade e garantia da qualidade de serviço para todos os usuários do serviço, incluindo aviação comercial e geral.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Preliminarmente, diante da limitação de caracteres do formulário, a ABAG destaca a submissão de arquivo pdf como anexo à presente contribuição, contendo a fundamentação completa do presente pedido.</p> <p>1. A necessidade de compartilhamento da infraestrutura essencial à atividade da aviação geral</p> <p>A utilização da infraestrutura aeroportuária é indispensável para a atividade da aviação geral, o que atrai a incidência da teoria das instalações essenciais, “por meio da qual se permite que todos os operadores interessados possam ter acesso àquelas infraestruturas e redes [essenciais], desde que obedecidos os aspectos técnicos e de segurança e desde que o seu detentor seja adequadamente remunerado (NESTER, Alexandre Wagner. Regulação e concorrência – compartilhamento de infra-estruturas e redes. São Paulo: Dialética, 2006. p. 247).</p> <p>Para ALEXANDRE SANTOS DE ARAGÃO, existem cinco requisitos para aplicação da teoria das instalações essenciais: (1) controle da instalação essencial; (2) essencialidade da instalação; (3) restrição da concorrência; (4) viabilidade de acesso; (5) preço razoável (Serviços públicos e concorrência. Revista de Direito Administrativo. Rio de Janeiro, n. 233, jul./set. 2003, p. 311/371).</p> <p>Todos os requisitos estão presentes no caso do Aeroporto de Congonhas, considerando que (1) o futuro concessionário terá controle sobre a infraestrutura aeroportuária; (2) o acesso a esta infraestrutura é imprescindível para o exercício dos diversos segmentos da aviação, incluindo a aviação geral; (3) a ausência de acesso à infraestrutura causaria restrições concorrenciais, privilegiando a aviação comercial em detrimento da aviação geral; (4) o acesso é viável, considerando que, historicamente, o Aeroporto de Congonhas tem suportado tanto as operações da aviação comercial quanto as da aviação geral; (5) a utilização da infraestrutura se daria mediante pagamento de justa remuneração ao concessionário.</p> <p>Não existem alternativas viáveis de outros aeroportos na região para o regular desenvolvimento das atividades relacionadas à aviação geral, uma vez que os demais aeroportos da região carecem de infraestrutura adequada e estão localizados</p>

a grandes distâncias dos principais pontos de interesse da capital. A operação seria inviável inclusive no Aeroporto do Campo de Marte, uma vez que este não possui capacidade para o recebimento das aeronaves empregadas pelo setor, além de carecer de áreas disponíveis para os hangares.

É importante considerar, ainda, que eventual realocação das operações da aviação geral em São Paulo produziria efeitos sobre a atividade a nível nacional, considerando que o Aeroporto de Congonhas é, atualmente, o grande hub da aviação geral, recebendo voos de todo o país e realizando a conexão entre diversos destinos, o que também inclui aqueles não atendidos pela aviação regular.

Portanto, a utilização da infraestrutura do Aeroporto de Congonhas é vital para a aviação geral.

2. Precedentes da ANAC

Em leilões anteriores, houve previsão expressa acerca da necessidade de assegurar acesso à infraestrutura aeroportuária para a aviação geral, com o estabelecimento do Sistema de Aviação Geral como elemento aeroportuário obrigatório no Plano de Exploração Aeroportuária, determinando a necessidade de disponibilização de pátio de estacionamento de aeronaves, edifício terminal de aviação geral e estacionamento de veículos. Como exemplo, é possível citar os contratos dos Aeroportos de Viracopos; São Gonçalo do Amarante; Guarulhos; Galeão; Confins; e Brasília.

Sempre respeitosamente, é necessário que a diretriz empregada nos contratos acima citados seja adotada em relação ao leilão do Aeroporto de Congonhas. Trata-se de um dever de coerência tanto com a forma como o Aeroporto vem sendo historicamente utilizado, quanto com a política pública adotada nos leilões anteriores. Omitir-se quanto à preservação do acesso à infraestrutura aeroportuária para a aviação geral no Aeroporto de Congonhas significa que caberá ao vencedor do leilão a decisão quanto a manter ou não o acesso da aviação geral ao principal aeroporto utilizado pelo segmento no país. E, caso o Concessionário entenda pela exclusão da aviação geral do Aeroporto de Congonhas, todo o setor será severamente impactado, dada sua importância estratégica.

RESPOSTA

Agradecemos a contribuição e informamos que o PGI visa assegurar à ANAC e demais partes de interessadas nos Complexos Aeroportuários que a Concessionária tem um planejamento adequado para o adequado atendimento da demanda do aeroporto.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
19040
NOME DO CONTRIBUINTE
Associação Brasileira de Aviação Geral – ABAG
CONTRIBUIÇÃO
<p>Solicita-se a inclusão da seguinte previsão na Seção 7 do Anexo 02 – Plano de Exploração Aeroportuária:</p> <p>7.20.3 Adequar a capacidade de processamento de passageiros e bagagens das aeronaves da aviação geral no aeroporto, incluindo pátios para atendimento e estadia de aeronaves, estacionamento de veículos, vias terrestres associadas e outras infraestruturas de apoio, de modo a prover área e equipamentos adequados para processar no aeroporto, pelo menos, a demanda de aeronaves da aviação geral, equivalente a 1,3 vezes a quantidade de operações registrada no ano de 2021.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Preliminarmente, diante da limitação de caracteres do formulário, a ABAG destaca a submissão de arquivo pdf como anexo à presente contribuição, contendo a fundamentação completa do presente pedido.</p> <p>1. A necessidade de compartilhamento da infraestrutura essencial à atividade da aviação geral</p> <p>A utilização da infraestrutura aeroportuária é indispensável para a atividade da aviação geral, o que atrai a incidência da teoria das instalações essenciais, “por meio da qual se permite que todos os operadores interessados possam ter acesso àquelas infraestruturas e redes [essenciais], desde que obedecidos os aspectos técnicos e de segurança e desde que o seu detentor seja adequadamente remunerado (NESTER, Alexandre Wagner. Regulação e concorrência – compartilhamento de infra-estruturas e redes. São Paulo: Dialética, 2006. p. 247).</p> <p>Para ALEXANDRE SANTOS DE ARAGÃO, existem cinco requisitos para aplicação da teoria das instalações essenciais: (1) controle da instalação essencial; (2) essencialidade da instalação; (3) restrição da concorrência; (4) viabilidade de acesso; (5) preço razoável (Serviços públicos e concorrência. Revista de Direito Administrativo. Rio de Janeiro, n. 233, jul./set. 2003, p. 311/371).</p> <p>Todos os requisitos estão presentes no caso do Aeroporto de Congonhas, considerando que (1) o futuro concessionário terá controle sobre a infraestrutura aeroportuária; (2) o acesso a esta infraestrutura é imprescindível para o exercício dos diversos segmentos da aviação, incluindo a aviação geral; (3) a ausência de acesso à infraestrutura causaria restrições concorrenciais, privilegiando a aviação comercial em detrimento da aviação geral; (4) o acesso é viável, considerando que, historicamente, o Aeroporto de Congonhas tem suportado tanto as operações da aviação comercial quanto as da aviação geral; (5) a utilização da infraestrutura se daria mediante pagamento de justa remuneração ao concessionário.</p> <p>Não existem alternativas viáveis de outros aeroportos na região para o regular desenvolvimento das atividades relacionadas à aviação geral, uma vez que os demais aeroportos da região carecem de infraestrutura adequada e estão localizados a grandes distâncias dos principais pontos de interesse da capital. A operação seria inviável inclusive no Aeroporto do Campo de Marte, uma vez que este não possui</p>

capacidade para o recebimento das aeronaves empregadas pelo setor, além de carecer de áreas disponíveis para os hangares.

É importante considerar, ainda, que eventual realocação das operações da aviação geral em São Paulo produziria efeitos sobre a atividade a nível nacional, considerando que o Aeroporto de Congonhas é, atualmente, o grande hub da aviação geral, recebendo voos de todo o país e realizando a conexão entre diversos destinos, o que também inclui aqueles não atendidos pela aviação regular.

Portanto, a utilização da infraestrutura do Aeroporto de Congonhas é vital para a aviação geral.

2. Precedentes da ANAC

Em leilões anteriores, houve previsão expressa acerca da necessidade de assegurar acesso à infraestrutura aeroportuária para a aviação geral, com o estabelecimento do Sistema de Aviação Geral como elemento aeroportuário obrigatório no Plano de Exploração Aeroportuária, determinando a necessidade de disponibilização de pátio de estacionamento de aeronaves, edifício terminal de aviação geral e estacionamento de veículos. Como exemplo, é possível citar os contratos dos Aeroportos de Viracopos; São Gonçalo do Amarante; Guarulhos; Galeão; Confins; e Brasília.

Sempre respeitosamente, é necessário que a diretriz empregada nos contratos acima citados seja adotada em relação ao leilão do Aeroporto de Congonhas. Trata-se de um dever de coerência tanto com a forma como o Aeroporto vem sendo historicamente utilizado, quanto com a política pública adotada nos leilões anteriores. Omitir-se quanto à preservação do acesso à infraestrutura aeroportuária para a aviação geral no Aeroporto de Congonhas significa que caberá ao vencedor do leilão a decisão quanto a manter ou não o acesso da aviação geral ao principal aeroporto utilizado pelo segmento no país. E, caso o Concessionário entenda pela exclusão da aviação geral do Aeroporto de Congonhas, todo o setor será severamente impactado, dada sua importância estratégica.

RESPOSTA

Agradecemos a contribuição e informamos que a sugestão não foi aceita. Entende-se que a redação atual do item 3.1.9. já abarca o atendimento ao segmento da Aviação Geral, que é parte do público atendido pelos aeroportos, ao exigir a adequada prestação do serviço concedido, não necessitando, portanto, ser especificada em relação aos demais usuários do aeroporto. Além do mais, havendo demanda de aviação geral a ser atendida nos aeroportos, e decorrente interesse comercial por parte da Concessionária em auferir receitas dessa operação, entende-se haver no contrato os incentivos para que tal infraestrutura seja por ela disponibilizada, sem a necessidade de dispositivo contratual específico para reserva de áreas.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
19041
NOME DO CONTRIBUINTE
Associação Brasileira de Aviação Geral – ABAG
CONTRIBUIÇÃO
Os estudos que amparam o leilão do Aeroporto de Congonhas excluíram a aviação geral de suas projeções sem que fossem levados em consideração elementos essenciais como o prazo dos contratos de cessão de uso de área vigentes, as consequências práticas de eventual necessidade de realocação das operações e os impactos urbanísticos decorrentes da ocupação completa do Aeroporto de Congonhas pela aviação comercial. Solicita-se, portanto, esclarecimentos a respeito do tratamento de tais temas dentro da concessão.
JUSTIFICATIVA
<p>Preliminarmente, diante da limitação de caracteres do formulário, a ABAG destaca a submissão de arquivo pdf como anexo à presente contribuição, contendo a fundamentação completa do presente pedido.</p> <p>1. Ausência de consideração de elementos essenciais nos estudos</p> <p>Os estudos que amparam o leilão do Aeroporto de Congonhas excluíram a aviação geral de suas projeções sem que fossem levados em consideração elementos essenciais, como o prazo dos contratos de cessão de uso de área vigentes, as consequências práticas de eventual necessidade de realocação das operações e os impactos urbanísticos decorrentes da ocupação completa do Aeroporto de Congonhas pela aviação comercial.</p> <p>2. Desconsideração dos contratos vigentes</p> <p>Os estudos consideram que “a partir de 2023, a demanda de aviação geral deixa de existir”. No entanto, existem diversos contratos da Infraero relacionados à aviação geral cujo prazo de vigência somente se esgotará anos após a data prevista, como os destacados abaixo:</p> <p>(a) Interavia Táxi Aéreo Ltda. 23/01/2023; e</p> <p>(b) Líder Taxi Aéreo S/A – 31/12/2025;</p> <p>(c) Helisul Taxi Aéreo Ltda. – 31/10/2026;</p> <p>(d) TAM Aviação Executiva e Taxi Aéreo S/A – 31/01/2028;</p> <p>(e) Icon Taxi Aéreo Ltda. – 30/06/2028;</p> <p>(f) Sociedade de Táxi Aéreo Weston Ltda. - 31/12/2032.</p> <p>(g) Tropic Air Taxi Aéreo Ltda. – 31/10/2037;</p> <p>(h) Premier Taxi Aéreo Ltda. – prazo em discussão judicial.</p> <p>A desconsideração da necessidade de atender à demanda dessas empresas desde o início da concessão torna as projeções constantes dos estudos inadequadas, por se basearem em dados que não são compatíveis com a realidade com a qual o futuro operador aeroportuário se deparará.</p> <p>3. Desconsideração dos prejuízos decorrentes da extinção da aviação geral em Congonhas</p> <p>O material disponibilizado na consulta pública não contém qualquer menção a soluções para a hipótese de as empresas que prestam serviços de aviação geral serem obrigadas a desocupar as áreas atualmente ocupadas no Aeroporto de Congonhas.</p>

A abrupta interrupção de atividades de interesse geral e os efeitos decorrentes não estão justificados, porque não se encontram sequer examinados. Causa extrema insegurança no mercado e nos usuários a previsão de que a demanda da aviação geral deixe de ser atendida já em 2023, considerando a inexistência de infraestrutura adequada para recebimento das aeronaves em qualquer aeroporto das proximidades. Os estudos não consideraram os prejuízos irreparáveis, incluindo a dificuldade e a onerosidade que estariam implicadas, decorrentes da necessidade de desmobilizar e remobilizar a atividade em outro local, uma vez que é necessária uma infraestrutura robusta para garantir a segurança das operações.

É essencial que o contrato de concessão defina a preservação da aviação geral ou, quando menos, o responsabilidade do futuro concessionário sobre esses custos, sem prejuízo da necessária definição de indenização compatível para os contratos vigentes, uma vez que o futuro concessionário se beneficiará do aumento de receitas decorrente da alteração do vocacionamento do Aeroporto em detrimento de atividades estáveis, que demandaram investimentos.

4. Desconsideração dos impactos urbanísticos

Os estudos também desconsideraram os impactos que eventual alteração do vocacionamento do Aeroporto de Congonhas produziria sobre a região em que se localiza o sítio aeroportuário, em especial os impactos sobre a vizinhança, que estaria submetida a um incômodo mais intenso do que o vivenciado atualmente, considerando que a aviação comercial maneja aeronaves maiores e ocasiona maior fluxo de passageiros.

De acordo com o Estudo de Mercado (p. 187), projeta-se que o Aeroporto de Congonhas movimentará 28,7 milhões de passageiros já em 2023, um aumento expressivo em relação aos 22 milhões de passageiros movimentados no pico de movimento pré-pandemia. Como consequência, adotada a premissa do Estudo de Mercado de eliminação da aviação geral e aumento da aviação comercial para se atingir tais estimativas, é previsível um significativo aumento do nível de poluição sonora e ambiental, com ameaças ao meio ambiente, à saúde e à qualidade de vida dos moradores de bairros próximos.

Além disso, não foram considerados os impactos urbanísticos sobre a região, como a necessidade de medidas para enfrentar o aumento do tráfego de passageiros, tampouco os impactos ambientais, como o aumento de risco de contaminação de lençóis freáticos e aumento de emissão de poluentes.

A manutenção da aviação geral como parte da atividade do Aeroporto de Congonhas contribuirá para a redução de tais externalidades negativas, tendo em vista que os impactos urbanísticos e ambientais da aviação geral são expressivamente menores em todos os parâmetros de avaliação.

RESPOSTA

A SAC/Minfra agradece a sua contribuição e esclarece que o Governo Federal corrobora com o caráter essencial da atividade de aviação geral e sua importância para o setor. Neste sentido, as políticas públicas implementadas pelo Governo Federal visam a melhoria da infraestrutura para a aviação civil como um todo, sem distinção entre os segmentos que o compõem. Assim, é preciso afastar a ideia de que a modelagem proposta para a concessão de SBSP irá inviabilizar a atividade de aviação geral na região de influência do Aeroporto. Eventuais conflitos entre diferentes segmentos de aviação poderão surgir quando a demanda agregada atingir o limite físico da capacidade, situação em que todos os segmentos serão afetados. Nesse contexto, a coordenação de slots realizada pela ANAC tem como objetivo

regulamentar o acesso à infraestrutura em aeroportos saturados, buscando harmonizar a demanda por operações aéreas com a capacidade aeroportuária disponível. Potencial reserva de capacidade a qualquer segmento da aviação seria, em contraponto, um artificial favorecimento e caminharia no sentido de soluções sub-ótimas do ponto de vista da eficiência das operações a aviação civil, tal como disposto na Política Nacional de Aviação Civil (PNAC). Nesse contexto, cumpre observar que a minuta de contrato apresentada na presente Consulta Pública se assemelha, no que tange à aviação geral, aos editais das últimas duas rodadas. Em relação às diretrizes para elaboração dos EVTEA, informa-se que as mesmas se encontram disponíveis no Data Room da Sétima Rodada. a diretriz referente à capacidade inicial dos sistemas de PPD de SBSP e do SBRJ, qual seja: "Para fins da modelagem, a capacidade inicial do sistema de PPD de SBSP deve ser considerada de 44 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, e a do SBRJ de 32 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros. A capacidade do sistema de pistas ao longo da concessão para os aeroportos SBRJ e SBSP deve evoluir em função do desenho proposto para tais infraestruturas nos estudos de engenharia.", tem por base discussões levadas a cabo entre a SAC e o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), do Ministério da Defesa, conforme aponta o Ofício nº 13/DCCO1/5210 (SEI nº 4852074), de 16 de abril de 2021, onde se concluiu ser viável o aumento da capacidade do sistema de pistas dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont a partir de ações que poderiam colaborar com o aumento da capacidade para os referidos aeroportos sem afetar a segurança operacional. Cumpre informar que, no que diz respeito ao Aeroporto Santos Dumont, a referida diretriz e os EVTEA foram retificados para 30 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, conforme conclusões do referido Ofício. Importa considerar que, na modelagem das concessões aeroportuárias, os EVTEA não são vinculativos. O cenário desenhado nos Estudos reflete uma hipótese de conduta do concessionário num cenário de escassez de capacidade para acomodar toda a demanda, em um contexto complexo em que o sítio aeroportuário terá que ser reconfigurado para ampliar a capacidade e solucionar as incompatibilidades com o RBAC 154. Entretanto, existem outros caminhos de desenvolvimento possíveis para o sítio aeroportuário além daquele escolhido no EVTEA. Caberá, então, ao futuro concessionário elaborar um plano de negócios e de desenvolvimento do sítio aeroportuário próprio, submetendo-se às regras contratuais de atendimento da demanda e correção das inconformidades, e ainda ao arcabouço legal vigente. No que compete às regras contratuais, a minuta de Contrato de Concessão submetida à Consulta Pública nº 13/2021 traz, em seu item 3.1.7., como obrigação da futura Concessionária, "assumir integralmente os Contratos que envolvam a cessão de espaços nos Complexos Aeroportuários integrantes do Bloco, conforme as condições contratadas, mediante sub-rogação integral dos seus direitos e deveres", o que inclui eventuais cláusulas rescisórias ou de realocação. Nesse diapasão, acolhemos as contribuições apresentadas sobre não previsão de indenizações à eventual descontinuidade dos contratos em vigor. Tal inconsistência será sanada e os estudos atualizados incorporando os devidos custos. No tocante aos impactos urbanísticos, observa-se inicialmente que a movimentação total de passageiros projetada para SBSP em 2023 é de 25,2 milhões de pax (vide Estudo de Mercado, Figuras 12-25 e 12-27), e não de 28,7 milhões, como apontado. Ainda, cabe destacar que nos Estudos Ambientais foram avaliadas as legislações e políticas públicas vinculadas à interligação entre modais de transporte na região do Aeroporto de Congonhas, detalhados a situação das vias públicas de acesso na região do Aeroporto, o status

de implantação da Linha 17-Ouro do Metrô de São Paulo, a qual prevê uma estação no Aeroporto, a Lei Municipal nº 16.050/2014, que aprovou o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo e a Política de Desenvolvimento Urbano, onde definiu-se que a instalação, reforma e ampliação de aeródromos e heliportos é condicionada à apresentação de Estudo e Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA e Estudo e Relatório de Impacto de Vizinhança - EIV/RIV, no âmbito do processo de licenciamento ambiental. Salienta-se também que, conforme rito comum do processo de licenciamento, os impactos na mobilidade urbana e acessibilidade ao aeroporto deverão ser mais bem avaliados e apresentados no Estudo de Tráfego e outros documentos exigidos pelo órgão ambiental, durante a fase de licenciamento ambiental, que estará sob responsabilidade do futuro concessionário. Além disso, diferentemente do informado na contribuição apresentada, os Estudos Ambientais identificaram os impactos ambientais previstos para o período de concessão, como o risco de contaminação de lençóis freáticos, o aumento de emissão de poluentes e o aumento da poluição sonora, e precificaram as medidas mitigadoras associadas a esses impactos. Finalmente, destaca-se também que não foram identificadas restrições em SBSP decorrentes do aumento do tráfego de veículos no entorno ou demais aspectos. Por fim, repisa-se que não há, por parte da SAC, nenhuma diretriz para que os documentos jurídicos que vinculam a concessão da Sétima Rodada de Concessão sejam construídos considerando eventual preterição de tráfego aéreo ligado à aviação geral e executiva no aeroporto relacionado. Por fim, informa-se que a Nota Informativa nº 31/2021/DPR/SAC (SEI nº 4837983), apresenta detalhamento da temática apresentada.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
19042
NOME DO CONTRIBUINTE
Associação Brasileira de Aviação Geral – ABAG
CONTRIBUIÇÃO
<p>Solicita-se a inclusão da subcláusula 5.1.2 do Anexo 02 – Plano de Exploração Aeroportuária, da seguinte forma:</p> <p>5.1 Construção de novos terminais de passageiros e ampliações e reformas nos terminais de passageiros existentes deverão incorporar as melhores práticas nacionais e internacionais em projetos de edificações similares.</p> <p>5.1.1 A concepção arquitetônica e padrões construtivos, operacionais e de manutenção destas intervenções deverão respeitar as particularidades socioeconômicas, culturais, geográficas e climáticas do local, incorporando princípios da sustentabilidade, eficiência energética e minimização dos impactos ambientais, bem como garantir operação ininterrupta, manutenção simplificada e econômica e alta durabilidade.</p> <p>5.1.2 A construção de novos terminais de passageiros e ampliações e reformas nos terminais de passageiros existentes não deverão impactar a Infraestrutura Aeroportuária destinada à Aviação Geral.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Preliminarmente, diante da limitação de caracteres do formulário, a ABAG destaca a submissão de arquivo pdf como anexo à presente contribuição, contendo a fundamentação completa do presente pedido.</p> <p>1. A necessidade de compartilhamento da infraestrutura essencial à atividade da aviação geral</p> <p>A utilização da infraestrutura aeroportuária é indispensável para a atividade da aviação geral, o que atrai a incidência da teoria das instalações essenciais, “por meio da qual se permite que todos os operadores interessados possam ter acesso àquelas infraestruturas e redes [essenciais], desde que obedecidos os aspectos técnicos e de segurança e desde que o seu detentor seja adequadamente remunerado (NESTER, Alexandre Wagner. Regulação e concorrência – compartilhamento de infra-estruturas e redes. São Paulo: Dialética, 2006. p. 247).</p> <p>Para ALEXANDRE SANTOS DE ARAGÃO, existem cinco requisitos para aplicação da teoria das instalações essenciais: (1) controle da instalação essencial; (2) essencialidade da instalação; (3) restrição da concorrência; (4) viabilidade de acesso; (5) preço razoável (Serviços públicos e concorrência. Revista de Direito Administrativo. Rio de Janeiro, n. 233, jul./set. 2003, p. 311/371).</p> <p>Todos os requisitos estão presentes no caso do Aeroporto de Congonhas, considerando que (1) o futuro concessionário terá controle sobre a infraestrutura aeroportuária; (2) o acesso a esta infraestrutura é imprescindível para o exercício dos diversos segmentos da aviação, incluindo a aviação geral; (3) a ausência de acesso à infraestrutura causaria restrições concorrenciais, privilegiando a aviação comercial em detrimento da aviação geral; (4) o acesso é viável, considerando que, historicamente, o Aeroporto de Congonhas tem suportado tanto as operações da aviação comercial quanto as da aviação geral; (5) a utilização da infraestrutura se daria mediante pagamento de justa remuneração ao concessionário.</p>

Não existem alternativas viáveis de outros aeroportos na região para o regular desenvolvimento das atividades relacionadas à aviação geral, uma vez que os demais aeroportos da região carecem de infraestrutura adequada e estão localizados a grandes distâncias dos principais pontos de interesse da capital. A operação seria inviável inclusive no Aeroporto do Campo de Marte, uma vez que este não possui capacidade para o recebimento das aeronaves empregadas pelo setor, além de carecer de áreas disponíveis para os hangares.

É importante considerar, ainda, que eventual realocação das operações da aviação geral em São Paulo produziria efeitos sobre a atividade a nível nacional, considerando que o Aeroporto de Congonhas é, atualmente, o grande hub da aviação geral, recebendo voos de todo o país e realizando a conexão entre diversos destinos, o que também inclui aqueles não atendidos pela aviação regular.

Portanto, a utilização da infraestrutura do Aeroporto de Congonhas é vital para a aviação geral.

2. Precedentes da ANAC

Em leilões anteriores, houve previsão expressa acerca da necessidade de assegurar acesso à infraestrutura aeroportuária para a aviação geral, com o estabelecimento do Sistema de Aviação Geral como elemento aeroportuário obrigatório no Plano de Exploração Aeroportuária, determinando a necessidade de disponibilização de pátio de estacionamento de aeronaves, edifício terminal de aviação geral e estacionamento de veículos. Como exemplo, é possível citar os contratos dos Aeroportos de Viracopos; São Gonçalo do Amarante; Guarulhos; Galeão; Confins; e Brasília.

Sempre respeitosamente, é necessário que a diretriz empregada nos contratos acima citados seja adotada em relação ao leilão do Aeroporto de Congonhas. Trata-se de um dever de coerência tanto com a forma como o Aeroporto vem sendo historicamente utilizado, quanto com a política pública adotada nos leilões anteriores. Omitir-se quanto à preservação do acesso à infraestrutura aeroportuária para a aviação geral no Aeroporto de Congonhas significa que caberá ao vencedor do leilão a decisão quanto a manter ou não o acesso da aviação geral ao principal aeroporto utilizado pelo segmento no país. E, caso o Concessionário entenda pela exclusão da aviação geral do Aeroporto de Congonhas, todo o setor será severamente impactado, dada sua importância estratégica.

RESPOSTA

A SAC/Minfra agradece a sua contribuição e esclarece que o Governo Federal corrobora com o caráter essencial da atividade de aviação geral e sua importância para o setor. Neste sentido, as políticas públicas implementadas pelo Governo Federal visam a melhoria da infraestrutura para a aviação civil como um todo, sem distinção entre os segmentos que o compõem. Assim, é preciso afastar a ideia de que a modelagem proposta para a concessão de SBSP irá inviabilizar a atividade de aviação geral na região de influência do Aeroporto. Eventuais conflitos entre diferentes segmentos de aviação poderão surgir quando a demanda agregada atingir o limite físico da capacidade, situação em que todos os segmentos serão afetados. Nesse contexto, a coordenação de slots realizada pela ANAC tem como objetivo regulamentar o acesso à infraestrutura em aeroportos saturados, buscando harmonizar a demanda por operações aéreas com a capacidade aeroportuária disponível. Potencial reserva de capacidade a qualquer segmento da aviação seria, em contraponto, um artificial favorecimento e caminhar no sentido de soluções sub-ótimas do ponto de vista da eficiência das operações a aviação civil, tal como disposto na Política Nacional de Aviação Civil (PNAC). Nesse contexto, cumpre observar que

a minuta de contrato apresentada na presente Consulta Pública se assemelha, no que tange à aviação geral, aos editais das últimas duas rodadas. Em relação às diretrizes para elaboração dos EVTEA, informa-se que as mesmas se encontram disponíveis no Data Room da Sétima Rodada. a diretriz referente à capacidade inicial dos sistemas de PPD de SBSP e do SBRJ, qual seja: “Para fins da modelagem, a capacidade inicial do sistema de PPD de SBSP deve ser considerada de 44 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, e a do SBRJ de 32 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros. A capacidade do sistema de pistas ao longo da concessão para os aeroportos SBRJ e SBSP deve evoluir em função do desenho proposto para tais infraestruturas nos estudos de engenharia.”, tem por base discussões levadas a cabo entre a SAC e o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), do Ministério da Defesa, conforme aponta o Ofício nº 13/DCCO1/5210 (SEI nº 4852074), de 16 de abril de 2021, onde se concluiu ser viável o aumento da capacidade do sistema de pistas dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont a partir de ações que poderiam colaborar com o aumento da capacidade para os referidos aeroportos sem afetar a segurança operacional. Cumpre informar que, no que diz respeito ao Aeroporto Santos Dumont, a referida diretriz e os EVTEA foram retificados para 30 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, conforme conclusões do referido Ofício. Importa considerar que, na modelagem das concessões aeroportuárias, os EVTEA não são vinculativos. O cenário desenhado nos Estudos reflete uma hipótese de conduta do concessionário num cenário de escassez de capacidade para acomodar toda a demanda, em um contexto complexo em que o sítio aeroportuário terá que ser reconfigurado para ampliar a capacidade e solucionar as incompatibilidades com o RBAC 154. Entretanto, existem outros caminhos de desenvolvimento possíveis para o sítio aeroportuário além daquele escolhido no EVTEA. Caberá, então, ao futuro concessionário elaborar um plano de negócios e de desenvolvimento do sítio aeroportuário próprio, submetendo-se às regras contratuais de atendimento da demanda e correção das inconformidades, e ainda ao arcabouço legal vigente. No que compete às regras contratuais, a minuta de Contrato de Concessão submetida à Consulta Pública nº 13/2021 traz, em seu item 3.1.7., como obrigação da futura Concessionária, "assumir integralmente os Contratos que envolvam a cessão de espaços nos Complexos Aeroportuários integrantes do Bloco, conforme as condições contratadas, mediante sub-rogação integral dos seus direitos e deveres", o que inclui eventuais cláusulas rescisórias ou de realocação. Nesse diapasão, acolhemos as contribuições apresentadas sobre não previsão de indenizações à eventual descontinuidade dos contratos em vigor. Tal inconsistência será sanada e os estudos atualizados incorporando os devidos custos. No tocante aos impactos urbanísticos, observa-se inicialmente que a movimentação total de passageiros projetada para SBSP em 2023 é de 25,2 milhões de pax (vide Estudo de Mercado, Figuras 12-25 e 12-27), e não de 28,7 milhões, como apontado. Ainda, cabe destacar que nos Estudos Ambientais foram avaliadas as legislações e políticas públicas vinculadas à interligação entre modais de transporte na região do Aeroporto de Congonhas, detalhados a situação das vias públicas de acesso na região do Aeroporto, o status de implantação da Linha 17-Ouro do Metrô de São Paulo, a qual prevê uma estação no Aeroporto, a Lei Municipal nº 16.050/2014, que aprovou o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo e a Política de Desenvolvimento Urbano, onde definiu-se que a instalação, reforma e ampliação de aeródromos e heliportos é condicionada à apresentação de Estudo e Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA e Estudo e Relatório de Impacto de Vizinhança - EIV/RIV, no âmbito do processo de

licenciamento ambiental. Salienta-se também que, conforme rito comum do processo de licenciamento, os impactos na mobilidade urbana e acessibilidade ao aeroporto deverão ser mais bem avaliados e apresentados no Estudo de Tráfego e outros documentos exigidos pelo órgão ambiental, durante a fase de licenciamento ambiental, que estará sob responsabilidade do futuro concessionário. Além disso, diferentemente do informado na contribuição apresentada, os Estudos Ambientais identificaram os impactos ambientais previstos para o período de concessão, como o risco de contaminação de lençóis freáticos, o aumento de emissão de poluentes e o aumento da poluição sonora, e precificaram as medidas mitigadoras associadas a esses impactos. Finalmente, destaca-se também que não foram identificadas restrições em SBSP decorrentes do aumento do tráfego de veículos no entorno ou demais aspectos. Por fim, repisa-se que não há, por parte da SAC, nenhuma diretriz para que os documentos jurídicos que vinculam a concessão da Sétima Rodada de Concessão sejam construídos considerando eventual preterição de tráfego aéreo ligado à aviação geral e executiva no aeroporto relacionado. Por fim, informa-se que a Nota Informativa nº 31/2021/DPR/SAC (SEI nº 4837983), apresenta detalhamento da temática apresentada.

A ANAC igualmente agradece sua contribuição e informa que a sugestão não será acatada. Entende-se não ser necessária tal prescrição, uma vez que, havendo demanda de aviação geral a ser atendida nos aeroportos, e decorrente interesse comercial por parte da Concessionária em auferir receitas dessa operação, tal infraestrutura será por ela disponibilizada, sem a necessidade de dispositivo contratual específico para reserva de áreas.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
19043
NOME DO CONTRIBUINTE
Associação Brasileira de Aviação Geral – ABAG
CONTRIBUIÇÃO
<p>Solicita-se a inclusão da subcláusula 5.1.2 do Anexo 02 – Plano de Exploração Aeroportuária, da seguinte forma:</p> <p>5.1 Construção de novos terminais de passageiros e ampliações e reformas nos terminais de passageiros existentes deverão incorporar as melhores práticas nacionais e internacionais em projetos de edificações similares.</p> <p>5.1.1 A concepção arquitetônica e padrões construtivos, operacionais e de manutenção destas intervenções deverão respeitar as particularidades socioeconômicas, culturais, geográficas e climáticas do local, incorporando princípios da sustentabilidade, eficiência energética e minimização dos impactos ambientais, bem como garantir operação ininterrupta, manutenção simplificada e econômica e alta durabilidade.</p> <p>5.1.2 A construção de novos terminais de passageiros e ampliações e reformas nos terminais de passageiros existentes não deverão impactar a Infraestrutura Aeroportuária destinada à Aviação Geral.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Preliminarmente, diante da limitação de caracteres do formulário, a ABAG destaca a submissão de arquivo pdf como anexo à presente contribuição, contendo a fundamentação completa do presente pedido.</p> <p>1. A necessidade de compartilhamento da infraestrutura essencial à atividade da aviação geral</p> <p>A utilização da infraestrutura aeroportuária é indispensável para a atividade da aviação geral, o que atrai a incidência da teoria das instalações essenciais, “por meio da qual se permite que todos os operadores interessados possam ter acesso àquelas infraestruturas e redes [essenciais], desde que obedecidos os aspectos técnicos e de segurança e desde que o seu detentor seja adequadamente remunerado (NESTER, Alexandre Wagner. Regulação e concorrência – compartilhamento de infra-estruturas e redes. São Paulo: Dialética, 2006. p. 247).</p> <p>Para ALEXANDRE SANTOS DE ARAGÃO, existem cinco requisitos para aplicação da teoria das instalações essenciais: (1) controle da instalação essencial; (2) essencialidade da instalação; (3) restrição da concorrência; (4) viabilidade de acesso; (5) preço razoável (Serviços públicos e concorrência. Revista de Direito Administrativo. Rio de Janeiro, n. 233, jul./set. 2003, p. 311/371).</p> <p>Todos os requisitos estão presentes no caso do Aeroporto de Congonhas, considerando que (1) o futuro concessionário terá controle sobre a infraestrutura aeroportuária; (2) o acesso a esta infraestrutura é imprescindível para o exercício dos diversos segmentos da aviação, incluindo a aviação geral; (3) a ausência de acesso à infraestrutura causaria restrições concorrenciais, privilegiando a aviação comercial em detrimento da aviação geral; (4) o acesso é viável, considerando que, historicamente, o Aeroporto de Congonhas tem suportado tanto as operações da aviação comercial quanto as da aviação geral; (5) a utilização da infraestrutura se daria mediante pagamento de justa remuneração ao concessionário.</p>

Não existem alternativas viáveis de outros aeroportos na região para o regular desenvolvimento das atividades relacionadas à aviação geral, uma vez que os demais aeroportos da região carecem de infraestrutura adequada e estão localizados a grandes distâncias dos principais pontos de interesse da capital. A operação seria inviável inclusive no Aeroporto do Campo de Marte, uma vez que este não possui capacidade para o recebimento das aeronaves empregadas pelo setor, além de carecer de áreas disponíveis para os hangares.

É importante considerar, ainda, que eventual realocação das operações da aviação geral em São Paulo produziria efeitos sobre a atividade a nível nacional, considerando que o Aeroporto de Congonhas é, atualmente, o grande hub da aviação geral, recebendo voos de todo o país e realizando a conexão entre diversos destinos, o que também inclui aqueles não atendidos pela aviação regular.

Portanto, a utilização da infraestrutura do Aeroporto de Congonhas é vital para a aviação geral.

2. Precedentes da ANAC

Em leilões anteriores, houve previsão expressa acerca da necessidade de assegurar acesso à infraestrutura aeroportuária para a aviação geral, com o estabelecimento do Sistema de Aviação Geral como elemento aeroportuário obrigatório no Plano de Exploração Aeroportuária, determinando a necessidade de disponibilização de pátio de estacionamento de aeronaves, edifício terminal de aviação geral e estacionamento de veículos. Como exemplo, é possível citar os contratos dos Aeroportos de Viracopos; São Gonçalo do Amarante; Guarulhos; Galeão; Confins; e Brasília.

Sempre respeitosamente, é necessário que a diretriz empregada nos contratos acima citados seja adotada em relação ao leilão do Aeroporto de Congonhas. Trata-se de um dever de coerência tanto com a forma como o Aeroporto vem sendo historicamente utilizado, quanto com a política pública adotada nos leilões anteriores. Omitir-se quanto à preservação do acesso à infraestrutura aeroportuária para a aviação geral no Aeroporto de Congonhas significa que caberá ao vencedor do leilão a decisão quanto a manter ou não o acesso da aviação geral ao principal aeroporto utilizado pelo segmento no país. E, caso o Concessionário entenda pela exclusão da aviação geral do Aeroporto de Congonhas, todo o setor será severamente impactado, dada sua importância estratégica.

