

# **AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL**

## **SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL**

### **RELATÓRIO DE CONTRIBUIÇÕES**

#### **CONSULTA PÚBLICA Nº 003/2020**

**CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS DE CURITIBA/PR, FOZ DO IGUAÇU/PR, NAVEGANTES/SC, LONDRINA/PR, JOINVILLE/SC, BACACHERI/PR, PELOTAS/RS, URUGUAIANA/RS E BAGÉ/RS, FORMANDO O BLOCO SUL; DOS AEROPORTOS DE GOIÂNIA/GO, SÃO LUÍS/MA, TERESINA/PI, PALMAS/TO, PETROLINA/PE, IMPERATRIZ/MA, FORMANDO O BLOCO CENTRAL; DOS AEROPORTOS DE MANAUS/AM, PORTO VELHO/RO, RIO BRANCO/AC, CRUZEIRO DO SUL/AC, TABATINGA/AM, TEFÉ/AM E BOA VISTA, FORMANDO O BLOCO NORTE.**

## 1 INTRODUÇÃO

De acordo com o Aviso de Consulta Pública nº 003/2020, publicado no Diário Oficial da União de 14 de fevereiro de 2020, Seção 3, e com a complementação desse aviso, publicada no Diário Oficial da União de 28 de fevereiro de 2020, Seção 3, a Diretoria Colegiada desta Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), conforme deliberado na reunião de diretoria realizada em 14 de fevereiro de 2020, 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 relativas à concessão da ampliação, manutenção e exploração dos aeroportos de Curitiba (PR), Foz do Iguaçu (PR), Navegantes (SC), Londrina (PR), Joinville (SC), Bacacheri (PR), Pelotas (RS), Uruguaiana (RS) e Bagé (RS), formando o Bloco Sul; dos aeroportos de Goiânia (GO), São Luís (MA), Teresina (PI), Palmas (TO), Petrolina (PE) e Imperatriz (MA), formando o Bloco Central; e dos aeroportos de Manaus (AM), Porto Velho (RO), Rio Branco (AC), Cruzeiro do Sul (AC), Tabatinga (AM), Tefé (AM) e Boa Vista (RR), formando o Bloco Norte.

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, 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 isso, 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.anac.gov.br/participacaosocial/consultas-publicas/consultas-publicas-em-andamento/consulta-publica>. Os estudos de viabilidade técnica, por sua vez, foram disponibilizados no sítio eletrônico da Secretaria Nacional de Aviação Civil do Ministério da Infraestrutura - SAC/MI - endereço: <https://www.infraestrutura.gov.br/estudos-edocumentos/2-uncategorised/8385-evtea-6a-rodada.html>.

As contribuições foram encaminhadas a esta Agência por formulário eletrônico próprio disponível no sítio da ANAC acima indicado até as 18 horas do dia 30 de março de 2020, sendo certo que foram consideradas ainda, para garantia da ampla participação social, manifestações recebidas por ofício.

A matéria da consulta pública foi igualmente objeto de audiência pública com sessões presenciais que ocorreram em:

I - Goiânia (GO), no dia 2 de março de 2020, segunda-feira, a partir das 9 horas;

II - Manaus (AM), no dia 6 de março de 2020, sexta-feira, a partir das 9 horas;

III - Curitiba (PR), no dia 9 de março de 2020, segunda-feira, a partir das 9 horas;

e

IV - Brasília (DF), no dia 11 de março de 2020, quarta-feira, a partir das 14 horas.

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.

As inscrições prévias dos interessados em manifestar-se verbalmente durante a referida audiência foram efetuadas até as 12 horas do dia 5 de março de 2020, para a sessão presencial de Manaus (AM); até as 12 horas do dia 6 de março de 2020, para a sessão presencial de Curitiba (PR); e até as 12 horas do dia 10 de março de 2020, para a sessão presencial de Brasília (DF), sendo realizadas por meio do endereço eletrônico [concessoes.blocos@anac.gov.br](mailto:concessoes.blocos@anac.gov.br). As inscrições para manifestação verbal na sessão presencial de Goiânia (GO) foram realizadas no próprio local. Destaca-se que foi facultada a inscrição de oradores durante a sessão presencial.

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 degravação das sessões presenciais. Ressalta-se que o método utilizado foi o da degravação *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 esta Agência, por meio do Ofício nº 51/2020/SRA-ANAC, de 03 de abril de 2020, encaminhou à análise da Secretaria Nacional de Aviação Civil as contribuições recebidas no âmbito da Consulta Pública n.º 003/2020 relacionadas aos estudos de viabilidade e às diretrizes e políticas de governo, para eventuais alterações e melhorias que aquela Secretaria entendesse conveniente promover, levando a efeito

o teor do Decreto Federal nº 9.972/2019. A resposta foi formalizada por meio do Ofício nº 467/2020/GAB-SAC/SAC, que encaminhou a esta Agência a Nota Técnica nº 52/2020/DPR/SAC, elaborada pelo Departamento de Políticas Regulatórias da SAC em resposta às contribuições formuladas.

Isto posto, aponta-se que o presente relatório foi organizado de forma a apresentar, inicialmente, as respostas às contribuições documentais, devidamente identificadas como aquelas recebidas por meio de formulário eletrônico, dentro do sistema estabelecido para esse fim específico, além das recebidas por ofícios e das contribuições recebidas no âmbito das sessões presenciais de audiência pública.

Neste ponto esclarece-se que o formulário eletrônico disponibilizado no sítio da ANAC permitiu a anexação de arquivos. Portanto, muitas das contribuições recebidas por essa via trouxeram vários questionamentos acerca de dispositivos dos documentos submetidos à consulta pública, agregados em um único documento. Assim, para facilitar a identificação do questionamento formulado e das respostas dadas a cada um deles, o relatório apresentará as respostas a essas contribuições de forma segmentada, numerando-se cada uma das partes.

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 03/2020, em consonância com o art. 9º, § 5º, da Lei nº 13.848/2019.

## 2 ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES

### 2.1 CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS VIA FORMULÁRIO ELETRÔNICO OU VIA SEI!

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11469
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Leandro Urbano da Silva
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>Ao invés de exigir uma terceira pista em Curitiba (CWB), cujo valor sairá alto e não tem movimento suficiente que a justifique, basta colocar no edital a exigência da concessionária em ampliar a atual pista principal, para o lado da cabeceira 33. Sendo assim, a pista principal poderia ser ampliada em 1.282 metros, passando dos atuais 2.218 metros para 3.500 metros de comprimento.</p> <p>Ou ampliada em apenas 782 metros, passando dos atuais 2.218 metros para 3.000 metros de comprimento.</p> <p>Porém, por conta da altitude em que se localiza o aeroporto, e para poder operar voos longos e sem escalas com aeronaves de grande porte, o ideal mesmo seria a primeira opção, ampliando a pista para mais de 3.000 metros.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
N/D.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição. Considerando o recebimento de inúmeras contribuições, tanto na Audiência Pública presencial, como na virtual, as quais apresentaram argumentos técnicos quanto a necessidade e o anseio da população pela construção de uma nova Pista de Pouso e Decolagem (PPD) no Aeroporto de Curitiba, ou mesmo a ampliação da atual, de modo a viabilizar economicamente voos diretos entre Curitiba e cidades da Europa e dos Estados Unidos; considerando que as análises das projeções de demanda apresentadas no relatório de mercado dos Estudos de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental (EVTEA) que subsidiam a modelagem da concessão do aeroporto apontam para demanda de passageiros, na análise origem destino, para cidades da Europa e América do Norte (pág. 136 do Estudo de Mercado), a qual justifica a criação de rotas diretas do Aeroporto de Curitiba para as referidas localidades já no início da concessão (tabela 6-23, pág. 143 do Estudo de Mercado); considerando ainda que os estudos de mercado apontam para uma conectividade do fluxo internacional de aeronaves cargueiras entre SBCT e América do Norte; esta Secretaria Nacional de Aviação Civil solicitou que o consórcio selecionado para elaboração dos estudos realizasse uma análise de diferentes cenários de forma a viabilizar voos diretos do SBCT para cidades da Europa e Estados Unidos (estudo inserido no Data room).</p> <p>Considerando que os custos estimados para construção de uma terceira PPD foram muito próximos da alternativa mais econômica de ampliação da atual PPD; considerando os riscos inerentes ao processo de desapropriação, presentes em volume consideravelmente superior na alternativa de ampliação da atual PPD;</p>

considerando que os obstáculos a navegação aérea já estão mapeados no cenário de construção da nova PPD; considerando a valorização do ativo resultante da construção de nova PPD; considerando que a construção da nova PPD irá possibilitar a descontinuidade nas operações da pista secundária 11/29, resultando em disponibilização de relevante área de exploração comercial para o aeroporto; considerando, por fim, que o plano diretor do aeroporto prevê como melhor alternativa à expansão de longo prazo do aeroporto, a construção da nova PPD; esta SAC irá determinar como diretriz de política pública, a implantação de um sistema de pistas 15R/33L, projetado para aeronaves Código 4E, com comprimento mínimo de pista de pouso e decolagem de 3.000 metros, possuindo os requisitos de infraestrutura exigidos na legislação em vigor para possibilitar procedimentos de aproximação paralela e independente ao atual sistema de PPD 15/33, em operação noturna e diurna, com pista de aproximação de precisão, sem restrição, que atenda aos requisitos de mínimos operacionais equivalentes à Categoria II. O novo sistema de Pistas de Pouso e Decolagem deverá estar implantado e concluído em até 60 meses após a data de eficácia do contrato.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11477
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
André
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Há um novo mecanismo para assegurar que os projetos e as obras sejam inspecionados e certificados para que os empreendimentos atendam a qualidade técnica, legislação, orçamento e cronograma, garantindo para a população o melhor custo x benefício, trata-se da Inspeção Acreditada de Projetos e de Obras por Organismos de Inspeção com acreditação do INMETRO. Sugiro incluir no edital ou então na minuta de contrato a exigência de contratação deste serviço pela vencedora, trata-se de uma boa prática que já está sendo prevista em editais de outros empreendimentos de infraestrutura.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Garantia técnica, legal, de prazo e de orçamento.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição. A respeito do ponto destacado, informa-se 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. Aspectos relacionados à qualidade técnica do projeto, aderência entre execução e planejamento, custos e outros intrínsecos às obras são alocados diretamente à Concessionária, facultando-se a ela a contratação de inspeção acreditada ou a escolha por outra técnica de controle de seus processos. Nesse sentido, julga-se adequado deixar a cargo da Concessionária a decisão pelo instrumento mais adequado ao seu plano de investimentos.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11491
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Daniel Geraldes Uzueli
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Sugiro retirar a exigência de que proponentes apresentem "carta de instituição financeira" conforme previsto no item 4.28. Vide páginas 37 e 38 do edital da ARTESP (do estado de São Paulo) com redação que flexibiliza a exigência - mais próximo da prática de editais/concorrências internacionais.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>Potencial preocupação do governo para justificar a necessidade de tal exigência em editais:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Evitar que proponentes se equivoquem na montagem de seus planos de negócios</li> <li>- Dar “conforto” ao poder público de que o plano de negócios é viável e exequível e assim evitar obras paradas e/ou projetos que não sejam concluídos</li> </ul> <p>Razões pelas quais tal exigência não faz sentido, prejudica a competição no leilão e aumenta as tarifas:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. A declaração, por si só, é inócua</li> <li>2. Nem todas as instituições financeiras que atendem os requisitos do edital possuem percepção apurada sobre planos de financiamento críveis de projetos</li> <li>3. Risco de comprometer o lance do investidor</li> <li>4. Grave conflito de interesses entre banco e investidor</li> <li>5. Nem todas as empresas possuem acesso a bancos locais</li> <li>6. Bancos locais (na prática) não financiam projetos</li> <li>7. Investidores podem não tomar financiamentos para desenvolver o projeto</li> </ol> <p>Resumidamente, essa exigência cria apenas uma reserva de mercado para facilitar cobrança de fees/comissões por parte dos grandes bancos atuantes no Brasil</p> <p>Sugestões ao Governo Federal:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Eliminar a exigência</li> <li>2. Flexibilizar a exigência.</li> </ol> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A declaração poderia ser dada por qualquer instituição que comprove expertise em Project Finance</li> <li>• Permitir que o investidor emita auto-declaração</li> <li>• A instituição que vier a apresentar atestado não pode ter conflito de interesses</li> </ul>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que as disposições constantes da minuta do Edital serão mantidas. O §3º, do art. 15, da Lei 8.987/95 determina que o Poder Concedente recusará propostas manifestamente inexequíveis ou financeiramente incompatíveis com o objetivo da licitação. Cabe ao Poder Concedente definir os critérios pelos quais realizará a avaliação da inexequibilidade ou incompatibilidade financeira da proposta. No presente certame a ANAC optou por não exigir plano de negócio das Proponentes, por entender que cabe a cada uma delas desenvolver o seu plano e suas projeções, não cabendo à agência interferir nas premissas que levaram à Proponente a concluir pela viabilidade de sua proposta. Como forma de adicionar um critério para a consistência da proposta, a ANAC optou por exigir uma</p>

declaração de instituição financeira de que avaliou o plano de negócios. Não se trata de delegação de atividade, uma vez que caberá a ANAC avaliar todos os documentos e requisitos necessários para atendimento ao edital, sendo que um destes requisitos é a declaração da instituição financeira. Assim, inicialmente, a avaliação da exequibilidade ficará a cargo da instituição financeira escolhida pelo proponente como emitente do atestado, que, para tanto, analisará a sua Proposta Econômica, seu Plano de Negócio e a viabilidade da concessão financeira a partir de aspectos técnicos, além dos financeiros. Dessa forma, considera-se que a declaração de instituição financeira, nacional ou estrangeira, autorizada a funcionar no Brasil pelo Banco Central do Brasil, nos termos do item 4.28, constitui critério idôneo para atestar a higidez e a viabilidade da proposta econômica vencedora para cada um dos Blocos de Aeroportos objeto da Concessão, indicativo de que o vencedor tenha condições de implantar e explorar o empreendimento objeto do Edital e para o qual a proponente ofertou o seu lance.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11492
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Daniel Geraldес Uzueli
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
[ Esta contribuição se soma a que acabei de fazer há pouco ] Sugiro retirar a exigência de que proponentes apresentem "carta de instituição financeira" conforme previsto no item 4.28. Vide páginas 37 e 38 do edital da ARTESP (do estado de São Paulo) com redação que flexibiliza a exigência - mais próximo da prática de editais/concorrências internacionais.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>Potencial preocupação do governo para justificar a necessidade de tal exigência em editais:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Evitar que proponentes se equivoquem na montagem de seus planos de negócios</li> <li>- Dar “conforto” ao poder público de que o plano de negócios é viável e exequível e assim evitar obras paradas e/ou projetos que não sejam concluídos</li> </ul> <p>Razões pelas quais tal exigência não faz sentido, prejudica a competição no leilão e aumenta as tarifas:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. A declaração, por si só, é inócua</li> <li>2. Nem todas as instituições financeiras que atendem os requisitos do edital possuem percepção apurada sobre planos de financiamento críveis de projetos</li> <li>3. Risco de comprometer o lance do investidor</li> <li>4. Grave conflito de interesses entre banco e investidor</li> <li>5. Nem todas as empresas possuem acesso a bancos locais</li> <li>6. Bancos locais (na prática) não financiam projetos</li> <li>7. Investidores podem não tomar financiamentos para desenvolver o projeto</li> </ol> <p>Resumidamente, essa exigência cria apenas uma reserva de mercado para facilitar cobrança de fees/comissões por parte dos grandes bancos atuantes no Brasil</p> <p>Sugestões ao Governo Federal:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Eliminar a exigência</li> <li>2. Flexibilizar a exigência.</li> </ol> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A declaração poderia ser dada por qualquer instituição que comprove expertise em Project Finance</li> <li>• Permitir que o investidor emita auto-declaração</li> <li>• A instituição que vier a apresentar atestado não pode ter conflito d</li> </ul>
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e informa que as disposições constantes da minuta do Edital serão mantidas. O §3º, do art. 15, da Lei 8.987/95 determina que o Poder Concedente recusará propostas manifestamente inexequíveis ou financeiramente incompatíveis com o objetivo da licitação. Cabe ao Poder Concedente definir os critérios pelos quais realizará a avaliação da inexequibilidade ou incompatibilidade financeira da proposta. No presente certame a ANAC optou por não exigir plano de negócio das Proponentes, por entender que cabe a cada uma delas desenvolver o seu plano e suas projeções, não cabendo à agência interferir nas premissas que levaram à Proponente a concluir pela viabilidade de sua proposta. Como forma de

adicionar um critério para a consistência da proposta, a ANAC optou por exigir uma declaração de instituição financeira de que avaliou o plano de negócios. Não se trata de delegação de atividade, uma vez que caberá a ANAC avaliar todos os documentos e requisitos necessários para atendimento ao edital, sendo que um destes requisitos é a declaração da instituição financeira. Assim, inicialmente, a avaliação da exequibilidade ficará a cargo da instituição financeira escolhida pelo proponente como emitente do atestado, que, para tanto, analisará a sua Proposta Econômica, seu Plano de Negócio e a viabilidade da concessão financeira a partir de aspectos técnicos, além dos financeiros. Dessa forma, considera-se que a declaração de instituição financeira, nacional ou estrangeira, autorizada a funcionar no Brasil pelo Banco Central do Brasil, nos termos do item 4.28, constitui critério idôneo para atestar a higidez e a viabilidade da proposta econômica vencedora para cada um dos Blocos de Aeroportos objeto da Concessão, indicativo de que o vencedor tenha condições de implantar e explorar o empreendimento objeto do Edital e para o qual a proponente ofertou o seu lance.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11495
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
CARLOS FÁBIO MELO DE BRITO
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Alterar o prazo estabelecido no subitem 2.22.1.2 de 15 (quinze) para 30 (trinta) dias. Dessa forma, a duração do Estágio 2 da Fase I-A seria de, no mínimo, 30 (trinta) dias para os aeroportos com movimentação de passageiros menor que 1 mi/pax/ano.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Garantia técnica, legal, de prazo e de orçamento.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece o que se segue.</p> <p>A partir da Data de Eficácia do contrato, tem-se início a Fase I-A, que contempla o processo de transferência das operações do Aeroporto, o qual requer um planejamento minucioso por parte do novo Operador Aeroportuário (item 1 do Anexo 7). A Fase I-A compreende dois estágios: estágio 1, de preparação; e estágio 2, da operação assistida (item 2.1 do Anexo 7 do Contrato).</p> <p>No estágio 1, a Concessionária deverá iniciar a elaboração do Plano de Transferência Operacional (PTO), que deverá ser enviado à ANAC em até 40 (quarenta) dias após a Data de Eficácia do Contrato. A ANAC, por sua vez, deverá, em até 40 (quarenta) dias após o recebimento completo do PTO, analisá-lo para verificação do atendimento aos requisitos contratuais. Caso sejam necessários ajustes e/ou esclarecimentos, a Concessionária e a ANAC deverão observar os mesmos prazos de entrega e análise de novo plano (itens 2.1 a 2.4 do Anexo 7).</p> <p>Uma vez verificada pela ANAC a aderência do Plano de Transferência Operacional ao contrato, terá início o Estágio 2 (item 2.6 do Contrato). Segundo o item 6.2.2 do Anexo 7 do Contrato, para os aeroportos com movimentação anual de passageiros menor do que 1 milhão de passageiros, o estágio 2 terá duração mínima de 15 dias.</p> <p>Cabe dizer que os prazos dos estágios da Fase I-A são similares aos da 5ª Rodada de Concessões, os quais foram determinados com base nas experiências passadas dos processos de transição operacional. Verificou-se que as maiores deficiências encontradas nesses processos de transição eram oriundas de um tempo exíguo no estágio de planejamento. Por isso, foi estabelecido um prazo mais amplo para o estágio 1 da Fase I-A, que contempla a elaboração do Plano de Transferência Operacional (PTO).</p> <p>Quanto ao estágio 2, ao da operação assistida, os problemas encontrados nas rodadas anteriores à 5ª Rodada de Concessões, foram relacionadas às dificuldades de integração entre o antigo operador e o novo. Em alguns casos a transição não foi colaborativa, e a almejada transferência de recursos e expertise técnico não foi alcançada. Uma vez que os funcionários já estarão devidamente treinados ao final desse estágio e a equipe de gestão já consolidada (itens 5.1.7 e 7.1.5 do Anexo 7 do</p>

Contrato), conforme consignado nos documentos de elaboração dos contratos da 5ª rodada, não há que se alongar muito a convivência entre passado e futuro.