RESPOSTA

A SAC/Minfra agradece a sua contribuição e esclarece que o Governo Federal corrobora com o caráter essencial da atividade de aviação geral e sua importância para o setor. Neste sentido, as políticas públicas implementadas pelo Governo Federal visam a melhoria da infraestrutura para a aviação civil como um todo, sem distinção entre os segmentos que o compõem. Assim, é preciso afastar a ideia de que a modelagem proposta para a concessão de SBSP irá inviabilizar a atividade de aviação geral na região de influência do Aeroporto. Eventuais conflitos entre diferentes segmentos de aviação poderão surgir quando a demanda agregada atingir o limite físico da capacidade, situação em que todos os segmentos serão afetados. Nesse contexto, a coordenação de slots realizada pela ANAC tem como objetivo regulamentar o acesso à infraestrutura em aeroportos saturados, buscando harmonizar a demanda por operações aéreas com a capacidade aeroportuária disponível. Potencial reserva de capacidade a qualquer segmento da aviação seria, em contraponto, um artificial favorecimento e caminhar no sentido de soluções sub-ótimas do ponto de vista da eficiência das operações a aviação civil, tal como disposto na Política Nacional de Aviação Civil (PNAC). Nesse contexto, cumpre observar que

a minuta de contrato apresentada na presente Consulta Pública se assemelha, no que tange à aviação geral, aos editais das últimas duas rodadas. Em relação às diretrizes para elaboração dos EVTEA, informa-se que as mesmas se encontram disponíveis no Data Room da Sétima Rodada. a diretriz referente à capacidade inicial dos sistemas de PPD de SBSP e do SBRJ, qual seja: “Para fins da modelagem, a capacidade inicial do sistema de PPD de SBSP deve ser considerada de 44 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, e a do SBRJ de 32 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros. A capacidade do sistema de pistas ao longo da concessão para os aeroportos SBRJ e SBSP deve evoluir em função do desenho proposto para tais infraestruturas nos estudos de engenharia.”, tem por base discussões levadas a cabo entre a SAC e o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), do Ministério da Defesa, conforme aponta o Ofício nº 13/DCCO1/5210 (SEI nº 4852074), de 16 de abril de 2021, onde se concluiu ser viável o aumento da capacidade do sistema de pistas dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont a partir de ações que poderiam colaborar com o aumento da capacidade para os referidos aeroportos sem afetar a segurança operacional. Cumpre informar que, no que diz respeito ao Aeroporto Santos Dumont, a referida diretriz e os EVTEA foram retificados para 30 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, conforme conclusões do referido Ofício. Importa considerar que, na modelagem das concessões aeroportuárias, os EVTEA não são vinculativos. O cenário desenhado nos Estudos reflete uma hipótese de conduta do concessionário num cenário de escassez de capacidade para acomodar toda a demanda, em um contexto complexo em que o sítio aeroportuário terá que ser reconfigurado para ampliar a capacidade e solucionar as incompatibilidades com o RBAC 154. Entretanto, existem outros caminhos de desenvolvimento possíveis para o sítio aeroportuário além daquele escolhido no EVTEA. Caberá, então, ao futuro concessionário elaborar um plano de negócios e de desenvolvimento do sítio aeroportuário próprio, submetendo-se às regras contratuais de atendimento da demanda e correção das inconformidades, e ainda ao arcabouço legal vigente. No que compete às regras contratuais, a minuta de Contrato de Concessão submetida à Consulta Pública nº 13/2021 traz, em seu item 3.1.7., como obrigação da futura Concessionária, "assumir integralmente os Contratos que envolvam a cessão de espaços nos Complexos Aeroportuários integrantes do Bloco, conforme as condições contratadas, mediante sub-rogação integral dos seus direitos e deveres", o que inclui eventuais cláusulas rescisórias ou de realocação. Nesse diapasão, acolhemos as contribuições apresentadas sobre não previsão de indenizações à eventual descontinuidade dos contratos em vigor. Tal inconsistência será sanada e os estudos atualizados incorporando os devidos custos. No tocante aos impactos urbanísticos, observa-se inicialmente que a movimentação total de passageiros projetada para SBSP em 2023 é de 25,2 milhões de pax (vide Estudo de Mercado, Figuras 12-25 e 12-27), e não de 28,7 milhões, como apontado. Ainda, cabe destacar que nos Estudos Ambientais foram avaliadas as legislações e políticas públicas vinculadas à interligação entre modais de transporte na região do Aeroporto de Congonhas, detalhados a situação das vias públicas de acesso na região do Aeroporto, o status de implantação da Linha 17-Ouro do Metrô de São Paulo, a qual prevê uma estação no Aeroporto, a Lei Municipal nº 16.050/2014, que aprovou o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo e a Política de Desenvolvimento Urbano, onde definiu-se que a instalação, reforma e ampliação de aeródromos e heliportos é condicionada à apresentação de Estudo e Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA e Estudo e Relatório de Impacto de Vizinhança - EIV/RIV, no âmbito do processo de

licenciamento ambiental. Salienta-se também que, conforme rito comum do processo de licenciamento, os impactos na mobilidade urbana e acessibilidade ao aeroporto deverão ser mais bem avaliados e apresentados no Estudo de Tráfego e outros documentos exigidos pelo órgão ambiental, durante a fase de licenciamento ambiental, que estará sob responsabilidade do futuro concessionário. Além disso, diferentemente do informado na contribuição apresentada, os Estudos Ambientais identificaram os impactos ambientais previstos para o período de concessão, como o risco de contaminação de lençóis freáticos, o aumento de emissão de poluentes e o aumento da poluição sonora, e precificaram as medidas mitigadoras associadas a esses impactos. Finalmente, destaca-se também que não foram identificadas restrições em SBSP decorrentes do aumento do tráfego de veículos no entorno ou demais aspectos. Por fim, repisa-se que não há, por parte da SAC, nenhuma diretriz para que os documentos jurídicos que vinculam a concessão da Sétima Rodada de Concessão sejam construídos considerando eventual preterição de tráfego aéreo ligado à aviação geral e executiva no aeroporto relacionado. Por fim, informa-se que a Nota Informativa nº 31/2021/DPR/SAC (SEI nº 4837983), apresenta detalhamento da temática apresentada.

A ANAC igualmente agradece sua contribuição e informa que a sugestão não será acatada. Entende-se não ser necessária tal prescrição, uma vez que, havendo demanda de aviação geral a ser atendida nos aeroportos, e decorrente interesse comercial por parte da Concessionária em auferir receitas dessa operação, entende-se haver no contrato os incentivos para que tal infraestrutura seja por ela disponibilizada, sem a necessidade de dispositivo contratual específico para reserva de áreas.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
19044
NOME DO CONTRIBUINTE
Associação Brasileira de Aviação Geral – ABAG
CONTRIBUIÇÃO
<p>Solicita-se a inclusão da subcláusula 5.1.2 do Anexo 02 – Plano de Exploração Aeroportuária, da seguinte forma:</p> <p>5.1 Construção de novos terminais de passageiros e ampliações e reformas nos terminais de passageiros existentes deverão incorporar as melhores práticas nacionais e internacionais em projetos de edificações similares.</p> <p>5.1.1 A concepção arquitetônica e padrões construtivos, operacionais e de manutenção destas intervenções deverão respeitar as particularidades socioeconômicas, culturais, geográficas e climáticas do local, incorporando princípios da sustentabilidade, eficiência energética e minimização dos impactos ambientais, bem como garantir operação ininterrupta, manutenção simplificada e econômica e alta durabilidade.</p> <p>5.1.2 A construção de novos terminais de passageiros e ampliações e reformas nos terminais de passageiros existentes não deverão impactar a Infraestrutura Aeroportuária destinada à Aviação Geral.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Preliminarmente, diante da limitação de caracteres do formulário, a ABAG destaca a submissão de arquivo pdf como anexo à presente contribuição, contendo a fundamentação completa do presente pedido.</p> <p>1. A necessidade de compartilhamento da infraestrutura essencial à atividade da aviação geral</p> <p>A utilização da infraestrutura aeroportuária é indispensável para a atividade da aviação geral, o que atrai a incidência da teoria das instalações essenciais, “por meio da qual se permite que todos os operadores interessados possam ter acesso àquelas infraestruturas e redes [essenciais], desde que obedecidos os aspectos técnicos e de segurança e desde que o seu detentor seja adequadamente remunerado (NESTER, Alexandre Wagner. Regulação e concorrência – compartilhamento de infra-estruturas e redes. São Paulo: Dialética, 2006. p. 247).</p> <p>Para ALEXANDRE SANTOS DE ARAGÃO, existem cinco requisitos para aplicação da teoria das instalações essenciais: (1) controle da instalação essencial; (2) essencialidade da instalação; (3) restrição da concorrência; (4) viabilidade de acesso; (5) preço razoável (Serviços públicos e concorrência. Revista de Direito Administrativo. Rio de Janeiro, n. 233, jul./set. 2003, p. 311/371).</p> <p>Todos os requisitos estão presentes no caso do Aeroporto de Congonhas, considerando que (1) o futuro concessionário terá controle sobre a infraestrutura aeroportuária; (2) o acesso a esta infraestrutura é imprescindível para o exercício dos diversos segmentos da aviação, incluindo a aviação geral; (3) a ausência de acesso à infraestrutura causaria restrições concorrenciais, privilegiando a aviação comercial em detrimento da aviação geral; (4) o acesso é viável, considerando que, historicamente, o Aeroporto de Congonhas tem suportado tanto as operações da aviação comercial quanto as da aviação geral; (5) a utilização da infraestrutura se daria mediante pagamento de justa remuneração ao concessionário.</p>

Não existem alternativas viáveis de outros aeroportos na região para o regular desenvolvimento das atividades relacionadas à aviação geral, uma vez que os demais aeroportos da região carecem de infraestrutura adequada e estão localizados a grandes distâncias dos principais pontos de interesse da capital. A operação seria inviável inclusive no Aeroporto do Campo de Marte, uma vez que este não possui capacidade para o recebimento das aeronaves empregadas pelo setor, além de carecer de áreas disponíveis para os hangares.

É importante considerar, ainda, que eventual realocação das operações da aviação geral em São Paulo produziria efeitos sobre a atividade a nível nacional, considerando que o Aeroporto de Congonhas é, atualmente, o grande hub da aviação geral, recebendo voos de todo o país e realizando a conexão entre diversos destinos, o que também inclui aqueles não atendidos pela aviação regular.

Portanto, a utilização da infraestrutura do Aeroporto de Congonhas é vital para a aviação geral.

2. Precedentes da ANAC

Em leilões anteriores, houve previsão expressa acerca da necessidade de assegurar acesso à infraestrutura aeroportuária para a aviação geral, com o estabelecimento do Sistema de Aviação Geral como elemento aeroportuário obrigatório no Plano de Exploração Aeroportuária, determinando a necessidade de disponibilização de pátio de estacionamento de aeronaves, edifício terminal de aviação geral e estacionamento de veículos. Como exemplo, é possível citar os contratos dos Aeroportos de Viracopos; São Gonçalo do Amarante; Guarulhos; Galeão; Confins; e Brasília.

Sempre respeitosamente, é necessário que a diretriz empregada nos contratos acima citados seja adotada em relação ao leilão do Aeroporto de Congonhas. Trata-se de um dever de coerência tanto com a forma como o Aeroporto vem sendo historicamente utilizado, quanto com a política pública adotada nos leilões anteriores. Omitir-se quanto à preservação do acesso à infraestrutura aeroportuária para a aviação geral no Aeroporto de Congonhas significa que caberá ao vencedor do leilão a decisão quanto a manter ou não o acesso da aviação geral ao principal aeroporto utilizado pelo segmento no país. E, caso o Concessionário entenda pela exclusão da aviação geral do Aeroporto de Congonhas, todo o setor será severamente impactado, dada sua importância estratégica.

RESPOSTA

A SAC/Minfra agradece a sua contribuição e esclarece que o Governo Federal corrobora com o caráter essencial da atividade de aviação geral e sua importância para o setor. Neste sentido, as políticas públicas implementadas pelo Governo Federal visam a melhoria da infraestrutura para a aviação civil como um todo, sem distinção entre os segmentos que o compõem. Assim, é preciso afastar a ideia de que a modelagem proposta para a concessão de SBSP irá inviabilizar a atividade de aviação geral na região de influência do Aeroporto. Eventuais conflitos entre diferentes segmentos de aviação poderão surgir quando a demanda agregada atingir o limite físico da capacidade, situação em que todos os segmentos serão afetados. Nesse contexto, a coordenação de slots realizada pela ANAC tem como objetivo regulamentar o acesso à infraestrutura em aeroportos saturados, buscando harmonizar a demanda por operações aéreas com a capacidade aeroportuária disponível. Potencial reserva de capacidade a qualquer segmento da aviação seria, em contraponto, um artificial favorecimento e caminhar no sentido de soluções sub-ótimas do ponto de vista da eficiência das operações a aviação civil, tal como disposto na Política Nacional de Aviação Civil (PNAC). Nesse contexto, cumpre observar que

a minuta de contrato apresentada na presente Consulta Pública se assemelha, no que tange à aviação geral, aos editais das últimas duas rodadas. Em relação às diretrizes para elaboração dos EVTEA, informa-se que as mesmas se encontram disponíveis no Data Room da Sétima Rodada. a diretriz referente à capacidade inicial dos sistemas de PPD de SBSP e do SBRJ, qual seja: “Para fins da modelagem, a capacidade inicial do sistema de PPD de SBSP deve ser considerada de 44 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, e a do SBRJ de 32 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros. A capacidade do sistema de pistas ao longo da concessão para os aeroportos SBRJ e SBSP deve evoluir em função do desenho proposto para tais infraestruturas nos estudos de engenharia.”, tem por base discussões levadas a cabo entre a SAC e o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), do Ministério da Defesa, conforme aponta o Ofício nº 13/DCCO1/5210 (SEI nº 4852074), de 16 de abril de 2021, onde se concluiu ser viável o aumento da capacidade do sistema de pistas dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont a partir de ações que poderiam colaborar com o aumento da capacidade para os referidos aeroportos sem afetar a segurança operacional. Cumpre informar que, no que diz respeito ao Aeroporto Santos Dumont, a referida diretriz e os EVTEA foram retificados para 30 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, conforme conclusões do referido Ofício. Importa considerar que, na modelagem das concessões aeroportuárias, os EVTEA não são vinculativos. O cenário desenhado nos Estudos reflete uma hipótese de conduta do concessionário num cenário de escassez de capacidade para acomodar toda a demanda, em um contexto complexo em que o sítio aeroportuário terá que ser reconfigurado para ampliar a capacidade e solucionar as incompatibilidades com o RBAC 154. Entretanto, existem outros caminhos de desenvolvimento possíveis para o sítio aeroportuário além daquele escolhido no EVTEA. Caberá, então, ao futuro concessionário elaborar um plano de negócios e de desenvolvimento do sítio aeroportuário próprio, submetendo-se às regras contratuais de atendimento da demanda e correção das inconformidades, e ainda ao arcabouço legal vigente. No que compete às regras contratuais, a minuta de Contrato de Concessão submetida à Consulta Pública nº 13/2021 traz, em seu item 3.1.7., como obrigação da futura Concessionária, "assumir integralmente os Contratos que envolvam a cessão de espaços nos Complexos Aeroportuários integrantes do Bloco, conforme as condições contratadas, mediante sub-rogação integral dos seus direitos e deveres", o que inclui eventuais cláusulas rescisórias ou de realocação. Nesse diapasão, acolhemos as contribuições apresentadas sobre não previsão de indenizações à eventual descontinuidade dos contratos em vigor. Tal inconsistência será sanada e os estudos atualizados incorporando os devidos custos. No tocante aos impactos urbanísticos, observa-se inicialmente que a movimentação total de passageiros projetada para SBSP em 2023 é de 25,2 milhões de pax (vide Estudo de Mercado, Figuras 12-25 e 12-27), e não de 28,7 milhões, como apontado. Ainda, cabe destacar que nos Estudos Ambientais foram avaliadas as legislações e políticas públicas vinculadas à interligação entre modais de transporte na região do Aeroporto de Congonhas, detalhados a situação das vias públicas de acesso na região do Aeroporto, o status de implantação da Linha 17-Ouro do Metrô de São Paulo, a qual prevê uma estação no Aeroporto, a Lei Municipal nº 16.050/2014, que aprovou o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo e a Política de Desenvolvimento Urbano, onde definiu-se que a instalação, reforma e ampliação de aeródromos e heliportos é condicionada à apresentação de Estudo e Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA e Estudo e Relatório de Impacto de Vizinhança - EIV/RIV, no âmbito do processo de

licenciamento ambiental. Salienta-se também que, conforme rito comum do processo de licenciamento, os impactos na mobilidade urbana e acessibilidade ao aeroporto deverão ser mais bem avaliados e apresentados no Estudo de Tráfego e outros documentos exigidos pelo órgão ambiental, durante a fase de licenciamento ambiental, que estará sob responsabilidade do futuro concessionário. Além disso, diferentemente do informado na contribuição apresentada, os Estudos Ambientais identificaram os impactos ambientais previstos para o período de concessão, como o risco de contaminação de lençóis freáticos, o aumento de emissão de poluentes e o aumento da poluição sonora, e precificaram as medidas mitigadoras associadas a esses impactos. Finalmente, destaca-se também que não foram identificadas restrições em SBSP decorrentes do aumento do tráfego de veículos no entorno ou demais aspectos. Por fim, repisa-se que não há, por parte da SAC, nenhuma diretriz para que os documentos jurídicos que vinculam a concessão da Sétima Rodada de Concessão sejam construídos considerando eventual preterição de tráfego aéreo ligado à aviação geral e executiva no aeroporto relacionado. Por fim, informa-se que a Nota Informativa nº 31/2021/DPR/SAC (SEI nº 4837983), apresenta detalhamento da temática apresentada.

A ANAC igualmente agradece a contribuição. Entendemos não ser necessária tal prescrição, uma vez que, havendo demanda de aviação geral a ser atendida nos aeroportos, e decorrente interesse comercial por parte da Concessionária em auferir receitas dessa operação, entende-se haver no contrato os incentivos para que tal infraestrutura seja por ela disponibilizada, sem a necessidade de dispositivo contratual específico para reserva de áreas. O processo de elaboração dos projetos de desenvolvimento do sítio aeroportuário devem ser objeto de consulta aos interessados. Dessa forma, entende-se que as preocupações levantadas quanto a Aviação Geral estão adequadamente tratadas no Contrato de Concessão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
19045
NOME DO CONTRIBUINTE
CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE GUARULHOS
CONTRIBUIÇÃO
Propõe-se a modificação do Anexo nº 4 – Tarifas de modo a excluir a lógica da receita regulada – equiparando, pois, a minuta de contrato de concessão da Sétima Rodada ao contrato de concessão do Aeroporto Internacional de Guarulhos - e da modificação dos tetos tarifários das tarifas de capatazia e armazenagem para garantir a existência de um cenário de concorrência equilibrada entre os aeroportos concedidos. Alternativamente, sugere-se a adoção de tarifa mínima para cargas importadas e exportadas movimentadas pelo complexo aeroportuário, conforme estudo anexo à correspondência DR/0924/2019 destacado nas justificativas desta contribuição.
JUSTIFICATIVA
<p>O anexo em comento apresenta duas assimetrias regulatórias, principalmente quando comparado com o contrato de concessão do Aeroporto Internacional de Guarulhos (“GRU”). A primeira distinção entre os contratos de concessão capaz de gerar uma desigualdade competitiva induzida pela regulação é o fato de o contrato de concessão de GRU ser marcado pela fixação dos tetos tarifários, ao passo que a minuta do contrato de concessão, seguindo a tendência dos contratos de concessão de aeroportos mais recentes, utiliza o conceito de receita regulada por passageiro, isto é, a divisão da soma das receitas derivadas das tarifas de embarque, conexão, pouso e permanência pela quantidade de passageiros tarifados.</p> <p>A lógica da receita regulada por passageiro constitui uma flexibilização dos procedimentos tarifários, visto que a concessionária possuirá maior liberdade para definir quais usuários devem ser mais onerados na fixação do valor das tarifas. Explica-se por meio de um exemplo: enquanto a concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos (“GRU Airport”) deve observar uma série de tetos tarifários, as novas concessionárias podem simplesmente modificar determinadas tarifas, como a de pouso e permanência, e aumentar o valor das tarifas de embarque, desde que isto ocorra dentro do teto da receita regulada. Percebe-se, portanto, que o mecanismo de receita regulada constitui uma vantagem do ponto de vista competitivo, afinal as concessionárias que estão autorizadas a utilizá-lo podem fornecer condições mais atrativas para as companhias aéreas caso optem por onerar um pouco mais os passageiros.</p> <p>A segunda assimetria regulatória em tela decorre do fato de os serviços de armazenagem e capatazia não serem remunerados por tarifas nos contratos de concessão da Sétima Rodada. A única exceção ao exposto é a tarifa de capatazia da carga importada em trânsito e carga exportada em trânsito, cujos valores são expressivamente menores do que aqueles fixados no Anexo 4 do contrato de concessão de GRU.</p> <p>Assim, caso a futura operadora seja obrigada a praticar o teto tarifário proposto pela ANAC ou fixar preços para os serviços de armazenagem e capatazia abaixo do teto tarifário fixado pelo contrato de concessão do Aeroporto Internacional de Guarulhos, GRU Airport inevitavelmente perderá receita, pois ou ela será obrigada a reduzir sua tarifa e acompanhar o valor fixado por aquela outra concessionária, ou manterá a sua</p>

tarifa e observará uma queda na demanda, já que os agentes do setor optarão pelo aeródromo que pratica os menores preços. Considerando que o setor de transporte aéreo de cargas equivale a aproximadamente 40% da receita de GRU Airport, uma redução drástica dos valores das tarifas de armazenagem e capatazia praticados em GRU comprometerá a continuidade do serviço público prestado e o pagamento da outorga fixa, afinal, estes dois são subsidiados pela receita derivada da cobrança da referida tarifa. Como dito na contribuição apresentada por GRU Airport relativa ao capítulo XI do contrato de concessão, não obstante a pretensão da ANAC em favorecer os usuários finais seja louvável, a forma e o momento como este novo cenário tarifário está sendo imposto impacta de forma nefasta os demais players relevantes desse mercado, que não podiam prevê-lo, tampouco considerá-lo quando da celebração, há anos atrás, dos seus contratos de concessão.

Frente a estes dois fatos, propõe-se que as condições para remuneração dos serviços de armazenagem e capatazia, bem como os tetos tarifários, sejam equivalentes aos atualmente aplicados para GRU Airport. Embora as inovações introduzidas pela ANAC nas últimas rodadas de concessão sejam válidas e até mesmo positivas em certas circunstâncias, não se pode ignorar que a proposta, se mantida, afetará injustificadamente players com vocação para o mercado de capatazia e armazenagem de importações e exportações e cujos contratos não fornecem tamanha flexibilidade em relação à remuneração destes serviços aeroportuários.

Portanto, a introdução destas inovações regulatórias deve levar em consideração o impacto que ela pode causar nas demais concessionárias, afinal, de pouco serve, para o setor aeroportuário, introduzir vantagens para um único operador e forçar os demais a acompanhá-lo. Os prejuízos financeiros que as concessionárias mais antigas enfrentarão em razão desta estratégia regulatória inevitavelmente terá impacto na qualidade do serviço público prestado por elas, podendo inclusive colocar em risco a sua continuidade.

A indução à redução de tarifas de armazenagem e capatazia por meio da mudança de regras de um único contrato de concessão constitui, inclusive, má-fé no exercício da função regulatória, uma vez que a ANAC estará forçando as demais concessionárias a modificarem suas condutas sem supostamente precisar realizar alterações unilaterais nos contratos de concessão que ensejem o reequilíbrio da equação econômico-financeira.

O percurso correto para a introdução de inovações nos mecanismos tarifários e modificações dos tetos tarifários é, por conseguinte, aquele que envolva a alteração simultânea dos contratos de concessão dos complexos aeroportuários que, de algum modo, concorram entre si. As alterações na estrutura tarifária e nos mecanismos de cobrança devem considerar as obrigações estabelecidas no contrato de concessão nos quais elas são propostas - notadamente em sua matriz de risco - e as demais condições vigentes à época de sua celebração. Assim, as concessionárias que são afetadas por esta modificação, mas não celebraram o contrato de concessão neste novo contexto, possuem o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro se demonstrada a existência de um dano derivado destas inovações contratuais.

Por fim, não se pode deixar de destacar que, caso a ANAC opte por não modificar o Anexo 4 do contrato de concessão, ela introduzirá uma assimetria regulatória e realizará uma mudança indireta do contrato de concessão de GRU. Por mais que oficialmente não haja nenhuma alteração contratual, as modificações realizadas representam medidas que inevitavelmente forçarão a redução do teto tarifário praticado por GRU Airport.

Em outras palavras, reduzir o teto tarifário e desregulamentar a remuneração dos serviços de armazenagem e capatazia de um concorrente direto de GRU Airport equivale a reduzir, unilateralmente, as tabelas dos tetos tarifários desta última, o que, por sua vez, constitui um risco atribuído ao Poder Concedente de acordo com as subcláusulas 5.2.5 e 5.2.6 do contrato de concessão de GRU. Conseqüentemente, este contrato de concessão deverá ser revisado de modo a que seja recomposto o seu equilíbrio econômico-financeiro.

Além disso, este processo de revisão contratual também deverá englobar a modificação do mecanismo tarifário previsto no contrato de concessão do Aeroporto Internacional de Guarulhos de modo que este último passe a utilizar o conceito de receita regulada e atribua maior flexibilidade para GRU Airport determinar suas tarifas e competir com a nova concessionária em nível de igualdade. Realizada esta revisão contratual, adequar-se-ia, ao novo modelo tarifário vislumbrado pela ANAC, as condições da proposta apresentada por GRU Airport há anos atrás, quando vigorava o marco regulatório cuja alteração é agora proposta pelo Poder Concedente.

RESPOSTA

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que ao longo dos processos de concessão de aeroportos, o modelo regulatório passou por transformações relevantes que foram reconhecidas pelo mercado, por órgãos de governo e até mesmo pela academia como avanços positivos a serem seguidos por outros setores. Entre estas melhorias, podemos destacar as mudanças do modelo de pagamento das outorgas, das obrigações de investimento e nível de serviço, a introdução e aperfeiçoamento dos mecanismos de consultas e de Proposta Apoiada, e as mudanças relativas às tarifas aeroportuárias. O mecanismo de receita teto, que a Concessionária solicita que seja excluído, foi introduzido na quinta rodada e permite maior flexibilidade para o gerenciamento tarifário permitido no Contrato da última rodada.

Assim, antes de cada processo licitatório, as áreas técnicas responsáveis, em conjunto com a Secretária de Aviação Civil, avaliam cuidadosamente as especificidades dos ativos a serem concedidos, e consideram toda a experiência adquirida com a gestão contratual até o momento.

Da mesma forma, diante da licitação dos aeroportos desta rodada, conclui-se pela necessidade de realizar ajustes na modelagem contratual. Especificamente quanto aos ajustes propostos para as tarifas do Aeroporto de Congonhas, aeroporto a ser concedido que se encontra geograficamente mais próximo do Aeroporto de Guarulhos, destaca-se que o documento Justificativa da Concessão para ampliação, manutenção e exploração dos aeroportos integrantes do Bloco RJ/MG, Bloco Norte II e Bloco SP/MS/PA dispõe o seguinte:

A regulação tarifária segue o mesmo modelo da 6ª rodada. Para os aeroportos com mais de 1 milhão de passageiros processados em 2019, recomenda-se a tabela de Receita Teto por passageiro oriunda da Portaria ANAC nº 3.642/SRA, de 09/12/2020, com exceção do Aeroporto de Congonhas, para o qual se propõe majorar a Receita Teto para o mesmo nível de Manaus (...)

O mesmo critério é aplicado para a definição de para quais aeroportos é requerido o envio do relatório de consulta previamente à implementação das propostas de alteração tarifária.

A majoração da receita teto de Congonhas tem por objetivo permitir uma remuneração mais compatível com a atratividade do aeroporto.

A definição das receitas teto hoje vigentes é oriunda da edição da Resolução ANAC nº 508, de 14/03/2019, e Portaria ANAC nº 1040/SRA, de 03 /04/2019. Na ocasião, para a conversão do modelo regulatório aplicável à Infraero de tarifas teto para receita-teto, foram adotadas informações de receita e de movimento de aeronaves e passageiros do período entre 2014 e 2017.

Devido às características de movimento histórico de Congonhas, resultou, para esse aeroporto, no menor valor de receita-teto entre os aeroportos previamente classificados como de Categoria 1. Esse resultado foi adequado para o objetivo da ocasião, que foi de permitir maior flexibilidade de tarifação para a Infraero, sem implicar em aumento dos níveis tarifários.

Entretanto, essa premissa não é vinculante para o processo de concessão. Ao contrário, verifica-se que, diante da atratividade e saturação do aeroporto, os níveis tarifários relativamente baixos agravam os problemas de alocação da infraestrutura, como pôde ser observado no processo de distribuição de slots resultante do encerramento das operações da Avianca Brasil.

Assim, propõe-se equiparar a Receita Teto de Congonhas àquela de maior valor entre os aeroportos constantes na Portaria ANAC nº 3.642/SRA, de 09/12/2020, ou seja, a de Manaus.

Finalmente, cumpre ressaltar que, quando da audiência pública do processo licitatório da segunda rodada de Concessão, algumas contribuições trouxeram preocupações em relação ao risco de demanda em decorrência de eventos não considerados em suas projeções. Em todos os casos, a ANAC deixou claro que tais eventos constituem risco das Concessionárias.

Segue transcrição de uma contribuição de da respectiva resposta:

CONTRIBUIÇÃO Nº 66

DOCUMENTO: Minuta de Contrato de Concessão

ITEM: CAPÍTULO V - DA ALOCAÇÃO DOS RISCOS, Seção II - Dos Riscos da Concessionária

Cláusula 5.3 e Cláusula 5.3.3 O risco de demanda alocado para a futura Concessionária tal como propõe a cláusula 5.3.3. não assegura a viabilidade da concessão, sobretudo dos aeroportos localizados na região metropolitana da cidade de São Paulo, dada a possibilidade – frequentemente aventada nos meios de comunicação – de construção de terceiro aeroporto em São Paulo. Diante disso, sugerimos que seja expressamente afastada, no edital, a possibilidade de construção de novas infraestruturas aeroportuárias em raio de influência (100 km) dos aeroportos ora submetidos a licitação. Alternativamente, caso a recomendação acima não seja aceita, sugerimos que qualquer impacto na demanda em razão da construção de nova infraestrutura aeroportuária no raio de influência dos aeroportos concedidos faça surgir à Concessionária o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro do contrato. Esta solução é comum em concessões dessa natureza: (i) Aeroporto Internacional Jorge Chavez, em Lima (Peru), cujo contrato de concessão de 30 anos (iniciado em 15.11.2000) prevê que o Poder Concedente não pode autorizar a construção de novo aeroporto em raio de 150 km de distância do objeto da concessão durante os primeiros 20 anos da concessão, sendo-lhe permitido apenas autorizar a construção de aeroporto com menor porte; (ii) Aeroporto Internacional Simon Bolivar, em Guayaquil (Equador), cujo contrato de concessão apenas permite a construção de novo aeroporto quando houver a superação de determinados limites de demanda, e; (iii) o contrato de concessão da Ponte Rio – Niterói, que caracteriza como evento de reajuste econômico- financeiro a eventual construção de uma nova ponte que venha a reduzir o tráfego atual do objeto da concessão). Importa salientar, que a

ANAC, no Estudo de Mercado de Viracopos, disponibilizado em seu sítio eletrônico, aponta a concorrência entre aeroportos como fator de risco à demanda das unidades licitadas. Esse reconhecimento reforça a necessidade de delimitação temporal e/ou espacial das possibilidades de construção de novas estruturas aeroportuárias próximas aos objetos da concessão.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a sua CONTRIBUIÇÃO e informa que, conforme previsto no Capítulo 5 da minuta de Contrato e segundo a lógica que ampara o modelo de Concessão definido pelo Governo Federal, os riscos de não efetivação da demanda projetada, com exceção daqueles provenientes de restrição operacional decorrente de decisão ou omissão de entes públicos, deverão ser suportados exclusivamente pela Concessionária, devendo, como tal, ser considerados nos estudos dos Proponentes. Consequentemente, não há qualquer previsão de inclusão de garantia de demanda caso sejam construídas novas infraestruturas aeroportuárias, dentro ou fora da área de influência do aeroporto.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
19046
NOME DO CONTRIBUINTE
CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE GUARULHOS
CONTRIBUIÇÃO
Propõe-se a exclusão do item 6.5 do Anexo 2 – Plano de Exploração Aeroportuário.
JUSTIFICATIVA
<p>Entende-se que a criação de um novo modo de determinação da capacidade de processamento do complexo aeroportuário pode introduzir assimetrias regulatórias que não se justificam. Enquanto todas as atuais concessionárias de aeroportos devem analisar a capacidade de processamento em termos de espaço mínimo, a nova concessionária seria a única obrigada a observar, junto àquele critério, a capacidade de processamento em termos de tempo máximo de ocupação. Impro-se, assim, e de forma desnecessária, um ônus maior sobre esta concessionária.</p> <p>No mais, tem-se que a aferição da capacidade de processamento por meio de dois critérios distintos não é propriamente uma boa prática regulatória. Embora seja positivo o esforço da ANAC em buscar garantir que haja uma quantidade de equipamentos suficiente no aeródromo para processar os passageiros em uma quantidade de tempo ideal durante a hora pico, ela pode provocar custos altos e inoportunos caso, por exemplo, seja necessário ampliar a área do componente aeroportuário para a instalação de novos equipamentos, mesmo não tendo sido atingido o ponto de saturação da capacidade de processamento em termos de espaço mínimo.</p> <p>Por fim, ressalta-se que os contratos de concessão atuais fornecem uma alternativa regulatória muito melhor por meio da fixação de um critério de cálculo da capacidade de processamento em termos de espaço mínimo e pela inclusão, nos indicadores de qualidade de serviço, de critérios como tempo de espera em filas de inspeção de segurança e disponibilidade de equipamentos.</p>
RESPOSTA
<p>Agradecemos sua contribuição e informamos que o entendimento não está correto. A avaliação da capacidade em termos de espaço e tempo é aplicável a todos os contratos de concessão. A atual proposta apenas esclarece e fixa a equação de cálculo da capacidade para os componentes operacionais de fluxo.</p> <p>Dessa forma, frisa-se que esta não é uma obrigação exclusiva do aeroporto dos aeroportos da 7ª rodada, sendo uma obrigação do Contrato de Concessões desde a segunda rodada (somente o aeroporto de São Gonçalo do Amarante não possui esta obrigação em termos de dimensionamento e atendimento ao nível de serviço).</p> <p>No tocante à aferição da capacidade em termos de áreas e equipamentos, esta é uma prática adotada pelos melhores livros que versam sobre o tema, incluindo publicações de grande notoriedade, como o ADRM. A desconsideração do tempo como variável de nível de serviço para componentes de fluxo, ao contrário do sugerido, é tecnicamente correta, sendo boa prática regulatória e necessária ao atingimento dos objetivos contratuais.</p>

Por fim, cabe pontuar novo equívoco ao considerar que os contratos atuais somente endereçam o tema pela avaliação dos IQS. Conforme citado, todos os contratos de concessão a partir da segunda rodada garantem a possibilidade de avaliação do nível de serviço por meio da avaliação do tempo máximo de processamento para os componentes de fluxo.