Por isso, com relação à duração do Estágio 2, considerando-se o perfil variado dos aeródromos, ficou estabelecida a duração de 45 dias para aeródromos que processam mais de 1 milhão pax/ano e 15 dias para os que processam abaixo disso. Diante do exposto, a contribuição não foi aceita.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11496
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Alterar o texto do subitem 2.22.5, de modo que os valores devidos em decorrência dos referidos contratos sejam pagos diretamente à Concessionária a partir do 1º (primeiro) dia seguinte ao término do Estágio 2, com o propósito de compatibilizar a redação do subitem 2.22.5 ao texto do subitem 2.22.3 que estabelece que “as despesas e receitas incidentes sobre as atividades do Aeroporto relativas ao Estágio 2 da transferência serão de responsabilidade do Operador Aeroportuário”.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Conforme verificado no processo de transição realizado por ocasião de rodadas anteriores de concessões, o acerto de contas previsto no item 2.23 do contrato tem sido prejudicado por conflitos entre a Infraero e as novas administradoras aeroportuárias decorrente de controvérsias na apuração de valores a serem transferidos entre as partes, razão pela qual propomos a alteração do texto do subitem 2.22.5, na forma descrita acima, de modo que as receitas comerciais sejam pagas diretamente à concessionária a partir do 1º (primeiro) dia seguinte ao término do Estágio 2 da Fase I-A, reduzindo a necessidade de as partes realizarem acerto de contas.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a sua contribuição e esclarece que o primeiro dia do mês subsequente ao final do Estágio 2, previsto na cláusula 2.22.5 da minuta de contrato, foi escolhido para ser o momento a partir do qual devem ser pagos à Concessionária os valores referentes aos contratos que envolvam a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário com objetivo de facilitar as reconciliações de contas entre a Concessionária e o Operador Aeroportuário anterior, pois, dessa forma, lida-se com valores contratuais referentes a meses completos. Ademais, esse intervalo até o primeiro dia do mês seguinte é importante para que o novo concessionário realize eventuais ajustes necessários, já que o fim da transferência operacional estará recente. Por último, salienta-se que, embora o Operador Aeroportuário anterior realize pagamentos e receba valores referentes ao intervalo de tempo entre o fim do Estágio 2 e o primeiro dia do mês seguinte, o acerto de contas previsto no contrato de concessão evita que ele ou a Concessionária tenham algum prejuízo referente a esses recebimentos e pagamentos.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11497
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Alterar o texto do subitem 2.22.6, de modo que o Operador Aeroportuário notifique os seus prestadores de serviços sobre a rescisão dos contratos a partir do 1º (primeiro) dia seguinte ao término do Estágio 2 com o propósito de compatibilizar a redação do subitem 2.22.5 ao texto do subitem 2.22.3 que estabelece que “as despesas e receitas incidentes sobre as atividades do Aeroporto relativas ao Estágio 2 da transferência serão de responsabilidade do Operador Aeroportuário”.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Conforme verificado no processo de transição realizado por ocasião de rodadas anteriores de concessões, o acerto de contas previsto no item 2.23 do contrato tem sido prejudicado por conflitos entre a Infraero e as novas administradoras decorrente de controvérsias na apuração de valores a serem transferidos entre as partes, razão pela qual propomos a alteração do texto do subitem 2.22.6, na forma descrita acima, de modo que as despesas relativas aos contratos de prestação de serviços sejam pagas diretamente pela concessionária a partir do 1º (primeiro) dia seguinte ao término do Estágio 2 da Fase I-A, reduzindo a necessidade de as partes realizarem acerto de contas.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a sua contribuição e esclarece que o primeiro dia do mês subsequente ao final do Estágio 2, previsto na cláusula 2.22.6 da minuta de contrato, foi escolhido para ser o momento a partir do qual os contratos de prestação de serviços serão rescindidos com objetivo de facilitar as reconciliações de contas entre a Concessionária e o Operador Aeroportuário anterior, pois, dessa forma, lida-se com valores contratuais referentes a meses completos. Ademais, esse intervalo até o primeiro dia do mês seguinte é importante para que o novo concessionário realize eventuais ajustes necessários, já que o fim da transferência operacional estará extremamente recente. Ainda, tratando-se de contratos de prestação de serviços, é fundamental mantê-los vigentes até o mês seguinte para evitar interrupções abruptas na prestação de serviços essenciais no Complexo Aeroportuário. Por último, salienta-se que, embora o Operador Aeroportuário anterior realize pagamentos e receba valores referentes ao intervalo de tempo entre o fim do Estágio 2 e o primeiro dia do mês seguinte, o acerto de contas previsto no contrato de concessão evita que ele ou a Concessionária tenham algum prejuízo referente a esses recebimentos e pagamentos.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11498
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Alterar o prazo estabelecido no subitem 2.22.1.2 de 15 (quinze) para 30 (trinta) dias. Dessa forma, a duração do Estágio 2 da Fase I-A seria de, no mínimo, 30 (trinta) dias para os aeroportos com movimentação de passageiros menor que 1 mi/pax/ano.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Além de o período de 15 (quinze) dias, ora estabelecido, ter se mostrado exíguo para a realização da operação assistida nos aeroportos de Campina Grande, Juazeiro do Norte e Macaé (5ª Rodada de Concessões), a duração do Estágio 2 da Fase I-A inferior a 30 (trinta) dias impossibilita que a Infraero notifique seus prestadores de serviços sobre o encerramento de suas atividades nos aeroportos concedidos, visto que os contratos da Infraero estabelecem que o aviso prévio de rescisão contratual tem de ser realizado com, no mínimo, 30 (trinta) dias de antecedência, de modo que a indefinição quanto à data de encerramento do Estágio 1 e o curto prazo do Estágio 2 da Fase I-A, estabelecido no subitem 2.22.1.2, impossibilitam o cumprimento do prazo mínimo previsto nos contratos firmados pela Infraero para notificação de seus prestadores de serviços a respeito da rescisão unilateral de seus contratos, ocasionando ainda a necessidade de realização de um acerto de contas com o novo operador aeroportuário, já que ele usufruirá dos serviços contratados pela Infraero pelo período remanescente de aviso de rescisão contratual, mediante ressarcimento proporcional das despesas.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece o que se segue.</p> <p>A partir da Data de Eficácia do contrato, tem-se início a Fase I-A, que contempla o processo de transferência das operações do Aeroporto, o qual requer um planejamento minucioso por parte do novo Operador Aeroportuário (item 1 do Anexo 7). A Fase I-A compreende dois estágios: estágio 1, de preparação; e estágio 2, da operação assistida (item 2.1 do Anexo 7 do Contrato).</p> <p>No estágio 1, a Concessionária deverá iniciar a elaboração do Plano de Transferência Operacional (PTO), que deverá ser enviado à ANAC em até 40 (quarenta) dias após a Data de Eficácia do Contrato. A ANAC, por sua vez, deverá, em até 40 (quarenta) dias após o recebimento completo do PTO, analisá-lo para verificação do atendimento aos requisitos contratuais. Caso sejam necessários ajustes e/ou esclarecimentos, a Concessionária e a ANAC deverão observar os mesmos prazos de entrega e análise de novo plano (itens 2.1 a 2.4 do Anexo 7).</p> <p>Uma vez verificada pela ANAC a aderência do Plano de Transferência Operacional ao contrato, terá início o Estágio 2 (item 2.6 do Contrato). Segundo o item 6.2.2 do Anexo 7 do Contrato, para os aeroportos com movimentação anual de passageiros menor do que 1 milhão de passageiros, o estágio 2 terá duração mínima de 15 dias.</p>

Cabe dizer que os prazos dos estágios da Fase I-A são similares aos da 5ª Rodada de Concessões, os quais foram determinados com base nas experiências passadas dos processos de transição operacional. Verificou-se que as maiores deficiências encontradas nesses processos de transição eram oriundas de um tempo exíguo no estágio de planejamento. Por isso, foi estabelecido um prazo mais amplo para o estágio 1 da Fase I-A, que contempla a elaboração do Plano de Transferência Operacional (PTO).

Quanto ao estágio 2, ao da operação assistida, os problemas encontrados nas rodadas anteriores à 5ª Rodada de Concessões, foram relacionadas às dificuldades de integração entre o antigo operador e o novo. Em alguns casos a transição não foi colaborativa, e a almejada transferência de recursos e expertise técnico não foi alcançada. Uma vez que os funcionários já estarão devidamente treinados ao final desse estágio e a equipe de gestão já consolidada (itens 5.1.7 e 7.1.5 do Anexo 7 do Contrato), conforme consignado nos documentos de elaboração dos contratos da 5ª rodada, não há que se alongar muito a convivência entre passado e futuro.

Por isso, com relação à duração do Estágio 2, considerando-se o perfil variado dos aeródromos, ficou estabelecida a duração de 45 dias para aeródromos que processam mais de 1 milhão pax/ano e 15 dias para os que processam abaixo disso.

Com relação ao cumprimento do prazo mínimo previsto nos contratos firmados pela Infraero para notificação de seus prestadores de serviços a respeito da rescisão unilateral de seus contratos, essa questão pode ser tratada no âmbito do Comitê de Transição, junto à Concessionária, de forma a facilitar e direcionar o processo de transição de forma harmoniosa.

Diante do exposto, a contribuição não foi aceita.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11502
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Wander Silvio Melo Junior
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>Agradecendo a oportunidade de contribuição, teço considerações em relação à concessão do Aeroporto de Londrina - Governador José Richa. Na documentação publicada oficialmente pela ANAC não há esclarecimento (no EVTEA) quanto à existência do Acordo de Cooperação 0010/2016/0035 entre a Infraero e a Prefeitura do Município de Londrina, que prevê exigências para ambos os partícipes. Este acordo é tratado como um "contrato operacional", o que não é verdade. A Prefeitura tem ao longo dos anos realizado investimentos com desapropriações para propiciar à Infraero a realização de obras que inclui ampliação da Pista de Pouso e Decolagem em 600m, Instalação de ILS, Nova taxiway paralela, dentre outros. Como ficará esse processo, sendo que já houve investimento do poder público e a Concessionária não será obrigada a realizar as adequações que seriam de responsabilidade da Infraero? Questiono ainda quanto à desapropriação da área da Oficina de Manutenção de Aeronaves - Oficina OUTRA, que não está concluída pela Prefeitura devido ação judicial. O item 3.1.43 do contrato de concessão informa que a desapropriação ficará a cargo da concessionária. Isso ocorrerá mesmo nesse caso, onde há compromisso da desapropriação ser feita pela Prefeitura? Como a concessão incluirá esse "passivo" de compromisso público? Obrigado pela oportunidade de contribuir!</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>Visando a segurança jurídica do contrato é necessário considerar esse importante instrumento que é o acordo de cooperação técnica entre a Infraero e a Prefeitura de Londrina, pois caso esse aspecto não seja considerado, infere-se que o CAPEX não foi adequadamente calculado.</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que as desapropriações em curso das áreas destinadas à ampliação do aeroporto, objeto do referido acordo de cooperação técnica entre a Infraero e o Município de Londrina, permanecem como de responsabilidade do Município de Londrina/PR. As futuras desapropriações de áreas que venham a ser necessárias para a expansão da atividade aeroportuária ficarão a cargo do Concessionário, 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 a consulta pública, em especial no item 3.1.43, 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".</p> <p>Por fim, com relação à área ocupada pela oficina de manutenção, o processo de desapropriação encontra-se na fase de desocupação. Sobre o tema, esclarece-se</p>

que, conforme previsto no Contrato de concessão submetido a consulta pública, em especial nos itens 2.4 e 3.1.61, 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. Assim, é dever da concessionária manter a integridade da área dos Aeroportos, inclusive adotando as providências necessárias à desocupação das áreas do sítio aeroportuário ocupadas por terceiros.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11505
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
JEAN CARLO FERREIRA DOS SANTOS
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Venho por meio desta solicitar a inclusão da nova pista e/ou ampliação da pista atual do Aeroporto Afonso Pena nos investimentos da próxima rodada de concessão.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>É sabido que o Aeroporto Internacional Afonso Pena é o principal terminal a ser leiloadado no próximo pacote de concessão, e mesmo assim, o investimento para o mesmo é inferior a outros terminais como Navegantes e Foz do Iguaçu.</p> <p>Verifiquei no PEA que não foi incluso o investimento para ampliação e/ou construção de uma nova pista para o aeroporto de Curitiba e região, desta maneira o complexo é penalizado por não suportar decolagens de aeronaves categoria D e acima para voos de médio e longo alcance.</p> <p>A atual estrutura está localizada a 2.988 pés de elevação, com relação ao nível do mar, e disponibiliza uma pista com apenas 2.218 metros de comprimento, cuja qual, não se faz suficiente para operações que viabilizariam voos para o continente Norte Americano e Europeu.</p> <p>Hoje temos operações de aeronaves cargueiras como A330, B748, B747, B767 e MD11 que são aeronaves de médio e longo alcance, porém as mesmas prosseguem a destinos dentro da América do Sul, certamente devido as restrições de decolagem, uma vez que a elevação aeroportuária aliada a dimensão de pista e temperatura prejudicam voos mais longos.</p> <p>Desta maneira coloco me contra o seguimento do edital sem a inclusão de uma pista de tamanho adequado para a operação de voos que venham a fortalecer o Estado não somente no âmbito logístico mas também no turístico.</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição. Considerando o recebimento de inúmeras contribuições, tanto na Audiência Pública presencial, como na virtual, as quais apresentaram argumentos técnicos quanto a necessidade e o anseio da população pela construção de uma nova Pista de Pouso e Decolagem (PPD) no Aeroporto de Curitiba, ou mesmo a ampliação da atual, de modo a viabilizar economicamente voos diretos entre Curitiba e cidades da Europa e dos Estados Unidos; considerando que as análises das projeções de demanda apresentadas no relatório de mercado dos Estudos de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental (EVTEA) que subsidiam a modelagem da concessão do aeroporto apontam para demanda de passageiros, na análise origem destino, para cidades da Europa e América do Norte (pág. 136 do Estudo de Mercado), a qual justifica a criação de rotas diretas do Aeroporto de Curitiba para as referidas localidades já no início da concessão (tabela 6-23, pág. 143 do Estudo de Mercado); considerando ainda que os estudos de mercado apontam para uma conectividade do fluxo internacional de aeronaves cargueiras entre SBCT e América do Norte; esta Secretaria Nacional de Aviação Civil solicitou que o consórcio selecionado para elaboração dos estudos realizasse uma análise de</p>

diferentes cenários de forma a viabilizar voos diretos do SBCT para cidades da Europa e Estados Unidos (estudo inserido no Data room).

Considerando que os custos estimados para construção de uma terceira PPD foram muito próximos da alternativa mais econômica de ampliação da atual PPD; considerando os riscos inerentes ao processo de desapropriação, presentes em volume consideravelmente superior na alternativa de ampliação da atual PPD; considerando que os obstáculos a navegação aérea já estão mapeados no cenário de construção da nova PPD; considerando a valorização do ativo resultante da construção de nova PPD; considerando que a construção da nova PPD irá possibilitar a descontinuidade nas operações da pista secundária 11/29, resultando em disponibilização de relevante área de exploração comercial para o aeroporto; considerando, por fim, que o plano diretor do aeroporto prevê como melhor alternativa à expansão de longo prazo do aeroporto, a construção da nova PPD; esta SAC irá determinar como diretriz de política pública, a implantação de um sistema de pistas 15R/33L, projetado para aeronaves Código 4E, com comprimento mínimo de pista de pouso e decolagem de 3.000 metros, possuindo os requisitos de infraestrutura exigidos na legislação em vigor para possibilitar procedimentos de aproximação paralela e independente ao atual sistema de PPD 15/33, em operação noturna e diurna, com pista de aproximação de precisão, sem restrição, que atenda aos requisitos de mínimos operacionais equivalentes à Categoria II. O novo sistema de Pistas de Pouso e Decolagem deverá estar implantado e concluído em até 60 meses após a data de eficácia do contrato.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11507
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
GRAN PETRO DISTRIBUIDORA DE COMBUSTÍVEIS LTDA.
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>Contribuições para a Minuta do Contrato de Concessão</p> <p>No nosso entendimento, a Sexta Rodada de Concessões é um oportunidade única para que a ANAC possa dar um passo importante no sentido de permitir um ambiente de maior concorrência no segmento de Combustíveis de Aviação, permitindo uma redução de custos e melhorias para a Aviação Brasileira.</p> <p>A exemplo do que foi adotado na Comunidade Europeia e em diversos países no mundo propomos que os Concessionários que assumam os aeroportos com movimentação acima de 2 milhões pass/ano ou 50.000 ton carga/ano, tenham, via contrato de concessão, a obrigação de implantar uma Infraestrutura Centralizada para a Armazenagem (POOL de tanques) e Distribuição (Rede de Hidrantes).</p> <p>A operação dessa Infraestrutura Centralizada, poderá ser feita pelo próprio Concessionário, via subsidiária, ou mediante a contratação de empresa especializada (Operador Logístico - ESATA)</p> <p>Em qualquer um dos casos, deverá ser mandatário o livre acesso a todas as empresas autorizadas e interessadas em comercializar ou movimentar combustíveis de aviação. Esse acesso deve ser em condições isonômicas e com custos acordados entre os interessados, a concessionária e a ANAC.</p> <p>Para fiscalização da implantação e operação de Infraestruturas Centralizadas, a ANAC deverá prever a criação de um Comitê de Usuários.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>Hoje no Brasil, as Instalações de Armazenagem de Combustíveis Centralizados - POOL de Armazenagem e Rede de Hidrantes, são construídos e operados pelas Distribuidores de Combustíveis. A consequência dessa situação é que o custo dos combustíveis no Brasil é um dos mais altos do mundo. Isso porque quem controla o ativo não permite a entrada de novos competidores favorecendo a formação de cartel.</p> <p>Essa prática além de densa para o mercado induz a situações, onde aeroportos com escassez de áreas, possuem até quatro PAA de uso não compartilhado, resultando em multiplicação de investimentos e aumento de risco ambiental e operacional</p> <p>O uso de Infraestruturas Centralizadas para armazenagem de Combustíveis de Aviação, independente da distribuição ser feita por CTAs (Caminhão Tanque Abastecedor ou por Rede de Hidrantes com o uso de Servidores de Hidrante, é vantajosa para o aeroporto e para a aviação como um todo por diversas razões já apontadas em diversos estudos feitos por organismos internacionais, dentre os quais podemos citar: Airport Reserch Center, IATA, OACI e ALTA. Entre as razões mais importantes apontadas por esses estudos destacamos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Redução de Custos de Investimentos (Infraestrutura única com capacidade de atender a demanda do aeroporto;</li> <li>- Redução de Custos Operacionais por compartilhamento de custos entre os operadores;</li> </ul>

- Redução dos riscos ambientais e operacionais;
- Livre acesso e mercado mais competitivo devido aumento da oferta de produtos e serviços;
- Possibilidade das Cias Aéreas de realizar o Self Supply;
- Esses ativos fixos, reverteriam integralmente para o aeroporto ao final da concessão;
- Não há problema de substituição do operador do POOL, visto que todos os ativos permanessem no aeroporto. Os operadores de Into-plane só retirariam seus equipamentos móveis (CTA e Servidores de Hidrante)

### **RESPOSTA**

A ANAC agradece a contribuição e informa que as regras de acesso para que empresas aéreas ou terceiros possam atuar na prestação de serviços auxiliares ao transporte aéreo, elencados de maneira não exaustiva no item 11.5. da minuta de contrato, foram baseadas na Diretiva 86/67/CE do Conselho da União Europeia.

Assim como previsto no Artigo 8º da diretiva, o Poder Concedente tem a prerrogativa de conceder a exclusividade na prestação de serviços auxiliares quando a “complexidade, custo ou impacto ambiental inviabiliza a divisão e/ou duplicação da infraestrutura correspondente, tornando antieconômica a prestação por mais de uma empresa” e a Concessionária assim o solicitar.

Cabe explicitar que, em regra, a concorrência econômica é a alternativa preferida para garantir preços competitivos, qualidade de serviço e disponibilidade de opções para os usuários. A exclusividade na prestação dos serviços em questão deve ser imposta apenas em casos excepcionais, e quando houver demonstrada vantagem aos usuários.

Além disso, é importante ressaltar que existe previsão contratual para que, nos aeroportos com redes de dutos e hidrantes, a ANAC possa atuar em casos concretos sobre a estrutura do mercado, exigindo restrições à participação das operadoras dessas infraestruturas na distribuição de combustível de aviação ou, equivalentemente, à participação de empresas distribuidoras de combustíveis de aviação na operação de redes de dutos e hidrantes nos aeroportos. Além disso, exigiu-se que contratos envolvendo a construção e/ou operação dessas infraestruturas sejam submetidos à análise da ANAC previamente a sua assinatura.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11508
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Incluir um subitem na Subseção I, da Seção V, do Capítulo II, prevendo que, ao término do Estágio 2 da Fase I-A, a Concessionária deve disponibilizar uma área, pelo período de 60 (sessenta) dias, para que prepostos da Infraero possam atuar no processamento do acerto de contas de que trata o subitem 2.23, assim como na resolução das pendências decorrentes da transição.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Por ocasião das concessões anteriores, a Infraero necessitou designar, em cada aeroporto concedido, prepostos para, nos meses seguintes à transição, resolverem assuntos não encerrados no período da operação assistida, relacionados a processos de acerto de contas e a tratativas com órgãos públicos municipais e estaduais.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e informa que a mesma foi parcialmente acatada. Conforme sugerido, a Concessionária deverá disponibilizar espaço físico e estrutura ao Operador Anterior, porém o prazo foi adequado para aqueles constantes no item 2.22.1. do contrato.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11509
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>Alterar o texto do subitem 3.1.3 do Anexo 2 do Contrato de Concessão, especificando que a obrigação conferida às Concessionárias, de manterem todas as instalações, bens e equipamentos existentes e implementados nos Complexos Aeroportuários, inclui a prestação dos serviços de conservação e manutenção predial das EPTA's que se encontram nos Complexos Aeroportuários concedidos, mediante o ressarcimento das despesas dela decorrentes, visto que essa infraestrutura integra o Complexo Aeroportuário, na forma do subitem 1.1.9 do Edital combinado com o subitem 3.1.22 do Anexo 2 do Contrato de Concessão (PEA).</p> <p>Posto isso, segue a nova redação sugerida para o subitem 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, inclusive a prestação dos serviços de conservação e manutenção predial das Estações Prestadoras de Serviços de Telecomunicações Aeronáuticas e de Tráfego Aéreo (EPTA's) que se encontram nos Complexos Aeroportuários concedidos, mediante o ressarcimento das despesas dela decorrentes pelos operadores das EPTA's".</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>A forma como o subitem em tela foi redigido, sem a especificação ora sugerida, tem possibilitado interpretação divergente por parte das Concessionárias, que contestam tal obrigação, baseando-se no subitem 2.2 do Contrato. Registre-se, ainda, que a redação ora proposta não onerará as Concessionárias, visto que tais despesas serão ressarcidas pelos operadores das EPTA's.</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que, como diretriz de políticas públicas, todos os aspectos relacionados à prestação de serviços de navegação aérea encontram-se fora do objeto da concessão, não tendo o operador aeroportuário qualquer responsabilidade sobre o serviço, sobre os equipamentos ou mesmo sobre as edificações e instalações. A prestação de serviços de navegação aérea constitui serviço público específico e remunerado por tarifas próprias. O Plano de Exploração Aeroportuária pontua a situação nos itens 3.2 ao 3.4, bem como no item 4.1.2, ao referenciar a Portaria Conjunta nº 06/SAC, de 05 de setembro de 2018. Da leitura de tais itens depreende-se que a situação de exceção caracteriza-se quando, motivada por serviço ou obra proposta pela Concessionária ou exigência contratual, seja necessário o remanejamento ou modificação nas instalações ou equipamentos dedicados ao serviço de navegação aérea. De acordo com a mencionada Portaria Conjunta, as áreas civis dos aeródromos públicos utilizadas por instalações e equipamentos do SISCEAB são denominadas "especiais", e, de acordo com o item 12, as instalações e edificações são definidas pelos perímetros de cercas ou muros ou pela planta da edificação, o que for mais abrangente.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11510
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Sugerimos que a definição dos ativos a serem incluídos no Anexo 22 do Edital considere critérios objetivos, de modo que constem da referida lista os bens de valor relevante necessários à continuidade da operação do aeroporto em suas condições atuais, observadas as normas regulatórias do setor, não permitindo que sejam arrolados no documento bens não essenciais à operação do aeródromo, obsoletos ou inoperantes.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
No caso específico da lista mínima apresentada no Anexo 24 do Edital do Leilão da 5ª Rodada de Concessões, identificamos que havia bens obsoletos, inoperantes e não essenciais.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que o conteúdo previsto na minuta de contrato de concessão que trata da lista mínima de bens atende a diretriz estabelecida por esta Secretaria para elaboração dos documentos jurídicos. Com efeito, em atenção ao disposto no item 10.15 do Edital de Chamamento Público de Estudos nº 2/2019, encontra-se em elaboração pelo consórcio selecionado a lista de bens móveis relevantes para a operação dos aeroportos da sexta rodada. A lista completa já foi disponibilizada pela Infraero para os 22 aeroportos e endereçada ao consórcio, que providenciará a elaboração de relatório contendo informações sobre a identificação, caracterização e condições verificadas para aqueles bens considerados relevantes. Esse material será disponibilizado a todo e qualquer interessado por meio do data-room, mantido pela SAC, e subsidiará a elaboração da lista mínima que constará nos respectivos contratos de concessão (anexo 22 do Edital de leilão).

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11511
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>Incluir novo subitem (2.22.3.1.) na subseção com a seguinte redação: “As receitas proveniente das cargas armazenadas nos terminais de carga aérea dos aeroportos, correspondentes ao período que antecede o término do Estágio 2 da Fase I-A, serão devidas ao Operador Aeroportuário, independentemente da data que a carga sair do terminal, cabendo à Concessionária as receitas de armazenagem correspondentes ao período imediatamente posterior ao término da Operação Assistida, de modo que o valor das cargas retiradas após o encerramento do Estágio 2 da Fase I-A será dividido proporcionalmente entre o Operador Aeroportuário e a Concessionária.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>De forma a tornar mais evidente a separação das receitas por ocasião do acerto de contas previsto no subitem 2.23, entendemos necessária a inclusão do subitem 2.22.3.1 no contrato tratando especificamente de receitas de tarifas com serviços de armazenagem e capatazia, estabelecendo que o valor das cargas retiradas após o encerramento do Estágio 2 da Fase I-A será dividido proporcionalmente entre o Operador Aeroportuário (que ficará com as receitas correspondentes ao período de armazenagem anterior ao término desse Estágio) e a Concessionária (que ficará com as receitas correspondentes ao período de armazenagem posterior ao término desse Estágio).</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a moldura contratual proposta, para fins de tarifa de armazenagem e capatazia, já elucida a devida separação de receitas entre o operador aeroportuário e a concessionária.</p> <p>O item 6.8, do contrato de concessão, dispõe que até o final do estágio 2 da fase I-A, aplicam-se os tetos tarifários vigentes nos respectivos aeroportos anteriormente à Data de Eficácia. Por sua vez, tem-se que a tarifa de armazenagem é quantificada também em função do tempo (vide artigos 7º e 9º, da Portaria nº 219/GC-5, de 27 de março de 2001, referenciada no item 2.1.1, do anexo 4 do contrato de concessão), de forma que o operador aeroportuário tem a previsão de auferir tais receitas proporcionalmente ao período em que as mercadorias estiverem sob a tutela de seus serviços.</p> <p>Nesse sentido, os itens 2.22.2 e 2.22.3, do contrato de concessão, e o item 6.4, do anexo 7 do contrato de concessão, dispõem que durante todo o estágio 2 (operação assistida), o operador aeroportuário continuará a executar suas atividades e manterá a responsabilidade pela operação do complexo aeroportuário, de forma que as receitas incidentes sobre as atividades do aeroporto relativas a este período serão de responsabilidade do operador aeroportuário.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11512
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
FERNANDO CARLOS MERENCIO DE LIMA
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
INCLUSÃO DA OBRIGATORIEDADE DA CONSTRUÇÃO DE UMA TERCEIRA PISTA COM AO MENOS 3.200 METROS OU DA AMPLIAÇÃO DA ATUAL DE 3.000 METROS.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
É INADMISSÍVEL QUE UM ESTADO DO PORTE DO PARANÁ E PRINCIPALMENTE DE UMA REGIÃO METROPOLITANA DO TAMANHO QUE É CURITIBA NÃO TER UMA PISTA, NO MÍNIMO DIZENDO, DECENTE PARA OPERAR PELOS PRÓXIMOS 30 ANOS (3 DÉCADAS!!!!). É RIDÍCULO PARA UM PAÍS QUE QUER SER GRANDE TER UMA CIDADE COM A ECONOMIA QUE TEM CURITIBA NÃO POSSUIR UM AEROPORTO MINIMAMENTE CAPAZ DE OPERAR VOOS MAIS LONGOS.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição. Considerando o recebimento de inúmeras contribuições, tanto na Audiência Pública presencial, como na virtual, as quais apresentaram argumentos técnicos quanto a necessidade e o anseio da população pela construção de uma nova Pista de Pouso e Decolagem (PPD) no Aeroporto de Curitiba, ou mesmo a ampliação da atual, de modo a viabilizar economicamente voos diretos entre Curitiba e cidades da Europa e dos Estados Unidos; considerando que as análises das projeções de demanda apresentadas no relatório de mercado dos Estudos de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental (EVTEA) que subsidiam a modelagem da concessão do aeroporto apontam para demanda de passageiros, na análise origem destino, para cidades da Europa e América do Norte (pág. 136 do Estudo de Mercado), a qual justifica a criação de rotas diretas do Aeroporto de Curitiba para as referidas localidades já no início da concessão (tabela 6-23, pág. 143 do Estudo de Mercado); considerando ainda que os estudos de mercado apontam para uma conectividade do fluxo internacional de aeronaves cargueiras entre SBCT e América do Norte; esta Secretaria Nacional de Aviação Civil solicitou que o consórcio selecionado para elaboração dos estudos realizasse uma análise de diferentes cenários de forma a viabilizar voos diretos do SBCT para cidades da Europa e Estados Unidos (estudo inserido no Data room).</p> <p>Considerando que os custos estimados para construção de uma terceira PPD foram muito próximos da alternativa mais econômica de ampliação da atual PPD; considerando os riscos inerentes ao processo de desapropriação, presentes em volume consideravelmente superior na alternativa de ampliação da atual PPD; considerando que os obstáculos a navegação aérea já estão mapeados no cenário de construção da nova PPD; considerando a valorização do ativo resultante da construção de nova PPD; considerando que a construção da nova PPD irá possibilitar a descontinuidade nas operações da pista secundária 11/29, resultando em disponibilização de relevante área de exploração comercial para o aeroporto; considerando, por fim, que o plano diretor do aeroporto prevê como melhor alternativa</p>

à expansão de longo prazo do aeroporto, a construção da nova PPD; esta SAC irá determinar como diretriz de política pública, a implantação de um sistema de pistas 15R/33L, projetado para aeronaves Código 4E, com comprimento mínimo de pista de pouso e decolagem de 3.000 metros, possuindo os requisitos de infraestrutura exigidos na legislação em vigor para possibilitar procedimentos de aproximação paralela e independente ao atual sistema de PPD 15/33, em operação noturna e diurna, com pista de aproximação de precisão, sem restrição, que atenda aos requisitos de mínimos operacionais equivalentes à Categoria II. O novo sistema de Pistas de Pouso e Decolagem deverá estar implantado e concluído em até 60 meses após a data de eficácia do contrato.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11513
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Eduardo de Sousa Chaves
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Sugiro alterar o texto da seguinte forma: aonde está escrito "As proponentes poderão visitar o Complexo aeroportuário.....", para "As proponentes terão que, obrigatoriamente, realizar a visita técnica no Complexo aeroportuário....."
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>Por experiência própria, inclusive no segmento de Aeroporto aonde atuei por mais de vinte anos (Ministério da Aeronáutica, Tasa e Infraero), entendo que é imprescindível que as empresas que queiram participar dos certames realizem as visitas técnicas aos Complexos Aeroportuários. Somente dessa forma, essas empresas poderão conhecer fisicamente a macro estrutura do Complexo, as instalações, os profissionais das diversas áreas, as operações do dia a dia, as interfaces da Administradora do complexo com outras empresas, tanto públicas quanto privadas, o relacionamento com os clientes internos e externos, a relação com as comunidades existentes no entorno do Complexo, entre outras questões que sejam importantes.</p> <p>É claro que esse levantamento "in loco" não elimina toda a gama de informações a serem fornecidas pela administradora do complexo: planejamento estratégico, organograma, receitas aeronáuticas, receitas não aeronáuticas, balanços, balancetes, mapas, fotos, vídeos, estatísticas, pesquisas de satisfação, ordens de serviço, todos os contratos vigentes, possíveis processos de contratação de prestadores de serviços, fornecedores, futuros lojistas, funcionários, entre outras informações que sejam importantes e necessárias.</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que ela não será acatada. 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. Nesse sentido, a realização de visitas técnicas, a fim de vistoriar o Complexo Aeroportuário, na forma do item 1.17 do Edital, é uma faculdade posta à disposição das interessadas para que possam angariar as informações técnicas e dados necessários para a construção de sua proposta econômica, pelas quais se responsabilizam integralmente, tanto na etapa licitatória quanto durante a execução do contrato que vier a ser ratificado. Com efeito, considerando que as Proponentes são exclusivamente responsáveis pelas propostas econômicas formuladas, cabe a cada uma delas desenvolver o seu plano de negócios e suas projeções, sem que a ANAC interfira, de maneira mandatória, no levantamento das premissas utilizadas.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11514
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Eduardo de Sousa Chaves
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
No item 6.2.3, faltou a referência ao Bloco Central.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Para que, em relação ao Bloco Central, não falte a definição clara e objetiva da exigência de comprovação do pagamento à ser feito à INFRAERO, referente ao custeio de programas de adequação do efetivo.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, conforme diretriz política do Governo Federal, endereçada à Agência pelo Ministério da Infraestrutura, não constitui obrigação prévia à assinatura do contrato de concessão para exploração do Bloco Central a comprovação do pagamento à Infraero de valores referente ao custeio de programas de adequação do efetivo.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11515
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Eduardo de Sousa Chaves
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Em relação ao item 3,1, não deveria ter a exigência de somente empresas Administradoras de Aeroportos poderem participar do Leilão?
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Entendo que entidades de previdência complementar, fundos de investimento e outras empresas sem a expertise na Administração de Aeroporto não poderiam participar do certamente isoladamente, mas, somente, fazendo parte de um Consórcio do qual faça parte um Operador Aeroportuário, respeitando-se o descrito no Capítulo IV, sub-seção IV - da Habilitação Técnica.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o item 3.1. do edital apenas buscou elencar a natureza jurídica daqueles que poderão participar do processo licitatório. Assim, a participação de forma isolada ou em consórcio é também válida para entidades de previdência complementar e fundos de investimento. Entretanto, eventual participação isolada de entidades dessa natureza não exclui a necessidade de demonstração do cumprimento dos requisitos de habilitação técnica prevista no Edital (Capítulo IV, seção V, sub-seção IV - da Habilitação Técnica) para apresentação de propostas para quaisquer dos Blocos de Aeroportos, segundo o disposto no item 4.44 e seguintes, especialmente o item 4.45.3 do Edital, segundo o qual "caso o Operador Aeroportuário Proponente ou integrante de Consórcio Proponente não seja a pessoa jurídica que opera diretamente o respectivo aeroporto, deverá apresentar a declaração constante do Anexo 17, assinada pela pessoa jurídica que o opera diretamente. Deverá, ainda, juntar os documentos comprobatórios de sua relação societária com a pessoa jurídica que opera diretamente o aeroporto que o qualifiquem como Operador Aeroportuário, nos termos da definição constante do item 1.1.30". Além disso, sublinhe-se que mesmo se tratando de Consórcio com participação de entidades de previdência complementar e fundos de investimento, pelo menos uma das consorciadas deverá atender integral e isoladamente às exigências dos itens 4.44 e 4.45 e ter a participação mínima prevista no item 3.10.4., nos termos do item 4.46.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11556
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
MACHADO, MEYER, SENDACZ E OPICE ADVOGADOS
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Contribuição indicada no documento anexo.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>Justificativa indicada no documento anexo.</p> <p>Problemas relacionadas à exigência de participação do operador aeroportuário no capital social da SPE.</p> <p>As minutas de edital e contrato exigem uma vinculação societária entre o investidor e o operador aeroportuário.</p> <p>Essa exigência de vinculação societária entre investidor e operador aeroportuário possui dois objetivos declarados: (i) propiciar a absorção de tecnologia estrangeira no que diz respeito à exploração de infraestrutura aeroportuária para, com isso, desenvolver o mercado nacional de infraestrutura e (ii) garantir um maior comprometimento do operador aeroportuário na exploração da infraestrutura aeroportuária<sup>1</sup>.</p> <p>No entanto, levando em consideração a atual configuração do mercado de exploração de infraestrutura aeroportuária, a exigência de vínculo societário contida nas minutas de edital e contrato provavelmente estimulará um resultado inverso, ou seja, poderá causar restrição competitiva e dificuldades operacionais aos parceiros privados.</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que ela será parcialmente acatada para admitir nova forma de demonstração da qualificação técnica para participação de proponente individual ou em consócio no leilão, qual seja, por meio da celebração de compromisso de contratação de pessoa jurídica que detenha a qualificação exigida no Edital para prestar assistência técnica na execução das operações aeroportuárias. Essa alteração vem, também, para atender a diretriz política que foi enviada à ANAC e que tem como objetivo a promoção da concorrência no leilão.</p> <p>Ainda, será aceita a sugestão de inclusão no contrato de concessão de penalidade para a Concessionária que, sem anuência da ANAC, rescindir o contrato de assistência técnica supracitado.</p> <p>Todavia, informa-se que a celebração desse negócio jurídico não implica a transferência da operação do complexo aeroportuário para o terceiro contratado, de modo que o Operador Aeroportuário continua sendo a Concessionária, não havendo necessidade de se fazer qualquer substituição do termo "Operador Aeroportuário" nos documentos jurídicos.</p> <p>Adicionalmente, esclarece-se que esse vínculo que será estabelecida entre a Concessionária e a pessoa jurídica não configura subcontratação das operações aeroportuárias, mas sim, conforme já exposto, 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. Assim, não haverá alteração das</p>

cláusulas do contrato que tratam do tema, mantendo-se, inclusive por tratar-se de hipótese imposta pela Lei 8.987/95, o item 9.1.1, que permite a subcontratação no caso de transferência do controle ou da administração temporária da Concessionária para seu financiador.

Cabe expor, ainda, que, para fins de participação, no leilão, de Operador Aeroportuário como parte de consórcio, a exigência de que esse Operador deva deter no mínimo 15% das ações do consórcio é determinada por diretriz política, motivo pelo qual não será alterada por essa Agência. Porém, informa-se que haverá mais uma alteração no sentido de excluir a vedação absoluta à redução da participação do Operador Aeroportuário no Consórcio nos 5 (cinco) primeiros anos da concessão, veiculada até então no item 10.7.3 da minuta de contrato. Todavia, reitera-se que as alterações na composição do Consórcio ainda dependerão de prévia aprovação da ANAC, nos termos do Capítulo X da minuta de Contrato, que deverá considerar na análise a manutenção dos requisitos de habilitação e do certificado operacional dos aeroportos integrantes do Bloco, quando aplicável.

Por fim, vale registrar que a questão do requisito de habilitação técnica eleito pelo Edital de Licitação já foi amplamente discutida em rodadas anteriores, também em conjunto com a SAC, justamente a fim de conferir segurança e higidez à escolha pública. A adoção de exigências de quantitativo mínimo de passageiros processados em concessões de aeroportos ao redor do mundo é bastante comum. O objetivo é evidente: diminuir a possibilidade de que agentes pouco experientes e com baixa capacidade de avaliação e operação de um aeroporto saírem-se vencedores de processos licitatórios de estruturas que, na maior parte das vezes, geram grande impacto sobre a economia e bem-estar da população. Mantém-se, assim, o mesmo modelo adotado nas últimas rodadas de concessões encabeçadas por esta Agência e cuja eficiência já restou demonstrada. Por essas razões, os requisitos de habilitação técnica continuarão exigindo experiência especificamente na operação de aeroportos e a demonstração da qualificação técnica continuará sendo condição de participação no leilão e não somente condição prévia à assinatura do contrato de concessão.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11557
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
MACHADO, MEYER, SENDACZ E OPICE ADVOGADOS
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>Contribuição indicada no documento submetido à ANAC pelo escritório Machado, Meyer, Sendacz e Opice na presente data e intitulado como "Contribuição - 23-03-20.pdf".</p> <p>Para aumentar o potencial competitivo da concessão sem, contudo, descuidar da segurança operacional, propomos as seguintes alterações às minutas de edital e contrato.</p> <p>Em primeiro lugar, propomos a substituição da exigência “exploração de infraestrutura aeroportuária” por “exploração de qualquer ativo de infraestrutura relacionado a transporte e mobilidade que possua envergadura financeira compatível com o objeto licitado”. É preciso observar que o mercado de concessões sofreu diversas alterações nos últimos anos. A experiência específica e pessoal em determinado empreendimento atualmente é um aspecto secundário: a capacidade econômico-financeira passa a ser a principal métrica para avaliar a aptidão e comprometimento do parceiro privado na gestão de ativos de infraestrutura. Isso fica mais do que evidente quando se observa o aumento no número de proponentes que operam como fundos de investimento.</p> <p>Em segundo lugar, propomos a exclusão da exigência de vinculação societária entre investidor e operador aeroportuário. É plenamente possível garantir o comprometimento do operador aeroportuário por meio de arranjos contratuais. Nesse modelo, a SPE seria responsável por contratar o operador aeroportuário para prestação do serviço de exploração de infraestrutura aeroportuária. O operador aeroportuário, por sua vez, deverá se comprometer a cumprir integralmente com as obrigações do contrato de concessão, abrangendo mas não se limitando o atendimento dos seguintes documentos: MOPS - Manual de Operações; PGI - Plano de Gestão de Infraestrutura, PSA - Plano de Segurança Aeroportuária, PTO – Plano de Transição; e PQS – Plano de Qualidade de Serviço.</p> <p>Assim, sugerimos que haja a possibilidade de que proponentes participem do certame licitatório fora do arranjo de consórcio, de maneira individual, desde que comprovem experiência em projetos de infraestrutura semelhantes e desde que se comprometam a contratar por meio de contrato de prestação de serviços um operador aeroportuário que cumpra com os requisitos de habilitação técnica constantes do Edital.</p> <p>Propomos, dessa forma, que neste caso, um Term Sheet seja assinado entre a Concessionária e o operador aeroportuário, contendo determinados requisitos mínimos que serão previstos em um anexo específico ao Edital.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Justificativa indicada no documento submetido à ANAC pelo escritório Machado, Meyer, Sendacz e Opice na presente data e intitulado como "Contribuição - 23-03-20.pdf".

## RESPOSTA

A ANAC agradece a contribuição e informa que ela será parcialmente acatada para admitir nova forma de demonstração da qualificação técnica para participação de proponente individual ou em consócio no leilão, qual seja, por meio da celebração de compromisso de contratação de pessoa jurídica que detenha a qualificação exigida no Edital para prestar assistência técnica na execução das operações aeroportuárias. A celebração do contrato de assistência técnica propriamente dito será condição prévia à assinatura do contrato de concessão, nos termos do Capítulo VI da minuta de Edital. Salienta-se que essa alteração vem, também, para atender a diretriz política que foi enviada à ANAC e que tem como objetivo a promoção da concorrência no leilão.

Todavia, informa-se que a celebração desse negócio jurídico não implica a transferência da operação do complexo aeroportuário para o terceiro contratado, de modo que o Operador Aeroportuário continua sendo a Concessionária e não o contratado. Ainda, será determinado o conteúdo que deve ser minimamente contemplado no contrato de assistência técnica, porém não haverá um modelo prescritivo completo.

Cabe expor, ainda, que, para fins de participação, no leilão, de Operador Aeroportuário como parte de consócio, a exigência de que esse Operador deva deter no mínimo 15% das ações do consócio é determinada por diretriz política, motivo pelo qual não será alterada por essa Agência. Porém, informa-se que haverá mais uma alteração no sentido de excluir a vedação absoluta à redução da participação do Operador Aeroportuário no Consócio nos 5 (cinco) primeiros anos da concessão, veiculada até então no item 10.7.3 da minuta de contrato. Todavia, reitera-se que as alterações na composição do Consócio ainda dependerão de prévia aprovação da ANAC, nos termos do Capítulo X da minuta de Contrato, que deverá considerar na análise a manutenção dos requisitos de habilitação e do certificado operacional dos aeroportos integrantes do Bloco, quando aplicável.