De forma a clarificar os equívocos trazidos pela contribuição o seguinte exemplo didático, que leva ao absurdo, auxilia: um aeroporto com área no componente "Inspeção de Segurança" capaz de armazenar milhões de passageiros não garante o nível de serviço dos usuários caso não tenha equipamentos de inspeção capazes de processar essa demanda. No caso da falta de equipamentos, ainda que cada passageiro disponha de área para aguardar de maneira confortável, o fato de esperarem horas, ou até dias, para entrarem no aeroporto, pelo absurdo, demonstra que o tempo é, inequivocamente, variável de mensuração do nível de serviço, cuja infraestrutura para atendimento está integralmente sob responsabilidade do operador aeroportuário.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
19047
NOME DO CONTRIBUINTE
Rio Indústria Associação de Industrias do Rio de Janeiro
CONTRIBUIÇÃO
A Rio Indústria, como representante do setor industrial fluminense, acredita que o atual molde de concessão do Aeroporto Santos Dumont deve ser melhor analisado, motivo pelo qual, em resposta à Consulta Pública lançada pela ANAC, apresenta seus pontos para que seja acrescido no contrato de concessão a limitação de voos a um raio máximo de até 500km, fazendo conexão com demais capitais do Sudeste e mantendo a conexão direta com Brasília, a ponte aérea RJ-SP e o uso para voos executivos.
JUSTIFICATIVA
<p>Uma das principais preocupações com a concessão do Santos Dumont nos moldes atuais é que a mesma desencadeie uma competição predatória entre este e o Galeão, o que acarretaria em esvaziamento do Galeão e consecutivamente prejudicaria o transporte aéreo de cargas, prejudicando assim o transporte da carga produzida no estado, bem como o recebimento de insumos para a região.</p> <p>Atualmente o Galeão é responsável por 86% da carga aérea doméstica do estado do Rio de Janeiro. O transporte desta carga é feito, majoritariamente, através do bagageiro de aviões comerciais. Portanto, diminuindo os voos do Galeão atravancaria diretamente no transporte de cargas e, consecutivamente, na economia do estado.</p>
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a sua contribuição. Sobre o tema, menciona-se que referências mundiais na temática Sistemas Multi-aeroportos, como, por exemplo, o professor Ph.D. Richard de Neufville (MIT), que dispõe em seu livro 'Airport Systems: Planning, Design, and Management' os resultados de décadas de pesquisa, são categóricas em afirmar que a alocação forçosa de tráfego aéreo, salvo raras exceções, são infrutíferas, ao mesmo tempo em que geram efeitos danosos e imprevisíveis sobre o mercado e o comportamento dos usuários, asseverando que o que prevalece sempre é a dinâmica das forças de mercado. Desta feita, os postulados dos especialistas suportam que uma eventual intervenção para alocação forçosa de tráfego aéreo no SmaRJ tenderá mais a agravar a situação de danos à economia do Rio de Janeiro e potencializar a perda de turistas e viajantes que passam pelo sistema, do que gerar benefícios. Isto porque ferirá evidências robustas advindas de décadas de pesquisa que, sinteticamente, indicam que o usuário utiliza a infraestrutura que oferece o serviço que deseja consumir, com fatores de decisão próprios. Nesse cenário, menciona-se que os EVTEA traçaram análises visando entender o comportamento de preferência dos passageiros para aplicação posterior em um modelo competitivo na Região de Influência (que extrapola os limites do SMarJ, abrangendo também os aeroportos de Campos dos Goytacazes, de Macaé e da Zona da Mata). Assim, com a análise de competição intramodal o estudo procurou projetar de maneira fidedigna o ambiente competitivo intra e extra Sistema

Multi-aeroportos. No caso específico da competição intramodal, lançou-se mão de regressão logística multinomial para representar a probabilidade de um passageiro, em função das variáveis independentes, escolher entre as opções de aeroportos competidores (tema explorado na Nota Informativa nº 13/2021/DPR/SAC - SEI nº 4300626). Portanto, ao interferir em tal dinâmica, o mercado poderá prover soluções que não necessariamente passarão pelo Aeroporto Internacional do Galeão, potencializando eventuais perdas. Em outro giro, a fundamentação teórica apresentada para dar suporte à alegação de insuficiência de movimentação de tráfego aéreo de passageiros para sustentar o sistema, e, em função disso, fundamentar a sugestão de imposição de restrições ao Aeroporto Santos Dumont, tem aplicabilidade limitada, já que deriva de contextos de estudo distintos do caso concreto. Isso porque grande parte dos resultados gerais das pesquisas acadêmicas se aplica a sistemas multi-aeroportos em estágio embrionário, o que não é o caso do SMaRJ, que é composto por dois aeroportos primários, consolidados e operando em harmonia há décadas, em função de modelos de negócios distintos. Nesse contexto, a teoria competitiva não gera efeitos absolutos sobre o SMaRJ, uma vez que se identificou características, que condicionam ou mesmo limitam uma competição plena entre os aeroportos no SMaRJ, resultando, inclusive, em reserva de mercado para Aeroporto Internacional do Galeão em nichos específicos. Não à toa, os dados de mercados explorados em ambos os aeroportos em 2019 indicam que o Aeroporto Internacional do Galeão detinha 66,60% do market share doméstico (medido em ASK, e chegando a 14 mercados exclusivos por uma única empresa) e 100% do internacional (32 mercados). Indo além, não se pode deixar de mencionar que, tendencialmente, ambientes competitivos equilibram naturalmente o excedente da indústria com o excedente do consumidor, fato desejável e de interesse público. Ainda, conforme expõe a literatura especializada, o SMaRJ possui características que o enquadram em situação de exceção, especialmente no que tange às limitações de infraestruturas inerentes ao Aeroporto Santos Dumont, fato que afasta, de maneira inquestionável, a aplicação do limiar teórico de 17 milhões de passageiros originários (para utilizar a mesma métrica da literatura). Como evidência, menciona-se que a própria literatura lista Sistemas Multi-aeroportos que operam sem necessariamente atenderem o seu referencial teórico (incluindo o sistema carioca). Nesse contexto, vale ponderar que os dados apontam que a maior concorrência do Aeroporto do Galeão está localizada fora do sistema multi-aeroportos do Rio de Janeiro, já que a perda de tráfego aéreo registrada na última década não repercutiu em automática absorção por Santos Dumont. Nesse contexto, menciona-se que não há evidências de que uma eventual possibilidade de operação de tráfego aéreo internacional no Aeroporto Santos Dumont acarretaria uma migração integral e automática de tais mercados entre os aeroportos. Tal afirmação ignora a possibilidade de desenvolvimento de novos mercados, alinhados ao modelo de negócios de Santos Dumont. Em outro diapasão, há significativas evidências que indicam que as questões relacionadas ao planejamento e à mobilidade urbana (localização, congestionamento e ausência de transporte público confiável, ágil, previsível e acessível), assim como à violência, são fatores que podem estar afastando viajantes estrangeiros e brasileiros da cidade do Rio de Janeiro (afetando de maneira mais direta o Galeão). Soma-se a isso o fraco desempenho econômico da cidade e do estado nas últimas décadas, determinantes para a redução das viagens a negócios e da renda local disponível, afetando sobremaneira os indicadores de transporte aéreo. Neste ínterim, não se pode deixar de frisar que o transporte aéreo se posiciona como facilitador da promoção da prosperidade econômica, e não, por si só, como a

sua força motriz. Portanto, as análises caminham na direção de que o resgate do SMA RJ não deva passar por intervenções estatais, que lhe podem causar ainda mais dano, mas sim pela recuperação econômica e social da cidade e do estado do Rio de Janeiro. Adicionalmente, contribuiriam favoravelmente ações e políticas públicas que visem aprimorar a experiência dos viajantes e visitantes, seja no campo do transporte aéreo, com a oferta e a disponibilidade de uma gama maior de produtos de serviços aéreos para a escolha do consumidor, isto é, variadas opções de entrada e saída, de voos, empresas, preços e serviços, o que tende a atrair o maior escopo possível de visitantes, seja na experiência da exploração das cidades e das atrações que compõem os eixos da indústria de turismo fluminense. Para tanto, o visitante deseja se sentir seguro e ter uma mobilidade urbana acessível, previsível e confortável, tanto para desfrutar a cidade e seus atrativos, como para chegar e sair pelos seus aeroportos. Assim, diante dos subsídios fornecidos pelo estado-da-arte na literatura especializada, a análise não vislumbra evidências razoáveis para ratificar que restrições artificiais de tráfego aéreo sejam a melhor opção para o Sistema Multi-aeroportos do Rio de Janeiro, tema detalhadamente analisado na Nota Técnica nº 82/2021/DPR/SAC (SEI nº 4823070) e na Nota Informativa nº 26/2021/DPR/SAC (SEI nº 4751285). Por fim, salienta-se que fazem parte do rito comum do processo de licenciamento ambiental, a ser efetivado pelo futuro operador do Aeroporto Santos Dumont, o Estudo e Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA e o Estudo e Relatório de Impacto de Vizinhança - EIV/RIV, que abarca questões sensíveis ao ruído, impactos na mobilidade urbana e acessibilidade ao aeroporto, assim como Estudo de Tráfego e outros documentos exigidos pelo órgão ambiental.

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que a modelagem proposta não impõe restrições operacionais que decorram de questões concorrenciais com outros operadores aeroportuários. Em verdade, o risco decorrente da concorrência com outros prestadores de serviços já é realidade em outros segmentos de infraestrutura, inclusive de aeroportos e, portanto, deve ser considerado pela Proponente na formulação de sua proposta econômica.

A constituição dos blocos de aeroportos e a alocação desse risco à Concessionária reflete a diretriz de política pública do Governo Federal, que tem como objetivo estimular concorrência no setor e, desse modo, beneficiar os usuários com melhores serviços e menores custos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
19048
NOME DO CONTRIBUINTE
CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE GUARULHOS
CONTRIBUIÇÃO
Em relação aos contratos de concessão de aeroportos anteriores, o item 5 do PEA da Sétima Rodada traz critérios e conceitos subjetivos. Nesse sentido, sugere-se a alteração de todo o item 5 do PEA de modo a incluir critérios objetivos para detalhamento do que constituem propriamente as especificações mínimas da infraestrutura aeroportuária.
JUSTIFICATIVA
<p>O item 5 do PEA da Sétima Rodada, ao apresentar as especificações mínimas de infraestrutura aeroportuária, não adota uma forma objetiva de aferir o cumprimento das obrigações das concessionárias. Assim, diferentemente do que ocorre, por exemplo, com os parâmetros mínimos de dimensionamento e os índices de qualidade do serviço, as concessionárias que celebrarem os contratos de concessão adjudicados na Sétima Rodada não possuem meios para averiguar se elas de fato atendem o esperado pelo Poder Concedente a respeito das especificações mínimas da infraestrutura aeroportuária.</p> <p>A título de exemplo, destaca-se o item 5.3 do PEA, que afirma, de forma genérica, que os terminais aeroportuários devem ser dotados de “equipamentos e sistemas necessários para sua adequada operação”. Outrossim, vale mencionar o item 5.4 do PEA, que, ao estabelecer um parâmetro para a circulação interna de usuários nos terminais de passageiros, apenas menciona que os referidos terminais deverão ser capazes de “atender adequadamente aos Usuários” e possuir áreas comerciais, mobiliários e equipamentos que não impactem “significativamente a mobilidade dos Usuários nas salas de espera”.</p> <p>Em vez de o item 5 do PEA se valer de conceitos como impactar “significativamente a mobilidade dos Usuários” e “atender adequadamente aos Usuários”, sugere-se a adoção de critérios que possam ser objetivamente aferidos tanto pela concessionária como pelo Poder Concedente, como um rol de equipamentos mínimos que deve necessariamente constar nos terminais aeroportuários ou alguma métrica que possa ser empregada para verificar se há obstáculos para a mobilidade dos usuários.</p> <p>A proposta ora apresentada por GRU Airport visa a garantir o maior grau de certeza e estabilidade possível na relação entre administrados regulados e a Administração Pública. Além disso, GRU Airport, por meio desta proposta, ainda busca favorecer a expansão desta boa prática regulatória para todos os contratos de concessão de modo que esta prática se generalize e se torne uma regra no relacionamento entre a ANAC e as concessionárias de aeroportos.</p> <p>Ademais, esta contribuição vai totalmente ao encontro do ordenamento jurídico brasileiro. Nesse sentido, destaca-se o art. 30 do Decreto-Lei nº 4.657/1942, também conhecido como Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro, abaixo transcrito: Art. 30. As autoridades públicas devem atuar para aumentar a segurança jurídica na aplicação das normas, inclusive por meio de regulamentos, súmulas administrativas e respostas a consultas.</p>

Parágrafo único. Os instrumentos previstos no caput deste artigo terão caráter vinculante em relação ao órgão ou entidade a que se destinam, até ulterior revisão.

RESPOSTA

Agradecemos a contribuição e informamos que a sugestão não foi aceita. Com relação às especificações mínimas da infraestrutura, há que se considerar, necessariamente, que se trata de contratos de concessão de longa duração (30 anos), período em que tecnologias, técnicas construtivas e a própria dinâmica da operação de terminais aeroportuários tendem a evoluir consideravelmente, isso sem contar os impactos, previstos ou não (como se viu recentemente no caso da pandemia de COVID-19) que podem advir, de modo que certos conceitos e práticas que são esperados das concessionárias, no âmbito das boas práticas de gestão e de planejamento aeroportuário, simplesmente não podem, ou não devem, ser mais minuciosamente detalhados do que já são, conforme estabelecido na referida minuta do PEA, a fim de conferir às concessionárias liberdade para propor e implementar soluções que melhor se adequem ao seu modelo de gestão e conceito para a operação dos aeroportos. Ademais, tratam-se de contratos de blocos de aeroportos, que incluem desde grandes "hubs", em grandes áreas urbanas, até pequenos terminais regionais no interior do país, de forma que o estabelecimento das especificações mínimas na forma de diretrizes mais gerais se mostra mais adequado.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
19049
NOME DO CONTRIBUINTE
Ricardo Negrão
CONTRIBUIÇÃO
Questionamento IPTU - Referente à cláusula 5.5.1. - MINUTA DE CONTRATO DE CONCESSÃO - Há possibilidade de a eventual imposição de pagamento de IPTU pelo fisco Municipal possa resultar em reequilíbrio do contrato que não previa inicialmente essa contribuição?
JUSTIFICATIVA
Considerando que recentemente, no bojo do RECURSO EXTRAORDINÁRIO 1.272.751, tratando especificamente da cobrança de IPTU, o Supremo Tribunal Federal reconheceu mais uma vez a imunidade tributária quando o bem público concedido estiver voltado à prestação de serviços públicos. A Infraero possui entendimento de que a eventual imposição de pagamento do tributo necessita de um reequilíbrio do contrato que não previa inicialmente esse pagamento.
RESPOSTA
A Anac agradece a contribuição e esclarece que a formulação da proposta econômica é de inteira responsabilidade do proponente, conforme Edital do Leilão, não cabendo prévio direcionamento acerca de seu teor por parte da Agência. Nesse sentido, conforme estabelecem os itens 1.32 e 1.33 do Edital, cabe ao Proponente efetuar estudos, levantamentos e demais dados necessários à elaboração de sua proposta econômica, não sendo vinculantes os EVTEA e demais informações disponibilizadas pelo Poder Público. Ademais, acerca das obrigações tributárias, informa-se que deverão ser observadas as normas editadas pelo ente público a quem a Constituição Federal atribuiu competência legislativa para discipliná-las. Além disso, ressalta-se que segundo o artigo 123 do Código Tributário Nacional, salvo disposição legal em sentido contrário, o Contrato de Concessão a ser firmado não pode ser oposto à Fazenda Pública para modificar a definição legal de sujeito passivo das obrigações tributárias correspondentes. Em tempo, informa-se que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental que serviram de modelagem à desestatização em curso consideraram a incidência de IPTU nos aeroportos a serem concedidos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
19050
NOME DO CONTRIBUINTE
Ricardo Negrão
CONTRIBUIÇÃO
Cláusula - 3.1.68. - MINUTA DE CONTRATO DE CONCESSÃO - Contratação de seguro - Favor esclarecer se a contratação do seguro em instituições financeiras, no mercado brasileiro, apenas será excludente de responsabilidade do Poder Concedente quando o seguro tiver contratação ordinária e praticado em preços razoáveis do mercado. Esse entendimento está correto?
JUSTIFICATIVA
A cláusula 3.1.68 não esclarece se o seguro a ser apresentado pela empresa concessionária seja passível de contratação ordinária junto às empresas seguradoras no mercado brasileiro.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o entendimento não está correto. As coberturas obrigatórias, nos termos da minuta do Contrato de Concessão, são aquelas previstas no item 3.1.68 e subitens, e devem ser asseguradas pela Concessionária na sua integralidade, por meio de produtos securitários disponíveis no mercado, tal qual ocorre em todos os demais contratos de concessão em vigor, e cujo cumprimento, de forma geral, tem se dado a contento pelas Concessionárias. É importante ressaltar que o risco descrito no item 5.2.8 foi inserido na matriz de risco como responsabilidade do Poder Concedente justamente com o intuito de assegurar que as situações de elevada gravidade e que não encontram seguro disponível no mercado brasileiro sejam passíveis de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
19051
NOME DO CONTRIBUINTE
Ricardo Negrão
CONTRIBUIÇÃO
Cláusula 3.1.60 - Favor esclarecer se os custos relacionados aos autos de infração aplicados pela ANVISA, Ministério do Trabalho, ANAC, órgãos ambientais, órgãos fiscais/tributários, bem como outros órgãos administrativos, quando não adimplidos pelo atual operador aeroportuário serão de responsabilidade do futuro concessionário.
JUSTIFICATIVA
A cláusula contratual sugerida não estabelece de forma explícita a sucessão em relação às responsabilidades decorrentes de autos de infração eventualmente impostos à atual concessionária.
RESPOSTA
A Anac agradece a contribuição e esclarece que os riscos do Poder Concedente estão exaustivamente alocados no item 5.2 do Contrato. Estão incluídos entre esses riscos, conforme as cláusulas 5.2.10, 5.2.11 e 5.2.12, respectivamente, os custos relacionados aos passivos decorrentes das relações trabalhistas anteriores à data de transferência do contrato de trabalho, tenham sido ou não objeto de reclamação judicial, incluindo os encargos previdenciários, observado o item 2.22.7; os custos relacionados aos passivos fiscais, previdenciários, administrativos e cíveis que decorram de atos ou fatos anteriores ao fim do Estágio 2 da Fase I-A, salvo se decorrentes de atos da Concessionária relacionados à execução da Fase I-B do Contrato; e os custos relacionados aos passivos ambientais que tenham origem e não sejam conhecidos até a data de publicação do edital do leilão da concessão. Dessa forma, salvo os riscos expressamente alocados ao Poder Concedente, a Concessionária exclusiva é integralmente responsável por todos os demais riscos, conforme disposto no item 5.4 da minuta contratual.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
19052
NOME DO CONTRIBUINTE
Ricardo Negrão
CONTRIBUIÇÃO
Cláusula 3.1.60 - MINUTA DE CONTRATO DE CONCESSÃO - Entendemos que eventual Auto de Infração ainda em discussão (com processo administrativo) e novos Autos de Infração lavrados por condutas anteriores à Data de Eficácia do novo Contrato de Concessão não podem ser atribuídos à Concessionária que vier a ser contemplada no certamente. Assim, entendemos que deve ser incluída regra expressa de que a concessionária atual responderá, com exclusividade, pelas consequências, civis, administrativas e inclusive penais de condutas por ela praticadas.
JUSTIFICATIVA
Como é sabido, a responsabilidade ambiental administrativa e criminal tem caráter subjetivo, ou seja, dependem da aferição de culpa do agente. Assim, entendemos que a Concessionária apenas poderá ser responsabilizada (administrativa e/ou criminalmente) em decorrência de seus atos (ação ou omissão).
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que será transferida para a Concessionária a obrigação de solucionar todas as questões ambientais relacionadas aos Aeroportos integrantes do Bloco cuja exploração foi concedida.</p> <p>A Subseção III da Seção I do Capítulo III da minuta de Contrato atribui à Concessionária a responsabilidade de: (a) providenciar as licenças ambientais necessárias para a execução das obras do Aeroporto junto aos órgãos públicos das esferas municipal, estadual e federal; (b) observar 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; e (c) 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. Assim, se o órgão ambiental competente entender que deve invalidar a licença anteriormente concedida ou ampliar o seu objeto, a Concessionária deverá atender às exigências, em conformidade com o constante no item 3.1.17 da minuta de Contrato.</p> <p>A medida permite que a Concessionária tenha domínio de todas as questões que influenciam a operacionalização do projeto, podendo, inclusive, pleitear junto ao órgão ambiental competente alterações na licença ambiental previamente concedida e, conseqüentemente, das condicionantes ambientais definidas, para melhor se adaptar à nova realidade do aeroporto e seus planos de expansão.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
19053
NOME DO CONTRIBUINTE
Ricardo Negrão
CONTRIBUIÇÃO
Cláusula 3.1.60. - - MINUTA DE CONTRATO DE CONCESSÃO - Critérios para definir responsabilidade da concessionária - Tendo em vista que algumas cláusulas, se aplicadas, provocarão perda de receita para a concessionária, indagamos quais critérios objetivos serão utilizados para definir as obrigações da concessionária e, mais especificamente: (i) quais espaços de mídia deverão ser destinados; (ii) quais órgãos funcionarão no aeroporto; e (iii) qual espaço deverá ser cedido para cada órgão;
JUSTIFICATIVA
As definições acima requeridas impactam diretamente na análise de custos e riscos
RESPOSTA
Agrademos a contribuição e esclarecemos que (i) a definição e alocação de espaços de mídia ficará a cargo da concessionária, observadas as demais disposições contratuais com relação à celebração de contratos, especificações da infraestrutura, entre outros, observada a legislação e normas vigentes que versem sobre o tema; (ii) não há rol exaustivo de órgãos públicos que operarão em cada aeroporto, podendo essa relação variar conforme a localidade, se há ou não operação internacional, etc. cabendo à concessionária realizar esse levantamento e coordenação com os órgãos; e (iii) a concessionária deverá consultar os órgãos públicos, os quais possuem normativos e requisitos específicos, conforme a atividade desenvolvida no aeroporto. Esclareça-se que os órgãos públicos que atuam nos aeroportos em princípio são os entes com mais informações sobre suas próprias necessidades de áreas para desempenhar adequadamente suas atribuições, de forma que não caberia deixar exclusivamente sob a discricionariedade da Concessionária a determinação da localização e da metragem dos espaços. Por outro lado, é preciso reconhecer que permitir que essa decisão seja tomada unicamente com base nas demandas dos órgãos públicos resulta em uma incerteza considerável aos operadores aeroportuários. Diante disso, o item 11.4 da minuta de contrato estabelece que a cessão das áreas deve considerar não apenas o disposto nos normativos das entidades públicas como também a disponibilidade de áreas do aeroporto. Dessa forma, entende-se que será aplicável uma previsão contratual mais propícia ao alcance de um resultado equilibrado para a alocação de áreas para órgãos públicos. No mais, informa-se que a redação atual do item 11.3 pressupõe que os termos em que se dará a cessão não onerosa dos espaços e pontos destinados à veiculação de publicidade institucional serão definidos em comum acordo. Dessa forma, entende-se que a Concessionária está suficientemente protegida de possíveis demandas do poder público por espaços de publicidade em termos não razoáveis.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
19054
NOME DO CONTRIBUINTE
Ricardo Negrão
CONTRIBUIÇÃO
Cláusula 11.1.1.1. - MINUTA DE CONTRATO DE CONCESSÃO - Favor esclarecer qual foi a postura da Infraero diante da pandemia. Os valores de Outorga foram mantidos no decorrer da fase de restrições em razão da pandemia ou a houve negociação e medidas alternativas de reequilíbrio dos contratos.
JUSTIFICATIVA
Relevante os interessados conhecerem a política do órgão concedente em caso de situações de força maior, tais como a pandemia do novo Coronavírus - COVID-19.
RESPOSTA
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que, conforme informado pela Infraero, para manter as atividades desempenhadas pelos concessionários durante a fase crítica da pandemia, em que os números de voos e de passageiros foram severamente atingidos, a empresa adotou uma série de medidas de contingenciamento junto aos contratos de concessão de uso de áreas, com a redução dos valores mensais, diferimento dos prazos de vencimento desses pagamentos e dilação da vigência dos contratos.</p> <p>Informou, a empresa, que essas medidas, não tratadas na qualidade normativa de reequilíbrio dos contratos, tiveram o condão principal de dividir os prejuízos advindos da redução dos faturamentos dos concessionários nesse período, inexistindo no âmbito administrativo qualquer discussão ou tratativa visando instauração de processos de reequilíbrio dos termos em questão.</p> <p>Em particular, por ocasião de discussões acerca de pedidos de revisão contratual na esfera judicial, a Infraero limitou-se a oferecer as mesmas condições daquelas previstas nas medidas contingenciais, disponibilizadas no data-room da Sétima Rodada de Concessões, na pasta "/SETIMA_RODADA/DADOS_039_20211124".</p> <p>Isso posto, superados os meses atingidos pelas medidas, informa a empresa que inexistem no momento qualquer outra tratativa para disponibilização de novas medidas aos concessionários, retornando os termos de contratos para as condições fixadas originariamente.</p> <p>Ressalta-se que o due diligence dos contratos comerciais é apresentado no relatório econômico financeiro, onde constam as medidas contingenciais referentes aos contratos comerciais adotadas em decorrência da Pandemia. Sem embargo, os EVTEA não são vinculativos, cabendo aos interessados realizar due diligence próprio de modo a confirmar a situação dos contratos comerciais que serão subrogados.</p> <p>A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que ela não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido à consulta pública, nos termos do disposto no item 1 do Aviso de Consulta Pública nº 13/2021.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
19055
NOME DO CONTRIBUINTE
Ricardo Negrão
CONTRIBUIÇÃO
Cláusula 11.1.1.1. - MINUTA DE CONTRATO DE CONCESSÃO - Favor esclarecer qual foi a posição adotada pela Infraero diante das ações judiciais de pedido de análise (ou revisão) dos valores dos contratados como Outorga durante a Pandemia
JUSTIFICATIVA
Relevante os interessados conhecerem a política do órgão concedente em caso de situações de força maior, tais como a pandemia do novo Coronavírus - COVID-19.
RESPOSTA
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que, conforme informado pela Infraero, para manter as atividades desempenhadas pelos concessionários durante a fase crítica da pandemia, em que os números de voos e de passageiros foram severamente atingidos, a empresa adotou uma série de medidas de contingenciamento junto aos contratos de concessão de uso de áreas, com a redução dos valores mensais, diferimento dos prazos de vencimento desses pagamentos e dilação da vigência dos contratos.</p> <p>Informou, a empresa, que essas medidas, não tratadas na qualidade normativa de reequilíbrio dos contratos, tiveram o condão principal de dividir os prejuízos advindos da redução dos faturamentos dos concessionários nesse período, inexistindo no âmbito administrativo qualquer discussão ou tratativa visando instauração de processos de reequilíbrio dos termos em questão.</p> <p>Em particular, por ocasião de discussões acerca de pedidos de revisão contratual na esfera judicial, a Infraero limitou-se a oferecer as mesmas condições daquelas previstas nas medidas contingenciais, disponibilizadas no data-room da Sétima Rodada de Concessões, na pasta "/SETIMA_RODADA/DADOS_039_20211124".</p> <p>Isso posto, superados os meses atingidos pelas medidas, informa a empresa que inexistem no momento qualquer outra tratativa para disponibilização de novas medidas aos concessionários, retornando os termos de contratos para as condições fixadas originariamente.</p> <p>Ressalta-se que o due diligence dos contratos comerciais é apresentado no relatório econômico financeiro, onde constam as medidas contingenciais referentes aos contratos comerciais adotadas em decorrência da Pandemia. Sem embargo, os EVTEA não são vinculativos, cabendo aos interessados realizar due diligence próprio de modo a confirmar a situação dos contratos comerciais que serão subrogados.</p> <p>A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que ela não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido à consulta pública, nos termos do disposto no item 1 do Aviso de Consulta Pública nº 13/2021.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
19056
NOME DO CONTRIBUINTE
Ricardo Negrão
CONTRIBUIÇÃO
Cláusula 6.2. - MINUTA DE CONTRATO DE CONCESSÃO: qual tem sido a posição e a postura da Infraero diante de casos de comprovada necessidade de análise quanto ao equilíbrio econômico do contrato e seu seguimento.
JUSTIFICATIVA
Relevante os interessados conhecerem a política do órgão concedente em caso de situações de força maior, tais como a pandemia do novo Coronavírus - COVID-19.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que ela não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido à consulta pública, nos termos do disposto no item 1 do Aviso de Consulta Pública nº 13/2021.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
19057
NOME DO CONTRIBUINTE
Ricardo Negrão
CONTRIBUIÇÃO
Questionamento IPTU - Referente à cláusula 5.5.1. - MINUTA DE CONTRATO DE CONCESSÃO - Há possibilidade de a eventual imposição de pagamento de IPTU pelo fisco Municipal possa resultar em reequilíbrio do contrato que não previa inicialmente essa contribuição?
JUSTIFICATIVA
Considerando que recentemente, no bojo do RECURSO EXTRAORDINÁRIO 1.272.751, tratando especificamente da cobrança de IPTU, o Supremo Tribunal Federal reconheceu mais uma vez a imunidade tributária quando o bem público concedido estiver voltado à prestação de serviços públicos. A Infraero possui entendimento de que a eventual imposição de pagamento do tributo necessita de um reequilíbrio do contrato que não previa inicialmente esse pagamento.
RESPOSTA
A Anac agradece a contribuição e informa que a formulação da proposta econômica é de inteira responsabilidade do proponente, conforme Edital do Leilão, não cabendo prévio direcionamento acerca de seu teor por parte da Agência. Nesse sentido, conforme estabelecem os itens 1.32 e 1.33 do Edital, cabe ao Proponente efetuar estudos, levantamentos e demais dados necessários à elaboração de sua proposta econômica, não sendo vinculantes os EVTEA e demais informações disponibilizadas pelo Poder Público. Ademais, acerca das obrigações tributárias, informa-se que deverão ser observadas as normas editadas pelo ente público a quem a Constituição Federal atribuiu competência legislativa para discipliná-las. Além disso, ressalta-se que segundo o artigo 123 do Código Tributário Nacional, salvo disposição legal em sentido contrário, o Contrato de Concessão a ser firmado não pode ser oposto à Fazenda Pública para modificar a definição legal de sujeito passivo das obrigações tributárias correspondentes. Em tempo, informa-se que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental que serviram de modelagem à desestatização em curso consideraram a incidência de IPTU nos aeroportos a serem concedidos.

2.2 CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS VIA SEI!, CORREIO ELETRÔNICO OU NA SESSÃO VIRTUAL DE AUDIÊNCIA PÚBLICA

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Ofício nº 00004/GSPORT-LEGIS (SEI nº 6434196)
NOME DO CONTRIBUINTE
Sen. Carlos Portinho
CONTRIBUIÇÃO
Ante o exposto, denota-se a necessidade de maior reflexão acerca do tema, com consequentes ajustes na minuta do Edital e concessão do Lote 7, bloco RJ/MG. Nessa linha seguem sugestões de revisão: (vide íntegra SEI 6434196)
JUSTIFICATIVA
Vide íntegra SEI 6434196
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a sua contribuição. Sobre o tema, menciona-se que referências mundiais na temática Sistemas Multi-aeroportos, como, por exemplo, o professor Ph.D. Richard de Neufville (MIT), que dispõe em seu livro 'Airport Systems: Planning, Design, and Management' os resultados de décadas de pesquisa, são categóricas em afirmar que a alocação forçosa de tráfego aéreo, salvo raras exceções, são infrutíferas, ao mesmo tempo em que geram efeitos danosos e imprevisíveis sobre o mercado e o comportamento dos usuários, asseverando que o que prevalece sempre é a dinâmica das forças de mercado. Desta feita, os postulados dos especialistas suportam que uma eventual intervenção para alocação forçosa de tráfego aéreo no SmaRJ tenderá mais a agravar a situação de danos à economia do Rio de Janeiro e potencializar a perda de turistas e viajantes que passam pelo sistema, do que gerar benefícios. Isto porque ferirá evidências robustas advindas de décadas de pesquisa que, sinteticamente, indicam que o usuário utiliza a infraestrutura que oferece o serviço que deseja consumir, com fatores de decisão próprios. Nesse cenário, menciona-se que os EVTEA traçaram análises visando entender o comportamento de preferência dos passageiros para aplicação posterior em um modelo competitivo na Região de Influência (que extrapola os limites do SmaRJ, abrangendo também os aeroportos de Campos dos Goytacazes, de Macaé e da Zona da Mata). Assim, com a análise de competição intramodal o estudo procurou projetar de maneira fidedigna o ambiente competitivo intra e extra Sistema Multi-aeroportos. No caso específico da competição intramodal, lançou-se mão de regressão logística multinomial para representar a probabilidade de um passageiro, em função das variáveis independentes, escolher entre as opções de aeroportos competidores (tema explorado na Nota Informativa nº 13/2021/DPR/SAC - SEI nº 4300626). Portanto, ao interferir em tal dinâmica, o mercado poderá prover soluções que não necessariamente passarão pelo Aeroporto Internacional do Galeão, potencializando eventuais perdas. Em outro giro, a fundamentação teórica apresentada para dar suporte à alegação de insuficiência de movimentação de tráfego aéreo de passageiros para sustentar o sistema, e, em função disso, fundamentar a sugestão de imposição de restrições ao Aeroporto Santos Dumont,</p>

tem aplicabilidade limitada, já que deriva de contextos de estudo distintos do caso concreto. Isso porque grande parte dos resultados gerais das pesquisas acadêmicas se aplica a sistemas multi-aeroportos em estágio embrionário, o que não é o caso do SMArJ, que é composto por dois aeroportos primários, consolidados e operando em harmonia há décadas, em função de modelos de negócios distintos. Nesse contexto, a teoria competitiva não gera efeitos absolutos sobre o SMArJ, uma vez que se identificou características, que condicionam ou mesmo limitam uma competição plena entre os aeroportos no SMArJ, resultando, inclusive, em reserva de mercado para Aeroporto Internacional do Galeão em nichos específicos. Não à toa, os dados de mercados explorados em ambos os aeroportos em 2019 indicam que o Aeroporto Internacional do Galeão detinha 66,60% do market share doméstico (medido em ASK, e chegando a 14 mercados exclusivos por uma única empresa) e 100% do internacional (32 mercados). Indo além, não se pode deixar de mencionar que, tendencialmente, ambientes competitivos equilibram naturalmente o excedente da indústria com o excedente do consumidor, fato desejável e de interesse público. Ainda, conforme expõe a literatura especializada, o SMArJ possui características que o enquadram em situação de exceção, especialmente no que tange às limitações de infraestruturas inerentes ao Aeroporto Santos Dumont, fato que afasta, de maneira inquestionável, a aplicação do limiar teórico de 17 milhões de passageiros originários (para utilizar a mesma métrica da literatura). Como evidência, menciona-se que a própria literatura lista Sistemas Multi-aeroportos que operam sem necessariamente atenderem o seu referencial teórico (incluindo o sistema carioca). Nesse contexto, vale ponderar que os dados apontam que a maior concorrência do Aeroporto do Galeão está localizada fora do sistema multi-aeroportos do Rio de Janeiro, já que a perda de tráfego aéreo registrada na última década não repercutiu em automática absorção por Santos Dumont. Nesse contexto, menciona-se que não há evidências de que uma eventual possibilidade de operação de tráfego aéreo internacional no Aeroporto Santos Dumont acarretaria uma migração integral e automática de tais mercados entre os aeroportos. Tal afirmação ignora a possibilidade de desenvolvimento de novos mercados, alinhados ao modelo de negócios de Santos Dumont. Em outro diapasão, há significativas evidências que indicam que as questões relacionadas ao planejamento e à mobilidade urbana (localização, congestionamento e ausência de transporte público confiável, ágil, previsível e acessível), assim como à violência, são fatores que podem estar afastando viajantes estrangeiros e brasileiros da cidade do Rio de Janeiro (afetando de maneira mais direta o Galeão). Soma-se a isso o fraco desempenho econômico da cidade e do estado nas últimas décadas, determinantes para a redução das viagens a negócios e da renda local disponível, afetando sobremaneira os indicadores de transporte aéreo. Neste ínterim, não se pode deixar de frisar que o transporte aéreo se posiciona como facilitador da promoção da prosperidade econômica, e não, por si só, como a sua força motriz. Portanto, as análises caminham na direção de que o resgate do SMArJ não deva passar por intervenções estatais, que lhe podem causar ainda mais dano, mas sim pela recuperação econômica e social da cidade e do estado do Rio de Janeiro. Adicionalmente, contribuiriam favoravelmente ações e políticas públicas que visem aprimorar a experiência dos viajantes e visitantes, seja no campo do transporte aéreo, com a oferta e a disponibilidade de uma gama maior de produtos de serviços aéreos para a escolha do consumidor, isto é, variadas opções de entrada e saída, de voos, empresas, preços e serviços, o que tende a atrair o maior escopo possível de visitantes, seja na experiência da exploração das cidades e das atrações que compõem os eixos da indústria de turismo fluminense. Para tanto, o visitante

deseja se sentir seguro e ter uma mobilidade urbana acessível, previsível e confortável, tanto para desfrutar a cidade e seus atrativos, como para chegar e sair pelos seus aeroportos. Assim, diante dos subsídios fornecidos pelo estado-da-arte na literatura especializada, a análise não vislumbra evidências razoáveis para ratificar que restrições artificiais de tráfego aéreo sejam a melhor opção para o Sistema Multi-aeroportos do Rio de Janeiro, tema detalhadamente analisado na Nota Técnica nº 82/2021/DPR/SAC (SEI nº 4823070) e na Nota Informativa nº 26/2021/DPR/SAC (SEI nº 4751285). Por fim, salienta-se que fazem parte do rito comum do processo de licenciamento ambiental, a ser efetivado pelo futuro operador do Aeroporto Santos Dumont, o Estudo e Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA e o Estudo e Relatório de Impacto de Vizinhança - EIV/RIV, que abarca questões sensíveis ao ruído, impactos na mobilidade urbana e acessibilidade ao aeroporto, assim como Estudo de Tráfego e outros documentos exigidos pelo órgão ambiental.

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que a modelagem proposta não impõe restrições operacionais que decorram de questões concorrenciais com outros operadores aeroportuários. Em verdade, o risco decorrente da concorrência com outros prestadores de serviços já é realidade em outros segmentos de infraestrutura, inclusive de aeroportos e, portanto, deve ser considerado pela Proponente na formulação de sua proposta econômica.

A constituição dos blocos de aeroportos e a alocação desse risco à Concessionária reflete a diretriz de política pública do Governo Federal, que tem como objetivo estimular concorrência no setor e, desse modo, beneficiar os usuários com melhores serviços e menores custos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
Karina Quirini (Prefeitura do Rio de Janeiro)
CONTRIBUIÇÃO
<p>O ponto central de todo esse estudo que penso eu e pensamos aqui como equipe na cidade do Rio é de fato que o argumento, a premissa específica de não considerar a coordenação do sistema multiaeroportos ainda não foi devidamente rebatida. Esse é o grande ponto pra nós. E nós gostaríamos muito de pensar com vocês como debater esse ponto de modo que isso chegue à exaustão pra que a gente entenda de que fato todo estudo da modelagem passou por essa premissa. Porque essa premissa talvez seja a pedra tão importante que esteja faltando pra que nós entendamos o porque da modelagem ter sido concebida dessa forma. E esse é o meu convite pra vocês técnicos pra que a gente possa fazer essa avaliação e todas as nossas alternativas trazidas no estudo técnico foram pensando em trazer essa premissa novamente.</p>
JUSTIFICATIVA
Não se aplica
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a sua contribuição. Sobre o tema, menciona-se que referências mundiais na temática Sistemas Multi-aeroportos, como, por exemplo, o professor Ph.D. Richard de Neufville (MIT), que dispõe em seu livro 'Airport Systems: Planning, Design, and Management' os resultados de décadas de pesquisa, são categóricas em afirmar que a alocação forçosa de tráfego aéreo, salvo raras exceções, são infrutíferas, ao mesmo tempo em que geram efeitos danosos e imprevisíveis sobre o mercado e o comportamento dos usuários, asseverando que o que prevalece sempre é a dinâmica das forças de mercado. Desta feita, os postulados dos especialistas suportam que uma eventual intervenção para alocação forçosa de tráfego aéreo no SmaRJ tenderá mais a agravar a situação de danos à economia do Rio de Janeiro e potencializar a perda de turistas e viajantes que passam pelo sistema, do que gerar benefícios. Isto porque ferirá evidências robustas advindas de décadas de pesquisa que, sinteticamente, indicam que o usuário utiliza a infraestrutura que oferece o serviço que deseja consumir, com fatores de decisão próprios. Nesse cenário, menciona-se que os EVTEA traçaram análises visando entender o comportamento de preferência dos passageiros para aplicação posterior em um modelo competitivo na Região de Influência (que extrapola os limites do SMarJ, abrangendo também os aeroportos de Campos dos Goytacazes, de Macaé e da Zona da Mata). Assim, com a análise de competição intramodal o estudo procurou projetar de maneira fidedigna o ambiente competitivo intra e extra Sistema Multi-aeroportos. No caso específico da competição intramodal, lançou-se mão de regressão logística multinomial</p>

para representar a probabilidade de um passageiro, em função das variáveis independentes, escolher entre as opções de aeroportos competidores (tema explorado na Nota Informativa nº 13/2021/DPR/SAC - SEI nº 4300626). Portanto, ao interferir em tal dinâmica, o mercado poderá prover soluções que não necessariamente passarão pelo Aeroporto Internacional do Galeão, potencializando eventuais perdas. Em outro giro, a fundamentação teórica apresentada para dar suporte à alegação de insuficiência de movimentação de tráfego aéreo de passageiros para sustentar o sistema, e, em função disso, fundamentar a sugestão de imposição de restrições ao Aeroporto Santos Dumont, tem aplicabilidade limitada, já que deriva de contextos de estudo distintos do caso concreto. Isso porque grande parte dos resultados gerais das pesquisas acadêmicas se aplica a sistemas multi-aeroportos em estágio embrionário, o que não é o caso do SMaRJ, que é composto por dois aeroportos primários, consolidados e operando em harmonia há décadas, em função de modelos de negócios distintos. Nesse contexto, a teoria competitiva não gera efeitos absolutos sobre o SMaRJ, uma vez que se identificou características, que condicionam ou mesmo limitam uma competição plena entre os aeroportos no SMaRJ, resultando, inclusive, em reserva de mercado para Aeroporto Internacional do Galeão em nichos específicos. Não à toa, os dados de mercados explorados em ambos os aeroportos em 2019 indicam que o Aeroporto Internacional do Galeão detinha 66,60% do market share doméstico (medido em ASK, e chegando a 14 mercados exclusivos por uma única empresa) e 100% do internacional (32 mercados). Indo além, não se pode deixar de mencionar que, tendencialmente, ambientes competitivos equilibram naturalmente o excedente da indústria com o excedente do consumidor, fato desejável e de interesse público. Ainda, conforme expõe a literatura especializada, o SMaRJ possui características que o enquadram em situação de exceção, especialmente no que tange às limitações de infraestruturas inerentes ao Aeroporto Santos Dumont, fato que afasta, de maneira inquestionável, a aplicação do limiar teórico de 17 milhões de passageiros originários (para utilizar a mesma métrica da literatura). Como evidência, menciona-se que a própria literatura lista Sistemas Multi-aeroportos que operam sem necessariamente atenderem o seu referencial teórico (incluindo o sistema carioca). Nesse contexto, vale ponderar que os dados apontam que a maior concorrência do Aeroporto do Galeão está localizada fora do sistema multi-aeroportos do Rio de Janeiro, já que a perda de tráfego aéreo registrada na última década não repercutiu em automática absorção por Santos Dumont. Nesse contexto, menciona-se que não há evidências de que uma eventual possibilidade de operação de tráfego aéreo internacional no Aeroporto Santos Dumont acarretaria uma migração integral e automática de tais mercados entre os aeroportos. Tal afirmação ignora a possibilidade de desenvolvimento de novos mercados, alinhados ao modelo de negócios de Santos Dumont. Em outro diapasão, há significativas evidências que indicam que as questões relacionadas ao planejamento e à mobilidade urbana (localização, congestionamento e ausência de transporte público confiável, ágil, previsível e acessível), assim como à violência, são fatores que podem estar afastando viajantes estrangeiros e brasileiros da cidade do Rio de Janeiro (afetando de maneira mais direta o Galeão). Soma-se a isso o fraco desempenho econômico da cidade e do estado nas últimas décadas, determinantes para a redução das viagens a negócios e da renda local disponível, afetando sobremaneira os

indicadores de transporte aéreo. Neste íterim, não se pode deixar de frisar que o transporte aéreo se posiciona como facilitador da promoção da prosperidade econômica, e não, por si só, como a sua força motriz. Portanto, as análises caminham na direção de que o resgate do SMarJ não deva passar por intervenções estatais, que lhe podem causar ainda mais dano, mas sim pela recuperação econômica e social da cidade e do estado do Rio de Janeiro. Adicionalmente, contribuiriam favoravelmente ações e políticas públicas que visem aprimorar a experiência dos viajantes e visitantes, seja no campo do transporte aéreo, com a oferta e a disponibilidade de uma gama maior de produtos de serviços aéreos para a escolha do consumidor, isto é, variadas opções de entrada e saída, de voos, empresas, preços e serviços, o que tende a atrair o maior escopo possível de visitantes, seja na experiência da exploração das cidades e das atrações que compõem os eixos da indústria de turismo fluminense. Para tanto, o visitante deseja se sentir seguro e ter uma mobilidade urbana acessível, previsível e confortável, tanto para desfrutar a cidade e seus atrativos, como para chegar e sair pelos seus aeroportos. Assim, diante dos subsídios fornecidos pelo estado-da-arte na literatura especializada, a análise não vislumbra evidências razoáveis para ratificar que restrições artificiais de tráfego aéreo sejam a melhor opção para o Sistema Multi-aeroportos do Rio de Janeiro, tema detalhadamente analisado na Nota Técnica nº 82/2021/DPR/SAC (SEI nº 4823070) e na Nota Informativa nº 26/2021/DPR/SAC (SEI nº 4751285). Por fim, salienta-se que fazem parte do rito comum do processo de licenciamento ambiental, a ser efetivado pelo futuro operador do Aeroporto Santos Dumont, o Estudo e Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA e o Estudo e Relatório de Impacto de Vizinhança - EIV/RIV, que abarca questões sensíveis ao ruído, impactos na mobilidade urbana e acessibilidade ao aeroporto, assim como Estudo de Tráfego e outros documentos exigidos pelo órgão ambiental.

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que a modelagem proposta não impõe restrições operacionais que decorram de questões concorrenciais com outros operadores aeroportuários. Em verdade, o risco decorrente da concorrência com outros prestadores de serviços já é realidade em outros segmentos de infraestrutura, inclusive de aeroportos e, portanto, deve ser considerado pela Proponente na formulação de sua proposta econômica.

A constituição dos blocos de aeroportos e a alocação desse risco à Concessionária reflete a diretriz de política pública do Governo Federal, que tem como objetivo estimular concorrência no setor e, desse modo, beneficiar os usuários com melhores serviços e menores custos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
Marco Antônio Venancio Mender (Lider Aviação)
CONTRIBUIÇÃO
Esses ativos que estão sendo leiloados, principalmente o aeroporto de Congonhas, eles na nossa visão não deveriam ser considerados só como um ativo financeiro, porque eles têm um papel estratégico no país, devendo ser considerados como mais ativos estratégicos. Então esse tipo, a análise a gente gostaria que fosse considerado a representatividade e a permanência da aviação executiva nos aeroportos tendo em vista principalmente essa questão estratégica. Vários outros fatores precisam ser considerados também, mas o tempo aqui é exíguo e só pra finalizar ainda há outro ponto, que os contratos, hoje a gente tem 12 operadoras de aviação executiva em Congonhas com contratos que vão até 2028. E esses contratos pelos estudos estão sendo simplesmente desconsiderados, porque o que vai ser feito, né? São, nós temos mais 7 anos de contrato com diversos operadores e isso foi desconsiderado no estudo inicial. Então tudo isso vale a pena ser considerado, revistos nesses estudos do EVTEA pra não impactar eventualmente até inviabilizar uma operação executiva nacional.
JUSTIFICATIVA
Não se aplica
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a sua contribuição e esclarece que o Governo Federal corrobora com o caráter essencial da atividade de aviação geral e sua importância para o setor. Neste sentido, as políticas públicas implementadas pelo Governo Federal visam a melhoria da infraestrutura para a aviação civil como um todo, sem distinção entre os segmentos que o compõem. Assim, é preciso afastar a ideia de que a modelagem proposta para a concessão de SBSP irá inviabilizar a atividade de aviação geral na região de influência do Aeroporto. Eventuais conflitos entre diferentes segmentos de aviação poderão surgir quando a demanda agregada atingir o limite físico da capacidade, situação em que todos os segmentos serão afetados. Nesse contexto, a coordenação de slots realizada pela ANAC tem como objetivo regulamentar o acesso à infraestrutura em aeroportos saturados, buscando harmonizar a demanda por operações aéreas com a capacidade aeroportuária disponível. Potencial reserva de capacidade a qualquer segmento da aviação seria, em contraponto, um artificial favorecimento e caminhar no sentido de soluções sub-ótimas do ponto de vista da eficiência das operações a aviação civil, tal como disposto na Política Nacional de Aviação Civil (PNAC). Nesse contexto, cumpre observar que a minuta de contrato apresentada na presente Consulta Pública se assemelha, no que tange à aviação geral, aos editais das últimas duas rodadas. Em relação às diretrizes para elaboração dos EVTEA, informa-se que as mesmas se encontram disponíveis no Data Room da Sétima Rodada. A diretriz referente à capacidade inicial dos sistemas de PPD de SBSP e do SBRJ, qual seja: “Para fins da modelagem, a capacidade inicial do sistema de PPD de SBSP deve ser considerada de 44 slots por

hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, e a do SBRJ de 32 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros. A capacidade do sistema de pistas ao longo da concessão para os aeroportos SBRJ e SBSP deve evoluir em função do desenho proposto para tais infraestruturas nos estudos de engenharia.”, tem por base discussões levadas a cabo entre a SAC e o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), do Ministério da Defesa, conforme aponta o Ofício nº 13/DCCO1/5210 (SEI nº 4852074), de 16 de abril de 2021, onde se concluiu ser viável o aumento da capacidade do sistema de pistas dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont a partir de ações que poderiam colaborar com o aumento da capacidade para os referidos aeroportos sem afetar a segurança operacional. Cumpre informar que, no que diz respeito ao Aeroporto Santos Dumont, a referida diretriz e os EVTEA foram retificados para 30 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, conforme conclusões do referido Ofício. Importa considerar que, na modelagem das concessões aeroportuárias, os EVTEA não são vinculativos. O cenário desenhado nos Estudos reflete uma hipótese de conduta do concessionário num cenário de escassez de capacidade para acomodar toda a demanda, em um contexto complexo em que o sítio aeroportuário terá que ser reconfigurado para ampliar a capacidade e solucionar as incompatibilidades com o RBAC 154. Entretanto, existem outros caminhos de desenvolvimento possíveis para o sítio aeroportuário além daquele escolhido no EVTEA. Caberá, então, ao futuro concessionário elaborar um plano de negócios e de desenvolvimento do sítio aeroportuário próprio, submetendo-se às regras contratuais de atendimento da demanda e correção das inconformidades, e ainda ao arcabouço legal vigente. No que compete às regras contratuais, a minuta de Contrato de Concessão submetida à Consulta Pública nº 13/2021 traz, em seu item 3.1.7., como obrigação da futura Concessionária, "assumir integralmente os Contratos que envolvam a cessão de espaços nos Complexos Aeroportuários integrantes do Bloco, conforme as condições contratadas, mediante sub-rogação integral dos seus direitos e deveres", o que inclui eventuais cláusulas rescisórias ou de realocação. Nesse diapasão, acolhemos as contribuições apresentadas sobre não previsão de indenizações à eventual descontinuidade dos contratos em vigor. Tal inconsistência será sanada e os estudos atualizados incorporando os devidos custos. Portanto, repisa-se que não há, por parte da SAC, nenhuma diretriz para que os documentos jurídicos que vinculam a concessão da Sétima Rodada de Concessão sejam construídos considerando eventual preterição de tráfego aéreo ligado à aviação geral e executiva no aeroporto relacionado. Por fim, informa-se que a Nota Informativa nº 31/2021/DPR/SAC (SEI nº 4837983), apresenta detalhamento da temática apresentada.

A ANAC esclarece que o contrato de concessão não restringe o tipo de operação ou segmento a ser atendido pelo operador aeroportuário e que a presente modelagem observa as diretrizes do Governo Federal enviadas a esta Agência pelo Ministério da Infraestrutura.

É importante ressaltar que, uma vez que os EVTEA não são vinculativos, compete aos licitantes conduzir os estudos técnicos e econômicos para subsidiar a precificação dos ativos.

A concessionária vencedora será responsável, ainda, pelo desenvolvimento do plano de negócios que atenda os requisitos estabelecidos no contrato, bem como aqueles definidos nos normativos aplicáveis à matéria.

Cumpre informar, por fim, que os contratos vigentes de exploração de áreas deverão ser sub-rogados, nos termos do contrato, ao concessionário que avaliará, caso a caso, o interesse de dar continuidade, prorrogar ou rescindir antecipadamente cada

contrato, devendo arcar com eventuais multas contratuais de rescisão antecipada e benfeitorias não amortizadas.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
Marcio Fortes (Firjan)
CONTRIBUIÇÃO
A FIRJAN propõe que a concessão do Santos Dumont leve em conta essa coordenação operacional com o Galeão nos moldes em que já realizava em todo o mundo e também no Brasil entre os aeroportos de Pampulha e Confins. Deve ser consideradas as locações de cada aeroporto, dadas as características físicas, capacidade e possibilidade de expansão. No Galeão, o hub de voos comerciais concentrando em oferta e múltiplos destinos nacionais e internacionais realizando importação e exportação de carga aérea. Santos Dumont conexão entre as duas principais economias do país realizará ponte aérea em Congonhas. Dessa forma para que as atividades do Galeão e Santos Dumont promovam a otimização das infraestruturas já existentes, e a maximização dos seus benefícios à sociedade, é necessária a coordenação que induza a operação harmônica do sistema multiaerportos do Rio de Janeiro. E imprescindível que a concessão do SDU, Santos Dumont a ser realizada em 2022, contemple essa a visão.
JUSTIFICATIVA
Não se aplica
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a sua contribuição. Sobre o tema, menciona-se que referências mundiais na temática Sistemas Multi-aerportos, como, por exemplo, o professor Ph.D. Richard de Neufville (MIT), que dispõe em seu livro 'Airport Systems: Planning, Design, and Management' os resultados de décadas de pesquisa, são categóricas em afirmar que a alocação forçosa de tráfego aéreo, salvo raras exceções, são infrutíferas, ao mesmo tempo em que geram efeitos danosos e imprevisíveis sobre o mercado e o comportamento dos usuários, asseverando que o que prevalece sempre é a dinâmica das forças de mercado. Desta feita, os postulados dos especialistas suportam que uma eventual intervenção para alocação forçosa de tráfego aéreo no SmaRJ tenderá mais a agravar a situação de danos à economia do Rio de Janeiro e potencializar a perda de turistas e viajantes que passam pelo sistema, do que gerar benefícios. Isto porque ferirá evidências robustas advindas de décadas de pesquisa que, sinteticamente, indicam que o usuário utiliza a infraestrutura que oferece o serviço que deseja consumir, com fatores de decisão próprios. Nesse cenário, menciona-se que os EVTEA traçaram análises visando entender o comportamento de preferência dos passageiros para aplicação posterior em um modelo competitivo na Região de Influência (que extrapola os limites do SmaRJ, abrangendo também os aeroportos de Campos dos Goytacazes, de Macaé e da Zona da Mata). Assim, com a análise de competição intramodal o estudo procurou projetar de maneira fidedigna o ambiente competitivo intra e extra Sistema Multi-aerportos. No caso específico da competição intramodal, lançou-se mão de regressão logística multinomial para representar a probabilidade de um passageiro, em função das variáveis independentes, escolher entre as opções de aeroportos

competidores (tema explorado na Nota Informativa nº 13/2021/DPR/SAC - SEI nº 4300626). Portanto, ao interferir em tal dinâmica, o mercado poderá prover soluções que não necessariamente passarão pelo Aeroporto Internacional do Galeão, potencializando eventuais perdas. Em outro giro, a fundamentação teórica apresentada para dar suporte à alegação de insuficiência de movimentação de tráfego aéreo de passageiros para sustentar o sistema, e, em função disso, fundamentar a sugestão de imposição de restrições ao Aeroporto Santos Dumont, tem aplicabilidade limitada, já que deriva de contextos de estudo distintos do caso concreto. Isso porque grande parte dos resultados gerais das pesquisas acadêmicas se aplica a sistemas multi-aeroportos em estágio embrionário, o que não é o caso do SMA RJ, que é composto por dois aeroportos primários, consolidados e operando em harmonia há décadas, em função de modelos de negócios distintos. Nesse contexto, a teoria competitiva não gera efeitos absolutos sobre o SMA RJ, uma vez que se identificou características, que condicionam ou mesmo limitam uma competição plena entre os aeroportos no SMA RJ, resultando, inclusive, em reserva de mercado para Aeroporto Internacional do Galeão em nichos específicos. Não à toa, os dados de mercados explorados em ambos os aeroportos em 2019 indicam que o Aeroporto Internacional do Galeão detinha 66,60% do market share doméstico (medido em ASK, e chegando a 14 mercados exclusivos por uma única empresa) e 100% do internacional (32 mercados). Indo além, não se pode deixar de mencionar que, tendencialmente, ambientes competitivos equilibram naturalmente o excedente da indústria com o excedente do consumidor, fato desejável e de interesse público. Ainda, conforme expõe a literatura especializada, o SMA RJ possui características que o enquadram em situação de exceção, especialmente no que tange às limitações de infraestruturas inerentes ao Aeroporto Santos Dumont, fato que afasta, de maneira inquestionável, a aplicação do limiar teórico de 17 milhões de passageiros originários (para utilizar a mesma métrica da literatura). Como evidência, menciona-se que a própria literatura lista Sistemas Multi-aeroportos que operam sem necessariamente atenderem o seu referencial teórico (incluindo o sistema carioca). Nesse contexto, vale ponderar que os dados apontam que a maior concorrência do Aeroporto do Galeão está localizada fora do sistema multi-aeroportos do Rio de Janeiro, já que a perda de tráfego aéreo registrada na última década não repercutiu em automática absorção por Santos Dumont. Nesse contexto, menciona-se que não há evidências de que uma eventual possibilidade de operação de tráfego aéreo internacional no Aeroporto Santos Dumont acarretaria uma migração integral e automática de tais mercados entre os aeroportos. Tal afirmação ignora a possibilidade de desenvolvimento de novos mercados, alinhados ao modelo de negócios de Santos Dumont. Em outro diapasão, há significativas evidências que indicam que as questões relacionadas ao planejamento e à mobilidade urbana (localização, congestionamento e ausência de transporte público confiável, ágil, previsível e acessível), assim como à violência, são fatores que podem estar afastando viajantes estrangeiros e brasileiros da cidade do Rio de Janeiro (afetando de maneira mais direta o Galeão). Soma-se a isso o fraco desempenho econômico da cidade e do estado nas últimas décadas, determinantes para a redução das viagens a negócios e da renda local disponível, afetando sobremaneira os indicadores de transporte aéreo. Neste íterim, não se pode deixar de frisar que o transporte aéreo se posiciona como facilitador da promoção da prosperidade econômica, e não, por si só, como a sua força motriz. Portanto, as análises caminham na direção de que o resgate do SMA RJ não deva passar por intervenções estatais, que lhe podem causar ainda mais dano, mas sim pela recuperação econômica e social da cidade e do estado do Rio

de Janeiro. Adicionalmente, contribuiriam favoravelmente ações e políticas públicas que visem aprimorar a experiência dos viajantes e visitantes, seja no campo do transporte aéreo, com a oferta e a disponibilidade de uma gama maior de produtos de serviços aéreos para a escolha do consumidor, isto é, variadas opções de entrada e saída, de voos, empresas, preços e serviços, o que tende a atrair o maior escopo possível de visitantes, seja na experiência da exploração das cidades e das atrações que compõem os eixos da indústria de turismo fluminense. Para tanto, o visitante deseja se sentir seguro e ter uma mobilidade urbana acessível, previsível e confortável, tanto para desfrutar a cidade e seus atrativos, como para chegar e sair pelos seus aeroportos. Assim, diante dos subsídios fornecidos pelo estado-da-arte na literatura especializada, a análise não vislumbra evidências razoáveis para ratificar que restrições artificiais de tráfego aéreo sejam a melhor opção para o Sistema Multi-aeroportos do Rio de Janeiro, tema detalhadamente analisado na Nota Técnica nº 82/2021/DPR/SAC (SEI nº 4823070) e na Nota Informativa nº 26/2021/DPR/SAC (SEI nº 4751285). Por fim, salienta-se que fazem parte do rito comum do processo de licenciamento ambiental, a ser efetivado pelo futuro operador do Aeroporto Santos Dumont, o Estudo e Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA e o Estudo e Relatório de Impacto de Vizinhança - EIV/RIV, que abarca questões sensíveis ao ruído, impactos na mobilidade urbana e acessibilidade ao aeroporto, assim como Estudo de Tráfego e outros documentos exigidos pelo órgão ambiental.

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que a modelagem proposta não impõe restrições operacionais que decorram de questões concorrenciais com outros operadores aeroportuários. Em verdade, o risco decorrente da concorrência com outros prestadores de serviços já é realidade em outros segmentos de infraestrutura, inclusive de aeroportos e, portanto, deve ser considerado pela Proponente na formulação de sua proposta econômica.

A constituição dos blocos de aeroportos e a alocação desse risco à Concessionária reflete a diretriz de política pública do Governo Federal, que tem como objetivo estimular concorrência no setor e, desse modo, beneficiar os usuários com melhores serviços e menores custos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
Carlos Francisco Portin (Senador)
CONTRIBUIÇÃO
<p>No aeroporto Santos Dumont não há a viabilidade exigida pelo EVTEA, não é possível aterrar mais a Baía da Guanabara. Tivemos a experiência no panamericano em que queriam colocar a marina de competições ali e colocaram palafitas que ficaram durante 4 anos numa batalha judicial com o Ministério Público Federal. Sem a certeza para a concessionário na possibilidade de cumprir as regras de segurança exigidas pela EVTEA, o que vai acontecer primeiro é a desvalorização do preço do lance desse lote específico do lote que envolve o Santos Dumont. E ainda que seja possível livrar a área de escape lateral do prédio da Marinha trazendo a pista pro centro do aeroporto Santos Dumont, haverá um conflito com o prédio histórico tombado desse aeroporto. Além dessa questão ambiental e de patrimônio que é de suma relevância, quero dizer que não há no EVTEA o estudo de impacto de mobilidade para o passageiro que desembarca, é lógico, 14 milhões de passageiros, 15 milhões esperados pelo edital, vão ser alcançados em 2040.</p> <p>O mais importante, ao colocar 3 aeroportos de Minas Gerais absolutamente irrelevantes, o edital mesmo sem querer direciona essa concessão. Eu explico porquê. O aeroporto de Confins é operado pela CCR e foi a CCR quem arrematou Pampulha (Pampulha foi delegado ao governo do estado que pode com a concessão colocar dentro do seu plano estratégico e com limitação de voos, coisa que não vemos no aeroporto similar que é o Santos Dumont no Rio de Janeiro. Agora, pra levar 5 aeroportos, sendo 3 de Minas Gerais, sem menor relevância econômica, o próprio concessionário do aeroporto do Galeão, porque assim como aconteceu em Belo Horizonte ele é um dos players potenciais, ele certamente não terá interesse em participar porque inclui, ele teria que administrar 5 aeroportos sendo que 3 não há relevância alguma.</p> <p>Além do mais essa operação articulada poderia justamente beneficiar o Rio de Janeiro tirando os 3 aeroportos de Minas Gerais, incluindo aeroportos relevantes para articulação e desenvolvimento do estado. Quero citar aqui o aeroporto de Resende, o aeroporto de Itaperuna, o de Parati e porque não talvez o de Juiz de Fora na Zona da Mata já que é cliente dos nossos aeroportos do Rio de Janeiro. Quero dizer que não há apenas 3 empresas concorreram com EVTEA e apenas uma apresentou o estudo, porque que esse é o melhor? Fica a pergunta. A segunda pergunta é que o aumento de passageiros tanto no Santos Dumont, quanto a operação de Jacarepaguá também significam um aumento maior de frequência e não há estudos de impacto de vizinhança.</p>
JUSTIFICATIVA
Não se aplica
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a contribuição e informa que a legislação vigente no Estado do Rio de Janeiro, devidamente detalhada nos Estudos Ambientais, permite a

realização de aterramentos na Baía de Guanabara para obras de utilidade pública, desde que seus impactos sejam previamente avaliados por meio da elaboração de um EIA/RIMA durante a etapa de licenciamento ambiental. Os Estudos Ambientais detalham os Estudos a serem desenvolvidos e os pareceres a serem obtidos que devem compor o processo de licenciamento ambiental, incluindo pareceres de órgãos de tombamento.

Ainda, nos Estudos Ambientais foram avaliadas legislações e políticas públicas vinculadas à interligação entre modais de transporte na região do Aeroporto Santos Dumont, que permitiram a avaliação geral dos impactos urbanísticos do empreendimento. Sobre os modais de transporte, conforme citado nos Estudos Ambientais, foram detalhadas a situação das vias públicas de acesso na região do Aeroporto, dos principais modais utilizados na cidade e da estação de VLT (Veículo Leve sobre Trilhos) que o liga o Aeroporto Santos Dumont ao centro do Rio de Janeiro e a Rodoviária Novo Rio. O VLT faz parte do projeto de revitalização que integra bairros da Região Portuária ao Centro, operando com energia elétrica em um sistema chamado APS – Alimentação Pelo Solo – preservando a paisagem urbana. Sobre a avaliação da legislação urbanística, os Estudos Ambientais detalharam a Lei Municipal Complementar nº 111 de 1º de fevereiro de 2011, que aprovou a Política Urbana e o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Sustentável da cidade do Rio de Janeiro. O Plano Diretor municipal, de 2011, também estabeleceu entre as diretrizes da Política Municipal de Transportes, a promoção da interligação entre modais e o incentivo à criação do transporte voltado ao turista; e o Plano Estratégico da Prefeitura do Rio de Janeiro (2013-2016), que faz menção ao Aeroporto Santos Dumont e conexão entre modais como estratégicos. O Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Cidade do Rio de Janeiro (citado no EVTEA) e o Plano de Desenvolvimento Sustentável, ambos em elaboração pelo governo municipal, serão futuras ferramentas relevantes para que o Poder Público realize uma análise contemplando todas as questões sociais do município que passam pela questão do transporte. Outras diretrizes específicas para a avaliação de impactos urbanísticos no entorno do aeroporto foram descritas, avaliadas e incorporadas nos Estudos de Viabilidade. A seguir estão os principais normativos avaliados: (a) Zoneamento Municipal (Decreto Municipal nº 322 de 3 de março de 1976), em discussão para revisão; (b) Código de Obras e Edificações – COE (Lei Complementar nº 198, de 14 de janeiro de 2019); e (c) Avaliação do impacto do ruído na cidade (Lei Municipal nº 3.268/2001). Destaca-se também que, conforme amplo levantamento realizado nos Estudos Ambientais, não foram identificadas restrições decorrentes do aumento do tráfego de veículos no entorno ou demais aspectos, sendo que eventual restrição da demanda por questões associadas será um risco corrido pelo futuro concessionário, conforme a matriz de riscos indicada na minuta de contrato. Por fim, repisa-se que, conforme rito comum do processo de licenciamento, os impactos na mobilidade urbana e acessibilidade ao aeroporto deverão ser mais bem avaliados e apresentados no Estudo de Tráfego e outros documentos exigidos pelo órgão ambiental, durante a fase de licenciamento ambiental, que estará sob responsabilidade do futuro concessionário. No Capítulo 7 dos Estudos Ambientais estão apresentadas as diretrizes e cronograma para a elaboração desses estudos. Além disso, a compatibilidade atual e futura das atividades aeroportuárias e o uso do solo foram explorados e avaliados no Capítulo 5 dos Estudos Ambientais, analisando documentos de políticas públicas do município do Rio de Janeiro, a fim de verificar se a operação do aeroporto está sendo considerada no desenvolvimento da cidade. Nesse sentido, os normativos vigentes – ou eventuais novos que os substituam –

devem ser considerados pelo futuro administrador aeroportuário na elaboração do plano de desenvolvimento aeroportuário a ser apresentado ao Poder Concedente, já que, como os EVTEAs não são vinculantes, pode o operador aeroportuário buscar, nos termos do contrato de concessão, a solução que melhor atender, em sua visão, as exigências contratuais e demais regulamentações aplicáveis. Salienta-se também que, fazem parte do rito comum do processo de licenciamento ambiental, a ser efetivado pelo futuro operador o Estudo e Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA e o Estudo e Relatório de Impacto de Vizinhança - EIV/RIV, o que abarca questões sensíveis ao ruído, impactos na mobilidade urbana e acessibilidade ao aeroporto, assim como Estudo de Tráfego e outros documentos exigidos pelo órgão ambiental. No que compete às sugestões da modelagem em bloco na 7ª Rodada de Concessão, repisa-se que, conforme Art. 21 da Constituição Federal, compete à União explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, a infraestrutura aeroportuária. A União, por sua vez, tem a prerrogativa de pensar e planejar o setor e garantir a manutenção e sustentabilidade do sistema, bem como uma adequada prestação do serviço público. Nesse contexto, destaca-se que a modelagem em bloco permite o subsídio cruzado necessário a sustentabilidade do sistema de infraestruturas aeroportuárias no país. Por outro lado, a lógica da concessão em bloco não segue necessariamente a formação de blocos de aeroportos de um mesmo Estado. De fato, dos seis blocos apresentados no âmbito da Quinta e Sexta Rodadas de concessões, apenas o bloco Mato Grosso (Quinta rodada) apresenta tal configuração. Ressalta-se que, na quinta rodada de concessões, o Aeroporto de Macaé, localizado exatamente no Estado do Rio de Janeiro, cuja modelagem econômico-financeira apresentou VPL negativo, foi beneficiado ao compor o bloco sudeste juntamente com o Aeroporto de Vitória que suportou os investimentos e operação deficitária do Aeroporto de Macaé. Ressalta-se ainda que o futuro concessionário terá que realizar todos os investimentos necessários ao atendimento dos requisitos constantes no contrato de concessão, sob pena de incidência de multa, calculada com base em percentual da receita bruta da Concessionária, ou seja, de todo o bloco, conforme Anexo 3 do Contrato (Procedimentos para aplicação das penalidades de multa).

Por fim, informa-se que, no caso particular dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont, para os quais estão previstas soluções de engenharia mais complexas em sítios limitados, com questões operacionais, ambientais e regulatórias envolvidas, a Fase I-B do Contrato terá prazo máximo de duração ampliado para até 60 (sessenta) meses, contados a partir da Data de Eficácia do Contrato.

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que a modelagem proposta não impõe restrições operacionais que decorram de questões concorrenciais com outros operadores aeroportuários. Em verdade, o risco decorrente da concorrência com outros prestadores de serviços já é realidade em outros segmentos de infraestrutura, inclusive de aeroportos e, portanto, deve ser considerado pela Proponente na formulação de sua proposta econômica.

A constituição dos blocos de aeroportos e a alocação desse risco à Concessionária reflete a diretriz de política pública do Governo Federal, que tem como objetivo estimular concorrência no setor e, desse modo, beneficiar os usuários com melhores serviços e menores custos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
Flávio Pires
CONTRIBUIÇÃO
<p>A primeira pergunta é se estaria o EVTEA em desacordo com a realidade contratual ao desconsiderar a aviação geral nas receitas já a partir das operações do primeiro ano, sendo que esses contratos estão garantidos até 2028. A segunda pergunta seria se existe alguma determinação do governo sobre esse direcionamento, sobre a retirada da aviação geral das operações desse aeroporto, principalmente por não, por essa orientação constar dos estudos de mercados econômicos e do EVTEA.</p> <p>Então pra nós é basicamente uma crítica. O edital a nosso ver produz uma impressão equivocada do licitante, do público em geral no mercado através de uma super avaliação das receitas possíveis e planejadas, o que na prática a gente sabe não acontecerá. Achamos isso aí um pouco de falta de consistência e confiabilidade dos EVTEAs e eu acho que isso precisa ser esclarecido e também corrigido. Então esse é o primeiro ponto aqui da nossa questão.</p> <p>O segundo ponto vem talvez aí na falta de uma política pública que inclua também a aviação geral tal qual dito aí por outros participantes. A gente pergunta se caso assumida essa vocação que está aí no EVTEA, nos estudos econômicos no aeroporto de Congonhas para exclusividade de operações regulares, qual seria então a política pública aplicada à aviação geral e quais seriam as opções de aeródromos já que a nossa infraestrutura extremamente carente aqui no entorno, a gente vê isso aí no sentido mais amplo, mas hoje não vemos aqui com a nossa experiencia nenhum aeroporto próximo pra abarcar aí esses 3.400 movimentos que a aviação geral faz praticamente todo mês. São 1.700 aeronaves diferentes voando aqui nos últimos seis meses e a pergunta é pra onde irão. Algumas sugestões aí como Marte, Jundiaí, o Catarina aí u pouco mais distante, mas não comportam isso. Guarulhos por exemplo não tem área pra absorção desses, dessas operações.</p> <p>E aí vem uma outa pergunta, como é que vai se dar a operação aeromédica em Congonhas num cenário sem aviação geral não precisa dizer da importância que foi essa operação, é uma operação de aviação geral, não precisamos de perder muito tempo dizendo isso, mas tivemos aí durante o covid uma importância muito grande, lembrando que os taxi aéreos também são serviços públicos, portanto vão estar protegidos, essa é a pergunta. Mas gostaríamos de observar aqui a existência de uma diretriz dentro do processo que apesar das nossas solicitações aí através do SEI, diretamente aí à SAC. Não tivemos a íntegra do documento até agora e pra nós isso é um ponto importantíssimo do EVTEA e, portanto, do edital já que ele faz parte.</p> <p>E por último, mais do que faltar um estudo de viabilidade em relação ao sistema viário e tudo o mais, não existe nenhuma obrigação. Então uma concessão talvez precisasse ter um pouco mais de cuidado com o impacto que esse equipamento urbano vai causar no município, a pergunta que fica ali é não seria mais racional manter boa parte das operações da aviação geral como é hoje que justamente transportam menos passageiros, provocam menos ruído, menos impacto do que colocar 30, 34 milhões de passageiros? 40% a 60% mais dos que os 22 milhões de</p>

passageiros que nós tivemos aqui anteriormente à pandemia e se não deveria haver uma exigência pra se equilibrar isso dentro do edital.

JUSTIFICATIVA

Não se aplica

RESPOSTA

A SAC/Minfra agradece a sua contribuição e esclarece que o Governo Federal corrobora com o caráter essencial da atividade de aviação geral e sua importância para o setor. Neste sentido, as políticas públicas implementadas pelo Governo Federal visam a melhoria da infraestrutura para a aviação civil como um todo, sem distinção entre os segmentos que o compõem. Assim, é preciso afastar a ideia de que a modelagem proposta para a concessão de SBSP irá inviabilizar a atividade de aviação geral na região de influência do Aeroporto. Eventuais conflitos entre diferentes segmentos de aviação poderão surgir quando a demanda agregada atingir o limite físico da capacidade, situação em que todos os segmentos serão afetados. Nesse contexto, a coordenação de slots realizada pela ANAC tem como objetivo regulamentar o acesso à infraestrutura em aeroportos saturados, buscando harmonizar a demanda por operações aéreas com a capacidade aeroportuária disponível. Potencial reserva de capacidade a qualquer segmento da aviação seria, em contraponto, um artificial favorecimento e caminhar no sentido de soluções sub-ótimas do ponto de vista da eficiência das operações a aviação civil, tal como disposto na Política Nacional de Aviação Civil (PNAC). Nesse contexto, cumpre observar que a minuta de contrato apresentada na presente Consulta Pública se assemelha, no que tange à aviação geral, aos editais das últimas duas rodadas. Em relação às diretrizes para elaboração dos EVTEA, informa-se que as mesmas se encontram disponíveis no Data Room da Sétima Rodada. A diretriz referente à capacidade inicial dos sistemas de PPD de SBSP e do SBRJ, qual seja: “Para fins da modelagem, a capacidade inicial do sistema de PPD de SBSP deve ser considerada de 44 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, e a do SBRJ de 32 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros. A capacidade do sistema de pistas ao longo da concessão para os aeroportos SBRJ e SBSP deve evoluir em função do desenho proposto para tais infraestruturas nos estudos de engenharia.”, tem por base discussões levadas a cabo entre a SAC e o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), do Ministério da Defesa, conforme aponta o Ofício nº 13/DCCO1/5210 (SEI nº 4852074), de 16 de abril de 2021, onde se concluiu ser viável o aumento da capacidade do sistema de pistas dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont a partir de ações que poderiam colaborar com o aumento da capacidade para os referidos aeroportos sem afetar a segurança operacional. Cumpre informar que, no que diz respeito ao Aeroporto Santos Dumont, a referida diretriz e os EVTEA foram retificados para 30 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, conforme conclusões do referido Ofício. Importa considerar que, na modelagem das concessões aeroportuárias, os EVTEA não são vinculativos. O cenário desenhado nos Estudos reflete uma hipótese de conduta do concessionário num cenário de escassez de capacidade para acomodar toda a demanda, em um contexto complexo em que o sítio aeroportuário terá que ser reconfigurado para ampliar a capacidade e solucionar as incompatibilidades com o RBAC 154. Entretanto, existem outros caminhos de desenvolvimento possíveis para o sítio aeroportuário além daquele escolhido no EVTEA. Caberá, então, ao futuro concessionário elaborar um plano de negócios e de desenvolvimento do sítio

aeroportuário próprio, submetendo-se às regras contratuais de atendimento da demanda e correção das inconformidades, e ainda ao arcabouço legal vigente. No que compete às regras contratuais, a minuta de Contrato de Concessão submetida à Consulta Pública nº 13/2021 traz, em seu item 3.1.7., como obrigação da futura Concessionária, "assumir integralmente os Contratos que envolvam a cessão de espaços nos Complexos Aeroportuários integrantes do Bloco, conforme as condições contratadas, mediante sub-rogação integral dos seus direitos e deveres", o que inclui eventuais cláusulas rescisórias ou de realocação. Nesse diapasão, acolhemos as contribuições apresentadas sobre não previsão de indenizações à eventual descontinuidade dos contratos em vigor. Tal inconsistência será sanada e os estudos atualizados incorporando os devidos custos. No tocante aos impactos urbanísticos, observa-se inicialmente que a movimentação total de passageiros projetada para SBSP em 2023 é de 25,2 milhões de pax (vide Estudo de Mercado, Figuras 12-25 e 12-27), e não de 28,7 milhões, como apontado. Ainda, cabe destacar que nos Estudos Ambientais foram avaliadas as legislações e políticas públicas vinculadas à interligação entre modais de transporte na região do Aeroporto de Congonhas, detalhados a situação das vias públicas de acesso na região do Aeroporto, o status de implantação da Linha 17-Ouro do Metrô de São Paulo, a qual prevê uma estação no Aeroporto, a Lei Municipal nº 16.050/2014, que aprovou o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo e a Política de Desenvolvimento Urbano, onde definiu-se que a instalação, reforma e ampliação de aeródromos e heliportos é condicionada à apresentação de Estudo e Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA e Estudo e Relatório de Impacto de Vizinhança - EIV/RIV, no âmbito do processo de licenciamento ambiental. Salienta-se também que, conforme rito comum do processo de licenciamento, os impactos na mobilidade urbana e acessibilidade ao aeroporto deverão ser mais bem avaliados e apresentados no Estudo de Tráfego e outros documentos exigidos pelo órgão ambiental, durante a fase de licenciamento ambiental, que estará sob responsabilidade do futuro concessionário. Além disso, diferentemente do informado na contribuição apresentada, os Estudos Ambientais identificaram os impactos ambientais previstos para o período de concessão, como o risco de contaminação de lençóis freáticos, o aumento de emissão de poluentes e o aumento da poluição sonora, e precificaram as medidas mitigadoras associadas a esses impactos. Finalmente, destaca-se também que não foram identificadas restrições em SBSP decorrentes do aumento do tráfego de veículos no entorno ou demais aspectos. Portanto, repisa-se que não há, por parte da SAC, nenhuma diretriz para que os documentos jurídicos que vinculam a concessão da Sétima Rodada de Concessão sejam construídos considerando eventual preterição de tráfego aéreo ligado à aviação geral e executiva no aeroporto relacionado. Por fim, informa-se que a Nota Informativa nº 31/2021/DPR/SAC (SEI nº 4837983), apresenta detalhamento da temática apresentada.

A ANAC esclarece que o contrato de concessão não restringe o tipo de operação ou segmento a ser atendido pelo operador aeroportuário e que a presente modelagem observa as diretrizes do Governo Federal enviadas a esta Agência pelo Ministério da Infraestrutura.

É importante ressaltar que, uma vez que os EVTEA não são vinculados, compete aos licitantes conduzir os estudos técnicos e econômicos para subsidiar a precificação dos ativos.

A concessionária vencedora será responsável pelo desenvolvimento do plano de negócios que atenda os requisitos estabelecidos no contrato, bem como aqueles definidos nos normativos aplicáveis à matéria.