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. A adoção de exigências de quantitativo mínimo de passageiros processados em concessões de aeroportos ao redor do mundo é bastante comum. O objetivo é evidente: diminuir a possibilidade de que agentes pouco experientes e com baixa capacidade de avaliação e operação de um aeroporto saírem-se vencedores de processos licitatórios de estruturas que, na maior parte das vezes, geram grande impacto sobre a economia e bem-estar da população. Mantém-se, assim, o mesmo modelo adotado nas quatro últimas rodadas de concessões encabeçadas por esta Agência e cuja eficiência já restou demonstrada. Por essas razões, os requisitos de habilitação técnica continuarão exigindo experiência especificamente na operação de aeroportos.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11558
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Nilson Lira
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Considerando os estudos das EVTEAs da 6ª rodada de concessões de aeroportos terem sido realizados antes da Pandemia do Coronavírus (Covid-19) anunciado pela OMS, haverá reavaliação das EVTEAs pela SAC e ANAC, nos cálculos de investimentos do setor, valores de outorgas, valores dos ativos (leilão), etc...? Haverá alteração no cronograma ?
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Retração do mercado econômico, crise no setor da aviação civil.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que 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 6ª Rodada de Concessões Aeroportuárias (cenário de 30 anos a partir de outubro/novembro de 2021). Entretanto, no presente momento seria prematuro se fazer qualquer diagnóstico conclusivo, devido as 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.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11559
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Movimento Pró-Paraná Ente de Integração e Relações Institucionais do Paraná
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Igualar o percentual da outorga variável do Bloco Sul, no mesmo patamar escalonado proposto para os aeroportos dos Blocos Central e Norte, fixando o diferencial competitivo das propostas na outorga inicial e no valor do ágio do leilão.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>A Taxa Interna de Retorno - TIR, anual real, do projeto da concessão, antes dos pagamentos das outorga dos aeroportos do Bloco Sul são: Curitiba 37,5%; Foz do Iguaçu 8,9%; Joinville 1,2% e Navegantes 9%. Os demais aeroportos do Bloco Sul tem uma TIR negativa ou inferior ao WACC de 7,3% para o Bloco Sul, portanto são deficitários ou seriam inviáveis economicamente se tratados individualmente.</p> <p>A proposta da 6ª Rodada de Concessão de aeroportos apresenta outorga variável conforme a tabela:</p> <p>Ano/Bloco Sul Central Norte</p> <p>5º 3,20% 0,62% 0,68%</p> <p>6º 6,40% 1,24% 1,36%</p> <p>7º 9,60% 1,87% 2,04%</p> <p>8º 12,80% 2,49% 2,72%</p> <p>9º Até fim da concessão 16,00% 3,11% 3,40%</p> <p>A outorga variável do Bloco Sul quando comparada a dos blocos Central e Norte apresenta um percentual muito maior, próximo a cinco vezes. Esta discrepância resultará em tarifas dos serviços dos aeroportos do Bloco Sul também maiores, tendo como consequência impacto negativo no desenvolvimento na região de influência dos aeroportos.</p> <p>Comparados os aeroportos do Bloco Sul com os aeroportos de Florianópolis e Porto Alegre, que foram concedidos na 4ª rodada individualmente, resultará concorrência injusta na prestação de serviço, entre aeroportos localizados na mesma região de influência, podendo inclusive aumentar o déficit e agravar ainda mais a operacionalidade dos aeroportos com menor movimentação de passageiros e cargas. Para minorar os impactos, retro mencionados, os percentuais da outorga variável devem ser equalizados entre os blocos Sul, Central e Norte, num único percentual escalonado da outorga variável, sendo livre arbítrio do futuro concessionário, através da contribuição inicial, via valor do ágio que oferecerá quando do leilão da concessão, o diferencial das propostas entre os blocos Sul, Central e Norte.</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição. Primeiramente, importante informar 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</p>

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. Note, portanto, que a definição de um maior percentual de valor de outorga variável a ser pago pela concessão do bloco sul, deve-se a um elevado valor presente líquido do projeto, especialmente quando comparado aos blocos norte e central. Uma consequência do estabelecimento da outorga variável é a diminuição do risco do empreendimento, uma vez que, frente a uma crise, a concessionária pagará menores valores ao governo (em termos absolutos), e, numa expansão, fará maiores pagamentos de outorga. Importante, por fim, esclarecer que a regulação tarifária dos serviços aeroportuários não tem qualquer correlação com o percentual da outorga variável, definido automaticamente pelo modelo. Ou seja, o pagamento de uma outorga variável de 16% para o Bloco Sul não resulta em aumento da tarifa teto definida para os aeroportos do bloco, não causando assim os mencionados impactos negativos na competição entre os aeroportos.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11560
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Movimento Pró-Paraná, Ente de Integração e Relações Institucionais do Paraná
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Eliminar o subsídio interestadual dos serviços aeroportuários
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>No exercício de 2018 os aeroportos da 6ª Rodada de Concessão, localizados no Paraná, apresentaram Lucro Líquido Antes das Transferências para a União de R\$ 107,2 milhões. A mesma informação para os demais aeroportos da 6ª Rodada de Concessão localizados em SC e RS é de R\$ 12,2 milhões e R\$ (-8,2) milhões respectivamente.</p> <p>O Fluxo de Caixa Livre para a Firma, descontado, Acumulado (antes do pagamento da outorga) para os aeroportos do PR, SC e RS representam o valor total da concessão de R\$ 1.196,8 milhões, R\$ -61,0 milhões e R\$ (-261,0) milhões respectivamente.</p> <p>Analisando somente essas duas informações dos parágrafos acima, outras no mesmo diapasão poderiam ser acrescentadas, é notório que os aeroportos localizados no Estado do Paraná subsidiarão os aeroportos concedidos de Santa Catarina e do Rio Grande do Sul, inexistindo previsão explícita no edital de melhorias que agreguem qualidade diferenciada aos usuários dos serviços e contribua com o desenvolvimento do Estado do Paraná, decorrente da sua maior contribuição à concessão.</p> <p>Ademais, a proposta no edital atual não estabelece um fim ou prazo para encerramento desta situação, isto é, o subsídio permanecerá indefinidamente ou quiçá ocorra uma situação imprevisível nos dias atuais que transforme os aeroportos deficitários em superavitários, o que é improvável.</p> <p>Para solucionar esta situação do edital existem duas alternativas:</p> <p>a. Inserir os aeroportos de Santa Catarina na atual concessão do aeroporto de Florianópolis e os aeroportos do Rio Grande do Sul na atual concessão do aeroporto de Porto Alegre, conseqüentemente retirando-os da 6ª Rodada de Concessão;</p> <p>b. Estabelecer em edital que o término do prazo das concessões do Bloco Sul dos aeroportos de Santa Catarina seria coincidente com o término da atual concessão do aeroporto de Florianópolis e a concessão dos aeroportos do Rio Grande do Sul teriam um prazo de concessão coincidente com o término da a concessão do aeroporto de Porto Alegre.</p> <p>A melhor opção para o Estado do Paraná seria a alternativa 'a', cuja implementação solucionaria com brevidade a questão do subsídio cruzado interestadual, e habilitaria o Estado a subsidiar a Concessão de outros aeroportos não administrados pela Infraero.</p>
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição. Inicialmente, cabe esclarecer que a modelagem em bloco promove apenas um intercâmbio entre o valor de contribuição a ser pago ao FNAC e a gestão de um ativo deficitário, sem qualquer impacto sobre os investimentos nos aeroportos. Isso porque, no modelo de concessão de ativos de

forma individualizada, todo o valor “excedente” do projeto, o chamado valor presente líquido (VPL), é capturado pelas outorgas que deverão ser recolhidas pelo concessionário junto ao FNAC.

Logo, no modelo individualizado, o excedente do projeto gerado pelo aeroporto superavitário não é utilizado no próprio aeroporto, mas sim recolhido junto ao FNAC através das outorgas e reinvestido no sistema de aviação civil do país, garantindo o subsídio cruzado que permite a sustentabilidade do sistema como um todo. Nesse sentido, importante observar que o pagamento das outorgas referentes as concessões já realizadas, inclusive dos mencionados Aeroportos de Porto Alegre e de Florianópolis, geram recursos que são destinados ao FNAC e reinvestidos em aeroportos de todo o país, inclusive aqueles do Estado do Paraná. Esse mecanismo sempre foi empregado no país, de diversas formas. Já a concessão em bloco apenas transfere parte desse excedente para a gestão de ativos deficitários do próprio bloco, garantindo nível de serviço adequado a uma maior parte da população e investimentos necessários em aeroportos de menor porte sem qualquer prejuízo aos aeroportos superavitários do bloco.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11561
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Movimento Pró-Paraná, Ente de Integração e Relações Institucionais do Paraná
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Incluir no edital a obrigação na fase 1B da concessão, no aeroporto de Curitiba, infraestrutura para realizar voos sem escala de Curitiba para a América do Norte e Europa, preferencialmente numa nova terceira pista;
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>Curitiba tem no aeroporto Afonso Pena seu expoente maior, com movimentação anual de 6,56 milhões de passageiros, que corresponde a 53% do Bloco Sul e um volume de carga próximo a 40 mil toneladas anuais, que corresponde a 82,5% do Bloco Sul.</p> <p>Os valores acima não são maiores porque o aeroporto de Curitiba tem uma grande restrição no comprimento de 2.218m de sua pista principal. Este comprimento não permite a decolagem de aeronaves com pleno carregamento de combustível e carga, com destino à Europa e América do Norte. O comprimento mínimo de pista, decorrente da altitude do aeroporto para atender este desiderato seria de 2.800m.</p> <p>Superada plenamente esta grande limitação física na infraestrutura do aeroporto de Curitiba, cuja região de influência abrange 650 municípios, haveria reflexo no crescimento anual da movimentação de passageiros e cargas, além de incrementar a demanda por novos e melhores serviços.</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição. Considerando o recebimento de inúmeras contribuições, tanto na Audiência Pública presencial, como na virtual, as quais apresentaram argumentos técnicos quanto a necessidade e o anseio da população pela construção de uma nova Pista de Pouso e Decolagem (PPD) no Aeroporto de Curitiba, ou mesmo a ampliação da atual, de modo a viabilizar economicamente voos diretos entre Curitiba e cidades da Europa e dos Estados Unidos; considerando que as análises das projeções de demanda apresentadas no relatório de mercado dos Estudos de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental (EVTEA) que subsidiam a modelagem da concessão do aeroporto apontam para demanda de passageiros, na análise origem destino, para cidades da Europa e América do Norte (pág. 136 do Estudo de Mercado), a qual justifica a criação de rotas diretas do Aeroporto de Curitiba para as referidas localidades já no início da concessão (tabela 6-23, pág. 143 do Estudo de Mercado); considerando ainda que os estudos de mercado apontam para uma conectividade do fluxo internacional de aeronaves cargueiras entre SBCT e América do Norte; esta Secretaria Nacional de Aviação Civil solicitou que o consórcio selecionado para elaboração dos estudos realizasse uma análise de diferentes cenários de forma a viabilizar voos diretos do SBCT para cidades da Europa e Estados Unidos (estudo inserido no Data room).</p> <p>Considerando que os custos estimados para construção de uma terceira PPD foram muito próximos da alternativa mais econômica de ampliação da atual PPD; considerando os riscos inerentes ao processo de desapropriação, presentes em volume consideravelmente superior na alternativa de ampliação da atual PPD;</p>

considerando que os obstáculos a navegação aérea já estão mapeados no cenário de construção da nova PPD; considerando a valorização do ativo resultante da construção de nova PPD; considerando que a construção da nova PPD irá possibilitar a descontinuidade nas operações da pista secundária 11/29, resultando em disponibilização de relevante área de exploração comercial para o aeroporto; considerando, por fim, que o plano diretor do aeroporto prevê como melhor alternativa à expansão de longo prazo do aeroporto, a construção da nova PPD; esta SAC irá determinar como diretriz de política pública, a implantação de um sistema de pistas 15R/33L, projetado para aeronaves Código 4E, com comprimento mínimo de pista de pouso e decolagem de 3.000 metros, possuindo os requisitos de infraestrutura exigidos na legislação em vigor para possibilitar procedimentos de aproximação paralela e independente ao atual sistema de PPD 15/33, em operação noturna e diurna, com pista de aproximação de precisão, sem restrição, que atenda aos requisitos de mínimos operacionais equivalentes à Categoria II. O novo sistema de Pistas de Pouso e Decolagem deverá estar implantado e concluído em até 60 meses após a data de eficácia do contrato.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11562
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
João Arthur Mohr
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>AEROPORTO AFONSO PENA: Precisa de uma pista com 3.000 metros x 45 metros, permitindo decolagem de aeronaves de grande porte tanto de passageiros como de cargas, sem escalas e sem restrições, com destino aos Estados Unidos da América e à Europa (pista para aeronaves categoria 4E, sem restrições). Esta pista deverá estar contemplada nas obras na fase 1, ou seja, nos anos iniciais da concessão. Prever também a implantação de sistemas de aproximação por instrumentos no mínimo categoria ILS 2, prevendo no futuro migrar para o ILS 3.</p> <p>AEROPORTO DE FOZ DO IGUAÇU: A nova pista de 3.000 metros x 45 metros está prevista nos estudos e deve ser acompanhada também de instalação de instrumentos de aproximação categoria ILS 2, prevendo no futuro migrar para o ILS 3. Os estudos para este aeroporto apresentados na Audiência Pública atendem a necessidade daquele grande pólo turístico.</p> <p>AEROPORTO DE LONDRINA: Será necessário a ampliação da pista do aeroporto de Londrina, não apenas nos 540 metros previstos para a primeira fase. Prever também uma futura ampliação de mais 460 metros, totalizando 1000 metros. É de extrema importância para este aeroporto a implantação imediata de sistemas de aproximação por instrumentos no mínimo categoria ILS 1, prevendo no futuro migrar para o ILS 2.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>AEROPORTO AFONSO PENA: O potencial de passageiros e de cargas demonstra a necessidade da construção de uma pista de comprimento suficiente que permita decolagem de aeronaves de grande porte em voos diretos para os Estados Unidos da América e Europa, sem restrições quanto a ocupação da aeronave e peso do combustível. Os próprios estudos apresentados no material da Audiência Pública demonstram este potencial da região. Curitiba e Região seria a única capital deste porte do Brasil a não ter um aeroporto com pista com comprimento suficiente para estas operações. A pista atual de Curitiba, com seus 2.200 metros, apesar de ter comprimento igual ao aeroporto Salgado Filho (Porto Alegre), não permite operações internacionais de longo curso, sem restrições e sem escalas, pois Curitiba está situada à 910 metros de altitude em relação ao nível do mar, quando o aeroporto de Porto Alegre está praticamente no nível do mar. Em função da altitude, as aeronaves perdem mais de 20% de eficiência no momento da decolagem no aeroporto Afonso Pena, precisando então que este aeroporto tenha uma pista de 3.000 x 45 metros. No passado, o Governo do Estado e o Governo Federal já desapropriaram terrenos para a implementação desta pista. Dos nove aeroportos do Bloco Sul que farão parte desta concessão, o aeroporto Afonso Pena representa 47% da geração de receita, 50% do número de passageiros e estaria recebendo menos que 15% do volume total de investimentos, o que mostra desequilíbrio nos investimentos propostos na alternativa escolhida originalmente e apresentada na Audiência Pública. Concluindo,</p>

Curitiba e Região Metropolitana tem potencial, área e volume de cargas e pessoas que justifique a implantação de uma pista com 3.000 x 45 metros.

**AEROPORTO DE FOZ DO IGUAÇU:** Os estudos apresentados na Audiência Pública contemplam o potencial turístico do segundo maior ponto de visitações do Brasil. Concordamos com a alternativa escolhida pelos estudos, que é a construção de uma nova pista 3.000 x 45 metros, e deixar a atual pista como uma pista de taxi way.

**AEROPORTO DE LONDRINA:** A região de influência deste aeroporto representa uma área muito grande em termos de população e geração de riqueza. Portanto, a ampliação da pista se faz necessária para futuras operações de aeronaves de grande porte. A instalação de aparelhos de aproximação por instrumentos já é uma promessa antiga neste aeroporto, porém, até hoje não executada. Este aeroporto, pela falta deste sistema de aproximação IFR Precisão CAT I, é um dos aeroportos que mais tem suas operações suspensas por condições climáticas adversas. Portanto, faz-se necessário a implementação imediata deste sistema de aproximação.

### **RESPOSTA**

A SAC/MInfra agradece a contribuição. Considerando o recebimento de inúmeras contribuições, tanto na Audiência Pública presencial, como na virtual, as quais apresentaram argumentos técnicos quanto a necessidade e o anseio da população pela construção de uma nova Pista de Pouso e Decolagem (PPD) no Aeroporto de Curitiba, ou mesmo a ampliação da atual, de modo a viabilizar economicamente voos diretos entre Curitiba e cidades da Europa e dos Estados Unidos; considerando que as análises das projeções de demanda apresentadas no relatório de mercado dos Estudos de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental (EVTEA) que subsidiam a modelagem da concessão do aeroporto apontam para demanda de passageiros, na análise origem destino, para cidades da Europa e América do Norte (pág. 136 do Estudo de Mercado), a qual justifica a criação de rotas diretas do Aeroporto de Curitiba para as referidas localidades já no início da concessão (tabela 6-23, pág. 143 do Estudo de Mercado); considerando ainda que os estudos de mercado apontam para uma conectividade do fluxo internacional de aeronaves cargueiras entre SBCT e América do Norte; esta Secretaria Nacional de Aviação Civil solicitou que o consórcio selecionado para elaboração dos estudos realizasse uma análise de diferentes cenários de forma a viabilizar voos diretos do SBCT para cidades da Europa e Estados Unidos (estudo inserido no Data room).

Considerando que os custos estimados para construção de uma terceira PPD foram muito próximos da alternativa mais econômica de ampliação da atual PPD; considerando os riscos inerentes ao processo de desapropriação, presentes em volume consideravelmente superior na alternativa de ampliação da atual PPD; considerando que os obstáculos a navegação aérea já estão mapeados no cenário de construção da nova PPD; considerando a valorização do ativo resultante da construção de nova PPD; considerando que a construção da nova PPD irá possibilitar a descontinuidade nas operações da pista secundária 11/29, resultando em disponibilização de relevante área de exploração comercial para o aeroporto; considerando, por fim, que o plano diretor do aeroporto prevê como melhor alternativa à expansão de longo prazo do aeroporto, a construção da nova PPD; esta SAC irá determinar como diretriz de política pública, a implantação de um sistema de pistas 15R/33L, projetado para aeronaves Código 4E, com comprimento mínimo de pista de pouso e decolagem de 3.000 metros, possuindo os requisitos de infraestrutura exigidos na legislação em vigor para possibilitar procedimentos de aproximação paralela e independente ao atual sistema de PPD 15/33, em operação noturna e

diurna, com pista de aproximação de precisão, sem restrição, que atenda aos requisitos de mínimos operacionais equivalentes à Categoria II. O novo sistema de Pistas de Pouso e Decolagem deverá estar implantado e concluído em até 60 meses após a data de eficácia do contrato.

Em relação à contribuição sobre o Aeroporto de Foz do Iguaçu informamos que o estudo publicado já contempla a construção de um novo sistema de Pista com 3.000 metros x 45 metros, de modo a atender as adequações necessárias para operações de aeronaves código 3C, em IFR, sem restrição. Ressaltamos que a solução final será dada pela futura concessionária, que poderá apresentar planejamento distinto, porém desde que atenda igualmente aos requisitos exigidos para a infraestrutura do aeroporto. De acordo com as necessidades operacionais verificadas por meio dos produtos climatológicos da REDEMET e apresentadas no estudo, informamos que será acrescentada diretriz de política pública, considerando a necessidade do sistema de pistas atender aos requisitos de infraestrutura exigidos na legislação em vigor para possibilitar operações de aproximação e pousos, seja em situação diurna ou noturna, por meio de procedimentos por instrumento de precisão, atendendo aos requisitos de mínimos operacionais equivalentes à Categoria I (Precision Approach CAT I). A configuração proposta não impede que futuramente o operador implemente operações CAT II para melhoria das operações, que seria demandada naturalmente pelas companhias aéreas caso necessário.

Em relação à contribuição realizada sobre o aeroporto de Londrina informamos que o estudo apresenta as considerações realizadas para a definição do comprimento necessário de pista de acordo com as considerações de demanda, rotas e frota de aeronaves previstas nos estudos de mercado. O comprimento considerado no plano de desenvolvimento garante o atendimento das rotas propostas no estudo de mercado, sendo que a sua expansão poderá ser viabilizada de acordo com a análise econômica do concessionário frente a demanda das companhias aéreas. No que tange ao sistema de aproximação, considerando o recebimento de diversas contribuições, tanto na Audiência Pública presencial, como na virtual, dos mais diversos setores, incluindo os operadores aéreos (levantamentos da empresa Azul Linhas Aéreas sobre impactos de meteorologia adversa na disponibilidade do Aeroporto de Londrina, considerando dados de 3 anos para os meses entre maio e setembro, indicam que poderia haver ganho operacional em todas as faixas horárias) e suas associações, as quais apresentaram necessidades de melhorias quanto à segurança operacional e à disponibilidade do Aeroporto de Londrina em situações de meteorologia adversa (condições IMC); considerando os ganhos sociais em termos de redução nos impactos na malha aérea nacional ou nas necessidades em se alternar voos em função da interrupção das operações no Aeroporto de Londrina devido à falta de teto ou visibilidade; considerando a busca pela continuidade na prestação do serviço público; informamos que será acrescentada diretriz de política pública, considerando a necessidade de se atender aos requisitos de infraestrutura exigidos na legislação em vigor para possibilitar operações de aproximação e pousos, seja em situação diurna ou noturna, por meio de procedimentos por instrumento de precisão, atendendo aos requisitos de mínimos operacionais equivalentes à Categoria I (Precision Approach CAT I). A configuração proposta não impede que futuramente o operador aeroportuário desenvolva um projeto em conjunto com o operador de navegação aérea visando investimentos que viabilizem operações de precisão em nível equivalente a CAT II, a fim de obter melhorias operacionais em seus aeroportos, caso seja identificada necessidade, ou por demanda das companhias aéreas.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11563
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DO PARANÁ
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>AEROPORTO AFONSO PENA: Precisa de uma pista com 3.000 metros x 45 metros, permitindo decolagem de aeronaves de grande porte tanto de passageiros como de cargas, sem escalas e sem restrições, com destino aos Estados Unidos da América e à Europa (pista para aeronaves categoria 4E, sem restrições). Esta pista deverá estar contemplada nas obras na fase 1, ou seja, nos anos iniciais da concessão. Prever também a implantação de sistemas de aproximação por instrumentos no mínimo categoria ILS 2, prevendo no futuro migrar para o ILS 3.</p> <p>AEROPORTO DE FOZ DO IGUAÇU: A nova pista de 3.000 metros x 45 metros está prevista nos estudos e deve ser acompanhada também de instalação de instrumentos de aproximação categoria ILS 2, prevendo no futuro migrar para o ILS 3. Os estudos para este aeroporto apresentados na Audiência Pública atendem a necessidade daquele grande pólo turístico.</p> <p>AEROPORTO DE LONDRINA: Será necessário a ampliação da pista do aeroporto de Londrina, não apenas nos 540 metros previstos para a primeira fase. Prever também uma futura ampliação de mais 460 metros, totalizando 1000 metros. É de extrema importância para este aeroporto a implantação imediata de sistemas de aproximação por instrumentos no mínimo categoria ILS 1, prevendo no futuro migrar para o ILS 2.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>AEROPORTO AFONSO PENA: O potencial de passageiros e de cargas demonstra a necessidade da construção de uma pista de comprimento suficiente que permita decolagem de aeronaves de grande porte em voos diretos para os Estados Unidos da América e Europa, sem restrições quanto a ocupação da aeronave e peso do combustível. Os próprios estudos apresentados no material da Audiência Pública demonstram este potencial da região. Curitiba e Região seria a única capital deste porte do Brasil a não ter um aeroporto com pista com comprimento suficiente para estas operações. A pista atual de Curitiba, com seus 2.200 metros, apesar de ter comprimento igual ao aeroporto Salgado Filho (Porto Alegre), não permite operações internacionais de longo curso, sem restrições e sem escalas, pois Curitiba está situada à 910 metros de altitude em relação ao nível do mar, quando o aeroporto de Porto Alegre está praticamente no nível do mar. Em função da altitude, as aeronaves perdem mais de 20% de eficiência no momento da decolagem no aeroporto Afonso Pena, precisando então que este aeroporto tenha uma pista de 3.000 x 45 metros. No passado, o Governo do Estado e o Governo Federal já desapropriaram terrenos para a implementação desta pista. Dos nove aeroportos do Bloco Sul que farão parte desta concessão, o aeroporto Afonso Pena representa 47% da geração de receita, 50% do número de passageiros e estaria recebendo menos que 15% do volume total de investimentos, o que mostra desequilíbrio nos investimentos propostos na alternativa escolhida originalmente e apresentada na Audiência Pública. Concluindo,</p>

Curitiba e Região Metropolitana tem potencial, área e volume de cargas e pessoas que justifique a implantação de uma pista com 3.000 x 45 metros.

**AEROPORTO DE FOZ DO IGUAÇU:** Os estudos apresentados na Audiência Pública contemplam o potencial turístico do segundo maior ponto de visitações do Brasil. Concordamos com a alternativa escolhida pelos estudos, que é a construção de uma nova pista 3.000 x 45 metros, e deixar a atual pista como uma pista de taxi way.

**AEROPORTO DE LONDRINA:** A região de influência deste aeroporto representa uma área muito grande em termos de população e geração de riqueza. Portanto, a ampliação da pista se faz necessária para futuras operações de aeronaves de grande porte. A instalação de aparelhos de aproximação por instrumentos já é uma promessa antiga neste aeroporto, porém, até hoje não executada. Este aeroporto, pela falta deste sistema de aproximação IFR Precisão CAT I, é um dos aeroportos que mais tem suas operações suspensas por condições climáticas adversas. Portanto, faz-se necessário a implementação imediata deste sistema de aproximação.

### **RESPOSTA**

A SAC/MInfra agradece a contribuição. Considerando o recebimento de inúmeras contribuições, tanto na Audiência Pública presencial, como na virtual, as quais apresentaram argumentos técnicos quanto a necessidade e o anseio da população pela construção de uma nova Pista de Pouso e Decolagem (PPD) no Aeroporto de Curitiba, ou mesmo a ampliação da atual, de modo a viabilizar economicamente voos diretos entre Curitiba e cidades da Europa e dos Estados Unidos; considerando que as análises das projeções de demanda apresentadas no relatório de mercado dos Estudos de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental (EVTEA) que subsidiam a modelagem da concessão do aeroporto apontam para demanda de passageiros, na análise origem destino, para cidades da Europa e América do Norte (pág. 136 do Estudo de Mercado), a qual justifica a criação de rotas diretas do Aeroporto de Curitiba para as referidas localidades já no início da concessão (tabela 6-23, pág. 143 do Estudo de Mercado); considerando ainda que os estudos de mercado apontam para uma conectividade do fluxo internacional de aeronaves cargueiras entre SBCT e América do Norte; esta Secretaria Nacional de Aviação Civil solicitou que o consórcio selecionado para elaboração dos estudos realizasse uma análise de diferentes cenários de forma a viabilizar voos diretos do SBCT para cidades da Europa e Estados Unidos (estudo inserido no Data room).

Considerando que os custos estimados para construção de uma terceira PPD foram muito próximos da alternativa mais econômica de ampliação da atual PPD; considerando os riscos inerentes ao processo de desapropriação, presentes em volume consideravelmente superior na alternativa de ampliação da atual PPD; considerando que os obstáculos a navegação aérea já estão mapeados no cenário de construção da nova PPD; considerando a valorização do ativo resultante da construção de nova PPD; considerando que a construção da nova PPD irá possibilitar a descontinuidade nas operações da pista secundária 11/29, resultando em disponibilização de relevante área de exploração comercial para o aeroporto; considerando, por fim, que o plano diretor do aeroporto prevê como melhor alternativa à expansão de longo prazo do aeroporto, a construção da nova PPD; esta SAC irá determinar como diretriz de política pública, a implantação de um sistema de pistas 15R/33L, projetado para aeronaves Código 4E, com comprimento mínimo de pista de pouso e decolagem de 3.000 metros, possuindo os requisitos de infraestrutura exigidos na legislação em vigor para possibilitar procedimentos de aproximação paralela e independente ao atual sistema de PPD 15/33, em operação noturna e

diurna, com pista de aproximação de precisão, sem restrição, que atenda aos requisitos de mínimos operacionais equivalentes à Categoria II. O novo sistema de Pistas de Pouso e Decolagem deverá estar implantado e concluído em até 60 meses após a data de eficácia do contrato.

Em relação à contribuição sobre o Aeroporto de Foz do Iguaçu, informamos que o estudo publicado já contempla a construção de um novo sistema de Pista com 3.000 metros x 45 metros, de modo a atender as adequações necessárias para operações de aeronaves código 3C, em IFR, sem restrição. Ressaltamos que a solução final será dada pela futura concessionária, que poderá apresentar planejamento distinto, porém desde que atenda igualmente aos requisitos exigidos para a infraestrutura do aeroporto. Em outro giro, de acordo com as necessidades operacionais verificadas por meio dos produtos climatológicos da REDEMET e apresentadas no estudo, informamos que será acrescentada diretriz de política pública, considerando a necessidade do sistema de pistas atender aos requisitos de infraestrutura exigidos na legislação em vigor para possibilitar operações de aproximação e pousos, seja em situação diurna ou noturna, por meio de procedimentos por instrumento de precisão, atendendo aos requisitos de mínimos operacionais equivalentes à Categoria I (Precision Approach CAT I). A configuração proposta não impede que futuramente o operador implemente operações CAT II para melhoria das operações, que seria demandada naturalmente pelas companhias aéreas caso necessário.

Em relação à contribuição realizada sobre o aeroporto de Londrina informamos que o estudo apresenta as considerações realizadas para a definição do comprimento necessário de pista de acordo com as considerações de demanda, rotas e frota de aeronaves previstas nos estudos de mercado. O comprimento considerado no plano de desenvolvimento garante o atendimento das rotas propostas no estudo de mercado, sendo que a sua expansão poderá ser viabilizada de acordo com a análise econômica do concessionário frente a demanda das companhias aéreas. No que tange ao sistema de aproximação, considerando o recebimento de diversas contribuições, tanto na Audiência Pública presencial, como na virtual, dos mais diversos setores, incluindo os operadores aéreos (levantamentos da empresa Azul Linhas Aéreas sobre impactos de meteorologia adversa na disponibilidade do Aeroporto de Londrina, considerando dados de 3 anos para os meses entre maio e setembro, indicam que poderia haver ganho operacional em todas as faixas horárias) e suas associações, as quais apresentaram necessidades de melhorias quanto à segurança operacional e à disponibilidade do Aeroporto de Londrina em situações de meteorologia adversa (condições IMC); considerando os ganhos sociais em termos de redução nos impactos na malha aérea nacional ou nas necessidades em se alternar voos em função da interrupção das operações no Aeroporto de Londrina devido à falta de teto ou visibilidade; considerando a busca pela continuidade na prestação do serviço público; informamos que será acrescentada diretriz de política pública, considerando a necessidade de se atender aos requisitos de infraestrutura exigidos na legislação em vigor para possibilitar operações de aproximação e pousos, seja em situação diurna ou noturna, por meio de procedimentos por instrumento de precisão, atendendo aos requisitos de mínimos operacionais equivalentes à Categoria I (Precision Approach CAT I). A configuração proposta não impede que futuramente o operador aeroportuário desenvolva um projeto em conjunto com o operador de navegação aérea visando investimentos que viabilizem operações de precisão em nível equivalente a CAT II, a fim de obter melhorias operacionais em seus aeroportos, caso seja identificada necessidade, ou por demanda das companhias aéreas.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11564
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Paulo Sergio Ramos Pinto
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>[CAPÍTULO III – DOS DIREITOS E DEVERES; Seção I – Da Concessionária; Subseção II – Da Prestação dos Serviços]</p> <p>Propõe-se incluir:</p> <p>3.1.9b. elaborar e gerenciar o Plano Diretor do aeroporto, de acordo com as normas e recomendações da ANAC e do COMAER e em articulação com [1] os Poderes Públicos municipais e estaduais e entidades da sociedade da área de influência do aeroporto e [2] o governo federal, considerando o horizonte de extralongo prazo (de 50 anos ou mais);</p> <p>3.1.9c. realizar o planejamento e gerenciamento da integração urbana do aeroporto, abrangendo os sistemas de uso e ocupação do solo, mobilidade urbana e saneamento, de acordo com as normas e recomendações da ANAC e do COMAER e em articulação com [1] os Poderes Públicos municipais e estaduais e entidades da sociedade da área de influência do aeroporto e [2] o governo federal, considerando o horizonte de extralongo prazo (de 50 anos ou mais);</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>A elaboração e gerenciamento do Plano Diretor do aeroporto e o planejamento e gerenciamento da integração urbana do aeroporto são atividades complementares e devem considerar o horizonte de extralongo prazo (de 50 anos ou mais), ou seja, além dos 30 anos da concessão. Devido a este prazo alongado, sugere-se que estes deveres sejam ressaltados na lista de encargos da Concessionária.</p> <p>A atuação do Administrador Aeroportuário (ou Concessionária) junto ao governo nacional e aos Poderes Públicos locais e regionais e entidades da sociedade da área de influência do aeroporto para ambas as atividades é boa prática consagrada no mundo.</p> <p>A integração urbana do aeroporto abrange os sistemas de uso e ocupação do solo, mobilidade urbana e saneamento, ou seja, os três macrossistemas urbanísticos clássicos. Quanto ao uso e ocupação do solo no entorno do aeroporto, diversos planos aeroportuários territoriais, de segurança operacional e de ruído (PBZPA, PBZPH, PZPANA, PZPREAH, áreas de proteção contra atividades de natureza perigosa para a aviação, PZR e ASA, siglas conhecidas pela ANAC), precisam considerar o horizonte de extralongo prazo (de 50 anos ou mais) porque implicam em restrições ou exigências aplicáveis ao aproveitamento de propriedades fundiárias de terceiros, cabendo ressaltar que edificações têm tempo de vida útil de 50 a 100 anos ou mais.</p> <p>Embora o regulamento atual da ANAC não exija a elaboração e gerenciamento de Plano Diretor de aeroporto para vários dos 22 aeroportos da 6ª Rodada de concessões aeroportuárias, devido às características operacionais atuais deles, entende-se que, em função da necessidade de integração urbana dos aeroportos, atividade de extralongo prazo (de 50 anos ou mais), é essencial que as futuras Concessionárias tenham também este encargo. Não é possível, tecnicamente, fazer</p>

planejamento e gerenciamento da integração urbana do aeroporto sem definição do seu Plano Diretor.

Sobre a atuação do Administrador Aeroportuário junto ao governo nacional e aos Poderes Públicos locais e regionais e entidades da sociedade da área de influência do aeroporto a respeito das duas obrigações ora propostas, acrescenta-se algumas referências (conhecidas da ANAC, com certeza):

ACRP – NATIONAL ACADEMY OF SCIENCES, TRANSPORTATION RESEARCH BOARD, AIRPORT COOPERATIVE RESEARCH PROGRAM (2010a). Enhancing Airport Land Use Compatibility, Volume 1: Land Use Fundamentals and Implementation Resources. ACRP Report 27. Washington: National Academies Press (USA), 2010.

\_\_\_\_\_ (2010b). Enhancing Airport Land Use Compatibility, Volume 2: Land Use Survey and Case Study Summaries. ACRP Report 27. Washington: National Academies Press, 2010.

ASHFORD, Norman, MUMAYIZ, Saleh, e WRIGHT, Paul (2011). Airport Engineering, Planning, Design and Development of 21st Century Airports. 4ª edição. Nova York: Ed. John Wiley & Sons, 2011.

CALIFORNIA (2011). Caltrans – California Department of Transportation, Division of Aeronautics. California Airport Land Use Planning Handbook. Sacramento: Caltrans, 2011.

CANADA (2013). Transport Canada, Civil Aviation Directorate. Land Use at the Vicinity of Aerodromes. Doc TP1247E. 9ª edição. Ottawa: Transport Canada, 2013.

FAA – FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION (Department of Transportation, United States of America) (1998). Land Use Compatibility and Airports. Washington (DC): FAA, 1998. Disponível em [https://www.faa.gov/about/office\\_org/headquarters\\_offices/apl/noise\\_emissions/planning\\_toolkit/media/III.B.pdf](https://www.faa.gov/about/office_org/headquarters_offices/apl/noise_emissions/planning_toolkit/media/III.B.pdf). Acesso em 02/07/2018.

GÜLLER, Mathis e GÜLLER, Michael (2002). Del aeropuerto a la ciudad-aeropuerto. Barcelona: Gustavo Gili, 2002.

HORONJEFF, R.; MCKELVEY, F. X.; SPROULE, W. J.; YOUNG, S. B. (2010). Planning and Design of Airports. 5ª edição. New York: McGraw-Hill, 2010.

IAC – INSTITUTO DE AVIAÇÃO CIVIL (Comando da Aeronáutica, Brasil) (2005a). Manual de Gerenciamento do Uso do Solo no Entorno de Aeródromos. Rio de Janeiro: IAC, 2005.

\_\_\_\_\_ (2005b). Manual de Implementação de Aeroportos. Rio de Janeiro: IAC, 2005.

ICAO – INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION (1987). Airport Planning Manual – Part 1 – Master Planning. 2ª edição. Montreal: ICAO, 1987.

\_\_\_\_\_ (2002). Airport Planning Manual – Part 2 – Land Use and Environmental Control. 3ª edição. Montreal: ICAO, 2002.

\_\_\_\_\_ (2004b). Guidance on the Balanced Approach to Aircraft Noise Management. 1ª edição. Montreal: ICAO, 2004.

\_\_\_\_\_ (2005). Convention on International Civil Aviation, Annex 16 – Environmental Protection. 4ª edição. Montreal: ICAO, 2005.

MPD GROUP (2007). Study of Aircraft Noise Exposure at and around Community Airports: Evaluation of the Effect of Measures to Reduce Noise. Londres: MPD Group, 2007. (Estudo feito para a Comissão Europeia - Diretoria-Geral de Energia e Transporte.)

PARTNER – THE PARTNERSHIP FOR AIR TRANSPORTATION NOISE AND EMISSIONS REDUCTION (2007). Land use management and airport controls: Trends and indicators of incompatible land use. Cambridge (USA): Partner, 2007.  
SÃO PAULO (2014). Prefeitura Municipal. Aeroporto – Cidade – Metrópole. Políticas para uma gestão convergente. São Paulo: Prefeitura Municipal de São Paulo, 2004.  
YOUNG, Seth B. e WELLS, Alexander T. (2011). Airport planning and management. 6ª edição. New York: McGraw-Hill, 2011.

## RESPOSTA

A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que, no que concerne às competências do MInfra, em especial no que tange à responsabilidade pela condução e aprovação dos EVTEA que subsidiarão a modelagem da concessão dos aeroportos, os Estudos de Viabilidade apresentam para cada tema, as informações e estudos que deverão subsidiar a elaboração dos ordenamentos municipais que disciplinam o uso e a ocupação do solo no entorno do aeroporto: Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo (PBZPA), Plano de Zona de Proteção de Auxílios à Navegação Aérea (PZPANA), Plano de Zoneamento de Ruído (PZR) e Área de Segurança Aeroportuária (ASA).

Ademais, esclarece-se que os EVTEAs analisaram a compatibilidade atual e futura entre as atividades aeroportuárias e o uso do solo, considerando os seguintes aspectos: ordenamento urbano no entorno do aeroporto (Plano Diretor dos Municípios), ocupações irregulares no entorno do perímetro aeroportuário, PBZPANA, zoneamento de ruído (estimativa de pessoas e residências afetadas pelo ruído aeronáutico e receptores sensíveis afetados pelo ruído aeronáutico), bem como os focos atrativos à fauna levando em consideração a ASA.

Adicionalmente, a ANAC esclarece que o Contrato de Concessão determina, como dever da Concessionária, atender às disposições legais e regulamentares, incluindo determinações da ANAC:

"3.1.1. cumprir e fazer cumprir integralmente o Contrato, em conformidade com as disposições legais e regulamentares, e ainda as determinações da ANAC editadas a qualquer tempo;

3.1.2. atender às exigências, recomendações ou observações feitas pela ANAC, conforme os prazos fixados em cada caso; "

Dessa maneira, o Contrato de Concessão reitera o cumprimento aos regulamentos técnicos da Agência, dentre eles as normas relativas ao Plano Diretor.

Complementarmente, destaca-se que, na gestão do Contrato de Concessão, o Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI), conforme descrito no Anexo 02 ao Contrato, é a ferramenta que tem por objetivo assegurar à ANAC e demais partes interessadas nos Complexos Aeroportuários que a Concessionária possui um planejamento adequado e implementará as ações necessárias para o cumprimento dos requisitos contratuais. Nesse sentido, o Anexo 02 determina que o PGI observe as leis, regulamentos e normas aplicáveis às atividades desenvolvidas pela Concessionária e que seja consistente com os planos e programas existentes para o aeroporto:

"8.7. O PGI deverá estar condizente a todas as leis, regulamentos e normas aplicáveis às atividades desenvolvidas pela Concessionária.

8.8. A Concessionária deverá assegurar que o PGI é consistente com os demais planos ou programas existentes para o aeroporto."

Conforme exposto na contribuição recebida, de forma a possibilitar ainda maior clareza da necessidade do PGI observar o Plano Diretor e a articulação com os

envolvidos no aeroporto, acrescentou-se ao Plano de Melhorias da Infraestrutura (PMI) a seguinte determinação:

"8.11.6 O PMI deve estar de acordo com o Plano Diretor do aeroporto, com as normas e regulamentos da ANAC e do Comando da Aeronáutica, bem como considerar a articulação com os poderes públicos municipais e estaduais e com entidades da sociedade da área de influência do aeroporto."