Cumpre informar, ainda, que os contratos vigentes de exploração de áreas deverão ser sub-rogados, nos termos do contrato, ao concessionário que avaliará, caso a caso, o interesse de dar continuidade, prorrogar ou rescindir antecipadamente cada contrato, devendo arcar com eventuais multas contratuais de rescisão antecipada e benfeitorias não amortizadas.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
Otavio Leite (deputado)
CONTRIBUIÇÃO
<p>Se há a necessidade de subsídios cruzados, porque não se tem nesse arcabouço do edital que pega o Santos Dumont e Jacarepaguá, os outros equipamentos do estado do Rio de Janeiro como Itaperuna e Resende que poderiam ser objeto de uma atenção mais especial e uma conexão. Penso que com Minas Gerais acho que confunde muito, bastante essa situação. Então outra coisa, se fala muito em equações econômicas, enfim, ideias e planejamentos, mas e os usuários do Santos Dumont foram ouvidos? E não adianta uma indagação do ponto de vista qualitativo ou quantitativo com uma variável única, é bom, é por conta da distância, é preciso conferir preço, inclusive em comparações com o próprio aeroporto do Galeão. Então queria sugerir que seja feita uma pesquisa de maneira muito aberta para que nós tenhamos um retrato bem claro do que pensa o usuário e não fiquemos no achômetro por entender que só as pessoas da Zona Sul do Rio de Janeiro e do centro da cidade são os suficientes e aqui são todos que estão no Santos Dumont. Então essa é uma questão muito importante sob Santos Dumont. Portanto, é desvincular Minas Gerais e inserir os aeroportos do Rio de Janeiro e a pesquisa abrangendo a distância e o preço.</p> <p>Ainda queria lembrar que nesse edital há o aeroporto de Jacarepaguá. Hoje a comunidade da Barra da Tijuca vive um inferno do ponto de vista dos insuportáveis decibéis provocados pelos helicópteros offshore. Nós sabemos que é um sítio aeroportuário clássico para a formação de pilotos. Sabemos que ali tem helicópteros mais de aviação geral, mas os equipamentos mais robustos e inclusive por conta das rotas. Tem provocado um desconforto no cotidiano brutal levando as raias, enfim, da indignação dos moradores de Jacarepaguá. Proposta objetiva. Que seja feito um estudo pra valer dos impactos de ruídos. Já temos um estudo, vamos encaminhar oficialmente, mas que seja feito um estudo mais abrangente e que se institua nas operações offshore. Anossa proposta é que ali não pudesse ter o offshore. É que os equipamentos maiores não pudessem estar lá, fossem para o Galeão, mas se tem que estar lá, que estabeleça um horário específico, o edital pode estabelecer, ora, entre 10h e 16h, não é 6h da manhã levantarem 5, 6 helicópteros passando rente aos prédios e aos condomínios, enfim, que se estabeleça também outra proposta no edital que nos fins de semana não se tenha esses voos. Ah, perguntar se é possível? A Barra da Tijuca com todo respeito que temos a São Paulo, mas não quer ter um Congonhas dentro da Barra da Tijuca e é necessário ter também nesse edital, a limitação em relação à ampliação da pista.</p> <p>Tamém que no edital se tenha a instalação obrigatória dos equipamentos capazes de promover a fiscalização do cumprimento das rotas aeroportuárias por todos dos helicópteros, que muitas das vezes não observa. Então tem que ter a fiscalização e a sanção.</p>
JUSTIFICATIVA
Não se aplica

RESPOSTA

A SAC/Minfra agradece a sua contribuição e esclarece que a modelagem em bloco replica o modelo de subsídio cruzado já existente na gestão de aeroportos conduzida pela Infraero, em que ativos de maior valor econômico propiciam superávits para a gestão das infraestruturas deficitárias de modo que a gestão sistêmica torne-se sustentável. Em outro giro, a modelagem em bloco promove um intercâmbio entre o valor de contribuição à título de outorga a ser pago à União por intermédio do FNAC (o valor presente líquido) e a gestão de um ativo deficitário, sem qualquer impacto negativo aos ativos e à modicidade tarifária, e sem prejuízo dos investimentos estimados nos aeroportos. Essa solução explora economias de escala e utiliza o mesmo princípio de subsídio cruzado que governa a operação atual. Importante ressaltar que a supramencionada modelagem de concessão em bloco foi objeto de recomendação pelo Senado Federal em 2016 (Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo – CDR) e de análise e aprovação pelo TCU no âmbito da fiscalização do processo de desestatização da Quinta e da Sexta Rodadas de Concessões. Por outro lado, a lógica da modelagem não segue necessariamente a formação de blocos de aeroportos de um mesmo Estado. De fato, dos seis blocos apresentados no âmbito da Quinta e Sexta Rodadas de concessões, apenas o bloco Mato Grosso (Quinta rodada) apresenta tal configuração. Ressalta-se que, na quinta rodada de concessões, o Aeroporto de Macaé, localizado exatamente no Estado do Rio de Janeiro, cuja modelagem econômico financeira apresentou VPL negativo, foi beneficiado ao compor o bloco sudeste juntamente com o Aeroporto de Vitória que suportou os investimentos e operação deficitária do Aeroporto de Macaé. Em outro giro, cumpre informar que, conforme Artigo 21 da Constituição Federal, compete à União explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, a infraestrutura aeroportuária. A União, por sua vez, tem a prerrogativa de pensar o setor como um todo e garantir a manutenção e sustentabilidade do sistema, bem como uma adequada prestação do serviço público. Por fim, destaca-se que os investimentos previstos para o Aeroporto de Jacarepaguá pelos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) têm monta estimada de R\$ 223 milhões. Com relação às contribuições atinentes aos ruídos aeronáuticos, os EVTEA foram elaborados adequando-se estritamente ao arcabouço de normativos ambientais vigentes, entre os quais, especificamente com relação ao Estado do Rio de Janeiro, aponta-se a Lei nº 126/1977 (alterada pelas Leis nº 3.827/2002 e 6.410/2013). O município do Rio de Janeiro, por sua vez, possui a Lei nº 3.268/2001, que estabelece as condições básicas de proteção da coletividade contra a poluição sonora. Em adição, dentre as normas aeroviárias vigentes, há o RBAC ANAC nº 161, que prevê a elaboração do Plano de Zoneamento de Ruído (PZR). O PZR deve ter seu registro efetivado pela ANAC e ser divulgado aos municípios abrangidos pelo Plano. Por se enquadrar no item 161.15(a)1 do RBAC, o Aeroporto de Jacarepaguá ainda deve aplicar um Plano Específico de Zoneamento de Ruído (PEZR). Nesse sentido, esses instrumentos – ou eventuais normativos que os substituam – devem ser considerados pelo futuro administrador aeroportuário na elaboração do plano de desenvolvimento aeroportuário a ser apresentado ao Poder Concedente, já que, como os EVTEAs não são vinculantes, pode o operador aeroportuário buscar, nos termos do contrato de concessão, a solução que melhor atender, em sua visão, as exigências contratuais e demais regulamentações aplicáveis. Saliencia-se também que, fazem parte do rito comum do processo de licenciamento ambiental, a ser efetivado pelo futuro operador o Estudo e Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA

e o Estudo e Relatório de Impacto de Vizinhança - EIV/RIV, o que abarca questões sensíveis ao ruído, impactos na mobilidade urbana e acessibilidade ao aeroporto, assim como Estudo de Tráfego e outros documentos exigidos pelo órgão ambiental. No que compete ao projeto de engenharia proposto para o Aeroporto de Jacarepaguá, o EVTEA não vislumbra ampliação da pista de pouso e decolagem, mas sim a construção de áreas de proteção de fim de pista em cada uma de suas cabeceiras (RESA, do inglês Runway End Safety Area). Ademais, em linhas gerais, são previstas intervenções de adequação de pistas de taxiamento de aeronaves, posições de pátio e retirada de obstáculos identificados. Finalmente, são previstos investimentos em equipamentos que permitam operações mais seguras, como indicador de rampa de aproximação, balizamento e sinalização. Intervenções desta natureza permitem operações mais seguras (para as aeronaves e para a vizinhança do aeroporto) e podem contribuir, futuramente, no aprimoramento de procedimentos de pouso e decolagem por instrumentos que atenuem a condição ruidosa do aeroporto, atividade ligada ao órgão e controle do espaço aéreo (DECEA), ao qual também está disposta a competência para gerenciamento do espaço aéreo.

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que a modelagem proposta não impõe restrições operacionais que decorram de questões concorrenciais com outros operadores aeroportuários. Em verdade, o risco decorrente da concorrência com outros prestadores de serviços já é realidade em outros segmentos de infraestrutura, inclusive de aeroportos e, portanto, deve ser considerado pela Proponente na formulação de sua proposta econômica.

A constituição dos blocos de aeroportos e a alocação desse risco à Concessionária reflete a diretriz de política pública do Governo Federal, que tem como objetivo estimular concorrência no setor e, desse modo, beneficiar os usuários com melhores serviços e menores custos.

Com relação às competências da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária, as curvas de ruído e o Plano Específico de Zoneamento de Ruído (PEZR) estão validadas por meio da Portaria nº 476, de 09/02/2018, e o operador do aeródromo SBJR tem comprovado o cumprimento das atividades da Comissão de Gerenciamento do Risco Aeronáutico (CGRA) por meio de ações de compatibilização do uso do solo com o município, órgãos interessados, bem como com a comunidade de entorno.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
Raul Marinho (ABAG)
CONTRIBUIÇÃO
<p>Sobre a possível saída da aviação geral de Congonhas, dado o EVTEA que prevê essa saída que a gente sabe que não é vinculante, mas ele é bastante orientador às empresas.</p> <p>Eu atuava no Campo de Marte e toda vez que nós tínhamos um voo na manhã seguinte importante, a gente trazia o avião aqui pra Congonhas pra que o passageiro embarcasse em Congonhas no dia seguinte porque pro Campo de Marte não existe certeza da decolagem, né, dado que não tem procedimento IFR lá. E isso é o problema que já existe há muitos anos e que por isso que a gente não consegue substituir Congonhas pelo Campo de Marte. Pela questão do FL, questão também de cumprimento de pista e de PCR da resistência da pista que também não permitem que a aeronaves maiores ou de melhor desempenho consigam operar no Campo de Marte.</p> <p>Então é extremamente importante para nós a manutenção aqui de Congonhas, até porque é um lugar muito importante pro aeromédico, dada a proximidade dos principais hospitais que existem aqui em São Paulo na Zona Sul.</p> <p>Na verdade Congonhas é fundamental pra circulação da aviação geral do Brasil. Congonhas é o principal hub da aviação geral do Brasil.</p> <p>E finalmente eu gostaria de entrar no assunto da modelagem do leilão que inclui junto com Congonhas e Campo de Marte alguns outros aeroportos lá do sul do Pará, tipo Paraopeba, Marabá e etc., e alguns do Mato Grosso. Nós entendemos que isso talvez seja interessante no sentido da outorga de maximizar o valor da outorga, mas nós não entendemos como isso possa fazer sentido no contexto operacional da aviação, ou seja, no que isso como que uma empresa vai administrar o aeroporto de Congonhas e de Paraopeba ao mesmo tempo que sinergia vai haver para esse tipo de composição de bloco. Nós entendemos que isso também deve prejudicar a aviação geral não só em Congonhas, como em todo país, isso deve dificultar a gestão e com essas dificuldades de gestão dos aeroportos nós entendemos que isso também será prejudicial à aviação como um todo e a aviação geral em particular.</p>
JUSTIFICATIVA
Não se aplica
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a sua contribuição e esclarece que o Governo Federal corrobora com o caráter essencial da atividade de aviação geral e sua importância para o setor. Neste sentido, as políticas públicas implementadas pelo Governo Federal visam a melhoria da infraestrutura para a aviação civil como um todo, sem distinção entre os segmentos que o compõem. Assim, é preciso afastar a ideia de que a modelagem proposta para a concessão de SBSP irá inviabilizar a atividade de aviação geral na região de influência do Aeroporto. Eventuais conflitos entre</p>

diferentes segmentos de aviação poderão surgir quando a demanda agregada atingir o limite físico da capacidade, situação em que todos os segmentos serão afetados. Nesse contexto, cumpre observar que a minuta de contrato apresentada na presente Consulta Pública se assemelha, no que tange à aviação geral, aos editais das últimas duas rodadas. Importa considerar que, na modelagem das concessões aeroportuárias, os EVTEA não são vinculativos. O cenário desenhado nos Estudos reflete uma hipótese de conduta do concessionário num cenário de escassez de capacidade para acomodar toda a demanda, em um contexto complexo em que o sítio aeroportuário terá que ser reconfigurado para ampliar a capacidade e solucionar as incompatibilidades com o RBAC 154. Entretanto, existem outros caminhos de desenvolvimento possíveis para o sítio aeroportuário além daquele escolhido no EVTEA. Caberá, então, ao futuro concessionário elaborar um plano de negócios e de desenvolvimento do sítio aeroportuário próprio, o qual deverá submeter-se às regras contratuais de atendimento da demanda e correção das inconformidades, e ainda ao arcabouço legal vigente. Nesse contexto, repisa-se que não há, por parte da SAC/Minfra, nenhuma diretriz para que os documentos jurídicos que vinculam a concessão da Sétima Rodada de Concessão sejam construídos considerando preterição ou reserva a qualquer segmento de tráfego aéreo nos aeroportos. Finalmente, informa-se que, para o caso específico de SBSP, a Nota Informativa nº 31/2021/DPR/SAC (SEI nº 4837983), apresenta detalhamento da temática apresentada.

No que compete às contribuições sobre a modelagem em bloco na 7ª Rodada de Concessão, repisa-se que, conforme Art. 21 da Constituição Federal, compete à União explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, a infraestrutura aeroportuária. A União, por sua vez, tem a prerrogativa de pensar e planejar o setor e garantir a manutenção e sustentabilidade do sistema, bem como uma adequada prestação do serviço público. Nesse contexto, destaca-se que a modelagem em bloco permite o subsídio cruzado necessário a sustentabilidade do sistema de infraestruturas aeroportuárias no país. Por outro lado, a lógica da concessão em bloco não segue necessariamente a formação de blocos de aeroportos de um mesmo Estado. De fato, dos seis blocos apresentados no âmbito da Quinta e Sexta Rodadas de concessões, apenas o bloco Mato Grosso (Quinta rodada) apresenta tal configuração. Ressalta-se que, na quinta rodada de concessões, o Aeroporto de Macaé, localizado exatamente no Estado do Rio de Janeiro, cuja modelagem econômico-financeira apresentou VPL negativo, foi beneficiado ao compor o bloco sudeste juntamente com o Aeroporto de Vitória que suportou os investimentos e operação deficitária do Aeroporto de Macaé. Em outro giro, conforme determina o art. 63 da Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, importantes ativos aeroportuários já foram concedidos à iniciativa privada, de forma individualizada, e contribuem com elevados valores pagos a título de outorga, recolhidos em favor do Fundo Nacional de Aviação Civil - FNAC e reaplicados no setor, não necessariamente no mesmo Estado dos aeroportos concedidos. Sobre isso, cumpre reafirmar que, conforme dispõe o Art. 12 do Decreto nº 7.624/2011, os valores pagos à título de outorga nas concessões realizadas pela União constituirão receita do FNAC, a qual, de acordo com a redação atual do Art. 3º do Decreto nº 8.024/2013, será destinada a investimentos em infraestrutura aeroportuária e aeronáutica civil, em segurança da aviação civil e na proteção contra atos de interferência ilícita (Art. 3º, incisos II, V e VI). Ressalta-se ainda que o futuro concessionário terá que realizar todos os investimentos necessários ao atendimento dos requisitos constantes no contrato de concessão, sob pena de incidência de multa,

calculada com base em percentual da receita bruta da Concessionária, ou seja, de todo o bloco, conforme Anexo 3 do Contrato (Procedimentos para aplicação das penalidades de multa).

A ANAC esclarece que o contrato de concessão não restringe o tipo de operação ou segmento a ser atendido pelo operador aeroportuário e que a presente modelagem observa as diretrizes do Governo Federal enviadas a esta Agência pelo Ministério da Infraestrutura.

É importante ressaltar que, uma vez que os EVTEA não são vinculados, compete aos licitantes conduzir os estudos técnicos e econômicos para subsidiar a precificação dos ativos.

A concessionária vencedora será responsável pelo desenvolvimento do plano de negócios que atenda os requisitos estabelecidos no contrato, bem como aqueles definidos nos normativos aplicáveis à matéria.

Cumprir informar, ainda, que os contratos vigentes de exploração de áreas deverão ser sub-rogados, nos termos do contrato, ao concessionário que avaliará, caso a caso, o interesse de dar continuidade, prorrogar ou rescindir antecipadamente cada contrato, devendo arcar com eventuais multas contratuais de rescisão antecipada e benfeitorias não amortizadas.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
Luís Fabiano Bastos (Marinha)
CONTRIBUIÇÃO
<p>De acordo com estudos de engenharia e afins, a gente verificou que haverá necessidade de implantação ali da área de segurança de pista, a resa, de acordo com item 2.6.1 do Sistema de Pista e parte conforme a norma que rege a RBAC 154, com isso será necessário ampliar a área patrimonial do aeroporto Santos Dumont nas áreas próximas das cabeceiras. Aqui vale ressaltar que esse avanço da área patrimonial para a implantação da resa impacta a área patrimonial da Marinha do Brasil que é o logradouro da Avenida Silva de Noronha que dá acesso aqui à Escola Naval. Essa obra e essa ampliação não teriam impacto desde que estivesse previsto aí no estudo, no contrato, a construção do acesso subterrâneo da Escola Naval conforme demanda aí da Marinha e do Ministério da Defesa e essas tratativas aí sobre esse acesso já vem desde 2010 com Infraero. Cabe lembrar e reiterar aqui na audiência que qualquer intervenção no terreno em área de Marinha, na expansão dos limites patrimoniais do sítio aeroportuário do aeroporto Santos Dumont como por exemplo o caso da construção da resa, deverá ter a concordância e a anuência da Marinha do Brasil, isso aí se trata de tombo da Marinha e em termos de entrega já feita em 2016 pra Marinha do Brasil. Outra observação que eu percebi também aqui no caso na tabela 2.100, página 601 do estudo de engenharia, é que na linha referente à área II a posse das matrículas de 50.065 e 50.066 é do comando da Marinha, e não da União Federal como tá na tabela. E na linha referente às áreas 4 e 5, a matrícula 50.258 é da União Federal e não do Comando da Marinha, só pra gente retificar. Essa tabela e também dentro do estudo de engenharia tem o item 2.4 que nos estudos alternativos que foram vislumbradas 5 alternativas aí no estudo sendo que a alternativa 2 foi a escolhida. Então os prós e contras dessa alternativa tem com alguns prédios da Escola Naval permanecerem como obstáculo na faixa de pista. Aqui vale ressaltar que há um documento datado de julho de 2015 do qual o então Diretor Geral do Departamento de Controle de Espaço aéreo diz que considerando a Escola Naval como um todo, a existência de outros obstáculos na parte do (ininteligível 1:48:02) na superfície de transição do aeroporto e que os riscos oferecidos à operação já se encontram todos eles mitigados conclui-se que esses obstáculos em questão não elevam os riscos relacionados às operações aéreas do Santos Dumont. Esse seria importante pra Marinha que esse fato desse documento estivesse no contrato ou edital pra poder reafirmar essa posição lá do DCEA.</p> <p>Em relação ao item 2.6.4.1 na Situação Patrimonial, na figura 2.13 Área fora do limite patrimonial futuro, na área 2 da figura, também diz no próprio estudo que as edificações aéreas se encontram fora da demarcação patrimonial futura do aeroporto. Aí entra a diretriz também 28 da SAC que diz que não devem ser realizadas intervenções na (ininteligível 1:49:07) pertencente à Escola Naval e por isso o limite civil não poderia ser expandido até essa região. Então mediante disso</p>

aí solicita-se que esse fato seja inserido aí no contrato, no edital, esse limite civil não pode ser expandido até essa região.

JUSTIFICATIVA

Não se aplica

RESPOSTA

A SAC/Minfra agradece a contribuição e informa que o relatório de Estudos de Engenharia e Afins será revisado para ajuste dos órgãos responsáveis pelas posses das áreas apontadas.

O Plano de Desenvolvimento proposto pelo EVTEA, conforme explicitado nos itens 1.3.1 e 2.4.3 do Estudo de Engenharia e Afins, como foi devidamente apontado pelo contribuinte, seguiu a Diretriz de número 28 da SAC. No capítulo 2.4.2 do Estudo de Engenharia e Afins, são apresentados e discutidos os possíveis impactos em capacidade do sítio, bem como o impacto socioambiental e operacional de todas as alternativas avaliadas pelo Estudo de Alternativas.

Reforça-se também que a área 2 da Figura 2-113 mencionada na contribuição não será incorporada no limite patrimonial do aeroporto. A situação do limite patrimonial futuro do aeroporto pode ser verificado na planta ANEXO 1.10 - – Limite Patrimonial - Implantação Final, presente no Anexo 1 - Caderno de Plantas do Relatório de Estudos de Engenharia e Afins.

Esclarece-se, ainda, que a realização dos Estudos de Viabilidade Econômica, Técnica e Ambiental (EVTEA) teve como uma de suas diretrizes a apresentação, por parte das consultorias especializadas, da solução mais adequada para o desenvolvimento do aeroporto, considerando alternativas possíveis, tais como o Plano Diretor do aeroporto elaborado pelo operador aeroportuário atual, no que for aplicável, bem como os estudos e projetos existentes para desenvolvimento do sítio aeroportuário, conforme escopo definido no Anexo I do Edital de Chamamento Público Minfra nº 5/2020 e documentos complementares disponíveis em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/concessoes/concessoes-aeroportuarias/evtea-7a-rodada>.

Nesse contexto, informa-se que o projeto de acesso à Escola Naval foi disponibilizado como subsídio ao trabalho das consultorias no data room da Sétima Rodada, na pasta "/SETIMA_RODADA/DADOS_015_20210311_Estudios_disponibilizados_pela_Escola_Naval-Marinha_do_Brasil_em_10MAR2021". Ressalta-se que as consultorias autorizadas realizaram estudo próprio contendo análise, proposição e detalhamento de plano de desenvolvimento proposto.

Cumprir informar que, nas concessões aeroportuárias, os EVTEAs não são vinculantes, de modo que o concessionário deverá propor à ANAC um plano de desenvolvimento próprio para o aeroporto visando atender as exigências do Contrato, entre elas o pleno atendimento à demanda projetada, independente do plano de desenvolvimento proposto nos Estudos de Viabilidade selecionados. Importa considerar que a escolha do plano de desenvolvimento proposto leva em consideração tanto aspectos operacionais e de infraestrutura quanto aspectos econômicos correlatos às alternativas propostas.

Cabe ressaltar, ainda, que a área objeto da concessão está definida no Anexo 2 do Contrato de Concessão - Plano de Exploração Aeroportuária. Nesse sentido,

áreas militares, como a Escola Naval, localizada na Ilha de Villegagnon, não são objeto da concessão.

Por fim, esta Secretaria tem trabalhado na promoção de tratativas junto à Marinha para solucionar a questão dos obstáculos presentes no interior da Escola Naval. Em especial, no caso particular dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont, para os quais estão previstas soluções de engenharia mais complexas em sítios limitados, com questões operacionais, ambientais e regulatórias envolvidas, a Fase I-B do Contrato terá prazo máximo de duração ampliado para até 60 (sessenta) meses, contados a partir da Data de Eficácia do Contrato..

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
Gustavo Luís Santos do Nascimento (TAM)
CONTRIBUIÇÃO
<p>(A sétima rodada) tem uma diferença essencial que é a aviação executiva, a aviação geral que não impactava tanto as outras concessões. Aqui a gente tem um grande impacto tanto no aeroporto de Congonhas quanto no aeroporto Santos Dumont.</p> <p>É preocupante o setor como fica claro que esse setor não foi devidamente considerado como não foi debatido nos estudos prévios. Na verdade, a gente vê o inverso, eles não foram considerados EVTEA é como se não existisse aviação geral no aeroporto de Congonhas por exemplo. Ficar sem, é considerado como se os slots já fossem utilizados pela aviação regular que acaba inflando ali a expectativa de valores. Então acaba induzido a um certo erro. Acho que é importante ter tais ajustes, ficar muito claro entre os participantes. Quando a gente olha o edital e os contratos, todos os modelos a gente verifica diversas garantias da aviação regular. Garantias relacionadas à infraestrutura, a questão de passageiros e seu atendimento, os investimentos relacionados a isso. Mas não há qualquer garantia à aviação geral, mencionada ao inverso. A gente vê na primeira apresentação quando aparece o croqui, uma sugestão de implantação final no aeroporto de Santos Dumont e do aeroporto de Congonhas a exclusão das áreas literalmente excluído, expulsa do aeroporto. A aviação geral é um vetor de crescimento econômico, isso não tá sendo considerado. Ela tem a importância quando você olha a parte do atendimento aeromédico, isso não tá sendo considerado. No pico da pandemia, logo no início se lembrou da aviação executiva, aviação geral. Isso precisa ser considerado, isso precisa ser incluído nos estudos basicamente não se busca aqui nada prescritivo como foi realizado nas primeiras concessões, na primeira, segunda e terceira rodada e que existia um detalhe no que precisava ser realizado dentro da concessão, as indicações gerais. Há por exemplo a previsão no edital de um arbitramento da Anac sobre questões de (ininteligível 1:53:25) vamos trazer aqui um exemplo do que foi explanado também. Você já deve ser garantido o acesso e a Anac vai arbitrar porque não prever um modelo também para a aviação geral? Sem prejuízo de outras alternativas aqui colocadas. Foi pensado e aqui coloco como sugestão e logicamente isso também será formalizado pelo devido formulário, é uma obrigatoriedade ou uma previsão de manutenção dos slots, por exemplo. Os slots atuais de pouso e decolagem, isso já gera uma consequência de manutenção dessa aviação nesses grandes aeroportos. Porque não uma manutenção de percentual mínimo de áreas a serem concedidas pra aviação geral.</p>
JUSTIFICATIVA
Não se aplica
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a sua contribuição e esclarece que o Governo Federal corrobora com o caráter essencial da atividade de aviação geral e sua importância

para o setor. Neste sentido, as políticas públicas implementadas pelo Governo Federal visam a melhoria da infraestrutura para a aviação civil como um todo, sem distinção entre os segmentos que o compõem. Assim, é preciso afastar a ideia de que a modelagem proposta para a concessão de SBSP irá inviabilizar a atividade de aviação geral na região de influência do Aeroporto. Eventuais conflitos entre diferentes segmentos de aviação poderão surgir quando a demanda agregada atingir o limite físico da capacidade, situação em que todos os segmentos serão afetados. Nesse contexto, a coordenação de slots realizada pela ANAC tem como objetivo regulamentar o acesso à infraestrutura em aeroportos saturados, buscando harmonizar a demanda por operações aéreas com a capacidade aeroportuária disponível. Potencial reserva de capacidade a qualquer segmento da aviação seria, em contraponto, um artificial favorecimento e caminharia no sentido de soluções sub-ótimas do ponto de vista da eficiência das operações a aviação civil, tal como disposto na Política Nacional de Aviação Civil (PNAC). Nesse contexto, cumpre observar que a minuta de contrato apresentada na presente Consulta Pública se assemelha, no que tange à aviação geral, aos editais das últimas duas rodadas. Em relação às diretrizes para elaboração dos EVTEA, informa-se que as mesmas se encontram disponíveis no Data Room da Sétima Rodada. a diretriz referente à capacidade inicial dos sistemas de PPD de SBSP e do SBRJ, qual seja: "Para fins da modelagem, a capacidade inicial do sistema de PPD de SBSP deve ser considerada de 44 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, e a do SBRJ de 32 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros. A capacidade do sistema de pistas ao longo da concessão para os aeroportos SBRJ e SBSP deve evoluir em função do desenho proposto para tais infraestruturas nos estudos de engenharia.", tem por base discussões levadas a cabo entre a SAC e o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), do Ministério da Defesa, conforme aponta o Ofício nº 13/DCCO1/5210 (SEI nº 4852074), de 16 de abril de 2021, onde se concluiu ser viável o aumento da capacidade do sistema de pistas dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont a partir de ações que poderiam colaborar com o aumento da capacidade para os referidos aeroportos sem afetar a segurança operacional. Cumpre informar que, no que diz respeito ao Aeroporto Santos Dumont, a referida diretriz e os EVTEA foram retificados para 30 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, conforme conclusões do referido Ofício. Importa considerar que, na modelagem das concessões aeroportuárias, os EVTEA não são vinculativos. O cenário desenhado nos Estudos reflete uma hipótese de conduta do concessionário num cenário de escassez de capacidade para acomodar toda a demanda, em um contexto complexo em que o sítio aeroportuário terá que ser reconfigurado para ampliar a capacidade e solucionar as incompatibilidades com o RBAC 154. Entretanto, existem outros caminhos de desenvolvimento possíveis para o sítio aeroportuário além daquele escolhido no EVTEA. Caberá, então, ao futuro concessionário elaborar um plano de negócios e de desenvolvimento do sítio aeroportuário próprio, submetendo-se às regras contratuais de atendimento da demanda e correção das inconformidades, e ainda ao arcabouço legal vigente. No que compete às regras contratuais, a minuta de Contrato de Concessão submetida à Consulta Pública nº 13/2021 traz, em seu item 3.1.7., como obrigação da futura Concessionária, "assumir integralmente os Contratos que envolvam a cessão de espaços nos Complexos Aeroportuários integrantes do Bloco, conforme as condições contratadas, mediante sub-rogação integral dos seus direitos e deveres", o que inclui eventuais cláusulas rescisórias ou de realocação. Nesse diapasão, a previsão de

indenizações à eventual descontinuidade dos contratos em vigor será sanada e os estudos atualizados incorporando os devidos custos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
Nelson Luís Piva (Associação de bairros)
CONTRIBUIÇÃO
<p>Presidente da Associação de Bairros, representante da Vila Moca e Jardim Ceci. O nosso bairro é margeado o aeroporto de Congonhas. Nós já tivemos alguns problemas com relação ao aeroporto e foi feito um trabalho muito forte junto com a prefeitura municipal de São Paulo, no sentido de analisar todos os problemas que circundam a parte do aeroporto. E eu gostaria de solicitar aos senhores que esse estudo que nós fizemos na Comissão Parlamentar de Estudos para averiguar os problemas relacionados ao aeroporto de Congonhas fosse contemplado nesse processo de edital de licitação.</p> <p>Visto que tá tudo perfeito quando nós estamos falando com relação a unidade aeroporto, porém tudo que circunda o aeroporto, afeta diretamente o nosso meio ambiente. Vez que o esgoto do aeroporto de Congonhas que vai direto para o córrego da Água Espalhada e o Córrego da Traição que é na Avenida dos Bandeirantes, as colocações dos tanques ao lado de nossas casas, dos tanques de combustível das aeronaves e toda parte de infraestrutura de acesso aeroportuário. Na ocasião nós tivemos, houve o acidente com o avião da TAM, que ele caiu na Avenida 23 de Maio, nós fizemos um trabalho junto com a prefeitura, junto com a Anac, junto com todos os órgãos governamentais o que realmente estava faltando neste aeroporto para que ele se tornasse o aeroporto mais moderno mais eficaz e mais seguro. Então nós tivemos o trabalho inclusive junto à Secretaria de Meio, Divesg, enfim, de todas as entidades inclusive a parte da justiça, tudo. e nesse trabalho que nós fizemos teve um trabalho que chamado licença ambiental de operação que foi a LAO 01/SVMA.G/2009. Nessa licença ambiental que seria o larima do EIA-Rima do aeroporto porque ele não tinha a licença ambiental como ainda não tem, constava 101 exigências para que fosse completadas a fim de que o aeroporto tivesse EIA-Rima de funcionamento perante a prefeitura de São Paulo e estado de São Paulo. E neste trabalho até hoje nada aconteceu a não ser a parte interna do aeroporto tipo torre, grooves, fingers, mas com relação ao meio ambiente, o que circunda o aeroporto, nada aconteceu. Por isso que eu estou aqui solicitando a Vossas Senhorias a possibilidade de anexar esse trabalho que nós fizemos das exigências nessa licitação porque quem vai assumir esse aeroporto sabe que tem a parte que tem o relacionamento com o meio ambiente e a vizinhança do que em que ser feito.</p>
JUSTIFICATIVA
Não se aplica
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece o envio da contribuição e esclarece que os EVTEA não são vinculativos cabendo ao futuro concessionário elaborar plano de desenvolvimento próprio com respectivo licenciamento ambiental em atendimento ao contrato de

concessão e todos os normativos pertinentes incluindo o atendimento às condicionantes ambientais.

No que tange aos EVTEA, informa-se que todas as exigências da LAO 01/SVMA.G/2009 foram inseridas e detalhadas no Estudo Ambiental (item 2.1.1.1.1). Além disso, no mesmo item, foi descrito o histórico do processo judicial que definiu diversas condicionantes como atendidas e outras como "ilegítimas", ou seja, que não foram consideradas, pela Desembargadora, como de competência da Infraero (pág. 79).

Por fim, cabe registrar que, com a mudança do processo de licenciamento da SVMA para a CETESB, o Município atestou o cumprimento de diversas condicionantes por meio do Relatório Técnico nº 040/DECONT-2/GTAIA/2017, conforme pode ser observado no quadro 2-9 (pág. 82 a 103) e que, caberá ao órgão ambiental (CETESB), manter ou não as condicionantes pendentes no processo de renovação em andamento

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
Ricardo Gomes Magalhães
CONTRIBUIÇÃO
<p>Nossa maior preocupação, com relação ao aeroporto aqui de Jacarepaguá. Nós estamos sendo, como é que eu posso dizer, passando por uma fase de sofrimento muito grande por conta do nível de ruído e a preocupação maior nossa tem sido então ruído e segurança e pra isso a gente traz aqui algumas questões. Eu gostaria que fosse inserido que tivesse no edital contemplado que esses níveis de ruído trabalhassem em cima da NBR 10151 da ABNT que trata justamente dos processos de medição pra avaliação de níveis de ruído. Ora, essas normas técnicas permite que se faça avaliação e eu acredito que possa contemplar também nesses editais que a comunidade tenha o resultado de medições mensais ou bimensais das rotas que são estabelecidas no nível de ruído das rotas que são utilizadas, porque a gente não sabe como é que isso é processado.</p> <p>Então a gente quer que seja dedicada um trabalho, um cuidado especial pra que esse nível de ruído não afete tanto a saúde dos moradores, principalmente de nossa área. A gente sabe que a nossa área aqui é uma área estritamente residencial e ela é trabalhada em nível de ruído que é 50 decibéis diurno e 45 decibéis noturno, uma área que tem hospitais, escolas e também asilos. Essa situação era necessário ser estudada. Outra coisa é altitude. A gente não sabe, sabe que está estabelecida uma altitude de 1.000 pés se não me engano que dá 1.000 pés, é isso mesmo que vai colocar uma altitude bastante considerável pra que a gente perceba o nível de ruído menor.</p>
JUSTIFICATIVA
Não se aplica
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, com relação às curvas de ruído e o Plano Específico de Zoneamento de Ruído (PEZR) estão validadas por meio da Portaria nº 476, de 09/02/2018, e o operador do aeródromo SBJR tem comprovado o cumprimento das atividades da Comissão de Gerenciamento do Risco Aeronáutico (CGRA) por meio de ações de compatibilização do uso do solo com o município, órgãos interessados, bem como com a comunidade de entorno.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
Mauro José Aguiar Peneda (Latam)
CONTRIBUIÇÃO
<p>(Sobre) Congonhas e o Santos Dumont, esses ativos tão estratégicos para a aviação civil brasileira têm aspectos importantes em comum. Tratam-se de sítios aeroportuários profundamente enraizados em tecido urbano São Paulo e Rio de Janeiro, e extremamente limitados em termos das suas possibilidades de expansão da sua infraestrutura. Essas características, elas resultam em dois grandes desafios que devem ser equacionados no processo de concessão. Por um lado, um forte apelo ao desenvolvimento imobiliário o qual não necessariamente será diretamente relacionado ou sequer beneficiará o transporte aéreo. Se somarmos isso ao modelo regulatório aqui no Brasil, vamos esquecer das não aeronáuticas, elas não são reguladas, existe aqui um potencial incentivo que pode funcionar em detrimento da aviação comercial como atividade fim. E que deve ser preservada. Por outro lado, um desafio que se manifesta especialmente em Congonhas, mas também em Santos Dumont, é uma tensão constante na relação entre aeroporto e cidade. E ela se manifesta principalmente tal como foi mencionada amplamente em outras manifestações aqui antes de mim, através de ruído e congestionamento da rede viária do entorno.</p> <p>(No tocante à infraestrutura especificamente na otimização da capacidade de Congonhas, infelizmente um pouco inverso a algumas das exposições antes de mim, a Latam acredita ser de suma importância dedicar o aeroporto de Congonhas à versão comercial regular e transferir a aviação geral para alternativas como Campo de Marte que apesar dos seus déficits mencionados aí por algum colega, pode ser endereçado, mas o importante é democratizarmos o acesso a Congonhas. Acreditamos também na relevância estratégica de manter o aeroporto de Congonhas dedicado à operação doméstica evitando assim uma ineficiência e uma perda de economia de escala associada, tem que ter áreas dedicadas ao processamento de passageiros internacionais pois são conhecidas as dificuldades e a escassez de possibilidades de expansão desse terminal. Achamos também importante prever uma infraestrutura que permita operação das aeronaves de maior capacidade de forma toda a extrair o máximo de benefício de todo esse equipamento. Nomeadamente a frota Airbus 321 que a Latam opera para a qual acreditamos seria necessária uma extensão da pista existente para um comprimento total de mais ou menos 2.200 metros.</p> <p>Acho também ainda importante a gente mencionar brevemente o tema com o aumento da capacidade (ininteligível 2:00:47) em Congonhas, a gente nota que existem muitas colocações do governo e das Agências sobre esses conceitos de ampliação e aparentemente existem alguns alinhamentos de princípio, porém a gente não vê isso refletido no edital, contrato anexo. Questões como será ou não um aeroporto internacional? Quais serão os gatilhos que vão permitir um aumento de capacidade de slot chegando aos 44 movimentos? Esse aumento de capacidade será faseado ou em uma etapa só? Quais obras precedem esse aumento? São questões que apesar de estar sendo amplamente discutidas em outras consultas públicas,</p>

carecem de clarificação na documentação específica da concessão de modo a dar na nossa opinião a necessária segurança jurídica regulatória aos proponentes do leilão.

Em relação aos demais aeroportos, apenas os comentários muito breves. Um pedido ou uma opinião de que é necessário privilegiar posições de pátio de categoria 4 Charlie, a qual pertence a grande parte da família Airbus 320, o que poderá evitar que alguns dos atuais ou novos players do setor aéreo se vejam inibidos em operar em alguns desses aeroportos caso haja interesse no (ininteligível 2:10:59) e também prever uma pista compatível com operações de aeronaves White (ininteligível) na região Norte que possa se limitar alternada a operação dos

Estados Unidos. Em relação a relação aeroporto/cidade, só insistindo em mecanismos de mobilidade urbana que garantam que os planos locais das prefeituras estejam alinhados com essa expansão, não queremos ver a Washington Luís ou Ponte, o Túnel Paulo Autran mais colapsados ainda do que já estavam pré-pandemia. Imagine operar mais 25% de capacidade.

Em relação a relação aeroporto/companhia aérea, achamos importante prever uma dilatação da fase de consulta (ininteligível 2:11:34) de forma a permitir realmente mediação entre os players de forma a chegar ao desenho ideal de infraestrutura. E é importante também tocar o tema da remuneração das companhias aéreas pelo recolhimento da tarifa de embarque, tema esse que ficou aparentemente esquecido já há alguns anos, explicitamente nas concessões aeroportuárias.