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11565
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Paulo Sergio Ramos Pinto
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
EVTEA SBCT-Afonso Pena (R. M. Curitiba). Relatório 1. Destaca-se que é conhecido que seu escopo se refere ao período de concessão planejado, ou seja, de 30 anos (de 2021 a 2051). Entretanto, considera-se que o relatório deveria apresentar possíveis cenários de mercado de extralongo prazo (de 50 anos ou mais), alternativos (pessimista, médio e otimista), especialmente um cenário otimista, isto é, com demandas acima das médias projetadas para o período de 30 anos da concessão planejada.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Isto seria muito desejável para melhor embasar as propostas de possíveis alternativas de configuração final do aeroporto (ou seja, da sua Implantação Final, na terminologia do Plano Diretor aeroportuário – PDir) e, conseqüentemente, para o Planejamento e Gerenciamento da Integração Urbana do Aeroporto (PGIUA). A configuração final do aeroporto não será alcançada até 2051, último ano da concessão, muito provavelmente. Nesta contribuição, o PGIUA se refere apenas ao uso e ocupação do solo no entorno do aeroporto e à mobilidade urbana de interesse do aeroporto, sem incluir o sistema de saneamento. O uso e ocupação do solo do entorno diz respeito, principalmente, a edificações, que têm vida útil de 50 a 100 anos ou mais. Considera-se que o planejamento de extralongo prazo do aeroporto (de 50 anos ou mais, ou seja, para além dos 30 anos da concessão planejada) deveria ser levado em conta para a indicação dos planos aeroportuários territoriais, de segurança operacional e de ruído (PBZPA, PZPANA, áreas de proteção contra atividades de natureza perigosa para a aviação, ASA e PEZR; o aeroporto não tem PZPREAH nem PBZPH; estas siglas constam no EVTEA), em bases compatíveis com todas as possibilidades de desenvolvimento urbano e o horizonte de extralongo prazo.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição. Primeiramente, importante considerar que a realização dos EVTEA pautou-se nas diretrizes constantes, entre outros, no Edital de Chamamento Público MInfra nº 2/2019. Em especial, o Termo de Referência, anexo ao Edital, estabelece como diretriz para realização dos estudos, um período de projeções e modelagem de 30 anos, ou seja, o mesmo período previsto para o prazo da concessão. Os EVTEA não são vinculativos e, independentemente dos Plano de Desenvolvimento (PD) propostos, o Concessionário deverá propor à ANAC um PD próprio para o sítio que atenda às exigências previstas no Contrato, incluindo as projeções de demanda. Adicionalmente, cumpre informar que, para cada aeroporto, os EVTEA detalham sobre os seguintes estudos e informações que deverão subsidiar a elaboração dos ordenamentos municipais que disciplinam o uso e a ocupação do solo no entorno dos aeroportos: Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo (PBZPA), Plano de

Zona de Proteção de Auxílios à Navegação Aérea (PZPANA), Plano de Zoneamento de Ruído (PZR) e Área de Segurança Aeroportuária (ASA). Ademais, os EVTEA analisaram a compatibilidade atual e futura entre as atividades aeroportuárias e o uso do solo, considerando os seguintes aspectos: ordenamento urbano no entorno do aeroporto (Plano Diretor dos Municípios), ocupações irregulares no entorno do perímetro aeroportuário, PBZPANA, zoneamento de ruído (estimativa de pessoas e residências afetadas pelo ruído aeronáutico e receptores sensíveis afetados pelo ruído aeronáutico), bem como os focos atrativos à fauna levando em consideração a ASA.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11566
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Paulo Sergio Ramos Pinto
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>EVTEA SBCT-Afonso Pena (R. M. Curitiba). Relatório 2, pp. 115-126, item 1.1.6.1 (Plano [PEZR] em Vigor).</p> <p>A Tabela de Usos do Solo Compatíveis e Incompatíveis com o Ruído Aeroportuário do SBCT-Afonso Pena (R. M. Curitiba) (doravante, Tabela USCIRA) está apenas referenciada. Ela está na planta do PEZR, não é um anexo dela, ao contrário do que consta no relatório. Entretanto, como a Tabela USCIRA do SBCT-Afonso Pena (R. M. Curitiba) possui diferenças em relação à tabela de referência do RBAC nº 161, sugere-se acrescentar informações no relatório sobre tais diferenças.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Conforme o RBAC nº 161, o PEZR se compõe da planta e da Tabela de Usos do Solo Compatíveis e Incompatíveis com o Ruído Aeroportuário, e não apenas da planta.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que as informações apresentadas nos Estudos de Viabilidade relacionadas ao Plano de Zoneamento de Ruído Vigente trazem uma síntese do plano registrado na ANAC e tem como objetivo apresentar as principais considerações que embasaram a elaboração do plano. O plano em vigor completo, apresentado no Relatório de engenharia e mencionado na contribuição, pode ser visualizado na íntegra no site da ANAC em &lt;<a href="https://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/aerodromos/planejamento-aeroportuario/plantas/33_sbct_pezr.zip/view">https://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/aerodromos/planejamento-aeroportuario/plantas/33_sbct_pezr.zip/view</a>&gt;.</p> <p>As diferenças mencionadas em relação à tabela de Usos do Solo Compatíveis e Incompatíveis com o Ruído Aeronáutico do plano vigente podem ser visualizadas na planta constante no endereço acima. Para o plano elaborado e apresentado no Relatório foi utilizada a mencionada tabela de referência do RBAC 161 sem alterações, conforme previsto pela regulação.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11567
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Paulo Sergio Ramos Pinto
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
EVTEA SBCT-Afonso Pena (R. M. Curitiba). Relatório 2, pp. 119-126, item 1.1.6.2 (Plano [PEZR] Elaborado). Apesar do título, estão apresentadas apenas as curvas de ruído referentes à situação em 2018, que teve 65.558 pousos e decolagens, mas a definição oficial de PEZR inclui também as curvas de ruído da Implantação Final do aeroporto e a Tabela de Usos do Solo Compatíveis e Incompatíveis com o Ruído Aeroportuário (Tabela USCIRA).
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Embora este “Plano [PEZR] Elaborado” esteja no capítulo 1.1 (Sítio Aeroportuário e Zoneamentos Existentes), da parte 1 (Inventário das Condições Existentes), ele precisa ter os elementos apontados como ausentes para ser um PEZR.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que o Capítulo 1.1.6.2 do Estudo de Engenharia e Afins elaborado para o Aeroporto de Curitiba apresenta as etapas e considerações para a elaboração das curvas de ruído para o cenário atual, e é complementado pelo relatório Estudos Ambientais quanto às questões de uso e ocupação do solo do entorno bem como por meio das curvas de ruído da implantação final para o período de planejamento, conforme apresentado no tópico 2.6.3.5, a partir da página 577 do Relatório de Engenharia e Afins.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11568
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Paulo Sergio Ramos Pinto
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>EVTEA SBCT-Afonso Pena (R. M. Curitiba). Relatório 2, pp. 473-474, item 2.4.2 (Critérios de Escolha da Alternativa):</p> <p>Das soluções estudadas, a alternativa 01 [que inclui a 2ª PPD paralela independente] apresenta os maiores custos de implementação. Muito embora as receitas do Aeroporto Internacional de Curitiba sejam compatíveis com os investimentos propostos, o bloco concessionado apresenta outros aeroportos deficitários, de forma que a análise de viabilidade econômica deva ser feita pelo conjunto, e não individualmente.</p> <p>[...]</p> <p>Considerando que as projeções de demanda apresentadas do Relatório 01 – Estudos de Mercado consideram para o final do período concessivo uma movimentação anual e horária de aeronaves ainda compatível com a capacidade atual do sistema de pistas e que o comprimento da PPD 15-33 (2.218 m) não implica em grandes restrições ao peso de decolagem das aeronaves mais críticas, conclui-se que é possível adiar a implantação da PPD 15R-33L. De qualquer forma, a implantação da PPD 15R-33L foi incluída nos estudos numa fase especial, nomeada de Fase Pista, acionada somente caso a movimentação de aeronaves extrapole a capacidade do atual sistema.</p> <p>Dessa forma, das configurações analisadas, a alternativa 03 [que mantém as duas PPD atuais, 15/33 e 11/29] mostrou-se a mais vantajosa. (GCA, 2019)</p> <p>A 2ª PPD paralela, 15R/33L, com 3.000m (ou 3.200m, no PDir da Infraero), possibilitaria etapas mais longas para voos cargueiros, uma antiga reivindicação do empresariado local e regional. Sua previsão nunca foi apenas por conta da capacidade do número de pousos e decolagens do atual sistema de pistas, acrescido de novas rapid exit taxiways ou taxiways. De outro lado, a atual PPD 15/33 só pode ser ampliada até 2.300m. Então, sugere-se a alteração da frase “De qualquer forma, a implantação da PPD 15R-33L foi incluída nos estudos numa fase especial, nomeada de Fase Pista, acionada somente caso a movimentação de aeronaves extrapole a capacidade do atual sistema.”</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
A implantação da PPD 15R/33L poderá se justificar não apenas pela saturação da capacidade de movimentos do atual sistema de pistas, acrescido de novas rapid exit taxiways ou taxiways, mas, também, pela demanda de etapas mais longas de voos cargueiros.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição. Considerando o recebimento de inúmeras contribuições, tanto na Audiência Pública presencial, como na virtual, as quais apresentaram argumentos técnicos quanto a necessidade e o anseio da população pela construção de uma nova Pista de Pousos e Decolagem (PPD) no Aeroporto de Curitiba, ou mesmo a ampliação da atual, de modo a viabilizar economicamente voos

diretos entre Curitiba e cidades da Europa e dos Estados Unidos; considerando que as análises das projeções de demanda apresentadas no relatório de mercado dos Estudos de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental (EVTEA) que subsidiam a modelagem da concessão do aeroporto apontam para demanda de passageiros, na análise origem destino, para cidades da Europa e América do Norte (pág. 136 do Estudo de Mercado), a qual justifica a criação de rotas diretas do Aeroporto de Curitiba para as referidas localidades já no início da concessão (tabela 6-23, pág. 143 do Estudo de Mercado); considerando ainda que os estudos de mercado apontam para uma conectividade do fluxo internacional de aeronaves cargueiras entre SBCT e América do Norte; esta Secretaria Nacional de Aviação Civil solicitou que o consórcio selecionado para elaboração dos estudos realizasse uma análise de diferentes cenários de forma a viabilizar voos diretos do SBCT para cidades da Europa e Estados Unidos (estudo inserido no Data room).

Considerando que os custos estimados para construção de uma terceira PPD foram muito próximos da alternativa mais econômica de ampliação da atual PPD; considerando os riscos inerentes ao processo de desapropriação, presentes em volume consideravelmente superior na alternativa de ampliação da atual PPD; considerando que os obstáculos a navegação aérea já estão mapeados no cenário de construção da nova PPD; considerando a valorização do ativo resultante da construção de nova PPD; considerando que a construção da nova PPD irá possibilitar a descontinuidade nas operações da pista secundária 11/29, resultando em disponibilização de relevante área de exploração comercial para o aeroporto; considerando, por fim, que o plano diretor do aeroporto prevê como melhor alternativa à expansão de longo prazo do aeroporto, a construção da nova PPD; esta SAC irá determinar como diretriz de política pública, a implantação de um sistema de pistas 15R/33L, projetado para aeronaves Código 4E, com comprimento mínimo de pista de pouso e decolagem de 3.000 metros, possuindo os requisitos de infraestrutura exigidos na legislação em vigor para possibilitar procedimentos de aproximação paralela e independente ao atual sistema de PPD 15/33, em operação noturna e diurna, com pista de aproximação de precisão, sem restrição, que atenda aos requisitos de mínimos operacionais equivalentes à Categoria II. O novo sistema de Pistas de Pouso e Decolagem deverá estar implantado e concluído em até 60 meses após a data de eficácia do contrato.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
11569
NOME DO CONTRIBUINTE
Paulo Sergio Ramos Pinto
CONTRIBUIÇÃO
<p>EVTEA SBCT-Afonso Pena (R. M. Curitiba). Relatório 2, pp. 488-491, item 2.6 (Plano de Desenvolvimento do Sítio Aeroportuário) e item 2.6.1 (Resumo do Plano):  Uma das premissas do planejamento foi considerar as possibilidades para o crescimento aeroportuário após o término do período de concessão, de forma que intervenções realizadas possibilitem o crescimento futuro. Assim, mesmo que a máxima ocupação do sítio não ocorra durante o período de concessão, a possibilidade de seu máximo aproveitamento foi considerada para atender a um possível crescimento da demanda após o término dos trinta (30) anos de concessão. A implantação proposta para o final do período de concessão do Aeroporto Internacional de Curitiba é apresentada na Figura 2-69. [...]</p> <p>Adicionalmente, avaliou-se uma Fase Pista, considerando a implantação de uma nova pista paralela. De acordo com a demanda projetada, apresentada no Estudo de Mercado, e a programação da capacidade do sistema de pistas com as melhorias propostas, não seria necessário tal investimento. A implantação proposta para a Fase Pista é apresentada a seguir na Figura 2-70. (GCA, 2019)</p> <p>Neste item, o EVTEA apresenta sua proposta de Implantação Final do SBCT-Afonso Pena (R. M. Curitiba), “mesmo que a máxima ocupação do sítio não ocorra durante o período de concessão”. A proposta é manter as duas PPD hoje existentes (ver a Figura 2-69: Plano de Desenvolvimento do Sítio Aeroportuário - Implantação Final). Esta configuração limitaria a capacidade do SBCT-Afonso Pena (R. M. Curitiba) a até 230.000mov/ano (FAA, 1983: AC 150/5060-5), mas o PDir do SBCT-Afonso Pena (R. M. Curitiba) de 2014, da Infraero, prevê a desativação da PPD 11/29 e a construção da PPD 15R/33L, a 1.103m da atual PPD 15/33, de operação independente, o que resultaria na capacidade de até 370.000mov/ano (FAA, 1983; Infraero, 2019: PEZR). Sugere-se que esta última alternativa de configuração final do SBCT-Afonso Pena (R. M. Curitiba) seja apontada no EVTEA como mais provável – pelo menos, a extralongo prazo (de 50 anos ou mais); a desativação da PPD 11/29 abriria espaços para usos do solo de natureza comercial, não-operacional, capazes de gerar outras rendas para o aeroporto. O EVTEA traz, ainda, uma alternativa de Implantação Final com a construção da PPD 15R/33L, mas sem a desativação da PPD 11/29 (ver a Figura 2-70: Plano de Desenvolvimento do Sítio Aeroportuário – Fase Pista).</p> <p>A configuração do sistema de pistas a extralongo prazo (de 50 anos ou mais) tem impacto nos planos PBZPA, PZPANA e PEZR e nas áreas de proteção contra atividades de natureza perigosa para a aviação e ASA; o número de movimentos do aeroporto tem impacto no PEZR; portanto, ambos os parâmetros têm impacto no uso e ocupação do solo do entorno. Edificações podem ter vida útil de 50 a 100 anos ou mais, dependendo da tipologia e tecnologia construtiva. Obras de reforma para tratamento acústico de edificações são mais complexas, dispendiosas e improváveis do que a construção de prédios com tratamento acústico.</p>
JUSTIFICATIVA

O sítio aeroportuário possibilita a previsão da PPD 15R/33L e a desativação da PPS 11/29 e isto aumentaria a capacidade do aeroporto em 60,9%. Há área suficiente para que os demais componentes do aeroporto sejam ampliados de modo equilibrado com esta capacidade do sistema de pistas. O desenvolvimento econômico de extralongo prazo (de 50 anos ou mais) local e regional poderá demandar esta maior capacidade do aeroporto.

## **RESPOSTA**

A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que:

Considerando o recebimento de inúmeras contribuições, tanto na Audiência Pública presencial, como na virtual, as quais apresentaram argumentos técnicos quanto a necessidade e o anseio da população pela construção de uma nova Pista de Pouso e Decolagem (PPD) no Aeroporto de Curitiba, ou mesmo a ampliação da atual, de modo a viabilizar economicamente voos diretos entre Curitiba e cidades da Europa e dos Estados Unidos; considerando que as análises das projeções de demanda apresentadas no relatório de mercado dos EVTEA que subsidiam a modelagem da concessão do aeroporto apontam para demanda de passageiros, na análise origem destino, para cidades da Europa e América do Norte (pág. 136 do Estudo de Mercado), a qual justifica a criação de rotas diretas do Aeroporto de Curitiba para as referidas localidades já no início da concessão (tabela 6-23, pág. 143 do Estudo de Mercado); considerando ainda que os estudos de mercado apontam para uma conectividade do fluxo internacional de aeronaves cargueiras entre SBCT e América do Norte; esta Secretaria Nacional de Aviação Civil solicitou que o consórcio selecionado para elaboração dos estudos realizasse uma análise de diferentes cenários de forma a viabilizar voos diretos do SBCT para cidades da Europa e Estados Unidos (estudo inserido no Data room).

Considerando que os custos estimados para construção de uma terceira PPD foram muito próximos da alternativa mais econômica de ampliação da atual PPD; considerando os riscos inerentes ao processo de desapropriação, presentes em volume consideravelmente superior na alternativa de ampliação da atual PPD; considerando que os obstáculos a navegação aérea já estão mapeados no cenário de construção da nova PPD; considerando a valorização do ativo resultante da construção de nova PPD; considerando que a construção da nova PPD irá possibilitar a descontinuidade nas operações da pista secundária 11/29, resultando em disponibilização de relevante área de exploração comercial para o aeroporto; considerando, por fim, que o plano diretor do aeroporto prevê como melhor alternativa à expansão de longo prazo do aeroporto, a construção da nova PPD; esta SAC irá determinar como diretriz de política pública, a implantação de um sistema de pistas 15R/33L, projetado para aeronaves Código 4E, com comprimento mínimo de pista de pouso e decolagem de 3.000 metros, possuindo os requisitos de infraestrutura exigidos na legislação em vigor para possibilitar procedimentos de aproximação paralela e independente ao atual sistema de PPD 15/33, em operação noturna e diurna, com pista de aproximação de precisão, sem restrição, que atenda aos requisitos de mínimos operacionais equivalentes à Categoria II. O novo sistema de Pistas de Pouso e Decolagem deverá estar implantado e concluído em até 60 meses após a data de eficácia do contrato.