É sabido que a indústria aérea está extremamente comprometida com uma agenda de sustentabilidade ambiental na qual se destacam compromisso de atingir carbono e neutralidade até 2050, então seria de suma importância que os próprios aeroportos como integrantes do sistema acompanhem essa agenda principalmente que esses editais possam garantir cláusulas de sustentabilidade, exigências tais como adoção de equipamentos de solda elétricos, planos de gestão de resíduos e o futuro fornecimento de biocombustíveis que deveriam ser dar de uma forma equacionados.

JUSTIFICATIVA

Não se aplica

RESPOSTA

A SAC/Minfra agradece a sua contribuição e esclarece que o Governo Federal corrobora com o caráter essencial da atividade de aviação geral e sua importância para o setor. Neste sentido, as políticas públicas implementadas pelo Governo Federal visam a melhoria da infraestrutura para a aviação civil como um todo, sem distinção entre os segmentos que o compõem. Assim, é preciso afastar a ideia de que a modelagem proposta para a concessão de SBSP irá inviabilizar a atividade de aviação geral na região de influência do Aeroporto. Eventuais conflitos entre diferentes segmentos de aviação poderão surgir quando a demanda agregada atingir o limite físico da capacidade, situação em que todos os segmentos serão afetados. Nesse contexto, a coordenação de slots realizada pela ANAC tem como objetivo regulamentar o acesso à infraestrutura em aeroportos saturados, buscando harmonizar a demanda por operações aéreas com a capacidade aeroportuária disponível. Potencial reserva de capacidade a qualquer segmento da aviação seria, em contraponto, um artificial favorecimento e caminhar no sentido de soluções sub-ótimas do ponto de vista da eficiência das operações a aviação civil, tal como disposto na Política Nacional de Aviação Civil (PNAC). Nesse contexto, cumpre observar que

a minuta de contrato apresentada na presente Consulta Pública se assemelha, no que tange à aviação geral, aos editais das últimas duas rodadas. Importa considerar que, na modelagem das concessões aeroportuárias, os EVTEA não são vinculativos. O cenário desenhado nos Estudos reflete uma hipótese de conduta do concessionário num cenário de escassez de capacidade para acomodar a demanda, em um contexto complexo em que o sítio aeroportuário terá que ser reconfigurado para ampliar a capacidade e solucionar as incompatibilidades com o RBAC 154. Entretanto, existem outros caminhos de desenvolvimento possíveis para o sítio aeroportuário além daquele escolhido no EVTEA. Caberá, então, ao futuro concessionário, elaborar um plano de negócios e de desenvolvimento do sítio aeroportuário próprio, submetendo-se às regras contratuais de atendimento da demanda e correção das inconformidades, e ainda ao arcabouço legal vigente.

No que compete às regras contratuais, a minuta de Contrato de Concessão submetida à Consulta Pública nº 13/2021 traz, em seu item 3.1.7., como obrigação da futura Concessionária, "assumir integralmente os Contratos que envolvam a cessão de espaços nos Complexos Aeroportuários integrantes do Bloco, conforme as condições contratadas, mediante sub-rogação integral dos seus direitos e deveres", o que inclui eventuais cláusulas rescisórias ou de realocação

Com relação à alegada necessidade de uma extensão da pista com comprimento total de cerca de 2.200 metros, embora ela não esteja prevista no EVTEA, ressalta-se que o futuro concessionário poderá desenvolvê-la se houver interesse e condições técnicas para tanto. No que tange a capacidade do sistema de pistas em SBSP e impactos das intervenções previstas, o assunto encontra-se tratado no Relatório de Engenharia e Afins, seção 2.5.1, que compõe os EVTEA. Com relação aos impactos urbanísticos, cabe destacar que nos Estudos Ambientais foram avaliadas legislações e políticas públicas vinculadas à interligação entre modais de transporte na região do Aeroporto de Congonhas, que permitiram a avaliação geral dos impactos urbanísticos do empreendimento. Sobre os modais de transporte, conforme citado nos Estudos Ambientais, foram detalhadas a situação das vias públicas de acesso na região do Aeroporto e o status de implantação da Linha 17-Ouro do Metrô de São Paulo, que interligará o bairro do Jabaquara ao Morumbi, abrigando uma estação no Aeroporto. Esse ramal de mon trilho tem como objetivo melhorar a mobilidade da região sul de São Paulo.

Sobre a avaliação da legislação urbanística, os Estudos Ambientais detalharam a Lei Municipal nº 16.050/2014, que aprovou a Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo, a qual definiu a atividade aeroportuária como integrante do Sistema de Mobilidade Urbana da cidade de São Paulo. Por fim, na Seção XI do Capítulo V da Política de Desenvolvimento Urbano, definiu-se que a instalação, reforma e ampliação de aeródromos e heliportos é condicionada à apresentação de Estudo e Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA e Estudo e Relatório de Impacto de Vizinhança - EIV/RIV, no âmbito do processo de licenciamento ambiental, etapa em que os aspectos e impactos ambientais são avaliados pelas partes interessadas e pelo órgão ambiental para definição de diretrizes e exigências técnicas no processo do licenciamento do empreendimento.

Em relação às diretrizes para elaboração dos EVTEA, informa-se que elas se encontram disponíveis no Data Room da Sétima Rodada. a diretriz referente à capacidade inicial dos sistemas de PPD de SBSP e do SBRJ, qual seja: "Para fins da modelagem, a capacidade inicial do sistema de PPD de SBSP deve ser considerada de 44 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, e a do SBRJ de 32 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros. A capacidade

do sistema de pistas ao longo da concessão para os aeroportos SBRJ e SBSP deve evoluir em função do desenho proposto para tais infraestruturas nos estudos de engenharia.” Tal diretriz tem por base discussões levadas a cabo entre a SAC e o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), do Ministério da Defesa, conforme aponta o Ofício nº 13/DCCO1/5210 (SEI nº 4852074), de 16 de abril de 2021, onde se concluiu ser viável o aumento da capacidade do sistema de pistas dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont a partir de ações que poderiam colaborar com o aumento da capacidade para os referidos aeroportos sem afetar a segurança operacional. Importa considerar que, na modelagem das concessões aeroportuárias, os EVTEA não são vinculativos. O cenário desenhado nos Estudos reflete uma hipótese de conduta do concessionário num cenário de escassez de capacidade para acomodar toda a demanda, em um contexto complexo em que o sítio aeroportuário terá que ser reconfigurado para ampliar a capacidade e solucionar as incompatibilidades com o RBAC 154. Entretanto, existem outros caminhos de desenvolvimento possíveis para o sítio aeroportuário além daquele escolhido no EVTEA. Caberá, então, ao futuro concessionário elaborar um plano de negócios e de desenvolvimento do sítio aeroportuário próprio, submetendo-se às regras contratuais de atendimento da demanda e correção das inconformidades, e ainda ao arcabouço legal vigente.

No que tange a diretriz para adequações de infraestrutura necessárias para que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, com uma pista de aproximação de não-precisão, sem restrição, noturno e diurno, aeronaves código 3C, até o fim da fase 1B do contrato de concessão, tal determinação teve por finalidade possibilitar que os aeroportos concedidos tenham infraestrutura mínima capaz de atender a aeronaves utilizadas para voos regulares na forma como operam hoje no país. De fato, nota-se que hoje existe um gargalo de infraestrutura em aeroportos que não atendem pelo menos aeronaves código 3C (a exemplo do Airbus A320Neo; A319; Boeing 737-800; Embraer ERJ 190-400 LR; ATR 72; dentre outros). Isso porque, as principais empresas aéreas não têm na composição de suas frotas, aeronaves de menor porte para realização de transporte aéreo regular. Já as regras de voo por instrumento permitem que o aeródromo opere mesmo em condições climáticas adversas, permitindo assim maior previsibilidade e continuidade das operações e do serviço público de infraestrutura aeroportuária, trazendo grandes benefícios a todos os envolvidos no processo. Nesse sentido, entende-se que os requisitos mínimos propostos são adequados pois permitirão a prestação do serviço público de infraestrutura aeroportuária adequado, de forma continuada e com benefícios ao cidadão usuário do aeroporto. Além disso, o concessionário poderá realizar as adequações adicionais que entender necessárias para otimização do uso do aeroporto, inclusive no que tange a adequações para aeronaves maiores. Tal situação já pode ser verificada nos contratos de concessão existentes, onde as concessionárias, muitas vezes, vão além das exigências contratuais de forma a aumentar o fluxo de passageiros do aeroporto. Destarte, entende-se haver incentivos financeiros para tal, pois a concessionária fará jus às receitas tarifárias e não tarifárias envolvidas na operação de aeronaves de maior porte e de um maior número no fluxo de passageiros.

Por conseguinte, reitera-se que o planejamento para o desenvolvimento do sítio deve aliar fatores técnicos e econômicos, a fim de evitar demandas por investimentos que possam revelar-se superestimados na prática, que não só requerem aporte de recursos para sua construção, mas também para manutenção ulterior. Assim, revela-se racional que o desenvolvimento do sítio aeroportuário obedeça às duas vertentes,

sempre se adequando às normas e regulamentos técnicos, mas também à demanda projetada ao longo de toda a concessão.

A ANAC esclarece que o contrato de concessão não restringe o tipo de operação ou segmento a ser atendido pelo operador aeroportuário e que a presente modelagem observa as diretrizes do Governo Federal enviadas a esta Agência pelo Ministério da Infraestrutura.

É importante ressaltar que, uma vez que os EVTEA não são vinculados, compete aos licitantes conduzir os estudos técnicos e econômicos para subsidiar a precificação dos ativos.

A concessionária vencedora será responsável pelo desenvolvimento do plano de negócios que atenda os requisitos estabelecidos no contrato, bem como aqueles definidos nos normativos aplicáveis à matéria.

Cumpra informar, ainda, que os contratos vigentes de exploração de áreas deverão ser sub-rogados, nos termos do contrato, ao concessionário que avaliará, caso a caso, o interesse de dar continuidade, prorrogar ou rescindir antecipadamente cada contrato, devendo arcar com eventuais multas contratuais de rescisão antecipada e benfeitorias não amortizadas.

Quanto ao plano de desenvolvimento a ser implantado pelo futuro concessionário, a ANAC esclarece que os aspectos de infraestrutura associados à capacidade operacional, incluindo as distâncias declaradas, serão avaliados em conjunto com os usuários, a partir do processo de consulta. Dessa forma, busca-se a otimização dos investimentos, priorizando o atendimento aos usuários do aeroporto. Reforça-se, ainda, que a análise de capacidade será feita à luz do atendimento pleno aos requisitos regulamentares de projeto aplicáveis ao aeroporto.

Ainda sobre a análise de projetos, e extrapolando para o plano de desenvolvimento de longo prazo, deve-se atentar que as atividades operacionais que envolvem aumento de capacidade e segurança têm prioridade sobre os aspectos de desenvolvimento puramente comercial. Dessa forma, eventuais incentivos à redução da operação visando aumento de áreas comerciais são mitigados pelas análises de projetos e consulta aos usuários, que devem ocorrer para a Fase I-B e ao longo de toda a Fase II do contrato.

A Anac agradece a contribuição, e informa que a fim de conferir maior transparência à extensão do risco assumido pelo Poder Concedente, foi incluído um subitem 5.2.3. para indicar que o impedimento ou redução da movimentação de aeronaves, passageiros e cargas, decorrentes de ação ou omissão de entes públicos, enseja reequilíbrio contratual quando reduzir a capacidade existente na data de publicação do Edital.

A proposta de alteração visa a estabelecer parâmetros concretos e objetivos para aferição de eventual pleito de reequilíbrio fundamentado em ações ou omissões de que trata o citado item que, porventura, venham a afetar as operações aeroportuárias. Nesse sentido, busca-se excluir do alcance do item 5.2.3 pleitos baseados em uma expectativa futura de expansão da capacidade ou de eventual internacionalização, não efetivadas por quaisquer razões.

A retenção de um percentual dos valores de Tarifas de Embarque por ocasião do seu recolhimento por parte das empresas aéreas já foi objeto de regulamentação por esta Agência e que desde 2007, tal percentual deixou de ser regulamentado pela ANAC, passando a ser objeto de negociação entre as partes.

Ademais, a ANAC tem ampliado o processo de desregulamentação do setor aéreo em busca de maior eficiência e interação entre os agentes econômicos do setor. Nesta perspectiva, desde 2011 está instituída, pela ANAC, às empresas aéreas, a

obrigação de efetuar a arrecadação da tarifa de embarque junto aos passageiros e posterior recolhimento aos administradores aeroportuários, condizente com o disposto no item 2.1.3.1.1, da Minuta do Contrato de Concessão.

Não obstante, o dispositivo não impede negociações sobre eventual ressarcimento de custos de arrecadação, caso seja de interesse de ambas as partes.

Além disso, entende-se que as preocupações das empresas aéreas para com o processo de consulta foram levadas em consideração na confecção na minuta de Contrato de Concessão. Assim, entende-se que os atuais dispositivos são suficientes para evitar eventual conduta abusiva por parte do Operador Aeroportuário.

Destaca-se também que o objetivo das regras de consulta é incorporar aos contratos de concessão de aeroportos no Brasil uma prática internacional, conhecida como consultation, amplamente difundida em países que apresentam um mercado de transporte aéreo significativamente desenvolvido, particularmente no que se refere à relação entre aeroportos e seus principais usuários. Essa prática consta, inclusive, como recomendação da ICAO em seu documento de orientação sobre tarifas aeroportuárias (Doc 9082: ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services). Estados membros são encorajados a estabelecer um processo regular de consulta pelos provedores de infraestrutura aeroportuária aos seus usuários.

Dessa forma, as regras de consulta foram introduzidas no Brasil a partir da 4ª rodada de Concessões de Aeroportos para a definição ou alteração de critérios de remuneração de áreas e atividades operacionais, e, na rodada seguinte, foram ampliadas para englobar propostas de tarifação e propostas para cumprimento das obrigações previstas no PEA.

Assim, o Capítulo XV da minuta de Contrato de Concessão apresenta proposta de incorporação de consultation à regulação a ser aplicada aos aeroportos da 7ª rodada de concessões de aeroportos, prevendo a realização de consulta em relação aos aspectos fundamentais dos contratos. Espera-se um maior equilíbrio na relação entre aeroportos e seus principais usuários, levando a um crescimento significativo de acordos e soluções negociadas diretamente entre as partes pelo menos em relação às propostas de realização de investimentos, adequações ou alterações na infraestrutura aeroportuária que reduzam de forma significativa a oferta de infraestrutura ou que afetem seus Usuários, às propostas para a remuneração pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais e às propostas de tarifação.

Consequentemente, esse mecanismo permitirá maior racionalização da necessidade de intervenções regulatórias pela ANAC, levando a resultados mais eficientes baseados em soluções de mercado.

Ademais, é importante destacar que o Capítulo XV, ao apresentar princípios gerais para o processo de consulta, estabeleceu dispositivos de forma pouco prescritiva com o objetivo de garantir flexibilidade para o estabelecimento de procedimentos adequados ao tema sob discussão e ao aeroporto e usuários.

Por fim, a frequência prevista para as consultas já se mostra bastante satisfatória, dado que as consultas devem ser realizadas de forma específica para as ocasiões previstas no item 15.2 (propostas de realização de investimentos, adequações ou alterações na infraestrutura aeroportuária que reduzam de forma significativa a oferta de infraestrutura ou que afetem seus Usuários; propostas para a remuneração pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais; e, propostas de tarifação) e também de forma anual, de modo a promover a troca constante de informações entre o

operador aeroportuário e as empresas aéreas com o objetivo de coordenar as ações, de forma a facilitar o planejamento de ambas as partes.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
Georges Ferreira
CONTRIBUIÇÃO
<p>(Aviação regular e geral) podem coexistir sem nenhum problema sendo aliás, extremamente vantajoso, mas não é isso que nós podemos inferir aqui nos primeiros estudos que estamos fazendo em questão aos editais. Principalmente em relação quando chegamos agora a esse bloco 7, à região Sudeste aonde é nevrálgico a aviação geral especialmente para os negócios, para questões envolvendo saúde e a sua dinamicidade. Porque ao que se percebe a falta de um estudo ou de dados objetivos em relação à aviação geral, em relação à sua não inclusão ou sua segregação de uma forma que sequer é considerado de uma maneira pragmática.</p> <p>(Campo de) Marte já existe uma questão jurídica e o desejo aí do governo do estado em fechar Marte. Então de repente nós vamos tirar a aviação executiva de dentro de São Paulo? O movimento que se entende é esse?</p> <p>Então a aviação geral não pode passar despercebida sem que seja citado o impacto econômico, sem que seja citado as vantagens que se tem para os negócios e para a manutenção do próprio sítio aeroportuário.</p> <p>Também nós não estamos vendo qual seria a metodologia empregada para a questão dos contratos que são firmados com a Infraero, que como já foi colocado, alguns têm validade até 2028 porque nós passamos por uma experiência na primeira rodada de concessões lá atrás em Brasília, aonde os preços feitos aos concedentes foram tremendamente aviltados tanto que um tempo lá, praticamente Brasília ficou sem oficina de manutenção, sem hangares, praticamente, ficando apenas grandes empresas de taxi aéreos que tinham contratos, entre outros.</p> <p>Então eu acho que quanto aos demais aeroportos que já têm uma tradição voltada à aviação geral ou aqueles que nem tanto que não chamaram tanto a atenção, isso daí vai se resolver, mas agora estamos tentando com Congonhas eu também é o aeroporto, segundo ou terceiro maior em movimento de aviação geral do país e Campo de Marte que é o maior.</p>
JUSTIFICATIVA
Não se aplica
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a sua contribuição e esclarece que o Governo Federal corrobora com o caráter essencial da atividade de aviação geral e sua importância para o setor. Neste sentido, as políticas públicas implementadas pelo Governo Federal visam a melhoria da infraestrutura para a aviação civil como um todo, sem distinção entre os segmentos que o compõem. Assim, é preciso afastar a ideia de que a modelagem proposta para a concessão de SBSP irá inviabilizar a atividade de aviação geral na região de influência do Aeroporto. Eventuais conflitos entre diferentes segmentos de aviação poderão surgir quando a demanda agregada atingir o limite físico da capacidade, situação em que todos os segmentos serão afetados. Nesse contexto, a coordenação de slots realizada pela ANAC tem como objetivo</p>

regulamentar o acesso à infraestrutura em aeroportos saturados, buscando harmonizar a demanda por operações aéreas com a capacidade aeroportuária disponível. Potencial reserva de capacidade a qualquer segmento da aviação seria, em contraponto, um artificial favorecimento e caminharia no sentido de soluções sub-ótimas do ponto de vista da eficiência das operações a aviação civil, tal como disposto na Política Nacional de Aviação Civil (PNAC). Nesse contexto, cumpre observar que a minuta de contrato apresentada na presente Consulta Pública se assemelha, no que tange à aviação geral, aos editais das últimas duas rodadas. Importa considerar que, na modelagem das concessões aeroportuárias, os EVTEA não são vinculativos. O cenário desenhado nos Estudos reflete uma hipótese de conduta do concessionário num cenário de escassez de capacidade para acomodar a demanda, em um contexto complexo em que o sítio aeroportuário terá que ser reconfigurado para ampliar a capacidade e solucionar as incompatibilidades com o RBAC 154. Entretanto, existem outros caminhos de desenvolvimento possíveis para o sítio aeroportuário além daquele escolhido no EVTEA. Caberá, então, ao futuro concessionário, elaborar um plano de negócios e de desenvolvimento do sítio aeroportuário próprio, submetendo-se às regras contratuais de atendimento da demanda e correção das inconformidades, e ainda ao arcabouço legal vigente. No que compete às regras contratuais, a minuta de Contrato de Concessão submetida à Consulta Pública nº 13/2021 traz, em seu item 3.1.7., como obrigação da futura Concessionária, "assumir integralmente os Contratos que envolvam a cessão de espaços nos Complexos Aeroportuários integrantes do Bloco, conforme as condições contratadas, mediante sub-rogação integral dos seus direitos e deveres", o que inclui eventuais cláusulas rescisórias ou de realocação. Nesse diapasão, acolhemos as contribuições apresentadas sobre os contratos firmados com a Infraero com extensão para além do início da concessão. Tal inconsistência será sanada e os estudos serão atualizados, incorporando, de forma coerente com o plano de desenvolvimento apresentado, as soluções legais pactuadas entre a Infraero e as partes interessadas. A ANAC esclarece que o contrato de concessão não restringe o tipo de operação ou segmento a ser atendido pelo operador aeroportuário e que a presente modelagem observa as diretrizes do Governo Federal enviadas a esta Agência pelo Ministério da Infraestrutura.

É importante ressaltar que, uma vez que os EVTEA não são vinculativos, compete aos licitantes conduzir os estudos técnicos e econômicos para subsidiar a precificação dos ativos.

A concessionária vencedora será responsável pelo desenvolvimento do plano de negócios que atenda os requisitos estabelecidos no contrato, bem como aqueles definidos nos normativos aplicáveis à matéria.

Cumpre informar, ainda, que os contratos vigentes de exploração de áreas deverão ser sub-rogados, nos termos do contrato, ao concessionário que avaliará, caso a caso, o interesse de dar continuidade, prorrogar ou rescindir antecipadamente cada contrato, devendo arcar com eventuais multas contratuais de rescisão antecipada e benfeitorias não amortizadas.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
Bruno Carlo Saran Valente
CONTRIBUIÇÃO
<p>Quais são as garantias de que a aviação geral terá o seu espaço dentro dos aeroportos?</p> <p>Novos aeroportos? Nas novas concessões? Pelo que a gente vem observando, é nenhuma. A retirada dos operadores da aviação geral dos aeroportos, com foco especial no aeroporto de Congonhas, a medida deve ser combatida. Ou no mínimo deve ser apresentados dados mais claros e objetivos a respeito da retirada da aviação geral.</p> <p>Integrando também a aviação geral nós temos as oficinas de manutenção que são indiscutivelmente alicerces da segurança operacional, pois o fator tempo ou a sua falta pode causar sérios prejuízos ainda mais quando há necessidade de uma intervenção.</p> <p>Existem dados mercadológicos claros para a exclusão da aviação geral da atual concessão? Quais foram esses parâmetros, quais foram esses estudos, como que isso foi colocado?</p>
JUSTIFICATIVA
Não se aplica
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a sua contribuição e esclarece que o Governo Federal corrobora com o caráter essencial da atividade de aviação geral e sua importância para o setor. Neste sentido, as políticas públicas implementadas pelo Governo Federal visam a melhoria da infraestrutura para a aviação civil como um todo, sem distinção entre os segmentos que o compõem. Assim, é preciso afastar a ideia de que a modelagem proposta para a concessão de SBSP irá inviabilizar a atividade de aviação geral na região de influência do Aeroporto. Eventuais conflitos entre diferentes segmentos de aviação poderão surgir quando a demanda agregada atingir o limite físico da capacidade, situação em que todos os segmentos serão afetados. Nesse contexto, a coordenação de slots realizada pela ANAC tem como objetivo regulamentar o acesso à infraestrutura em aeroportos saturados, buscando harmonizar a demanda por operações aéreas com a capacidade aeroportuária disponível. Potencial reserva de capacidade a qualquer segmento da aviação seria, em contraponto, um artificial favorecimento e caminhar no sentido de soluções sub-ótimas do ponto de vista da eficiência das operações a aviação civil, tal como disposto na Política Nacional de Aviação Civil (PNAC). Nesse contexto, cumpre observar que a minuta de contrato apresentada na presente Consulta Pública se assemelha, no que tange à aviação geral, aos editais das últimas duas rodadas. Em relação às diretrizes para elaboração dos EVTEA, informa-se que as mesmas se encontram disponíveis no Data Room da Sétima Rodada. a diretriz referente à capacidade inicial dos sistemas de PPD de SBSP e do SBRJ, qual seja: "Para fins da modelagem, a capacidade inicial do sistema de PPD de SBSP deve ser considerada de 44 slots por</p>

hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, e a do SBRJ de 32 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros. A capacidade do sistema de pistas ao longo da concessão para os aeroportos SBRJ e SBSP deve evoluir em função do desenho proposto para tais infraestruturas nos estudos de engenharia.”, tem por base discussões levadas a cabo entre a SAC e o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), do Ministério da Defesa, conforme aponta o Ofício nº 13/DCCO1/5210 (SEI nº 4852074), de 16 de abril de 2021, onde se concluiu ser viável o aumento da capacidade do sistema de pistas dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont a partir de ações que poderiam colaborar com o aumento da capacidade para os referidos aeroportos sem afetar a segurança operacional. Cumpre informar que, no que diz respeito ao Aeroporto Santos Dumont, a referida diretriz e os EVTEA foram retificados para 30 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, conforme conclusões do referido Ofício. Importa considerar que, na modelagem das concessões aeroportuárias, os EVTEA não são vinculativos. O cenário desenhado nos Estudos reflete uma hipótese de conduta do concessionário num cenário de escassez de capacidade para acomodar toda a demanda, em um contexto complexo em que o sítio aeroportuário terá que ser reconfigurado para ampliar a capacidade e solucionar as incompatibilidades com o RBAC 154. Entretanto, existem outros caminhos de desenvolvimento possíveis para o sítio aeroportuário além daquele escolhido no EVTEA. Caberá, então, ao futuro concessionário elaborar um plano de negócios e de desenvolvimento do sítio aeroportuário próprio, submetendo-se às regras contratuais de atendimento da demanda e correção das inconformidades, e ainda ao arcabouço legal vigente. No que compete às regras contratuais, a minuta de Contrato de Concessão submetida à Consulta Pública nº 13/2021 traz, em seu item 3.1.7., como obrigação da futura Concessionária, "assumir integralmente os Contratos que envolvam a cessão de espaços nos Complexos Aeroportuários integrantes do Bloco, conforme as condições contratadas, mediante sub-rogação integral dos seus direitos e deveres", o que inclui eventuais cláusulas rescisórias ou de realocação. Nesse diapasão, acolhemos as contribuições apresentadas sobre não previsão de indenizações à eventual descontinuidade dos contratos em vigor. Tal inconsistência será sanada e os estudos atualizados incorporando os devidos custos. No tocante aos impactos urbanísticos, observa-se inicialmente que a movimentação total de passageiros projetada para SBSP em 2023 é de 25,2 milhões de pax (vide Estudo de Mercado, Figuras 12-25 e 12-27), e não de 28,7 milhões, como apontado. Ainda, cabe destacar que nos Estudos Ambientais foram avaliadas as legislações e políticas públicas vinculadas à interligação entre modais de transporte na região do Aeroporto de Congonhas, detalhados a situação das vias públicas de acesso na região do Aeroporto, o status de implantação da Linha 17-Ouro do Metrô de São Paulo, a qual prevê uma estação no Aeroporto, a Lei Municipal nº 16.050/2014, que aprovou o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo e a Política de Desenvolvimento Urbano, onde definiu-se que a instalação, reforma e ampliação de aeródromos e heliportos é condicionada à apresentação de Estudo e Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA e Estudo e Relatório de Impacto de Vizinhança - EIV/RIV, no âmbito do processo de licenciamento ambiental. Salienta-se também que, conforme rito comum do processo de licenciamento, os impactos na mobilidade urbana e acessibilidade ao aeroporto deverão ser mais bem avaliados e apresentados no Estudo de Tráfego e outros documentos exigidos pelo órgão ambiental, durante a fase de licenciamento ambiental, que estará sob responsabilidade do futuro concessionário. Além disso, diferentemente do informado na contribuição apresentada, os Estudos Ambientais

identificaram os impactos ambientais previstos para o período de concessão, como o risco de contaminação de lençóis freáticos, o aumento de emissão de poluentes e o aumento da poluição sonora, e precificaram as medidas mitigadoras associadas a esses impactos. Finalmente, destaca-se também que não foram identificadas restrições em SBSP decorrentes do aumento do tráfego de veículos no entorno ou demais aspectos. Por fim, repisa-se que não há, por parte da SAC, nenhuma diretriz para que os documentos jurídicos que vinculam a concessão da Sétima Rodada de Concessão sejam construídos considerando eventual preterição de tráfego aéreo ligado à aviação geral e executiva no aeroporto relacionado. Por fim, informa-se que a Nota Informativa nº 31/2021/DPR/SAC (SEI nº 4837983), apresenta detalhamento da temática apresentada.

A ANAC esclarece que o contrato de concessão não restringe o tipo de operação ou segmento a ser atendido pelo operador aeroportuário e que a presente modelagem observa as diretrizes do Governo Federal enviadas a esta Agência pelo Ministério da Infraestrutura.

É importante ressaltar que, uma vez que os EVTEA não são vinculados, compete aos licitantes conduzir os estudos técnicos e econômicos para subsidiar a precificação dos ativos.

A concessionária vencedora será responsável pelo desenvolvimento do plano de negócios que atenda os requisitos estabelecidos no contrato, bem como aqueles definidos nos normativos aplicáveis à matéria.

Cumprir informar, ainda, que os contratos vigentes de exploração de áreas deverão ser sub-rogados, nos termos do contrato, ao concessionário que avaliará, caso a caso, o interesse de dar continuidade, prorrogar ou rescindir antecipadamente cada contrato, devendo arcar com eventuais multas contratuais de rescisão antecipada e benfeitorias não amortizadas.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
Reinaldo Moreira Delfiaco
CONTRIBUIÇÃO
<p>Vamos fazer um breve exercício sobre a questão do porque os moradores de Campinas reclamam sobre o preço de utilização do próprio aeroporto de Campinas. Em que temos tarifas aeronáuticas caras e em que temos preço de passagens caras quando nós vemos o preço da tarifa média utilizada no aeroporto. Bom, isso daí afasta os moradores locais e nos leva a buscar alternativas como alternativa principalmente em Guarulhos. E o mesmo poderia acontecer ao ser retirado a parte da aviação geral em Congonhas.</p> <p>A falta de mobilidade urbana no qual está sendo pensado nesse projeto de EVTEA no aeroporto de Congonhas (ininteligível 2:26:03) pode ser pensado num heliponto nos quais os (ininteligível) estarão aí utilizando no qual esses poderão ir para o centro da cidade, poderão ir para os escritórios de uma forma mais fácil e não é ser considerado. O próprio, o próprio (ininteligível 2:26:21) que falando agora a pouco, que é um pesquisador da área de sobre cidades inteligentes, aeroportos inteligentes, fala um pouco sobre isso também em sua, em seus artigos. E quando nós pensamos também na questão de aeroportos, hoje infelizmente não existe no Brasil, mas no conceito do qual John Casada tece no seu livro de 2003, Aerotropolis, um modo de viver no futuro, (ininteligível 2:26:51) dessa integridade urbana com o aeroporto. A integração urbana.</p> <p>(N)as tarifas aeroportuárias não é considerada a tarifa utilizada pela aviação geral, como que é feito o cálculo e até mesmo dentro das concessões no qual a Anac utiliza-se do teto tarifário, como alguns poderiam ultrapassar esse teto ou a receita teto/tarifária o que limita-se ainda mais os ganhos do aeroporto sobre o assunto, é o que se barra a falta, não se entende porque se falta os dados da aviação geral pra esses cálculo. Algo que pode ser relevante, algo que se tem demanda e que não é considerável dentro dos próprios cálculos do retorno sobre o investimento.</p> <p>Não temos dados da movimentação da aviação geral. E é tão subutilizado pelo consorcio que se fez com o sumario executivo, utilizou-se dados do IBA. Não é o IBA que tem que trazer essas informações, é a Anac que tem que prover essas informações sobre aviação geral e a ciência fica apagada sobre isso, os consultores ficam apagados contribuindo pouco sobre o assunto.</p> <p>parece que a Anac na sétima rodada de concessão ainda não está, ... porque não traz os elementos necessários para tal, pro uso da aviação geral, pro uso da própria aviação comercial, da aviação não regular, sendo que vocês é que regulam isso, né. Parecendo que falta incentivar a leitura do próprio artigo 8 da lei de criação da Anac. Onde que a Anac deve se adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e isso não se vê nesse edital de concessão.</p>
JUSTIFICATIVA
Não se aplica
RESPOSTA

A SAC/Minfra agradece a sua contribuição e esclarece que o Governo Federal corrobora com o caráter essencial da atividade de aviação geral e sua importância para o setor. Neste sentido, as políticas públicas implementadas pelo Governo Federal visam a melhoria da infraestrutura para a aviação civil como um todo, sem distinção entre os segmentos que o compõem. Assim, é preciso afastar a ideia de que a modelagem proposta para a concessão de SBSP irá inviabilizar a atividade de aviação geral na região de influência do Aeroporto. Eventuais conflitos entre diferentes segmentos de aviação poderão surgir quando a demanda agregada atingir o limite físico da capacidade, situação em que todos os segmentos serão afetados. Nesse contexto, a coordenação de slots realizada pela ANAC tem como objetivo regulamentar o acesso à infraestrutura em aeroportos saturados, buscando harmonizar a demanda por operações aéreas com a capacidade aeroportuária disponível. Potencial reserva de capacidade a qualquer segmento da aviação seria, em contraponto, um artificial favorecimento e caminharía no sentido de soluções sub-ótimas do ponto de vista da eficiência das operações a aviação civil, tal como disposto na Política Nacional de Aviação Civil (PNAC). Nesse contexto, cumpre observar que a minuta de contrato apresentada na presente Consulta Pública se assemelha, no que tange à aviação geral, aos editais das últimas duas rodadas. Importa considerar que, na modelagem das concessões aeroportuárias, os EVTEA não são vinculativos. O cenário desenhado nos Estudos reflete uma hipótese de conduta do concessionário num cenário de escassez de capacidade para acomodar a demanda, em um contexto complexo em que o sítio aeroportuário terá que ser reconfigurado para ampliar a capacidade e solucionar as incompatibilidades com o RBAC 154. Entretanto, existem outros caminhos de desenvolvimento possíveis para o sítio aeroportuário além daquele escolhido no EVTEA. Caberá, então, ao futuro concessionário, elaborar um plano de negócios e de desenvolvimento do sítio aeroportuário próprio, submetendo-se às regras contratuais de atendimento da demanda e correção das inconformidades, e ainda ao arcabouço legal vigente. Informamos também que, conforme explicitado no Estudo de Mercado (capítulo 10, item 10.1), nas projeções de aviação geral foram utilizadas diversas fontes de dados de movimentação, incluindo estatísticas da Infraero e os Anuários estatísticos de Tráfego Aéreo do CGNA/ DECEA – CGNA, além dos dados do IBA mencionados pelo contribuinte. As diferentes bases de dados foram usadas de forma combinada visando aumentar a abrangência e assertividade das análises. A ANAC esclarece que o contrato de concessão não restringe o tipo de operação ou segmento a ser atendido pelo operador aeroportuário e que a presente modelagem observa as diretrizes do Governo Federal enviadas a esta Agência pelo Ministério da Infraestrutura. É importante ressaltar que, uma vez que os EVTEA não são vinculativos, compete aos licitantes conduzir os estudos técnicos e econômicos para subsidiar a precificação dos ativos. A concessionária vencedora será responsável pelo desenvolvimento do plano de negócios que atenda os requisitos estabelecidos no contrato, bem como aqueles definidos nos normativos aplicáveis à matéria. Por fim, no que tange aos dados utilizados nos estudos, as informações constam da resposta da SAC (SEI 6550528).

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
Matheus Motta (Gol)
CONTRIBUIÇÃO
<p>Gostaria de fazer algumas considerações específicas do programa de investimentos do PEA. Em especial os itens do capítulo 7, dos itens 7.2 que se repete como 7.2.2 até 7.40.2, basicamente são os mesmos itens, porém falando sobre a questão do código de referencia do mínimo para a homologação dos aeroportos. O que a gente entende é que de acordo com o descrito nesses itens, a habilitação mínima da infraestrutura pro código 3 Charles sem restrições, que impacta negativamente na capacidade operacional.</p> <p>Porque significa que é possível a existência de restrições de capacidade para a operação de aeronaves 4charlie. Visto que ali está se colocando apenas que para aeronaves 3charlie, é o mínimo é que o operador coloque como aeronaves 3 Charlie sem restrições. Nesses termos, a gente gosta de destacar que é importante levar em consideração que em 2021 aproximadamente 30% da frota da GOL Linhas Aéreas é composta por aeronaves com código de referencia 4 Charlie. De acordo com o nosso plano de frota que é informação pública, está divulgada aí pelos canais de relações com investidores, esse número tende a subir pra 45% em 2023, portanto ainda antes do início da Fase 1Bravo, da conclusão da Fase 1 Bravo. Então a gente acredita que essa habilitação sem restrições para aeronaves 3 Charlie, ela pode impactar negativamente na capacidade operacional desses aeroportos no futuro.</p> <p>Outro ponto importante também que também tá previsto nos itens 7.2.2.1 até 7.40.2.1, é que ele entende que a operação sem restrição é aquela aonde não existe um procedimentos operacionais que reduzam a capacidade do aeroporto, por outro lado, na forma como estão escritos no item II, imediatamente subsequente a isso, será aceito, como já falamos, que o aeroporto possa operar sem as restrições descritas no item mencionado acima. A construção do texto utilizado, pode abrir brecha para a criação de procedimentos específicos que podem não causar redução da capacidade para o 3 Charlie, ou 4 Charlie, porém geraria um aumento de custo para as companhias aéreas. Porque isso pode gerar um envelope de operação mais restrito, maior quantidade de arremetidas e voos alternados. Além da necessidade de treinamento específico de tripulações para alguns aeroportos diferentes do treinamento padrão já aplicado. Isso quando a gente fala de um aeroporto é aceitável, mas a gente estaria falando aí de cerca de 15 localidades.</p> <p>A redação ideal, na nossa opinião para este item 7.2.2.1 e também todos os demais até o 40.2.1, é a que tá prevista na Nota Técnica 02 da SIA, tá registrado no SEI como 61844749, esse documento da SIA e também tá anexo ao processo da Anac que está na época em consulta pública nesse edital, e o texto dessa nota técnica diz o seguinte pros senhores: "A concessionaria deverá realizar todas as adequações necessárias para que os aeroportos se adequem sem restrições aos requisitos regulamentares de projeto para o código de referência 3 Charlie, ou 4 Charlie - como nós conversamos agora há pouco. – Pista de aproximação de não precisão tanto para operações diurnas, quanto noturnas até o fim da fase 1 bravo do contrato de concessão, a qual prevê os investimentos obrigatórios iniciais nos aeroportos".</p>

JUSTIFICATIVA

Não se aplica

RESPOSTA

A ANAC agradece a contribuição. Primeiramente, é importante notar que o clausulado do PEA apontado no questionamento é o mesmo utilizado em rodadas anteriores de concessão de aeroportos realizadas pela ANAC.

O dispositivo deixa claro qual o desempenho mínimo a ser alcançado pelas adequações a serem implementadas pela Concessionária, qual seja, que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, com uma pista de aproximação de não-precisão, sem restrição, noturno e diurno, aeronaves código [indicado no PEA], até o fim da fase 1B do contrato de concessão. Além disso, a cláusula explicita também que, à luz contratual, a operação sem restrição é aquela em que operações com aeronaves código [indicado no PEA] e inferiores, simultâneas ou não, ocorram sem a necessidade de estabelecimento de procedimentos operacionais especiais que impactem negativamente a capacidade e a segurança operacionais do aeroporto, motivados por inadequação da infraestrutura.