Esclarece-se, por fim, 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 Assim, a decisão pela desativação da PPD 11/29 caberá ao futuro operador.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11570
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Paulo Sergio Ramos Pinto
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>EVTEA SBCT-Afonso Pena (R. M. Curitiba). Relatório 2, pp. 577-589, item 2.6.3.5 (Plano de Zoneamento de Ruído), do item 2.6 (Plano de Desenvolvimento do Sítio Aeroportuário).</p> <p>O relatório apresenta curvas de ruído para as duas hipóteses de Implantação Final, com e sem a PPD 15R/33L. Nos dois casos, considera 159.713mov/ano, demanda projetada para 2051, o que é inadequado para compor o PEZR. A configuração final do SBCT-Afonso Pena (R. M. Curitiba) com o atual sistema de pistas pode alcançar 230.000mov/ano (FAA, 1983); com a implantação da PPD 15R/33L e desativação da PPD 11/29, até 370.000mov/ano.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>O RBAC nº 161 estabelece que o PEZR deve considerar o movimento previsto para a Implantação Final do aeroporto, ou seja, sua máxima capacidade. O PEZR tem implicações de extralongo prazo (de 50 anos ou mais).</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que, conforme previsto no RBAC 161, em especial no item "161.31 Metodologia para elaboração das curvas de ruído que compõem o PEZR, (1)", o operador de aeródromo deve calcular curvas de ruído para o sistema de pistas de pouso e decolagem previsto no planejamento para a expansão da infraestrutura aeroportuária, considerando a estimativa do número de movimentos e tipos de aeronaves, ao final do seu horizonte de planejamento. Não está relacionado, portanto, à capacidade do sistemas de pistas, conforme afirmado na contribuição, mas sim à demanda projetada.</p> <p>Esclarece-se, por fim, 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. Nesse sentido, ressalta-se que o operador aeroportuário deverá manter plano atualizado, de forma que sempre haja um plano vigente considerando o horizonte de planejamento do aeroporto, adequado às condições operacionais e de ocupação do solo no entorno.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11571
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Paulo Sergio Ramos Pinto
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>EVTEA SBCT-Afonso Pena (R. M. Curitiba). Relatório 3, pp. 164-165, item 5.12 (Engajamento com stakeholders):</p> <p>No quesito socioambiental, manter um bom relacionamento e a comunicação constante com os stakeholders é fundamental para o desenvolvimento estratégico do aeroporto.</p> <p>O engajamento de stakeholders nos processos de expansão, desenvolvimento e operação do sítio aeroportuário contribui para a sustentabilidade do empreendimento, estabelecendo benefícios mútuos para as partes envolvidas. Além disto, quando stakeholders são inseridos nos processos, o sentimento de pertencimento no projeto, que surge em cada parte interessada, eleva as chances de resultados positivos e bem-sucedidos. A Figura 5-58 ilustra os principais stakeholders de um aeroporto.</p> <p>[...]</p> <p>Por fim, nesse sentido de estabelecimento de canais, o Aeroporto de Curitiba possui os seguintes Acordos vigentes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Acordo de Cooperação Técnica, nº 0006/2018/0001, firmado com o Município de Curitiba e Acordo de Cooperação Técnica, nº 0008/2018/0001, firmado com o Município de São José dos Pinhais, [...] contendo o mesmo objeto, que é o desenvolvimento de atividades de interesse comum visando a integração do planejamento e gerenciamento territorial aeroportuário e municipal [...] (GCA, 2019)</li> </ul> <p>O relatório não apresentou os resultados da cooperação técnica entre a Infraero e as Prefeituras Municipais de São José dos Pinhais e Curitiba, relevantes para o tópico do documento. Os principais resultados foram a elaboração do novo PEZR do SBCT-Afonso Pena (R. M. Curitiba) (e também do SBBI-Bacacheri) com a participação daquelas duas Prefeituras Municipais, conforme comprovado no próprio PEZR, e a incorporação dos planos aeroportuários territoriais, de segurança operacional e ruído (PBZPA, PZPANA, áreas de proteção contra atividades de natureza perigosa para a aviação, ASA e PEZR), nos procedimentos de informação urbanística para orientação da elaboração de projetos de edificações dos dois municípios, conhecidos como "Consulta Amarela", e na nova Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo de Curitiba, Lei nº 15.511, de 10/10/2019.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>Considera-se relevante a inclusão dos principais resultados da cooperação técnica entre a Infraero e as Prefeituras Municipais de São José dos Pinhais e Curitiba quanto à integração urbana do aeroporto.</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e informa que o relatório de Estudos Ambientais será complementado com os resultados dos Acordos de Cooperação citados, incluindo o detalhamento do instrumento municipal denominado "Consulta Amarela".</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11572
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Paulo Sergio Ramos Pinto
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
EVTEA SBCT-Afonso Pena (R. M. Curitiba). Relatório 3, p. 189, “Figura 7-1: Compatibilização entre planos do aeroporto e o uso do solo em seu entorno”. Falta a indicação das áreas de proteção contra atividades de natureza perigosa para a aviação (doravante, APANPA), definidas na Portaria nº 957/GC3, de 2015, do COMAER, art. 102 e 103. As APANPA não estão incluídas no conceito de PBZPA.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O erro precisa ser corrigido.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e informa que os relatórios de Estudos Ambientais serão complementados com informações relativas às áreas de proteção contra atividades de natureza perigosa para a aviação (APANPA), definidas na Portaria nº 957/GC3, de 2015, do COMAER, arts. 102 e 103.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11573
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Paulo Sergio Ramos Pinto
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>EVTEA SBCT-Afonso Pena (R. M. Curitiba). Relatório 3, p. 189:  Conforme prevê o artigo 30 da Constituição Federal, compete aos municípios abrangidos pelos planos de proteção do aeródromo a responsabilidade de preservar e adequar o ordenamento do uso do solo nas regiões circunvizinhas ao aeroporto, incluindo nos instrumentos municipais as necessidades e restrições impostas pelos planos e áreas de proteção do aeroporto. (GCA, 2019)</p> <p>O artigo 30 da CF não estabelece exatamente isto. A possível não-incorporação dos planos aeroportuários territoriais, de segurança operacional e ruído (PBZPA, PZPANA, áreas de proteção contra atividades de natureza perigosa para a aviação, ASA e PZR), todos com influência no uso e ocupação do solo da vizinhança, na legislação ou regulamentação municipal e em planos de adequação urbanística aeroporto—entorno poderia implicar em restrições operacionais para o aeroporto. Registra-se que o SBCT-Afonso Pena (R. M. Curitiba) não tem Plano de Zona de Proteção de Rotas Especiais de Aviões e Helicópteros (PZPREAH) nem Plano Básico de Zona de Proteção de Heliponto (PBZPH).</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O texto do EVTEA indica um conteúdo para o artigo 30 da Constituição Federal que não corresponde à realidade.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e informa que os Estudos Ambientais estão compatíveis com o conteúdo da contribuição. No parágrafo referenciado dos Estudos Ambientais, não foi apresentada a transcrição do artigo 30 da Constituição Federal, mas sim uma interpretação de seu conteúdo.</p> <p>Segundo o artigo 30, os municípios são responsáveis por "promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano" . Portanto, nesse contexto, devem incorporar os planos de proteção do aeródromo em suas legislações de ordenamento urbano, evitando restrições às operações do aeroporto e minimizando os incômodos à população vizinha.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11574
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Paulo Sergio Ramos Pinto
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>EVTEA SBCT-Afonso Pena (R. M. Curitiba). Relatório 3, p. 189:  Considerando que os planos apresentam, por vezes, conteúdo extremamente técnico, é recomendado que o administrador aeroportuário celebre acordos de cooperação técnica com os municípios afetados, com o objetivo de facilitar a inserção dos planos nas legislações municipais. (GCA, 2019)  Sugere-se registrar também neste ponto do relatório que existem os Acordos de Cooperação Técnica nº 0006/2018/0001, entre a Infraero e a Prefeitura Municipal de Curitiba, e nº 0008/2018/0001, entre a Infraero e a Prefeitura Municipal de São José dos Pinhais, já citados em outros pontos do relatório.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>A informação de que já existem Acordos de Cooperação Técnica (ACT) da Infraero com a Prefeitura Municipal de Curitiba e a Prefeitura Municipal de São José dos Pinhais poderá facilitar o relacionamento entre o concessionário e aqueles entes públicos.</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e informa que o relatório de Estudos Ambientais será complementado com informações sobre os Acordos de Cooperação Técnica citados.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11575
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Paulo Sergio Ramos Pinto
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>EVTEA SBCT-Afonso Pena (R. M. Curitiba). Relatório 3, p. 190, item 7.1 (Ordenamento urbano no entorno do aeroporto):</p> <p>Para o Aeroporto de Curitiba a avaliação detalhada da compatibilidade das atividades aeroportuárias perante as atividades do seu entorno demandou análise do uso e ocupação do solo do município de São José dos Pinhais. (GCA, 2019)</p> <p>A área de influência urbanística do SBCT-Afonso Pena (R. M. Curitiba) não se limita ao município de São José dos Pinhais. Isto está indicado, inclusive, no relatório, na Figura 7-6: Municípios abrangidos pelo PZPA do cenário futuro 3º pista. Alguns municípios estão sujeitos a um impacto maior, pela maior proximidade com o SBCT-Afonso Pena (R. M. Curitiba); os territórios cobertos pelo PEZR têm mais restrições, mas o PBZPA e a ASA do SBCT-Afonso Pena (R. M. Curitiba) alcançam 20km a partir das pistas de pouso e decolagem, na configuração atual e naquela prevista no Plano Diretor do aeroporto. Então, a análise realizada é apenas parcial, pois se limitou ao município de São José dos Pinhais, e isto deve ser explicitado no relatório.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
A área de influência urbanística do SBCT-Afonso Pena (R. M. Curitiba) não se limita ao município de São José dos Pinhais.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que os Estudos Ambientais estão compatíveis com o conteúdo da contribuição.</p> <p>Conforme metodologia desenvolvida para a elaboração dos Estudos Ambientais, na seção 7.1 Ordenamento Urbano no entorno do aeroporto, foram avaliadas as legislações e procedimentos de ordenamento urbano do município no qual o aeroporto está localizado (São José dos Pinhais) e, também, do município de Curitiba, conforme parágrafo que se inicia com o seguinte texto : " [A] incorporação das restrições aeroportuárias na legislação municipal em Curitiba foi realizada de forma mais contundente apenas na atual revisão da Lei que dispõe sobre o zoneamento e uso e ocupação do solo (Lei nº 15.511/2019). Como pode-se verificar, nos respectivos arts 198 e 236, são referenciadas de forma generalizada, a necessidade de atendimento às restrições dos Planos de Proteção..."</p> <p>Na seção 7.1, avaliou-se como os municípios mais afetados planejam o adensamento e ocupação das áreas circunvizinhas ao aeroporto. Já as restrições de ordenamento urbano nas áreas afetadas pelos plano de proteção foram estudadas nos subcapítulos específicos de cada tema, sendo eles: 7.3 Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo e de Navegação Aérea; 7.4 Zoneamento de Ruído; 7.5 Área de Segurança Aeroportuária e focos atrativos à fauna"</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11576
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Paulo Sergio Ramos Pinto
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>EVTEA SBCT-Afonso Pena (R. M. Curitiba). Relatório 3, pp. 191-192, Figura 7-2: Macrozoneamento municipal do entorno do aeroporto e Figura 7-3: Localização do aeroporto no zoneamento do município.</p> <p>As figuras indicam uma poligonal de “Entorno de 500m do Limite Aeroportuário” e mostram o macrozoneamento e o zoneamento urbanístico no município de São José dos Pinhais. Dever-se-ia acrescentar que esta delimitação de 500 metros além dos limites do aeroporto não tem qualquer relação com os planos aeroportuários territoriais, de segurança operacional e ruído (PBZPA, PZPANA, áreas de proteção contra atividades de natureza perigosa para a aviação, ASA e PEZR; o SBCT-Afonso Pena (R. M. Curitiba) não tem PZPREAH e PBZPH).</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
A alteração sugerida tem o objetivo de evitar o erro de se supor que o entorno do SBCT-Afonso Pena (R. M. Curitiba) se limita a 500 metros além dos limites patrimoniais do aeroporto.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que, para que o leitor não suponha equivocadamente que a área do entorno do aeroporto se limita a 500 metros dos limites patrimoniais, será acrescentada na introdução do Capítulo 7 dos Estudos Ambientais a explicação sobre os critérios utilizados para se definir a área de entorno para cada tipo de avaliação realizada. Esclarece-se que, para a avaliação de aspectos socioambientais gerais no entorno do aeroporto, definiu-se como área de estudo os 500 metros circunvizinhos ao empreendimento. Para aspectos específicos, com legislações e planos que definem áreas maiores de interesse, a avaliação foi feita em áreas ampliadas.</p> <p>Na seção 7.1 - Ordenamento Urbano no entorno do aeroporto, avaliou-se o macrozoneamento e zoneamento nos 500 metros do entorno do empreendimento, com o intuito de identificar qual é o planejamento municipal para o ordenamento da região. Já nas seções 7.3 - Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo e de Navegação Aérea; 7.4 - Zoneamento de Ruído e 7.5 - Área de Segurança Aeroportuária e focos atrativos à fauna, foram avaliadas as áreas inseridas dentro dos planos, maiores que os 500 metros.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11577
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Paulo Sergio Ramos Pinto
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>EVTEA SBCT-Afonso Pena (R. M. Curitiba). Relatório 3, pp. 204-208, item 7.4 (Zoneamento de Ruído).</p> <p>O relatório apresenta as curvas de ruído (CR) atuais e as CR futuras (estas, para as duas alternativas: com e sem a PPD 15R/33L), mas, nas CR futuras, adota 151.737mov/ano (projeção para 2051, último ano da concessão). O RBAC nº 161 exige que o PEZR considere a Implantação Final do aeroporto, isto é, sua máxima capacidade. Apresenta CR futuras muito menores que as do PEZR da Infraero registrado na ANAC, que considerou 370.000mov/ano, sendo 185.000mov/ano em cada uma das duas PPD paralelas independentes. O número de movimentos do aeroporto tem impacto no PEZR e, portanto, no uso do solo do entorno.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>O RBAC nº 161 exige que o PEZR considere a Implantação Final do aeroporto, isto é, sua máxima capacidade.</p> <p>Considera-se que o planejamento de extralongo prazo do aeroporto (de 50 anos ou mais, ou seja, para além dos 30 anos da concessão planejada) deveria ser levado em conta para a indicação dos planos aeroportuários territoriais, de segurança operacional e de ruído (PBZPA, PZPANA, áreas de proteção contra atividades de natureza perigosa para a aviação, ASA e PEZR; o aeroporto não tem PZPREAH nem PBZPH; estas siglas constam no EVTEA), em bases compatíveis com todas as possibilidades de desenvolvimento urbano e o horizonte de extralongo prazo.</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição. Primeiramente, importante considerar que a realização dos EVTEA pautou-se nas diretrizes constantes, entre outros, no Edital de Chamamento Público MInfra nº 2/2019. Em especial, o Termo de Referência, anexo ao Edital, estabelece como diretriz para realização dos estudos, um período de projeções e modelagem de 30 anos, ou seja, o mesmo período previsto para o prazo da concessão. Os EVTEA não são vinculativos e, independentemente dos Plano de Desenvolvimento (PD) propostos, o Concessionário deverá propor à ANAC um PD próprio para o sítio que atenda às exigências previstas no Contrato, incluindo as projeções de demanda.</p> <p>Adicionalmente, cumpre informar que, para cada aeroporto, os EVTEA detalham sobre os seguintes estudos e informações que deverão subsidiar a elaboração dos ordenamentos municipais que disciplinam o uso e a ocupação do solo no entorno dos aeroportos: Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo (PBZPA), Plano de Zona de Proteção de Auxílios à Navegação Aérea (PZPANA), Plano de Zoneamento de Ruído (PZR) e Área de Segurança Aeroportuária (ASA). Ademais, os EVTEA analisaram a compatibilidade atual e futura entre as atividades aeroportuárias e o uso do solo, considerando os seguintes aspectos: ordenamento urbano no entorno do aeroporto (Plano Diretor dos Municípios), ocupações irregulares no entorno do perímetro aeroportuário, PBZPANA, zoneamento de ruído (estimativa de pessoas e</p>

residências afetadas pelo ruído aeronáutico e receptores sensíveis afetados pelo ruído aeronáutico), bem como os focos atrativos à fauna levando em consideração a ASA.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11578
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Paulo Sergio Ramos Pinto
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>EVTEA SBCT-Afonso Pena (R. M. Curitiba). Relatório 3, p. 212:  No entanto, é primordial que o futuro administrador se empenhe junto à administração municipal de São José dos Pinhais para que o PZR do aeroporto seja devidamente incorporado na legislação municipal, minimizando assim o número de pessoas que poderão ser impactadas por níveis de ruído aeronáutico incômodos. (GCA, 2019)  A Infraero já obteve dos Municípios de São José dos Pinhais e Curitiba a incorporação do PEZR do SBCT-Afonso Pena (R. M. Curitiba) à legislação urbanística municipal. No caso de São José dos Pinhais, as restrições e exigências do PEZR foram incorporadas, desde 07/2019, à “Consulta Amarela”, que, segundo o §1º do art. 33 do Código de Obras e Edificações do Município (Lei Complementar nº 105/2016 e alterações), é o “documento específico que relaciona os parâmetros urbanísticos referentes a um imóvel e que tem como objetivo subsidiar a elaboração de projeto para licenciamento de obras”.</p> <p>No caso de Curitiba, além de ter havido incorporação à “Consulta Amarela”, instrumento semelhante ao de São José dos Pinhais, o PEZR foi incorporado na nova Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo (LZUOS), Lei nº 15.511, de 10/10/2019, artigo 236.</p> <p>Estes resultados decorreram dos Acordos de Cooperação Técnica firmados entre a Infraero e as duas Prefeituras Municipais, já mencionados no relatório.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O erro precisa ser corrigido.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e informa que o Relatório de Estudos Ambientais será complementado com os resultados dos Acordos de Cooperação citados, incluindo o detalhamento do instrumento municipal denominado "Consulta Amarela".

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11579
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Paulo Sergio Ramos Pinto
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>EVTEA SBCT-Afonso Pena (R. M. Curitiba). Relatório 3, p. 219:  As legislações e procedimentos municipais dos nove municípios não apresentam critérios para a definição de quais atividades são consideradas potencialmente atrativas de fauna e que possam representar riscos à segurança da aviação. Conseqüentemente, as restrições impostas pela ASA não foram incorporadas nas legislações municipais, o que contribuiu para a existência de focos atrativos à fauna no entorno do Aeroporto de Curitiba. (GCA, 2019)</p> <p>1. A Infraero já obteve dos Municípios de São José dos Pinhais e Curitiba a incorporação da ASA do SBCT-Afonso Pena (R. M. Curitiba) à legislação urbanística municipal. No caso de São José dos Pinhais, as restrições e exigências da ASA foram incorporadas à “Consulta Amarela” (sobre ela, ver o item 3.8.1). No caso de Curitiba, além de ter havido incorporação à “Consulta Amarela”, instrumento semelhante ao de São José dos Pinhais, a ASA foi incorporada na nova Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo (LZUOS), Lei nº 15.511, de 10/10/2019, artigo 236. Estes resultados também decorreram dos Acordos de Cooperação Técnica firmados entre a Infraero e as duas Prefeituras Municipais, já mencionados no relatório.</p> <p>2. A regulamentação federal da ASA (que inclui o RBAC nº 164, da ANAC, e o PCA 3-3, do COMAER) define três áreas com graus distintos de restrições e recomendações. A área que tem mais restrições é a área circular com 5km de raio, centrada na maior PPD. Tal área, no caso do SBCT-Afonso Pena (R. M. Curitiba), alcança os municípios de São José dos Pinhais e Curitiba. A área da coroa circular com raios de 5 e 10km (doravante, “ASA-10”), tem restrições de uso do solo para aterro controlado e aterro sanitário (com recobrimento diário e para material inerte – em ambos os aterros), vazadouro (deposição de resíduos sólidos a céu aberto) e estação de transbordo de resíduos sólidos. Na ASA-10 do SBCT-Afonso Pena (R. M. Curitiba), não existem tais usos. A área da coroa circular com raios de 10 e 20km (doravante, “ASA-20”), tem restrições de uso do solo para aterro controlado (com recobrimento diário e para material inerte) e vazadouro. Na ASA-20, não existem tais usos, exceto um aterro industrial identificado no Programa de Gerenciamento de Risco de Fauna (PGRF) do aeroporto. O Aterro da Caximba, indicado no relatório do EVTEA e localizado na ASA-20, é um aterro sanitário e está inativo, pois foi tirado de operação em 2010, mas a gestão ambiental do aterro continua.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Os erros precisam ser corrigidos.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que:  Sobre o apontamento 1, os Estudos Ambientais serão complementados com as informações sobre as legislações municipais que incorporam as restrições previstas para a Área de Segurança Aeroportuária (ASA).</p>

Sobre o apontamento 2, Os EVTEA já consideram tais apontamentos. Na figura 7-18 do Capítulo 7.5 estão apresentadas as subdivisões da ASA e suas restrições específicas para atividades atrativas de fauna, em conformidade com o PBGRF (Portaria nº 741/GC3/2018). Sobre o Aterro da Caximba, o equipamento foi identificado como foco atrativo de fauna pois, mesmo desativado, ele exige atenção e monitoramento permanentes. Em razão desta contribuição pública, será informado no Relatório de Estudos Ambientais que, embora o Aterro da Caximba esteja desativado, sua gestão ambiental está em andamento.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11580
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Paulo Sergio Ramos Pinto
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>EVTEA SBCT-Afonso Pena (R. M. Curitiba). Relatório 3, p. 227, item 8.1 (Comparativo de estudos precedentes, estudos analisados pelo órgão ambiental e plano de desenvolvimento proposto):</p> <p>Em decorrência de alterações no cenário econômico do país, as projeções de demanda utilizadas pelo Plano Diretor da Infraero foram superdimensionadas se comparadas às projeções contidas no Relatório de Estudo de Mercado que compõe este conjunto de estudos. Por essa razão, as estruturas contidas no Plano de Desenvolvimento abrangem áreas menores que o Plano Diretor, de forma mais congruente com as projeções atuais.</p> <p>[...]</p> <p>Não foi constatada demanda para utilização máxima do sítio aeroportuário e tampouco para construção de nova PPD, tal como proposto no Plano Diretor da Infraero. Portanto, não há justificativa para acontecer durante o período de concessão do aeroporto. (GCA, 2019)</p> <p>1. O aproveitamento do sítio aeroportuário no cenário da Implantação Final, no PDir 2014 da Infraero, não está vinculado a projeções de demandas para 2051 (Ano 30 da concessão planejada), mas, sim, à máxima capacidade operacional do aeroporto, como usual em planejamento de extralongo prazo (de 50 anos ou mais). As projeções de demandas do PDir 2014 da Infraero são de 2013 (ano da emissão inicial do PDir), anteriores à crise econômica brasileira de 2014-2016 (ou 2014-2020, segundo alguns analistas).</p> <p>2. A previsão da PPD 15R/33L tem duas justificativas: possibilitaria a realização de voos cargueiros de maior alcance, em função do comprimento de pista de 3.200m (a PPD 15/33 atual tem 2.218m e só pode ser ampliada para 2.300m), e elevaria a capacidade do sistema de pistas de 230.000mov/ano para 370.000mov/ano, mais adequada em termos de planejamento de extralongo prazo (de 50 anos ou mais, além dos 30 anos de concessão planejada).</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>Considera-se que o planejamento de extralongo prazo do aeroporto (de 50 anos ou mais, ou seja, para além dos 30 anos da concessão planejada) deveria ser levado em conta para a indicação dos planos aeroportuários territoriais, de segurança operacional e ruído (PZPA, PZPANA, áreas de proteção contra atividades de natureza perigosa para a aviação, ASA e PEZR; o SBCT-Afonso Pena (R. M. Curitiba) não tem PZPREAH e PZPH), em bases compatíveis com todas as possibilidades de desenvolvimento urbano e o horizonte de extralongo prazo.</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição. Primeiramente, considerando o recebimento de inúmeras contribuições, tanto na Audiência Pública presencial, como na virtual, as quais apresentaram argumentos técnicos quanto à necessidade e o anseio da</p>

população pela construção de uma nova Pista de Pouso e Decolagem (PPD) no Aeroporto de Curitiba, ou mesmo a ampliação da atual, de modo a viabilizar economicamente voos diretos entre Curitiba e cidades da Europa e dos Estados Unidos; considerando que as análises das projeções de demanda apresentadas no relatório de mercado dos Estudos de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental (EVTEA) que subsidiam a modelagem da concessão do aeroporto apontam para demanda de passageiros, na análise origem destino, para cidades da Europa e América do Norte (pág. 136 do Estudo de Mercado), a qual justifica a criação de rotas diretas do Aeroporto de Curitiba para as referidas localidades já no início da concessão (tabela 6-23, pág. 143 do Estudo de Mercado); considerando ainda que os estudos de mercado apontam para uma conectividade do fluxo internacional de aeronaves cargueiras entre SBCT e América do Norte; esta Secretaria Nacional de Aviação Civil solicitou que o consórcio selecionado para elaboração dos estudos realizasse uma análise de diferentes cenários de forma a viabilizar voos diretos do SBCT para cidades da Europa e Estados Unidos (estudo inserido no Data room). Considerando que os custos estimados para construção de uma terceira PPD foram muito próximos da alternativa mais econômica de ampliação da atual PPD; considerando os riscos inerentes ao processo de desapropriação, presentes em volume consideravelmente superior na alternativa de ampliação da atual PPD; considerando que os obstáculos a navegação aérea já estão mapeados no cenário de construção da nova PPD; considerando a valorização do ativo resultante da construção de nova PPD; considerando que a construção da nova PPD irá possibilitar a descontinuidade nas operações da pista secundária 11/29, resultando em disponibilização de relevante área de exploração comercial para o aeroporto; considerando, por fim, que o plano diretor do aeroporto prevê como melhor alternativa à expansão de longo prazo do aeroporto, a construção da nova PPD; esta SAC irá determinar como diretriz de política pública, a implantação de um sistema de pistas 15R/33L, projetado para aeronaves Código 4E, com comprimento mínimo de pista de pouso e decolagem de 3.000 metros, possuindo os requisitos de infraestrutura exigidos na legislação em vigor para possibilitar procedimentos de aproximação paralela e independente ao atual sistema de PPD 15/33, em operação noturna e diurna, com pista de aproximação de precisão, sem restrição, que atenda aos requisitos de mínimos operacionais equivalentes à Categoria II. O novo sistema de Pistas de Pouso e Decolagem deverá estar implantado e concluído em até 60 meses após a data de eficácia do contrato.

Importante ainda considerar que a realização dos EVTEA pautou-se nas diretrizes constantes, entre outros, no Edital de Chamamento Público MInfra nº 2/2019. Em especial, o Termo de Referência, anexo ao Edital, estabelece como diretriz para realização dos estudos, um período de projeções e modelagem de 30 anos, ou seja, o mesmo período previsto para o prazo da concessão. Os EVTEA não são vinculativos e, independentemente dos Plano de Desenvolvimento (PD) propostos, o Concessionário deverá propor à ANAC um PD próprio para o sítio que atenda às exigências previstas no Contrato, incluindo as projeções de demanda.