O norte principal do clausulado é a resolução racional de todas as inadequações da infraestrutura. Sob o ponto de vista das operações aéreas no aeroporto, dois aspectos devem ser considerados pela Concessionária. O primeiro é com relação à segurança operacional, a qual fundamenta-se na regulação técnica da Agência. As soluções a serem implementadas pela Concessionária na infraestrutura não poderão resultar em adoção de procedimentos especiais que gerem impactos negativos à segurança operacional, ou seja, ela deverá ser garantida e mantida em nível compatível com a regulação específica.

O segundo aspecto é com relação às capacidades, principalmente, dos sistemas de pista de pouso e decolagem, pistas de táxi e pátio de aeronaves, os quais, também, não deverão sofrer impactos negativos, decorrentes da necessidade de se implementar procedimentos especiais por inadequações de infraestrutura, observando-se que essas soluções, a serem apresentadas nos anteprojetos e no PGI, passarão por consultas prévias às empresas aéreas.

Assim, desalinhamentos de interesses entre a Concessionária e partes interessadas relevantes serão avaliados nos casos concretos e nos termos previsto no contrato, não se fazendo necessário, de antemão, ir além do que a regulação técnica exige.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
Renata Domingues da Fonseca (Gol)
CONTRIBUIÇÃO
<p>Quanto à questão da sétima rodada, coloco aqui pelo lado ar, alguns pontos somente pra que a gente possa pensar e aprimorar que é com relação à questão do próprio Consultation que já vem sendo aprimorado aí nas rodadas de concessão. A questão das tarifas aeroportuárias, nós vemos aí uma necessidade de atenção à Resolução 420 da própria Anac com relação à tarifa de embarque e o conceito, e o que abrange essa tarifa, essa tarifa de embarque. A tarifa de capatazia com relação à conceituação e o que deve ser cobrado a respeito dessa tarifa de capatazia. Temos um ponto também em relação à necessidade de um olhar bem atento com área de carga e área de hangares.</p>
JUSTIFICATIVA
Não se aplica
RESPOSTA
<p>A Anac agradece a contribuição e esclarece que tarifa é a remuneração pela prestação dos serviços aeroportuários, nos termos do Anexo 4 – Tarifas. A Seção II – Das Áreas e Atividades Operacionais da minuta do Contrato de Concessão, a qual explicita que a remuneração pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais será livremente pactuada entre a Concessionária e as partes contratantes como forma de permitir uma precificação eficiente dos serviços e otimizar a utilização da infraestrutura aeroportuária. Adicionalmente encontra-se previsto na minuta do contrato que a remuneração deverá ser definida em função de critérios objetivos e não discriminatórios, e prevê que propostas de definição e de alteração dos valores e critérios de remuneração, bem como de criação de novas cobranças pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais, deverão ser precedidas de consulta às partes interessadas relevantes. Finalmente, no item 11.7.2. da minuta do contrato prevê que as consultas sobre as propostas de definição e de alteração dos valores e critérios de remuneração, bem como de criação de novas cobranças pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais devem preferencialmente ser realizadas por meio de associações, comitês técnicos, fóruns de governança ou outros grupos capazes de intensificar a cooperação entre as partes e colaborar para o alcance de acordos e soluções negociadas.</p> <p>O item 11.12 da minuta do contrato prevê que a Concessionária e os operadores de áreas de movimentação de carga não poderão cobrar preços específicos por serviços quando não solicitados pelos usuários e não obrigatórios por regulamentos dos órgãos reguladores, fiscais e anuentes. Entretanto a concessionária poderá cobrar preço específico em caso de dispêndios relativos a cargas que não sejam recebidas e operadas no TECA, desde que observadas as regras de consulta estabelecidas no Capítulo XV – DAS CONSULTAS AOS USUÁRIOS da minuta do contrato.</p> <p>Adicionalmente, A ANAC agradece a contribuição e informa que o item 2.1.4.1 especifica que a “Tarifa de Embarque e Tarifa de Conexão remuneram o terminal de</p>

passageiros, abrangendo, conforme o caso, embarque, desembarque, orientação, conforto e segurança, observada a regulamentação vigente “. Além disso, o artigo 1º, inciso I, do Anexo à Resolução nº 432, de 13/06/2017 traz o rol de serviços, facilidades, equipamentos e instalações utilizados, remunerados pela Tarifa de Embarque e a Tarifa de Conexão, a saber: "a) embarque: - sala de embarque; - ponte de embarque; - sistema de esteiras para despacho de bagagem; - carrinhos à disposição dos passageiros para transporte de suas bagagens; - ônibus para transporte de passageiros; e - inspeção de segurança contra atos de interferência ilícita. b) desembarque: - área de restituição de bagagem; - esteiras ou carrosséis para restituição de bagagem; - ponte para desembarque; - carrinhos à disposição dos passageiros para transporte de suas bagagens; e - ônibus para transporte de passageiros. c) orientação: - sistema semi-automático anunciador de mensagens; - sistema de som; - sistema informativo de voo; e - sinalização vertical. d) serviços e segurança: - climatização geral; - locais destinados a serviços públicos; - sanitários; - circuito fechado de televisão; - inspeção e controle de acesso às áreas restritas; - sistema de ascenso-descenso utilizando elevadores, escadas rolantes ou similares; - sistema de deslocamento horizontal entre terminais do tipo esteira rolante; - atendimento médico; e - berçário ou fraldário."

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
Delmo Manoel Pinho (ACRJ)
CONTRIBUIÇÃO
<p>O que nós estamos assistindo na questão do Santos Dumont com o Galeão, esse desbalanceamento tenebroso, isso é um fato histórico recorrente.</p> <p>Bem, o que nós estamos resumidamente querendo é que deva ser feita uma análise ao passado e deva se reavaliar, praticar a limitação de operações no Santos Dumont da mesma maneira como o Governo Brasileiro permite que seja feito em Pampulha, é o mesmo problema que está sendo, tendo dois tratamentos diferentes. A segunda questão, é rapidamente, análise econômico-financeira que o Higino Castelo Branco da Associação Comercial vai discorrer um pouquinho mais em seguida, é muito rasa. É muito precária e aí entre outras coisas que ela não olhou que ela obrigatoriamente deveria olhar, tem essa questão da aviação geral. A economia do Rio de Janeiro, 30% dela é ligada à indústria do petróleo e do gás. O petróleo e gás no Brasil ele está em alto mar, ele precisa dos helicópteros pra fazer a conexão. Jacarepaguá ficou patente as enormes limitações que esse sítio tem e a pouca vontade da população que esse movimento nesse aeroporto aumente. Se a aviação geral na modelagem da Anac não tem mais espaço no Santos Dumont, pra onde vão esses helicópteros e aviação executiva em geral do Rio de Janeiro? O aeroporto de Nova Iguaçu está fechado, o aeroporto de Maricá é super distante, em torno de 60, 70 km. O plano o que é? É colocar essa aviação dentro do Galeão pra diminuir ainda mais a capacidade operacional do aeroporto? Então, mostra isso, que a análise econômica que foi feita é precaríssima. Objetivo pra concluir principal numa concessão de serviços públicos que é o caso, ela tem que fazer uma análise das externalidades das ações. Os impactos socioeconômicos que isso vai causar. Ficou patente que essa concessão com essa modelagem nessa maneira é altamente prejudicial à economia do Rio de Janeiro e do Brasil.</p>
JUSTIFICATIVA
Não se aplica
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a sua contribuição. Sobre a definição de limites operacionais ou mercadológicos ao Aeroporto Santos, menciona-se que referências mundiais na temática Sistemas Multi-aeroportos, como, por exemplo, o professor Ph.D. Richard de Neufville (MIT), que dispõe em seu livro 'Airport Systems: Planning, Design, and Management' os resultados de décadas de pesquisa, são categóricas em afirmar que a alocação forçosa de tráfego aéreo, salvo raras exceções, são infrutíferas, ao mesmo tempo em que geram efeitos danosos e imprevisíveis sobre o mercado e o comportamento dos usuários, asseverando que o que prevalece sempre é a dinâmica das forças de mercado. Desta feita, os postulados dos especialistas suportam que uma eventual intervenção para alocação forçosa de tráfego aéreo no SmaRJ tenderá mais a agravar a situação de danos à economia do Rio de Janeiro e potencializar a</p>

perda de turistas e viajantes que passam pelo sistema, do que gerar benefícios. Isso porque, ao interferir na dinâmica competitiva que governa o SMA RJ, o mercado poderá prover soluções que não necessariamente passarão pelo Aeroporto Internacional do Galeão, potencializando eventuais perdas. Em outro giro, a fundamentação teórica apresentada para dar suporte à alegação de insuficiência de movimentação de tráfego aéreo de passageiros para sustentar o sistema, e, em função disso, fundamentar a sugestão de imposição de restrições ao Aeroporto Santos Dumont, tem aplicabilidade limitada, já que deriva de contextos de estudo distintos do caso concreto. Nesse contexto, a teoria competitiva não gera efeitos absolutos sobre o SMA RJ, uma vez que se identificou características, que condicionam ou mesmo limitam uma competição plena entre os aeroportos no SMA RJ, resultando, inclusive, em reserva de mercado para Aeroporto Internacional do Galeão em nichos específicos. Ainda, conforme expõe a literatura especializada, o SMA RJ possui características que o enquadram em situação de exceção, especialmente no que tange às limitações de infraestruturas inerentes ao Aeroporto Santos Dumont, fato que afasta, de maneira inquestionável, a aplicação do limiar teórico de 17 milhões de passageiros originários (para utilizar a mesma métrica da literatura). Como evidência, menciona-se que a própria literatura lista Sistemas Multi-aeroportos que operam sem necessariamente atenderem o seu referencial teórico (incluindo o sistema carioca). Em outro diapasão, há significativas evidências que indicam que as questões relacionadas ao planejamento e à mobilidade urbana (localização, congestionamento e ausência de transporte público confiável, ágil, previsível e acessível), assim como à violência, são fatores que podem estar afastando viajantes estrangeiros e brasileiros da cidade do Rio de Janeiro (afetando de maneira mais direta o Galeão). Soma-se a isso o fraco desempenho econômico da cidade e do estado nas últimas décadas, determinantes para a redução das viagens a negócios e da renda local disponível, afetando sobremaneira os indicadores de transporte aéreo. Neste ínterim, não se pode deixar de frisar que o transporte aéreo se posiciona como facilitador da promoção da prosperidade econômica, e não, por si só, como a sua força motriz. Portanto, as análises caminham na direção de que o resgate do SMA RJ não deva passar por intervenções estatais, que lhe podem causar ainda mais dano, mas sim pela recuperação econômica e social da cidade e do estado do Rio de Janeiro. Assim, diante dos subsídios fornecidos pelo estado-da-arte na literatura especializada, a análise não vislumbra evidências razoáveis para ratificar que restrições artificiais de tráfego aéreo sejam a melhor opção para o Sistema Multi-aeroportos do Rio de Janeiro, tema detalhadamente analisado na Nota Técnica nº 82/2021/DPR/SAC (SEI nº 4823070) e na Nota Informativa nº 26/2021/DPR/SAC (SEI nº 4751285).

No que compete à aviação geral, esclarece-se que o Governo Federal corrobora com o caráter essencial da atividade de aviação geral e sua importância para o setor. Neste sentido, as políticas públicas implementadas pelo Governo Federal visam a melhoria da infraestrutura para a aviação civil como um todo, sem distinção entre os segmentos que o compõem. Assim, é preciso afastar a ideia de que a modelagem proposta para a concessão irá inviabilizar a atividade de aviação geral. Eventuais conflitos entre diferentes segmentos de aviação poderão surgir quando a demanda agregada atingir o limite físico da capacidade, situação em que todos os segmentos serão afetados. Nesse contexto, a coordenação de slots realizada pela ANAC tem como objetivo regulamentar o acesso à infraestrutura em aeroportos saturados, buscando harmonizar a demanda por operações aéreas com a capacidade aeroportuária disponível. Potencial reserva de capacidade a qualquer segmento da

aviação seria, em contraponto, um artificial favorecimento e caminharía no sentido de soluções sub-ótimas do ponto de vista da eficiência das operações a aviação civil, tal como disposto na Política Nacional de Aviação Civil (PNAC). Nesse contexto, cumpre observar que a minuta de contrato apresentada na presente Consulta Pública se assemelha, no que tange à aviação geral, aos editais das últimas duas rodadas. Importa considerar que, na modelagem das concessões aeroportuárias, os EVTEA não são vinculativos. O cenário desenhado nos Estudos reflete uma hipótese de conduta do concessionário num cenário de escassez de capacidade para acomodar a demanda, em um contexto complexo em que o sítio aeroportuário terá que ser reconfigurado para ampliar a capacidade e solucionar as incompatibilidades com o RBAC 154. Entretanto, existem outros caminhos de desenvolvimento possíveis para o sítio aeroportuário além daquele escolhido no EVTEA. Caberá, então, ao futuro concessionário, elaborar um plano de negócios e de desenvolvimento do sítio aeroportuário próprio, submetendo-se às regras contratuais de atendimento da demanda e correção das inconformidades, e ainda ao arcabouço legal vigente. Por fim, repisa-se que não há, por parte da SAC, nenhuma diretriz para que os documentos jurídicos que vinculam a concessão da Sétima Rodada de Concessão sejam construídos considerando eventual preterição ou reserva de tráfego aéreo ligado à qualquer tipo de tráfego aéreo. Note-se que a aviação geral continuará encontrando infraestruturas para acomodar sua operação na cidade e no estado do Rio de Janeiro, seja de forma compartilhada ou dedicada.

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que a modelagem proposta não impõe restrições operacionais que decorram de questões concorrenciais com outros operadores aeroportuários. Em verdade, o risco decorrente da concorrência com outros prestadores de serviços já é realidade em outros segmentos de infraestrutura, inclusive de aeroportos e, portanto, deve ser considerado pela Proponente na formulação de sua proposta econômica.

A constituição dos blocos de aeroportos e a alocação desse risco à Concessionária reflete a diretriz de política pública do Governo Federal, que tem como objetivo estimular concorrência no setor e, desse modo, beneficiar os usuários com melhores serviços e menores custos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
José Eduardo Castelo Branco (ACRJ)
CONTRIBUIÇÃO
<p>E eu gostaria de me ater num aspecto muito técnico de um projeto, qualquer que seja o projeto, os bancos internacionais como Banco Interamericano, Banco Mundial, (nome estrangeiro 2:50:46), todos eles exigem na maioria dos projetos, uma avaliação financeira e uma outra avaliação econômica. E isso é um tema que é muito pouco difundido, inclusive na Administração Pública Federal são poucos os que conhecem o que seja uma avaliação financeira, ou o que seja uma avaliação econômica que podem produzir taxas internas de retorno absolutamente diferentes uma da outra. No caso do tô me referindo mais ao Bloco Minas Gerais-Rio de Janeiro e rapidamente falando, a avaliação financeira, ela é feita sob o ponto de vista do tesoureiro, é o tesoureiro olhando o projeto. E o tesoureiro olhando o projeto pode ser o tesoureiro do concessionário da societária como se fala na modelagem, ou pode ser feito também, ou também não, e também deve ser feito sob a ótica do Tesouro Nacional, não só sob a ótica de encaixes dessa nova outorga, mas por problemas também de desencaixe de um eventual default do concessionário do Galeão. Isso não tá feito em lugar nenhum, tem que ser feita a avaliação financeira sob as óticas dos diversos stakeholders.</p> <p>Com qual efeito no fluxo de caixa da avaliação econômica da aviação geral? Isso não tá feito, tem que ser feito. O problema do turismo, como é que isso impacta o turismo? ? O Rio de Janeiro é o grande portão de entrada do turismo. E da forma como tá sendo feita o portão de entrada vai ser Guarulhos, Brasília, sei lá o que. Então se nós já estamos patinando há mais de uma década o número de turistas no turismo receptivo é constante, não aumentou e é uma indústria fundamental pro desenvolvimento da nação, nós vamos agora criar mais impedância ainda pro turismo receptivo? Se o portão principal de entrada é o Rio de Janeiro? Então é outra externalidade que precisa ser analisada.</p> <p>E também a questão de aeroporto-indústria, aeroporto do Galeão tá situado junto do parque tecnológico da UFRJ, poderia ter lá indústria farmacêutica, startups e desenvolvimento de medicamentos ou de IFAS, o que fosse nessa, nós estamos vivendo esse baita problema agora. Então, e a questão da mobilidade.</p> <p>Portanto esse é o principal ponto, essa é a principal crítica que eu faço, acho que a modelagem não está correta, ela é incorreta. Ela desafia as boas práticas dos bancos internacionais de fomento frontalmente.</p> <p>Por último eu queria dizer o seguinte. Acho que isso também foi rapidamente mencionado aí, que a questão de você pegar aeroportos aqui da Cochinchina e botar no mesmo bloco, qual é a lógica de você juntar coisas daqui e da Cochinchina no mesmo bloco concessório? A lógica é de sinergia, isso não existe. O ideal se quer fazer subsidio cruzado, faça através de PPP como tá previsto inclusive nos aeroportos da Amazônia. Vocês vão lá no aeroporto da Amazônia, esta prevendo lá um bloco lá através de uma PPP. Façam isso, pegue, o dinheiro da outorga do Santos Dumont, e de outros aeroportos que estejam aqui, de Juiz de Fora e outros que foram mencionados e se sobrar outorga apliquem na PPP dos aeroportos lá de Montes</p>

Claros, de Uberlândia e de Uberaba. Não tem sentido operacional e gerencial nenhum esse bloco que vocês estão montando.

JUSTIFICATIVA

Não se aplica

RESPOSTA

A SAC/Minfra agradece a sua contribuição. Preliminarmente menciona-se que o contrato de concessão do Aeroporto do Galeão delinea de forma clara e objetiva os riscos atribuídos a cada parte no negócio, sendo alocados à concessionária os riscos de variação de demanda, inclusive da implantação de novas infraestruturas aeroportuárias na área de influência do Aeroporto, vejamos:

"5.4. Observado o disposto no item 5.3, constituem riscos suportados exclusivamente pela Concessionária: (...)

5.4.3. não efetivação da demanda projetada ou sua redução por qualquer motivo, inclusive se decorrer da implantação de novas infraestruturas aeroportuárias dentro ou fora da área de influência do Aeroporto, com exceção apenas do disposto no item 5.2.3 ;

5.4.4. estimativa incorreta do custo dos investimentos a serem realizados pela Concessionária; (...)

5.4.11. variação da demanda pelos serviços prestados no Aeroporto; (...)

5.5. A Concessionária declara:

5.5.1. ter pleno conhecimento da natureza e extensão dos riscos por ela assumidos no Contrato; e

5.5.2. ter levado tais riscos em consideração na formulação de sua Proposta e assinatura do Contrato de Concessão.

5.6. A Concessionária não fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro caso quaisquer dos riscos não alocados expressamente ao Poder Concedente, em especial, a não realização da demanda projetada pela Concessionária, venham a se materializar."

Portanto, não há que prosperar argumentação que verse sobre prejuízos ao contrato de concessão do Aeroporto do Galeão. Análises detalhadas dos diferentes aspectos envolvendo o Sistema Multi-aeroportos do Rio de Janeiro estão disponíveis na Nota Técnica nº 82/2021/DPR/SAC (SEI nº 4823070) e na Nota Informativa nº 26/2021/DPR/SAC (SEI nº 4751285).

Cumprе rememorar que no caso de concessões de serviços públicos, nas quais estão inclusas as desestatizações de exploração de ativos aeroportuários, todo o processo, incluindo os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental e as minutas de documentos jurídicos, são submetidos à fiscalização do Tribunal de Contas da União, conforme regulamenta a Instrução Normativa (IN) nº 81/2018 daquela Corte de Controle Externo.

No que compete à aviação geral, esclarece-se que o Governo Federal corrobora com o caráter essencial da atividade de aviação geral e sua importância para o setor. Neste sentido, as políticas públicas implementadas pelo Governo Federal visam a melhoria da infraestrutura para a aviação civil como um todo, sem distinção entre os segmentos que o compõem. Assim, é preciso afastar a ideia de que a modelagem proposta para a concessão de SBSP irá inviabilizar a atividade de aviação geral na região de influência do Aeroporto. Eventuais conflitos entre diferentes segmentos de aviação poderão surgir quando a demanda agregada atingir o limite físico da capacidade, situação em que todos os segmentos serão afetados. Nesse contexto, a

coordenação de slots realizada pela ANAC tem como objetivo regulamentar o acesso à infraestrutura em aeroportos saturados, buscando harmonizar a demanda por operações aéreas com a capacidade aeroportuária disponível. Potencial reserva de capacidade a qualquer segmento da aviação seria, em contraponto, um artificial favorecimento e caminharía no sentido de soluções sub-ótimas do ponto de vista da eficiência das operações a aviação civil, tal como disposto na Política Nacional de Aviação Civil (PNAC). Nesse contexto, cumpre observar que a minuta de contrato apresentada na presente Consulta Pública se assemelha, no que tange à aviação geral, aos editais das últimas duas rodadas. Importa considerar que, na modelagem das concessões aeroportuárias, os EVTEA não são vinculativos. O cenário desenhado nos Estudos reflete uma hipótese de conduta do concessionário num cenário de escassez de capacidade para acomodar a demanda, em um contexto complexo em que o sítio aeroportuário terá que ser reconfigurado para ampliar a capacidade e solucionar as incompatibilidades com o RBAC 154. Entretanto, existem outros caminhos de desenvolvimento possíveis para o sítio aeroportuário além daquele escolhido no EVTEA. Caberá, então, ao futuro concessionário, elaborar um plano de negócios e de desenvolvimento do sítio aeroportuário próprio, submetendo-se às regras contratuais de atendimento da demanda e correção das inconformidades, e ainda ao arcabouço legal vigente.

Com relação às sugestões da modelagem em bloco, ressalta-se que, conforme Art. 21 da Constituição Federal, compete à União explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, a infraestrutura aeroportuária. A União, por sua vez, tem a prerrogativa de pensar e planejar o setor e garantir a manutenção e sustentabilidade do sistema, bem como uma adequada prestação do serviço público. Nesse contexto, destaca-se que a modelagem em bloco permite o subsídio cruzado necessário a sustentabilidade do sistema de infraestruturas aeroportuárias no país. Por outro lado, a lógica da concessão em bloco não segue necessariamente a formação de blocos de aeroportos de um mesmo Estado. De fato, dos seis blocos apresentados no âmbito da Quinta e Sexta Rodadas de concessões, apenas o bloco Mato Grosso (Quinta rodada) apresenta tal configuração. Ressalta-se que, na quinta rodada de concessões, o Aeroporto de Macaé, localizado exatamente no Estado do Rio de Janeiro, cuja modelagem econômico-financeira apresentou VPL negativo, foi beneficiado ao compor o bloco sudeste juntamente com o Aeroporto de Vitória que suportou os investimentos e operação deficitária do Aeroporto de Macaé.

Por fim, ressalta-se ainda que o futuro concessionário terá que realizar todos os investimentos em todos os aeroportos do bloco necessários ao atendimento dos requisitos constantes no contrato de concessão, sob pena de incidência de multa, calculada com base em percentual da receita bruta da Concessionária, ou seja, de todo o bloco, conforme Anexo 3 do Contrato (Procedimentos para aplicação das penalidades de multa).

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
Mauro Osório
CONTRIBUIÇÃO
<p>A minha preocupação é de duas ordens, uma por um lado na medida em que essa proposta atual de concessão estamos a favor das concessões, mas que possa falir o Galeão, literalmente eu acho que existe essa possibilidade, todos os especialistas que estão colocando aqui a discussão, nós saímos do Galeão em 2012 17 milhões de passageiros, em 2020 com 3 milhões de passageiros. E o aeroporto do Galeão é importante, fundamental pro estado do Rio de Janeiro e pro Brasil. Se falou aqui da questão do interesse público. No caso do Santos Dumont, se a gente pegar os dados de milhões de passageiros, 2015, 2019 é o momento, quer dizer, chegando lá em 2050, 2052 se não me engano, 59%. Quer dizer, como foi colocado aqui tem plano de mobilidade urbana, a questão dos aviões que alternam que é 27% do total disso ocorre tá no aeroporto Santos Dumont e em todo o Brasil. Me parece que agente tem que procurar seguir um modelo de Minas Gerais.</p> <p>Quem na verdade tá em uma outra escala totalmente distinta é São Paulo. E aí não precisa do sistema multiaeroporto. Mas no caso do Rio de Janeiro, e gente, o estado do Rio de Janeiro vive, nós somos a unidade da federação que menos cresce desde os anos 70, a gente teve uma situação de crise muito grande que foi colocada pelo governo Federal na reunião do Senado. Mas será que essa proposta não vai agravar essa situação de crise? Afetando o Rio de Janeiro que é um estado importante da federação afetando o turismo, impedindo que o estado do Rio de Janeiro se industrialize? Seguir uma rota como Santa Catarina, Santa Catarina hoje tem uma taxa de desemprego de 6%.</p> <p>O Brasil de 14%, o estado do Rio de Janeiro de mais de 18%. Nós precisamos ativar a nossa indústria, a gente precisa, uma das propostas pro estado do Rio de Janeiro é o Complexo Econômico Industrial da Saúde que tem enormes potencialidades no Rio de Janeiro. A Fiocruz tá fazendo uma grande fábrica em Santa Cruz. Sem o Galeão como é que nós vamos fazer? Como é que nós vamos exportar? Como é que nós vamos ampliar a indústria? Como é que nós vamos colaborar com o turismo brasileiro?</p> <p>Precisamos ter uma simetria com o caso de Minas Gerais, é porque isso é fundamental pra nós chegarmos no estado do Rio de Janeiro nesse longo ciclo vicioso.</p> <p>Esperamos que haja revisões e que o interesse nacional, o interesse público nacional e do Estado do Rio de Janeiro, que se conectam, que os dois sejam respeitados e que seja reavaliada essa questão e que haja um... uma discussão sobre a questão da vocação desses dois aeroportos, para o bem do país e para o bem, principalmente, da população do Estado do Rio de Janeiro que tem 17 milhões de habitantes e que estamos com a taxa de desemprego de quase 20%.</p>
JUSTIFICATIVA
Não se aplica

RESPOSTA

A SAC/Minfra agradece a sua contribuição. Sobre o tema, menciona-se que referências mundiais na temática Sistemas Multi-aeroportos, como, por exemplo, o professor Ph.D. Richard de Neufville (MIT), que dispõe em seu livro 'Airport Systems: Planning, Design, and Management' os resultados de décadas de pesquisa, são categóricas em afirmar que a alocação forçosa de tráfego aéreo, salvo raras exceções, são infrutíferas, ao mesmo tempo em que geram efeitos danosos e imprevisíveis sobre o mercado e o comportamento dos usuários, asseverando que o que prevalece sempre é a dinâmica das forças de mercado. Desta feita, os postulados dos especialistas suportam que uma eventual intervenção para alocação forçosa de tráfego aéreo no SmaRJ tenderá mais a agravar a situação de danos à economia do Rio de Janeiro e potencializar a perda de turistas e viajantes que passam pelo sistema, do que gerar benefícios. Isto porque ferirá evidências robustas advindas de décadas de pesquisa que, sinteticamente, indicam que o usuário utiliza a infraestrutura que oferece o serviço que deseja consumir, com fatores de decisão próprios. Nesse cenário, menciona-se que os EVTEA traçaram análises visando entender o comportamento de preferência dos passageiros para aplicação posterior em um modelo competitivo na Região de Influência (que extrapola os limites do SmaRJ, abrangendo também os aeroportos de Campos dos Goytacazes, de Macaé e da Zona da Mata). Assim, com a análise de competição intramodal o estudo procurou projetar de maneira fidedigna o ambiente competitivo intra e extra Sistema Multi-aeroportos. No caso específico da competição intramodal, lançou-se mão de regressão logística multinomial para representar a probabilidade de um passageiro, em função das variáveis independentes, escolher entre as opções de aeroportos competidores (tema explorado na Nota Informativa nº 13/2021/DPR/SAC - SEI nº 4300626). Portanto, ao interferir em tal dinâmica, o mercado poderá prover soluções que não necessariamente passarão pelo Aeroporto Internacional do Galeão, potencializando eventuais perdas. Em outro giro, a fundamentação teórica apresentada para dar suporte à alegação de insuficiência de movimentação de tráfego aéreo de passageiros para sustentar o sistema, e, em função disso, fundamentar a sugestão de imposição de restrições ao Aeroporto Santos Dumont, tem aplicabilidade limitada, já que deriva de contextos de estudo distintos do caso concreto. Isso porque grande parte dos resultados gerais das pesquisas acadêmicas se aplica a sistemas multi-aeroportos em estágio embrionário, o que não é o caso do SmaRJ, que é composto por dois aeroportos primários, consolidados e operando em harmonia há décadas, em função de modelos de negócios distintos. Nesse contexto, a teoria competitiva não gera efeitos absolutos sobre o SmaRJ, uma vez que se identificou características, que condicionam ou mesmo limitam uma competição plena entre os aeroportos no SmaRJ, resultando, inclusive, em reserva de mercado para Aeroporto Internacional do Galeão em nichos específicos. Não à toa, os dados de mercados explorados em ambos os aeroportos em 2019 indicam que o Aeroporto Internacional do Galeão detinha 66,60% do market share doméstico (medido em ASK, e chegando a 14 mercados exclusivos por uma única empresa) e 100% do internacional (32 mercados). Indo além, não se pode deixar de mencionar que, tendencialmente, ambientes competitivos equilibram naturalmente o excedente da indústria com o excedente do consumidor, fato desejável e de interesse público. Ainda, conforme expõe a literatura especializada, o SmaRJ possui características que o enquadram em situação de exceção, especialmente no que tange às limitações de infraestruturas inerentes ao Aeroporto Santos Dumont, fato que afasta, de maneira

inquestionável, a aplicação do limiar teórico de 17 milhões de passageiros originários (para utilizar a mesma métrica da literatura). Como evidência, menciona-se que a própria literatura lista Sistemas Multi-aeroportos que operam sem necessariamente atenderem o seu referencial teórico (incluindo o sistema carioca). Nesse contexto, vale ponderar que os dados apontam que a maior concorrência do Aeroporto do Galeão está localizada fora do sistema multi-aeroportos do Rio de Janeiro, já que a perda de tráfego aéreo registrada na última década não repercutiu em automática absorção por Santos Dumont. Nesse contexto, menciona-se que não há evidências de que uma eventual possibilidade de operação de tráfego aéreo internacional no Aeroporto Santos Dumont acarretaria uma migração integral e automática de tais mercados entre os aeroportos. Tal afirmação ignora a possibilidade de desenvolvimento de novos mercados, alinhados ao modelo de negócios de Santos Dumont. Em outro diapasão, há significativas evidências que indicam que as questões relacionadas ao planejamento e à mobilidade urbana (localização, congestionamento e ausência de transporte público confiável, ágil, previsível e acessível), assim como à violência, são fatores que podem estar afastando viajantes estrangeiros e brasileiros da cidade do Rio de Janeiro (afetando de maneira mais direta o Galeão). Soma-se a isso o fraco desempenho econômico da cidade e do estado nas últimas décadas, determinantes para a redução das viagens a negócios e da renda local disponível, afetando sobremaneira os indicadores de transporte aéreo. Neste ínterim, não se pode deixar de frisar que o transporte aéreo se posiciona como facilitador da promoção da prosperidade econômica, e não, por si só, como a sua força motriz. Portanto, as análises caminham na direção de que o resgate do SMarJ não deva passar por intervenções estatais, que lhe podem causar ainda mais dano, mas sim pela recuperação econômica e social da cidade e do estado do Rio de Janeiro. Adicionalmente, contribuiriam favoravelmente ações e políticas públicas que visem aprimorar a experiência dos viajantes e visitantes, seja no campo do transporte aéreo, com a oferta e a disponibilidade de uma gama maior de produtos de serviços aéreos para a escolha do consumidor, isto é, variadas opções de entrada e saída, de voos, empresas, preços e serviços, o que tende a atrair o maior escopo possível de visitantes, seja na experiência da exploração das cidades e das atrações que compõem os eixos da indústria de turismo fluminense. Para tanto, o visitante deseja se sentir seguro e ter uma mobilidade urbana acessível, previsível e confortável, tanto para desfrutar a cidade e seus atrativos, como para chegar e sair pelos seus aeroportos. Assim, diante dos subsídios fornecidos pelo estado-da-arte na literatura especializada, a análise não vislumbra evidências razoáveis para ratificar que restrições artificiais de tráfego aéreo sejam a melhor opção para o Sistema Multi-aeroportos do Rio de Janeiro, tema detalhadamente analisado na Nota Técnica nº 82/2021/DPR/SAC (SEI nº 4823070) e na Nota Informativa nº 26/2021/DPR/SAC (SEI nº 4751285).

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que a modelagem proposta não impõe restrições operacionais que decorram de questões concorrenciais com outros operadores aeroportuários. Em verdade, o risco decorrente da concorrência com outros prestadores de serviços já é realidade em outros segmentos de infraestrutura, inclusive de aeroportos e, portanto, deve ser considerado pela Proponente na formulação de sua proposta econômica.

A constituição dos blocos de aeroportos e a alocação desse risco à Concessionária reflete a diretriz de política pública do Governo Federal, que tem como objetivo estimular concorrência no setor e, desse modo, beneficiar os usuários com melhores serviços e menores custos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
Marcelo Pedroso (IATA)
CONTRIBUIÇÃO
<p>É fundamental destacar alguns pontos que nós entendemos que são de grande relevância e que são fundamentais dentro das discussões elencadas. Em primeiro lugar as empresas reconhecem a evolução que a Anac e a SAC puderam propiciar ao processo, para aprimorar constantemente os contratos de concessão aeroportuário, incluindo a introdução do princípio do consultation, com o objetivo de dar aos aeroportos, empresas aéreas, mais liberdade pra acordar da melhor forma a condução das suas relações e dos seus negócios.</p> <p>O processo de consultation é essencial para o estágio inicial, antes que decisões irreversíveis sejam tomadas, já que os operadores aeroportuários eventualmente podem não promover a consulta de maneira adequada às empresas aéreas, sobre a sua base de custos e sobre os seus planos de investimento. Uma estrutura de governança, de parceria aeroporto/empresas aéreas, deve estar acordado em conjunto para garantir uma abordagem estruturada e planejada de consulta de forma a eliminar as assimetrias que o processo pode gerar. Entendemos que ainda existem gaps de utilização dessa ferramenta, que necessita de etapas mais claras, responsabilidades e processos objetivos que são essenciais pra alcançar equilíbrio e equidade com mediação da Anac entre todos esses interlocutores envolvidos. Permitir que as partes destratem o conjunto, os diversos elementos da execução do contrato, fazem com que a Anac seja menos prescritiva no processo, reduzindo o risco de assimetria de informação e o custo regulatório que é de interesse de todos. As empresas registram claramente que houve progresso nos últimos anos, mas o processo de consultation ainda é uma novidade no marco regulatório brasileiro no qual estamos todos em uma curva de aprendizado. Nós acreditamos que por meio de uma estrutura mais adequada será possível garantir um processo consistente, bem como referências para evitar conflitos desnecessários entre as partes, permitindo que as consultas sejam mais construtivas, previsíveis, estruturadas e apoiem as partes da tomada conjunta das melhores decisões para apoiar os objetivos em comum. Em segundo lugar, dada a importância da fase 1B, pro ciclo de capex, as empresas aéreas estão propondo, nesse documento que a gente vai entregar, uma abordagem detalhada para que aconteça uma consulta adequada e de qualidade nessa fase, pois para muitos aeroportos esse pode ser o único ciclo de capex durante todo o contrato de concessão, tornando-se uma etapa ainda mais crítica. Dispor de tempo adequado é o elemento chave para amadurecer o projeto e garantir que a concessionária e as empresas aéreas estejam satisfeitas com o posicionamento estratégico dos aeroportos. Por isso, mais uma vez a indústria reitera a importância de um processo de consultation eficaz que percorra todas as etapas dos contratos, o que pode ocorrer de forma concomitante com os investimentos iniciais necessários a garantir que o operador possa implementar as mudanças operacionais estratégicas, ampliando a eficiência e o conforto do terminal. A gente quer destacar ainda a importância de se considerar o conjunto dos aeroportos previstos em cada bloco, onde mesmo entendendo que há aeroportos estratégicos e</p>

de grande importância para o sistema de aviação, é importante ressaltar que aeroportos com características mais regionais ou de menor porte, mais igualmente importantes no todo, não podem ser deixados de lado e devem ter os seus investimentos acelerados da mesma forma que os demais, permitindo uma evolução coesa da infraestrutura que será fundamental para a retomada do setor pós covid-19. Nesse sentido nós apelamos à Anac e a SAC que explorem as alternativas dentro da proposta que nós apresentamos, como forma de evitar que pressões excessivas existentes em função do atual leilão por maiores outorgas, não modelo de maior outorga, sejam inevitavelmente repassados às empresas aéreas. Ratificamos assim a nossa preocupação permanente, enquanto setor, enquanto associações, enquanto empresas, com a promoção dos investimentos necessários a garantir uma infraestrutura eficiente e que possibilite a expansão adequada do setor, sem contudo, pressionar os custos que seguramente recairão sobre as próprias empresas aéreas, na forma de taxas que podem levar a um risco em relação a suscintabilidade financeira do setor.

JUSTIFICATIVA

Não se aplica

RESPOSTA

A Anac agradece a contribuição e esclarece qu as preocupações das empresas aéreas para com o processo de consulta foram levadas em consideração na confecção na minuta de Contrato de Concessão. Assim, entende-se que os atuais dispositivos são suficientes para evitar eventual conduta abusiva por parte do Operador Aeroportuário.

Destaca-se também que o objetivo das regras de consulta é incorporar aos contratos de concessão de aeroportos no Brasil uma prática internacional, conhecida como consultation, amplamente difundida em países que apresentam um mercado de transporte aéreo significativamente desenvolvido, particularmente no que se refere à relação entre aeroportos e seus principais usuários. Essa prática consta, inclusive, como recomendação da ICAO em seu documento de orientação sobre tarifas aeroportuárias (Doc 9082: ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services). Estados membros são encorajados a estabelecer um processo regular de consulta pelos provedores de infraestrutura aeroportuária aos seus usuários.

Dessa forma, as regras de consulta foram introduzidas no Brasil a partir da 4ª rodada de Concessões de Aeroportos para a definição ou alteração de critérios de remuneração de áreas e atividades operacionais, e, na rodada seguinte, foram ampliadas para englobar propostas de tarifação e propostas para cumprimento das obrigações previstas no PEA.

Assim, o Capítulo XV da minuta de Contrato de Concessão apresenta proposta de incorporação de consultation à regulação a ser aplicada aos aeroportos da 7ª rodada de concessões de aeroportos, prevendo a realização de consulta em relação aos aspectos fundamentais dos contratos. Espera-se um maior equilíbrio na relação entre aeroportos e seus principais usuários, levando a um crescimento significativo de acordos e soluções negociadas diretamente entre as partes pelo menos em relação às propostas de realização de investimentos, adequações ou alterações na infraestrutura aeroportuária que reduzam de forma significativa a oferta de infraestrutura ou que afetem seus Usuários, às propostas para

a remuneração pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais e às propostas de tarifação.

Consequentemente, esse mecanismo permitirá maior racionalização da necessidade de intervenções regulatórias pela ANAC, levando a resultados mais eficientes baseados em soluções de mercado.

Ademais, é importante destacar que o Capítulo XV, ao apresentar princípios gerais para o processo de consulta, estabeleceu dispositivos de forma pouco prescritiva com o objetivo de garantir flexibilidade para o estabelecimento de procedimentos adequados ao tema sob discussão e ao aeroporto e usuários.

Por fim, a frequência prevista para as consultas já se mostra bastante satisfatória, dado que as consultas devem ser realizadas de forma específica para as ocasiões previstas no item 15.2 (propostas de realização de investimentos, adequações ou alterações na infraestrutura aeroportuária que reduzam de forma significativa a oferta de infraestrutura ou que afetem seus Usuários; propostas para a remuneração pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais; e, propostas de tarifação) e também de forma anual, de modo a promover a troca constante de informações entre o operador aeroportuário e as empresas aéreas com o objetivo de coordenar as ações, de forma a facilitar o planejamento de ambas as partes.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial QR Code
NOME DO CONTRIBUINTE
Raul Marinho Gregorin (ABAG)
CONTRIBUIÇÃO
<p>1 - Considerando que os contratos garantem a operação dos atuais concessionários de Aviação Geral até 2028, estaria o EVTEA em desacordo com a realidade contratual ao desconsiderar a AG nas Receitas nas operações já a partir do primeiro ano?</p> <p>2 - Existe alguma determinação do governo sobre a retirada da Aviação Geral do Aeroporto de Congonhas?</p> <p>3 - Caso assumida a vocação do Aeroporto de Congonhas para exclusividade de operação de voos comerciais regulares, qual seria a política pública aplicada à Aviação Geral e quais seriam as opções de aeródromos com infraestrutura, em sentido amplo, adequada para o acolhimento dos voos executivos?</p> <p>4 - Qual é a solução estabelecida para a Aviação Geral? Para onde as operações atuais seriam transferidas? Os custos e ônus foram considerados? Quais foram os elementos considerados?</p> <p>5 - Como se dará a Operação Aeromédica no Aeroporto de Congonhas num cenário sem a AG?</p> <p>6 - O EVTEA menciona a existência da Diretriz 22 da Secretaria de Aviação Civil – SAC. Contudo, documento não foi disponibilizado na íntegra aos interessados ou à ABAG, nem mesmo após pedidos expressos realizados. É um ponto fundamental do EVTEA, que não foi disponibilizado e consta mencionado apenas em nota de rodapé. Essa menção significa compromisso da SAC com uma mudança de vocacionamento de CGH? Quando haverá disponibilização da Diretriz 22?</p> <p>7 - Não seria mais racional manter boa parte das operações da AG que justamente transportam menos passageiros e provocam muito menos ruído em Congonhas? Não deveria haver um estudo para equilibrar isto, considerando os diversos impactos operacionais, econômicos e ambientais das mudanças ora cogitadas para as atividades em curso? Se há tal estudo, quando e como ele será disponibilizado?</p>
JUSTIFICATIVA
Não se aplica
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a sua contribuição e esclarece que o Governo Federal corrobora com o caráter essencial da atividade de aviação geral e sua importância para o setor. Neste sentido, as políticas públicas implementadas pelo Governo Federal visam a melhoria da infraestrutura para a aviação civil como um todo, sem distinção entre os segmentos que o compõem. Assim, é preciso afastar a ideia de que a modelagem proposta para a concessão de SBSP irá inviabilizar a atividade de aviação geral na região de influência do Aeroporto. Eventuais conflitos entre diferentes segmentos de aviação poderão surgir quando a demanda agregada atingir o limite físico da capacidade, situação em que todos os segmentos serão afetados. Nesse contexto, a coordenação de slots realizada pela ANAC tem como objetivo</p>

regulamentar o acesso à infraestrutura em aeroportos saturados, buscando harmonizar a demanda por operações aéreas com a capacidade aeroportuária disponível. Potencial reserva de capacidade a qualquer segmento da aviação seria, em contraponto, um artificial favorecimento e caminharia no sentido de soluções sub-ótimas do ponto de vista da eficiência das operações a aviação civil, tal como disposto na Política Nacional de Aviação Civil (PNAC). Nesse contexto, cumpre observar que a minuta de contrato apresentada na presente Consulta Pública se assemelha, no que tange à aviação geral, aos editais das últimas duas rodadas. Em relação às diretrizes para elaboração dos EVTEA, informa-se que as mesmas se encontram disponíveis no Data Room da Sétima Rodada. a diretriz referente à capacidade inicial dos sistemas de PPD de SBSP e do SBRJ, qual seja: "Para fins da modelagem, a capacidade inicial do sistema de PPD de SBSP deve ser considerada de 44 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, e a do SBRJ de 32 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros. A capacidade do sistema de pistas ao longo da concessão para os aeroportos SBRJ e SBSP deve evoluir em função do desenho proposto para tais infraestruturas nos estudos de engenharia.", tem por base discussões levadas a cabo entre a SAC e o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), do Ministério da Defesa, conforme aponta o Ofício nº 13/DCCO1/5210 (SEI nº 4852074), de 16 de abril de 2021, onde se concluiu ser viável o aumento da capacidade do sistema de pistas dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont a partir de ações que poderiam colaborar com o aumento da capacidade para os referidos aeroportos sem afetar a segurança operacional. Cumpre informar que, no que diz respeito ao Aeroporto Santos Dumont, a referida diretriz e os EVTEA foram retificados para 30 slots por hora para os serviços aéreos regulares de passageiros, conforme conclusões do referido Ofício. Importa ressaltar, como exposto na contribuição, que, na modelagem das concessões aeroportuárias, os EVTEA não são vinculativos. O cenário desenhado nos Estudos reflete uma hipótese de conduta do concessionário num ambiente de escassez de capacidade para acomodar toda a demanda, em um contexto complexo em que o sítio aeroportuário terá que ser reconfigurado para ampliar a capacidade e solucionar as incompatibilidades com o RBAC 154. Entretanto, existem outros caminhos de desenvolvimento possíveis para o sítio aeroportuário além daquele escolhido no EVTEA. Caberá, então, ao futuro concessionário elaborar um plano de negócios e de desenvolvimento do sítio aeroportuário próprio, submetendo-se às regras contratuais de atendimento da demanda e correção das inconformidades, e ainda ao arcabouço legal vigente. No que compete às regras contratuais, a minuta de Contrato de Concessão submetida à Consulta Pública nº 13/2021 traz, em seu item 3.1.7., como obrigação da futura Concessionária, "assumir integralmente os Contratos que envolvam a cessão de espaços nos Complexos Aeroportuários integrantes do Bloco, conforme as condições contratadas, mediante sub-rogação integral dos seus direitos e deveres", o que inclui eventuais cláusulas rescisórias ou de realocação. Nesse diapasão, acolhemos as contribuições apresentadas sobre não previsão de indenizações à eventual descontinuidade dos contratos em vigor. Tal inconsistência será sanada e os estudos atualizados incorporando os devidos custos. Portanto, repisa-se que não há, por parte da SAC/Minfra, nenhuma diretriz para que os documentos jurídicos que vinculam a concessão da Sétima Rodada de Concessão sejam construídos considerando eventual preterição de tráfego aéreo ligado à aviação geral e executiva no aeroporto relacionado. Por fim, informa-se que a Nota Informativa nº 31/2021/DPR/SAC (SEI nº 4837983), apresenta detalhamento da temática apresentada.

A ANAC esclarece que o contrato de concessão não restringe o tipo de operação ou segmento a ser atendido pelo operador aeroportuário e que a presente modelagem observa as diretrizes do Governo Federal enviadas a esta Agência pelo Ministério da Infraestrutura.

É importante ressaltar que, uma vez que os EVTEA não são vinculados, compete aos licitantes conduzir os estudos técnicos e econômicos para subsidiar a precificação dos ativos.

A concessionária vencedora será responsável pelo desenvolvimento do plano de negócios que atenda os requisitos estabelecidos no contrato, bem como aqueles definidos nos normativos aplicáveis à matéria.

Cumprir informar, ainda, que os contratos vigentes de exploração de áreas deverão ser sub-rogados, nos termos do contrato, ao concessionário que avaliará, caso a caso, o interesse de dar continuidade, prorrogar ou rescindir antecipadamente cada contrato, devendo arcar com eventuais multas contratuais de rescisão antecipada e benfeitorias não amortizadas.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial QR Code
NOME DO CONTRIBUINTE
Simone Boacnin (Associação Viva Moema)
CONTRIBUIÇÃO
<p>Gostaria de ouvir esclarecimentos sobre a concessão do aeroporto de Congonhas:</p> <p>1 - em edital, onde está escrito que este aeroporto não pode funcionar 24 hs por conta da incomodidade na cidade de SP e por determinação legal;</p> <p>2 - sim, haverá aumento do trânsito no entorno do aeroporto, uma vez que está previsto um aumento do fluxo de aeronaves, o que torna o edital atrativo para a futura concessionária. Portanto, qual é o estudo do impacto no trânsito no entorno, que está sendo feito?</p> <p>3 - com aumento do fluxo, há também um impacto ambiental para toda a cidade. Qual o estudo para prever este impacto e as ações para minimizá-las.</p> <p>4 - quais as preocupações para tornar o aeroporto mais amigável.</p> <p>5 - qual o esgotamento sanitário com a ampliação de voos depois da concessão?</p> <p>6 - qual o estudo do número de propriedades afetadas pela ampliação, geração de efluentes (m3/hora), resíduos (t/dia) e emissão de gases: de NOx, MP e VOC- t/ano</p>
JUSTIFICATIVA
Não se aplica
RESPOSTA
<p>Agradecemos a contribuição e esclarecemos que:</p> <p>1- Segundo estabelecido no item 3.1.9 da minuta de Contrato e na forma da Lei federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, cabe à Concessionária assegurar a adequada prestação do serviço concedido, conforme a demanda existente e de acordo com o estabelecido no Plano de Exploração Aeroportuária, valendo-se de todos os meios e recursos à sua disposição, além de respeitadas todas as normas específicas aplicáveis ao seu funcionamento, como aquelas relacionadas ao Aeroporto de Congonha;</p> <p>2 a 3 - Nos Estudos Ambientais foram avaliadas legislações e políticas públicas vinculadas à interligação entre modais de transporte na região dos aeroportos, que permitiram a avaliação geral dos impactos urbanísticos do empreendimento. Para a avaliação de impactos urbanísticos associados às atividades aeroportuárias foram descritos, avaliados e incorporados no Estudos de Viabilidade, os seguintes normativos:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Plano Diretor Municipal; -Leis de Zoneamento; -Código de Obras e Edificações; -Políticas de Desenvolvimento Urbano; <p>Salienta-se também que, conforme rito comum do processo de licenciamento, os impactos na mobilidade urbana e acessibilidade ao aeroporto deverão ser mais bem avaliados e apresentados no Estudo de Tráfego e outros documentos exigidos pelo órgão ambiental, durante a fase de licenciamento ambiental, que estará sob responsabilidade do futuro concessionário. No Capítulo 7 dos Estudos Ambientais</p>

estão apresentadas as diretrizes e cronograma para a elaboração desses estudos. Entre as diretrizes previstas, cabe informar que o empreendedor deverá apresentar ao órgão ambiental a Manifestação Municipal sobre as intervenções previstas, assegurando que a atividade aeroportuária e as novas ampliações serão compatíveis com as políticas setoriais, os planos e programas de ação municipal, propostos ou em execução na área de influência do empreendimento.

4 a 6 - No quadro dos Estudos Ambientais é apresentada uma avaliação para cada aeroporto, feita exclusivamente no âmbito do Estudo de Viabilidade, para a identificação do status atual de cada critério que compõe a 2ª edição do Projeto Aeródromos Sustentáveis da ANAC, abarcando ampla gama de temas relacionados aos aspectos sócio-ambientais dos aeroportos. Além disso, informa-se que no Anexo 02 da Minuta Contratual apresentada, consta que é dever da Concessionária adotar, na construção e reforma da infraestrutura, as melhores práticas nacionais e internacionais em projetos de edificações similares.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial QR Code
NOME DO CONTRIBUINTE
Carlos Francisco Portin (Senador)
CONTRIBUIÇÃO
<p>1 - Quantas e quais das 11 (onze) operadoras de aeroportos de porte no país possuem capital social obrigatório de aproximadamente 638 milhões de reais exigido para participação no Bloco RJ/MG na concessão da 7ª rodada?</p> <p>2 - Com relação ao EVTEA do Santos Dumont, o Ministério pode enviar a lista dos profissionais, sua qualificação é devida assinatura técnica que colaboraram no estudo de estimativa de demanda e no estudo financeiro que determinou o valor da outorga? Ainda com relação ao EVTEA, os estudos de estimativa de demanda consideram quais itens de sazonalidade, que rotas (nacionais e Internacionais), considera integração com interior do estado e região sudeste?</p> <p>3 - Três grupos se qualificaram para apresentação do EVTEA, mas apenas um apresentou o estudo. Isto não impacta na qualidade da informação e por consequência na qualidade do edital?</p> <p>4 - Por que para o aeroporto da Pampulha foi modelada uma concessão individual e não com os demais aeroportos do Bloco de MG?</p> <p>5 - O edital de concessão disponibilizado pelo Governo Federal institui o lote 7º de privatização no qual engloba os aeroportos Santos Dumont e Jacarepaguá no Rio de Janeiro, além dos aeroportos de Uberlândia, Uberaba e Montes Claros em Minas Gerais. Considerando que no Rio de Janeiro há aeroportos do mesmo porte ou até mais relevante que poderiam estar no mesmo bloco de aeroportos do Rio de Janeiro ao contrário dos aeroportos de Minas, como por exemplo o Aeroporto de Resende; de Parati e Nova Iguaçu, questiona: Por que estes três aeroportos localizados no Estado de Minas Gerais estão no conjunto da concessão do Santos Dumont e Jacarepaguá? Qual a lógica para essa modelagem?</p> <p>6 - A INFRAERO é sócia do galeão. Neste contexto, qual é a perda calculada efetivamente da Infraero diante dessa situação onde 65% dos voos estão sendo levados para o aeroporto Santos Dumont?</p> <p>7 - Ademais, considerando os critérios utilizados na concessão do RioGaleão, qual impacto financeiro do eventual reequilíbrio da INFRAERO como sócia do RioGaleão, diante da livre concorrência que rege o edital do Bloco RJ/MG?</p>
JUSTIFICATIVA
Não se aplica
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que:</p> <p>1 - Cada rodada de Concessão possui regras próprias para subscrição e integralização do capital mínimo obrigatório a depender da modelagem regulatória particular a cada contrato. A informação solicitada é pública sendo que os valores definidos podem ser encontrados nas informações dos processos licitatórios anteriores e nos contratos de concessão atualmente vigentes, todos disponibilizados no site da anac, na página temática das concessões, no endereço:</p>

<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/concessoes>. Ademais, informa-se que os montantes de capital efetivamente aportados podem ser verificados nas Demonstrações Financeiras das Concessionárias, que também podem ser encontradas no referido link.

2 e 3 - Por meio do Edital de Chamamento Público nº 5/2020, o Ministério da Infraestrutura convocou as empresas interessadas a apresentar projetos, levantamentos técnicos, investigações e estudos técnicos para subsidiar a modelagem da concessão da 7ª rodada. Em anexo a esse Edital, consta o Termo de Referência com o detalhamento para a realização dos EVTEA.

Em 4 de janeiro de 2021, o MINFRA publicou o Edital de Chamamento Público nº 7/2020, com a informação das pessoas autorizadas a realizar os estudos. Para o Bloco RJ/MG, Bloco Norte II e Bloco SP/MS, ficaram autorizados:

Grupo de Consultores em Aeroportos: BACCO Arquitetos Associados Ltda.; CPEA Consultoria, Planejamento e Estudos Ambientais Ltda.; INFRAWAY Engenharia Ltda.; MOYSÉS & PIRES Sociedade de Advogados; e TERRAFIRMA Consultoria Empresarial e de Projetos Ltda.

Grupo VPP: VALLYA Advisors Assessoria Financeira Ltda.; PROFICENTER Negócios em Infraestrutura Ltda.; PIQUET CARNEIRO, MAGALDI E GUEDES Advogados.

Adicionalmente, para o Bloco SP/MS foi autorizada também:

Grupo: EDO ROCHA Arquiteto, PCA Planejamento, Comercialização e Administração de Shopping Center Ltda; AUP Arquitetura Urbanismo e Planejamento Ltda; URBAN SYSTEMS BRASIL Estudos de Mercado - EIRELI; WOODS BAGOT - WOOD Group Engineering and Production Facilities Brasil Ltda; CAVALCANTE & ASSOCIADOS - Francisco Cavalcante Consultoria em Administração Ltda; A.A.D.U. Estudos de Arte, Arquitetura, Design e Urbanismo Ltda; LASUS - Laboratório de Sustentabilidade Aplicada à Arquitetura e ao Urbanismo; C FLY Consultoria e Gestão Empresarial Ltda; VG PETINELLI Consultoria Empresarial Ltda.

O mesmo documento define os valores máximos de ressarcimento por consórcio autorizado (Seção 2) e o prazo para elaboração dos estudos (Seção 5), para que os grupos possam decidir sobre o interesse de apresentar os estudos.

Cumprir destacar que participaram da Comissão avaliadora dos estudos os servidores públicos da Secretaria Nacional de Aviação Civil, da Secretaria de Sustentabilidade e da Agência Nacional de Aviação Civil indicados na Seção 6.2.

Por fim, informa-se que o termo de referência acima mencionado indica a necessidade de apresentação das caracterizações e nas projeções da demanda, incluindo variações sazonais e períodos de pico, para aviação regular e não-regular, doméstica e internacional. (item 1 – Estudo de Mercado)

E ainda, nos termos da Lei nº 13.848/2019, a consulta pública é o instrumento de apoio à tomada de decisão por meio do qual a sociedade é consultada previamente, por meio do envio de críticas, sugestões e contribuições por quaisquer interessados, sobre proposta de norma regulatória aplicável ao setor de atuação da agência reguladora. Por essa razão, recomenda-se que seja solicitado em canal apropriado, disponível em https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/canais_atendimento, o acesso a eventuais informações ou dados não integrantes das minutas postas em consulta.

4 - A Concessão do aeroporto da Pampulha não é objeto da presente consulta pública. Contudo, esclareça-se que tal ativo foi concedido à iniciativa privada por meio de uma concessão estadual, isto é, conduzida pelo Governo de Minas Gerais, em decorrência de convênio celebrado com o Ministério da Infraestrutura em junho de 2020, diversamente ocorre com a 7ª Rodada de Concessões Aeroportuárias, objeto

da presente consulta, a qual é conduzida a nível federal, portanto, sujeita a diretrizes de política pública do Governo Federal.

5 - A modelagem em bloco replica o modelo de subsídio cruzado já existente na gestão de aeroportos conduzida pela Infraero, em que ativos de maior valor econômico propiciam superávits para a gestão das infraestruturas deficitárias de modo que a gestão sistêmica torne-se sustentável. Em outro giro, a modelagem em bloco promove um intercâmbio entre o valor de contribuição à título de outorga a ser pago à União por intermédio do FNAC (o valor presente líquido) e a gestão de um ativo deficitário, sem qualquer impacto negativo aos ativos e à modicidade tarifária, e sem prejuízo dos investimentos estimados nos aeroportos. Essa solução explora economias de escala e utiliza o mesmo princípio de subsídio cruzado que governa a operação atual. Importante ressaltar que a supramencionada modelagem de concessão em bloco foi objeto de recomendação pelo Senado Federal em 2016 (Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo – CDR) e de análise e aprovação pelo TCU no âmbito da fiscalização do processo de desestatização da Quinta e da Sexta Rodadas de Concessões. Por outro lado, a lógica da modelagem não segue necessariamente a formação de blocos de aeroportos de um mesmo Estado. De fato, dos seis blocos apresentados no âmbito da Quinta e Sexta Rodadas de concessões, apenas o bloco Mato Grosso (Quinta rodada) apresenta tal configuração. Ressalta-se que, na quinta rodada de concessões, o Aeroporto de Macaé, localizado exatamente no Estado do Rio de Janeiro, cuja modelagem econômico financeira apresentou VPL negativo, foi beneficiado ao compor o bloco sudeste juntamente com o Aeroporto de Vitória que suportou os investimentos e operação deficitária do Aeroporto de Macaé. Em outro giro, cumpre informar que, conforme Artigo 21 da Constituição Federal, compete à União explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, a infraestrutura aeroportuária. A União, por sua vez, tem a prerrogativa de pensar o setor como um todo e garantir a manutenção e sustentabilidade do sistema, bem como uma adequada prestação do serviço público.

6 e 7 - Agradecemos a contribuição, todavia informamos que tais questões específicas não são objeto submetido à presente consulta pública, nos termos do disposto no item 1 do Aviso de Consulta Pública nº 13/2021. De toda forma, menciona-se que referências mundiais na temática Sistemas Multi-aeroportos, como, por exemplo, o professor Ph.D. Richard de Neufville (MIT), que dispõe em seu livro 'Airport Systems: Planning, Design, and Management' os resultados de décadas de pesquisa, são categóricas em afirmar que a alocação forçosa de tráfego aéreo, salvo raras exceções, são infrutíferas, ao mesmo tempo em que geram efeitos danosos e imprevisíveis sobre o mercado e o comportamento dos usuários, asseverando que o que prevalece sempre é a dinâmica das forças de mercado. Desta feita, os postulados dos especialistas suportam que uma eventual intervenção para alocação forçosa de tráfego aéreo no SmaRJ tenderá mais a agravar a situação de danos à economia do Rio de Janeiro e potencializar a perda de turistas e viajantes que passam pelo sistema, do que gerar benefícios. Isto porque ferirá evidências robustas advindas de décadas de pesquisa que, sinteticamente, indicam que o usuário utiliza a infraestrutura que oferece o serviço que deseja consumir, com fatores de decisão próprios. Nesse cenário, menciona-se que os EVTEA traçaram análises visando entender o comportamento de preferência dos passageiros para aplicação posterior em um modelo competitivo na Região de Influência (que extrapola os limites do SmaRJ, abrangendo também os aeroportos de Campos dos Goytacazes, de Macaé e da Zona da Mata). Assim, com a análise de competição intramodal o estudo

procurou projetar de maneira fidedigna o ambiente competitivo intra e extra Sistema Multi-aeroportos. No caso específico da competição intramodal, lançou-se mão de regressão logística multinomial para representar a probabilidade de um passageiro, em função das variáveis independentes, escolher entre as opções de aeroportos competidores (tema explorado na Nota Informativa nº 13/2021/DPR/SAC - SEI nº 4300626). Portanto, ao interferir em tal dinâmica, o mercado poderá prover soluções que não necessariamente passarão pelo Aeroporto Internacional do Galeão, potencializando eventuais perdas. Em outro giro, a fundamentação teórica apresentada para dar suporte à alegação de insuficiência de movimentação de tráfego aéreo de passageiros para sustentar o sistema, e, em função disso, fundamentar a sugestão de imposição de restrições ao Aeroporto Santos Dumont, tem aplicabilidade limitada, já que deriva de contextos de estudo distintos do caso concreto. Isso porque grande parte dos resultados gerais das pesquisas acadêmicas se aplica a sistemas multi-aeroportos em estágio embrionário, o que não é o caso do SMarJ, que é composto por dois aeroportos primários, consolidados e operando em harmonia há décadas, em função de modelos de negócios distintos. Nesse contexto, a teoria competitiva não gera efeitos absolutos sobre o SMarJ, uma vez que se identificou características, que condicionam ou mesmo limitam uma competição plena entre os aeroportos no SMarJ, resultando, inclusive, em reserva de mercado para Aeroporto Internacional do Galeão em nichos específicos. Não à toa, os dados de mercados explorados em ambos os aeroportos em 2019 indicam que o Aeroporto Internacional do Galeão detinha 66,60% do market share doméstico (medido em ASK, e chegando a 14 mercados exclusivos por uma única empresa) e 100% do internacional (32 mercados). Indo além, não se pode deixar de mencionar que, tendencialmente, ambientes competitivos equilibram naturalmente o excedente da indústria com o excedente do consumidor, fato desejável e de interesse público. Ainda, conforme expõe a literatura especializada, o SMarJ possui características que o enquadram em situação de exceção, especialmente no que tange às limitações de infraestruturas inerentes ao Aeroporto Santos Dumont, fato que afasta, de maneira inquestionável, a aplicação do limiar teórico de 17 milhões de passageiros originários (para utilizar a mesma métrica da literatura). Como evidência, menciona-se que a própria literatura lista Sistemas Multi-aeroportos que operam sem necessariamente atenderem o seu referencial teórico (incluindo o sistema carioca). Nesse contexto, vale ponderar que os dados apontam que a maior concorrência do Aeroporto do Galeão está localizada fora do sistema multi-aeroportos do Rio de Janeiro, já que a perda de tráfego aéreo registrada na última década não repercutiu em automática absorção por Santos Dumont. Nesse contexto, menciona-se que não há evidências de que uma eventual possibilidade de operação de tráfego aéreo internacional no Aeroporto Santos Dumont acarretaria uma migração integral e automática de tais mercados entre os aeroportos. Tal afirmação ignora a possibilidade de desenvolvimento de novos mercados, alinhados ao modelo de negócios de Santos Dumont. Em outro diapasão, há significativas evidências que indicam que as questões relacionadas ao planejamento e à mobilidade urbana (localização, congestionamento e ausência de transporte público confiável, ágil, previsível e acessível), assim como à violência, são fatores que podem estar afastando viajantes estrangeiros e brasileiros da cidade do Rio de Janeiro (afetando de maneira mais direta o Galeão). Soma-se a isso o fraco desempenho econômico da cidade e do estado nas últimas décadas, determinantes para a redução das viagens a negócios e da renda local disponível, afetando sobremaneira os indicadores de transporte aéreo. Neste íterim, não se pode deixar de frisar que o transporte aéreo se posiciona

como facilitador da promoção da prosperidade econômica, e não, por si só, como a sua força motriz. Portanto, as análises caminham na direção de que o resgate do SMarJ não deva passar por intervenções estatais, que lhe podem causar ainda mais dano, mas sim pela recuperação econômica e social da cidade e do estado do Rio de Janeiro. Adicionalmente, contribuiriam favoravelmente ações e políticas públicas que visem aprimorar a experiência dos viajantes e visitantes, seja no campo do transporte aéreo, com a oferta e a disponibilidade de uma gama maior de produtos de serviços aéreos para a escolha do consumidor, isto é, variadas opções de entrada e saída, de voos, empresas, preços e serviços, o que tende a atrair o maior escopo possível de visitantes, seja na experiência da exploração das cidades e das atrações que compõem os eixos da indústria de turismo fluminense. Para tanto, o visitante deseja se sentir seguro e ter uma mobilidade urbana acessível, previsível e confortável, tanto para desfrutar a cidade e seus atrativos, como para chegar e sair pelos seus aeroportos. Assim, diante dos subsídios fornecidos pelo estado-da-arte na literatura especializada, a análise não vislumbra evidências razoáveis para ratificar que restrições artificiais de tráfego aéreo sejam a melhor opção para o Sistema Multi-aeroportos do Rio de Janeiro, tema detalhadamente analisado na Nota Técnica nº 82/2021/DPR/SAC (SEI nº 4823070) e na Nota Informativa nº 26/2021/DPR/SAC (SEI nº 4751285). Por fim, salienta-se que fazem parte do rito comum do processo de licenciamento ambiental, a ser efetivado pelo futuro operador do Aeroporto Santos Dumont, o Estudo e Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA e o Estudo e Relatório de Impacto de Vizinhança - EIV/RIV, que abarca questões sensíveis ao ruído, impactos na mobilidade urbana e acessibilidade ao aeroporto, assim como Estudo de Tráfego e outros documentos exigidos pelo órgão ambiental.

A modelagem proposta não impõe restrições operacionais que decorram de questões concorrenciais com outros operadores aeroportuários. Em verdade, o risco decorrente da concorrência com outros prestadores de serviços já é realidade em outros segmentos de infraestrutura, inclusive de aeroportos e, portanto, deve ser considerado pela Proponente na formulação de sua proposta econômica. A constituição dos blocos de aeroportos e a alocação desse risco à Concessionária reflete a diretriz de política pública do Governo Federal, que tem como objetivo estimular concorrência no setor e, desse modo, beneficiar os usuários com melhores serviços e menores custos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial/e-mail
NOME DO CONTRIBUINTE
Helio Cabral (Ex-Presidente da Cedae; Ex- Presidente da Codin;Ex- Presidente da Emater-RJ; Ex – Chefe de Departamento do BNDES;Ex -Editor Chefe da Revista Rio EconomiaEx – Presidente e Membro de Conselhos de Administração das Empresas: Cia Sid. De Pecem,
CONTRIBUIÇÃO
<p>GALEAO – DESTRUIÇÃO DO HUB AEREO INTERNACIONAL E DE UM IMPORTANTE VETOR DE DESENVOLVIMENTO DA ECONOMIA BRASILEIRA E FLUMINENSE</p> <p>“OS TERMOS DA LICITAÇÃO DO AEROPORTO SANTOS DUMONT REPRESENTAM O SUCATAMENTO PROPOSITAL DO GALEAO E UM CLARO DESPERDICIO DE RECURSOS PUBLICOS E COMO TAL DEVERIA SER OBJETO DE PROFUNDA INVESTIGAÇÃO PELO MINISTERIO PUBLICO COMO UM CRIME CONTRA A ECONOMIA DO BRASIL.”</p> <p>A licitação desordenada do Aeroporto Santos Dumont vai significar a dilapidação de um Patrimônio da Uniao de mais de R\$ 30 bilhoes e como tal deve ser considerada como improbidade administrativa e gravíssimo dano ao erário públifcos</p> <p>Avaliação feita por um especialista em sítios aeroportuários foi de um triste prognostico:</p> <p>“Os investimentos, já realizados, em estruturas aeroportuárias poderão no futuro bem próximo se transformarem em talvez pistas para veículos de corrida de veículos (FORMULA 1 ou INDI) e as estruturas e hangares em hipermercados , igrejas, universidades e talvez construção de edifícios populares”.</p> <p>Tambem a possível e bem próxima entrega da concessão do aeroporto do Galeao, pelos atuais concessionarios, efetivando-se a modelagem proposta atual, redundará na perda em torno de R\$10 bilhoes (estimativa do restante da concessão ainda não paga). E uma nova concessão terá arrecadação pífia pois sera um aeroporto completamente inviável economicamente.</p> <p>Talvez o saldo liquido de todos as licitações atualmente em andamento pelo Ministério da Infraestrutura sejam inferiores a DESTRUIÇÃO DA ATUAL INFRAESTRUTURA JÁ EXISTENTE NO GALEAO.</p> <p>PORTANTO GOSTARIA DE REGISTRAR NESSA AUDIENCIA PUBLICA A ATENÇÃO DOS ORGAOS DE CONTROLE DA UNIAO QUANTO A DESTRUIÇÃO DE VALORES DO PATRIMONIO DA UNIAO QUE ESTA MODELAGEM REPRESENTA.</p>
JUSTIFICATIVA
Não se aplica
RESPOSTA
Agradecemos a contribuição. Sobre o tema, menciona-se que referências mundiais na temática Sistemas Multi-aeroportos, como, por exemplo, o professor Ph.D. Richard de Neufville (MIT), que dispõe em seu livro ‘Airport Systems: Planning, Design, and Management’ os resultados de décadas de pesquisa, são categóricas em afirmar que a alocação forçosa de tráfego aéreo, salvo raras exceções, são

infrutíferas, ao mesmo tempo em que geram efeitos danosos e imprevisíveis sobre o mercado e o comportamento dos usuários, asseverando que o que prevalece sempre é a dinâmica das forças de mercado. Desta feita, os postulados dos especialistas suportam que uma eventual intervenção para alocação forçosa de tráfego aéreo no SmaRJ tenderá mais a agravar a situação de danos à economia do Rio de Janeiro e potencializar a perda de turistas e viajantes que passam pelo sistema, do que gerar benefícios. Isto porque ferirá evidências robustas advindas de décadas de pesquisa que, sinteticamente, indicam que o usuário utiliza a infraestrutura que oferece o serviço que deseja consumir, com fatores de decisão próprios. Nesse cenário, menciona-se que os EVTEA traçaram análises visando entender o comportamento de preferência dos passageiros para aplicação posterior em um modelo competitivo na Região de Influência (que extrapola os limites do SMarJ, abrangendo também os aeroportos de Campos dos Goytacazes, de Macaé e da Zona da Mata). Assim, com a análise de competição intramodal o estudo procurou projetar de maneira fidedigna o ambiente competitivo intra e extra Sistema Multi-aeroportos. No caso específico da competição intramodal, lançou-se mão de regressão logística multinomial para representar a probabilidade de um passageiro, em função das variáveis independentes, escolher entre as opções de aeroportos competidores (tema explorado na Nota Informativa nº 13/2021/DPR/SAC - SEI nº 4300626). Portanto, ao interferir em tal dinâmica, o mercado poderá prover soluções que não necessariamente passarão pelo Aeroporto Internacional do Galeão, potencializando eventuais perdas. Em outro giro, a fundamentação teórica apresentada para dar suporte à alegação de insuficiência de movimentação de tráfego aéreo de passageiros para sustentar o sistema, e, em função disso, fundamentar a sugestão de imposição de restrições ao Aeroporto Santos Dumont, tem aplicabilidade limitada, já que deriva de contextos de estudo distintos do caso concreto. Isso porque grande parte dos resultados gerais das pesquisas acadêmicas se aplica a sistemas multi-aeroportos em estágio embrionário, o que não é o caso do SMarJ, que é composto por dois aeroportos primários, consolidados e operando em harmonia há décadas, em função de modelos de negócios distintos. Nesse contexto, a teoria competitiva não gera efeitos absolutos sobre o SMarJ, uma vez que se identificou características, que condicionam ou mesmo limitam uma competição plena entre os aeroportos no SMarJ, resultando, inclusive, em reserva de mercado para Aeroporto Internacional do Galeão em nichos específicos. Não à toa, os dados de mercados explorados em ambos os aeroportos em 2019 indicam que o Aeroporto Internacional do Galeão detinha 66,60% do market share doméstico (medido em ASK, e chegando a 14 mercados exclusivos por uma única empresa) e 100% do internacional (32 mercados). Indo além, não se pode deixar de mencionar que, tendencialmente, ambientes competitivos equilibram naturalmente o excedente da indústria com o excedente do consumidor, fato desejável e de interesse público. Ainda, conforme expõe a literatura especializada, o SMarJ possui características que o enquadram em situação de exceção, especialmente no que tange às limitações de infraestruturas inerentes ao Aeroporto Santos Dumont, fato que afasta, de maneira inquestionável, a aplicação do limiar teórico de 17 milhões de passageiros originários (para utilizar a mesma métrica da literatura). Como evidência, menciona-se que a própria literatura lista Sistemas Multi-aeroportos que operam sem necessariamente atenderem o seu referencial teórico (incluindo o sistema carioca). Nesse contexto, vale ponderar que os dados apontam que a maior concorrência do Aeroporto do Galeão está localizada fora do sistema multi-aeroportos do Rio de Janeiro, já que a perda de tráfego aéreo registrada na última década não repercutiu em automática absorção por Santos

Dumont. Nesse contexto, menciona-se que não há evidências de que uma eventual possibilidade de operação de tráfego aéreo internacional no Aeroporto Santos Dumont acarretaria uma migração integral e automática de tais mercados entre os aeroportos. Tal afirmação ignora a possibilidade de desenvolvimento de novos mercados, alinhados ao modelo de negócios de Santos Dumont. Em outro diapasão, há significativas evidências que indicam que as questões relacionadas ao planejamento e à mobilidade urbana (localização, congestionamento e ausência de transporte público confiável, ágil, previsível e acessível), assim como à violência, são fatores que podem estar afastando viajantes estrangeiros e brasileiros da cidade do Rio de Janeiro (afetando de maneira mais direta o Galeão). Soma-se a isso o fraco desempenho econômico da cidade e do estado nas últimas décadas, determinantes para a redução das viagens a negócios e da renda local disponível, afetando sobremaneira os indicadores de transporte aéreo. Neste íterim, não se pode deixar de frisar que o transporte aéreo se posiciona como facilitador da promoção da prosperidade econômica, e não, por si só, como a sua força motriz. Portanto, as análises caminham na direção de que o resgate do SMarJ não deva passar por intervenções estatais, que lhe podem causar ainda mais dano, mas sim pela recuperação econômica e social da cidade e do estado do Rio de Janeiro. Adicionalmente, contribuiriam favoravelmente ações e políticas públicas que visem aprimorar a experiência dos viajantes e visitantes, seja no campo do transporte aéreo, com a oferta e a disponibilidade de uma gama maior de produtos de serviços aéreos para a escolha do consumidor, isto é, variadas opções de entrada e saída, de voos, empresas, preços e serviços, o que tende a atrair o maior escopo possível de visitantes, seja na experiência da exploração das cidades e das atrações que compõem os eixos da indústria de turismo fluminense. Para tanto, o visitante deseja se sentir seguro e ter uma mobilidade urbana acessível, previsível e confortável, tanto para desfrutar a cidade e seus atrativos, como para chegar e sair pelos seus aeroportos. Assim, diante dos subsídios fornecidos pelo estado-da-arte na literatura especializada, a análise não vislumbra evidências razoáveis para ratificar que restrições artificiais de tráfego aéreo sejam a melhor opção para o Sistema Multi-aeroportos do Rio de Janeiro, tema detalhadamente analisado na Nota Técnica nº 82/2021/DPR/SAC (SEI nº 4823070) e na Nota Informativa nº 26/2021/DPR/SAC (SEI nº 4751285). Por fim, salienta-se que fazem parte do rito comum do processo de licenciamento ambiental, a ser efetivado pelo futuro operador do Aeroporto Santos Dumont, o Estudo e Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA e o Estudo e Relatório de Impacto de Vizinhança - EIV/RIV, que abarca questões sensíveis ao ruído, impactos na mobilidade urbana e acessibilidade ao aeroporto, assim como Estudo de Tráfego e outros documentos exigidos pelo órgão ambiental.

A modelagem proposta não impõe restrições operacionais que decorram de questões concorrenciais com outros operadores aeroportuários. Em verdade, o risco decorrente da concorrência com outros prestadores de serviços já é realidade em outros segmentos de infraestrutura, inclusive de aeroportos e, portanto, deve ser considerado pela Proponente na formulação de sua proposta econômica.

A constituição dos blocos de aeroportos e a alocação desse risco à Concessionária reflete a diretriz de política pública do Governo Federal, que tem como objetivo estimular concorrência no setor e, desse modo, beneficiar os usuários com melhores serviços e menores custos.