Adicionalmente, cumpre informar que, para cada aeroporto, os EVTEA detalham sobre os seguintes estudos e informações que deverão subsidiar a elaboração dos ordenamentos municipais que disciplinam o uso e a ocupação do solo no entorno dos aeroportos: Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo (PBZPA), Plano de Zona de Proteção de Auxílios à Navegação Aérea (PZPANA), Plano de Zoneamento de Ruído (PZR) e Área de Segurança Aeroportuária (ASA). Ademais, os EVTEA analisaram a compatibilidade atual e futura entre as atividades aeroportuárias e o uso

do solo, considerando os seguintes aspectos: ordenamento urbano no entorno do aeroporto (Plano Diretor dos Municípios), ocupações irregulares no entorno do perímetro aeroportuário, PBZPANA, zoneamento de ruído (estimativa de pessoas e residências afetadas pelo ruído aeronáutico e receptores sensíveis afetados pelo ruído aeronáutico), bem como os focos atrativos à fauna levando em consideração a ASA.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11581
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Paulo Sergio Ramos Pinto
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>EVTEA SBCT-Afonso Pena (R. M. Curitiba). Relatório 3, pp. 227-231, item 8.1 (Comparativo de estudos precedentes, estudos analisados pelo órgão ambiental e plano de desenvolvimento proposto):</p> <p>Do ponto de vista ambiental, a proposta contida no Plano de Desenvolvimento do Relatório de Engenharia e Afins é a que resultará em menor impermeabilização da área do aeroporto, para o melhor panorama de efetivo desenvolvimento.</p> <p>No Plano Diretor, nota-se a ocupação máxima do sítio aeroportuário, com impactos significativos de impermeabilização de novas áreas.</p> <p>Sob o aspecto de impactos sociais, todas as propostas envolvem alguma desapropriação, exceto a solução adotada para o Plano de Desenvolvimento do Aeroporto (dos Estudos de Engenharia e Afins). O EIA/RIMA e o plano diretor da Infraero incluem uma extensa área de desapropriação, com grandes impactos sociais e ambientais para viabilizar a implantação da nova PPD.</p> <p>As alterações propostas por este Estudo no Plano de Desenvolvimento contribuíram, entre outras razões, para reduzir o impacto ambiental das obras.</p> <p>[...]</p> <p>O plano de desenvolvimento apresentado neste estudo adequa-se de forma mais ampla ao potencial do sítio aeroportuário e não representa um impacto operacional significativo, uma vez que não inclui implantações que dificultem a continuidade das operações do Aeroporto. Considera ainda, investimentos coerentes com o desenvolvimento pretendido e não apresenta impactos ambientais e sociais que dificultem sobremaneira ou impossibilitem sua consecução. (GCA, 2019)</p> <p>A avaliação dos impactos ambientais da PPD 15R/33L e demais obras previstas no PDir 2014 da Infraero, impactos positivos e negativos, requer a realização de um estudo bem fundamentado, com levantamento detalhado de informações, critérios técnicos consagrados, avaliações e mensurações justificadas e procedimentos de debate e avaliação técnica e social. O simples apontamento de desvantagens não é suficiente para caracterizar a implantação daquela PPD como inadequada sob o prisma ambiental. Não há nenhum fundamento para se supor que a implantação da PPD 15R/33L poderá ser muito difícil ou impossível por razões ambientais. Ao contrário, hoje, a previsão de sua construção conta com diversas ações para sua viabilização, realizadas durante mais de 20 anos, e largo apoio da sociedade local, regional e estadual.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>É recomendável considerar cenário de extralongo prazo (de 50 anos ou mais) e de crescimento econômico otimista (acima da média) para definir a configuração e parâmetros operacionais da Implantação Final do SBCT-Afonso Pena (R. M. Curitiba), em favor de maior adequação do uso e ocupação do solo da vizinhança ao potencial de expansão do aeroporto.</p>
<b>RESPOSTA</b>

A SAC/MInfra agradece a contribuição. Considerando o recebimento de inúmeras contribuições, tanto na Audiência Pública presencial, como na virtual, as quais apresentaram argumentos técnicos quanto à necessidade e o anseio da população pela construção de uma nova Pista de Pouso e Decolagem (PPD) no Aeroporto de Curitiba, ou mesmo a ampliação da atual, de modo a viabilizar economicamente voos diretos entre Curitiba e cidades da Europa e dos Estados Unidos; considerando que as análises das projeções de demanda apresentadas no relatório de mercado dos Estudos de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental (EVTEA) que subsidiam a modelagem da concessão do aeroporto apontam para demanda de passageiros, na análise origem destino, para cidades da Europa e América do Norte (pág. 136 do Estudo de Mercado), a qual justifica a criação de rotas diretas do Aeroporto de Curitiba para as referidas localidades já no início da concessão (tabela 6-23, pág. 143 do Estudo de Mercado); considerando ainda que os estudos de mercado apontam para uma conectividade do fluxo internacional de aeronaves cargueiras entre SBCT e América do Norte; esta Secretaria Nacional de Aviação Civil solicitou que o consórcio selecionado para elaboração dos estudos realizasse uma análise de diferentes cenários de forma a viabilizar voos diretos do SBCT para cidades da Europa e Estados Unidos (estudo inserido no Data room). Considerando que os custos estimados para construção de uma terceira PPD foram muito próximos da alternativa mais econômica de ampliação da atual PPD; considerando os riscos inerentes ao processo de desapropriação, presentes em volume consideravelmente superior na alternativa de ampliação da atual PPD; considerando que os obstáculos à navegação aérea já estão mapeados no cenário de construção da nova PPD; considerando a valorização do ativo resultante da construção de nova PPD; considerando que a construção da nova PPD irá possibilitar a descontinuidade nas operações da pista secundária 11/29, resultando em disponibilização de relevante área de exploração comercial para o aeroporto; considerando, por fim, que o plano diretor do aeroporto prevê como melhor alternativa à expansão de longo prazo do aeroporto, a construção da nova PPD; esta SAC irá determinar como diretriz de política pública, a implantação de um sistema de pistas 15R/33L, projetado para aeronaves Código 4E, com comprimento mínimo de pista de pouso e decolagem de 3.000 metros, possuindo os requisitos de infraestrutura exigidos na legislação em vigor para possibilitar procedimentos de aproximação paralela e independente ao atual sistema de PPD 15/33, em operação noturna e diurna, com pista de aproximação de precisão, sem restrição, que atenda aos requisitos de mínimos operacionais equivalentes à Categoria II. O novo sistema de Pistas de Pouso e Decolagem deverá estar implantado e concluído em até 60 meses após a data de eficácia do contrato.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11582
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Paulo Sergio Ramos Pinto
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>EVTEA SBCT-Afonso Pena (R. M. Curitiba). Relatório 3, pp. 230-231, item 8.1.1 (Estudo alternativo para implantação de nova PPD, paralela à 15/33):  Considerando o histórico do aeroporto de Curitiba em relação a eventual implantação de uma terceira PPD, bem como a aprovação da ANAC para o plano diretor da Infraero, contendo a previsão de instalação de nova PPD, paralela à pista 15/33 existente, este Consórcio elaborou, entre todos os estudos, a análise de viabilidade da referida pista.  Entretanto, após diversas verificações, foi constatado que, nem pela análise de capacidade convencional e nem pela análise mais robusta de condições restritas, existe demanda que justifique a construção da terceira pista. Ao avaliar as condições adversas que provocariam fechamento do aeroporto ou redução da capacidade foi constatado que esse número é menor do que 2,7% do tempo total de operação do aeroporto e menor do que 1,5 %, se consideradas somente as horas operacionais (de 6h às 23h). Portanto, a construção da terceira não foi confirmada como necessária. (GCA, 2019)  O relatório consagra, neste ponto, a Implantação Final do aeroporto apenas com as PPD existentes (15/33 e 11/29). A projeção de demandas para o SBCT-Afonso Pena (R. M. Curitiba) não deveria ser o único critério econômico para a configuração final do aeroporto, inclusive porque a projeção tradicionalmente realizada tem horizonte de tempo limitado. Não se deveria descartar a possibilidade de crescimento de demandas muito acima do previsto para os próximos 30 anos com base nos parâmetros econômicos hoje conhecidos. Um cenário otimista para o horizonte de 50 anos ou mais recomenda a previsão da PPD 15R/33L paralela independente, configuração que elevaria a capacidade do aeroporto de 230.000mov/ano para 370.000mov/ano. (Para comparação, destaca-se que o SBSP-Congonhas teve cerca de 220.000mov/ano em 2019 e anos anteriores, operando 17h/dia. Ninguém pode afirmar que a R. M. de Curitiba não terá maior população ou pujança econômica que São Paulo daqui a 50 anos ou mais.) Outro aspecto importante é que a PPD 15R/33L poderia ter 3.200m e a PPD 15/33 atual não pode ser estendida além de 2.300m, o que implica em limitação para voos cargueiros para destinos mais distantes. Por outro lado, as restrições ambientais do SBCT-Afonso Pena (R. M. Curitiba) não impediriam a previsão da PPD 15R/33L.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
A configuração final do SBCT-Afonso Pena (R. M. Curitiba) tem impacto sobre o uso e ocupação do solo no entorno do aeroporto e uma configuração final modesta pode levar a conflitos urbanos em 50 anos ou mais.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a sua contribuição e esclarece que, considerando o recebimento de inúmeras contribuições, tanto na Audiência Pública presencial, como na virtual, as quais apresentaram argumentos técnicos quanto à necessidade e o

anseio da população pela construção de uma nova Pista de Pouso e Decolagem (PPD) no Aeroporto de Curitiba, ou mesmo a ampliação da atual, de modo a viabilizar economicamente voos diretos entre Curitiba e cidades da Europa e dos Estados Unidos; considerando que as análises das projeções de demanda apresentadas no relatório de mercado dos Estudos de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental (EVTEA) que subsidiam a modelagem da concessão do aeroporto apontam para demanda de passageiros, na análise origem destino, para cidades da Europa e América do Norte (pág. 136 do Estudo de Mercado), a qual justifica a criação de rotas diretas do Aeroporto de Curitiba para as referidas localidades já no início da concessão (tabela 6-23, pág. 143 do Estudo de Mercado); considerando ainda que os estudos de mercado apontam para uma conectividade do fluxo internacional de aeronaves cargueiras entre SBCT e América do Norte; esta Secretaria Nacional de Aviação Civil solicitou que o consórcio selecionado para elaboração dos estudos realizasse uma análise de diferentes cenários de forma a viabilizar voos diretos do SBCT para cidades da Europa e Estados Unidos (estudo inserido no Data room).

Considerando que os custos estimados para construção de uma terceira PPD foram muito próximos da alternativa mais econômica de ampliação da atual PPD; considerando os riscos inerentes ao processo de desapropriação, presentes em volume consideravelmente superior na alternativa de ampliação da atual PPD; considerando que os obstáculos a navegação aérea já estão mapeados no cenário de construção da nova PPD; considerando a valorização do ativo resultante da construção de nova PPD; considerando que a construção da nova PPD irá possibilitar a descontinuidade nas operações da pista secundária 11/29, resultando em disponibilização de relevante área de exploração comercial para o aeroporto; considerando, por fim, que o plano diretor do aeroporto prevê como melhor alternativa à expansão de longo prazo do aeroporto, a construção da nova PPD; esta SAC irá determinar como diretriz de política pública, a implantação de um sistema de pistas 15R/33L, projetado para aeronaves Código 4E, com comprimento mínimo de pista de pouso e decolagem de 3.000 metros, possuindo os requisitos de infraestrutura exigidos na legislação em vigor para possibilitar procedimentos de aproximação paralela e independente ao atual sistema de PPD 15/33, em operação noturna e diurna, com pista de aproximação de precisão, sem restrição, que atenda aos requisitos de mínimos operacionais equivalentes à Categoria II. O novo sistema de Pistas de Pouso e Decolagem deverá estar implantado e concluído em até 60 meses após a data de eficácia do contrato."

Adicionalmente, para cada aeroporto, os EVTEA detalham sobre os seguintes estudos e informações que deverão subsidiar a elaboração dos ordenamentos municipais que disciplinam o uso e a ocupação do solo no entorno dos aeroportos: Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo (PBZPA), Plano de Zona de Proteção de Auxílios à Navegação Aérea (PZPANA), Plano de Zoneamento de Ruído (PZR) e Área de Segurança Aeroportuária (ASA). Ademais, os EVTEA analisaram a compatibilidade atual e futura entre as atividades aeroportuárias e o uso do solo, considerando os seguintes aspectos: ordenamento urbano no entorno do aeroporto (Plano Diretor dos Municípios), ocupações irregulares no entorno do perímetro aeroportuário, PBZPANA, zoneamento de ruído (estimativa de pessoas e residências afetadas pelo ruído aeronáutico e receptores sensíveis afetados pelo ruído aeronáutico), bem como os focos atrativos à fauna levando em consideração a ASA. No entanto, cumpre informar que a realização dos EVTEA pautou-se nas diretrizes constantes, entre outros, no Edital de Chamamento Público MInfra nº 2/2019. Em especial, o Termo de Referência anexo ao Edital estabelece como diretriz para

realização dos estudos um período de projeções e modelagem de 30 anos, ou seja, o mesmo período previsto para o prazo da concessão. Os EVTEA não são vinculativos e, independentemente dos Plano de Desenvolvimento (PD) propostos, o Concessionário deverá propor à ANAC um PD próprio para o sítio que atenda às exigências previstas no Contrato, incluindo as projeções de demanda.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
11583
NOME DO CONTRIBUINTE
Paulo Sergio Ramos Pinto
CONTRIBUIÇÃO
<p>EVTEA SBCT-Afonso Pena (R. M. Curitiba). Relatório 4, pp. 57-58: Podem ser mencionados outros impactos econômicos e sociais decorrentes da concessão, incluindo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Melhoria no nível de serviço fornecido aos passageiros, em linha com os padrões mundiais;</li> <li>• Melhoria nas condições de operação das companhias aéreas e prestadores de serviços, viabilizando a expansão do número de frequências e da conectividade do Aeroporto;</li> <li>• [3] Melhoria nas condições de segurança na operação do Aeroporto por meio da melhoria de equipamentos de navegação aérea e sinalização, controle de avifauna, entre outros, reduzindo riscos de acidentes aéreos ou no perímetro do sítio aeroportuário;</li> <li>• [4] Tratamento adequado de eventuais conflitos com o entorno do Aeroporto (que por vezes é inviabilizado pela morosidade inerente às decisões que envolvem órgãos públicos);</li> <li>• Melhoria do controle das atividades que ocorrem dentro do sítio aeroportuário, incluindo a instalação de câmeras e sistemas de iluminação;</li> <li>• [6] Adequado tratamento das questões ambientais que afetam o Aeroporto, incluindo passivos;</li> <li>• Redução de risco de acidentes por adequação de infraestrutura aeroportuária a normas de segurança;</li> <li>• Redução de custos decorrentes de congestionamento, pela promoção de incrementos de capacidade;</li> <li>• Ganhos de eficiência derivados da transferência de operações para o ente privado;</li> <li>• [10] Melhor aproveitamento da capacidade do sítio aeroportuário, evitando custos de deslocamentos para aeroportos localizadas em regiões mais distantes da demanda; ou evitando a necessidade de implantação de outros aeroportos perdendo economias de escala;</li> <li>• [11] Impacto no mercado imobiliário devido à valorização dos terrenos próximos ao Aeroporto.</li> </ul> <p>(GCA, 2019)</p> <p>1. Vincular tais impactos à concessão do aeroporto a uma empresa privada é discutível; não há fundamentação científica para aquela afirmação. Os tópicos nº 3 (na parte referente à avifauna), 4, 6 e 11 da lista, que têm relação com o Planejamento e Gerenciamento da Integração Urbana do Aeroporto (PGIUA), sugerem que o administrador privado poderá ter melhores resultados que a Infraero, mas isto é apenas uma suposição.</p> <p>2. O tópico nº 10 da lista não faz sentido para o SBCT-Afonso Pena (R. M. Curitiba), inclusive porque a proposta do EVTEA é de redução da capacidade máxima do aeroporto.</p>
JUSTIFICATIVA

1. No que se refere ao Planejamento e Gerenciamento da Integração Urbana do Aeroporto, o EVTEA não deveria ter juízos de valor subjetivos, sem fundamentação científica ou técnica.
2. Quanto ao tópico nº 10, ele não faz sentido para o SBCT-Afonso Pena (R. M. Curitiba), inclusive porque a proposta do EVTEA é de redução da capacidade máxima do aeroporto.

## **RESPOSTA**

A SAC/MInfra agradece a sua contribuição. Primeiramente, importante notar o sucesso que o Governo Federal tem obtido no processo de concessão à iniciativa privada dos serviços de exploração da infraestrutura aeroportuária federal. Atualmente, encontra-se concedido ao setor privado uma rede de 22 (vinte e dois) aeroportos federais, responsáveis pela movimentação de cerca de 66% dos usuários do transporte aéreo nacional, para a qual se aliou grandes melhorias nos níveis de serviço oferecidos aos usuários do transporte aéreo no Brasil com elevados investimentos para reforma, ampliação e modernização da infraestrutura aeroportuária (da ordem de 17 bilhões de reais, a valores nominais) entre o período de 2012 a 2019. Vale notar que o investimento realizado na infraestrutura aeroportuária nos primeiros cinco anos do programa de concessão, superam o investimento realizado em toda a rede de aeroportos nos 16 anos anteriores, demonstrando a agilidade e o dinamismo do investimento privado frente ao público. A pesquisa de satisfação do passageiro saltou de 3,86 para 4,49 (de 2013 a 2019) em uma escala que vai de zero a cinco. O Percentual de passageiros que avaliaram os aeroportos como “bons” ou “muito bons”, considerando a frequência das notas de satisfação geral iguais a quatro ou cinco, evolui no mesmo período de 69% para 94%, demonstrando a evolução no nível de serviço prestado ao passageiro usuário do sistema. Ressalta-se ainda que o processo de concessão vem atraindo grandes operadores aeroportuários de todo o mundo e também fomentando o aprimoramento do ambiente regulatório do setor aéreo. No que tange aos pontos específicos levantados pela sugestão, cumpre informar que os impactos econômicos e sociais mencionados na Avaliação Econômico-Financeira são qualitativos e indicativos, visando apenas discorrer sobre potenciais impactos da concessão às diferentes partes interessadas. Todavia, não há qualquer caráter vinculativo relacionado ao conteúdo desta análise, a qual tampouco impacta cláusulas contratuais e/ou editalícias.

Com relação ao ponto 1 da contribuição, destacamos que tais impactos são em grande medida associados aos investimentos e melhorias operacionais no aeroporto viabilizados pela concessão. Ainda, há impactos decorrentes de um regime de maior liberdade gerencial a que naturalmente uma concessionária privada está submetida, com maior facilidade de contratação de serviços e aquisição de produtos, e maior flexibilidade da gestão de mão de obra, por exemplo. Por conta dos investimentos a serem realizados e pela maior liberdade gerencial, os estudos indicam que concessões privadas tendem a obter maior sucesso no controle da avifauna (tópico 3), no tratamento de eventuais conflitos com o entorno (tópico 4), no equacionamento de questões ambientais, incluindo solução para passivos ambientais (tópico 6), entre outros. Ademais, os investimentos e melhorias no aeroporto, inclusive em seus acessos terrestres, naturalmente valorizam os terrenos do entorno (tópico 11).

Com relação ao ponto 2 da contribuição, cabe notar que o tópico nº 10 cita o melhor aproveitamento da capacidade do sítio aeroportuário, o que de fato se observa nos

estudos desenvolvidos para todos os aeroportos. Não se projeta redução da capacidade do Aeroporto no EVTEA, à diferença do afirmado na contribuição.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11584
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Paulo Sergio Ramos Pinto
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
EVTEA SBPJ-Palmas. Relatório 2, pp. 47-61, item 1.1.1 (Situação Patrimonial). É preciso registrar que o sítio do SBPJ-Palmas foi significativamente reduzido, conforme homologação judicial de Acordo Extrajudicial, de 19/02/2020 (ANEXO).
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Houve significativa redução do sítio aeroportuário em 19/02/2020 e isto tem importância capital no EVTEA.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que a área onde está localizado o Sítio Aeroportuário do Aeroporto de Palmas – Brigadeiro Lysias Rodrigues (SBPJ), atualmente de propriedade do Estado do Tocantins, do Município de Palmas e de terceiros, de posse da Infraero, é objeto de um processo de regularização fundiária que tramita na 1ª Vara Federal da Seção Judiciária de Tocantins (SJTO) nos autos do Processo nº 0001894-90.2013.4.01.4300. Entretanto, já é consenso, no âmbito do processo acima citado, que o Sítio Aeroportuário será reduzido para uma área de 7.887.135,4000 m <sup>2</sup> a ser registrada em nome da União Federal. No entanto, para o encerramento do referido processo, resta ainda, além dos trâmites normais, a validação e demarcação das áreas do acordo pelo Instituto de Terras do Estado de Tocantins /TO (Intertins).

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11585
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Paulo Sergio Ramos Pinto
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
EVTEA SBPJ-Palmas. Relatório 2, p. 83, item 1.1.6.1 (Plano [PZR] em Vigor): Não há um plano específico de zoneamento de ruído registrado na Agência Nacional de Aviação Civil para este aeroporto, entretanto houve a validação das curvas de ruído através da Portaria nº 637/SIA, de fevereiro de 2019. (GCA, 2019) O EVTEA afirma que o PEZR não foi registrado na ANAC. Errado. O PEZR SBPJ-Palmas 2019 foi registrado em 24/10/19, cf. consta no Ofício nº 529/2019/GTPI/GCOP/SIA-ANAC, de 24/10/19. (Este erro consta em outros pontos dos Relatórios 2 e 3 do EVTEA.)
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O erro precisa ser corrigido. O Relatório 2 do EVTEA está datado de 01/2020 (na capa) e foi publicado pela ANAC em 02/2020.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que, em que pese o registro do mencionado PEZR ter sido posterior à realização dos EVTEA, o relatório de engenharia será ajustado de modo a considerar a informação mais atualizada.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11586
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Paulo Sergio Ramos Pinto
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>EVTEA SBPJ-Palmas. Relatório 2, pp. 87-94, item 1.1.6.2 (Plano [PEZR] Elaborado). Apesar do título do item, estão apresentadas apenas as curvas de ruído referentes à situação em 2018, que teve 12.790 pousos e decolagens, mas a definição oficial de PEZR inclui também as curvas de ruído da Implantação Final do aeroporto e a Tabela de Usos do Solo Compatíveis e Incompatíveis com o Ruído Aeroportuário (Tabela USCIRA).</p> <p>Com a redução do sítio do SBPJ-Palmas, ocorrida por Acordo Extrajudicial homologado judicialmente em 19/02/2020, o Plano Diretor do SBPJ-Palmas e o PEZR terão que ser revisados.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Embora este “Plano [PEZR] Elaborado” esteja no capítulo 1.1 (Sítio Aeroportuário e Zoneamentos Existentes), da parte 1 (Inventário das Condições Existentes), ele precisa ter os elementos apontados como ausentes para ser um PEZR.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que o Capítulo 1.1.6.2 do Estudo de Engenharia e Afins elaborado para o Aeroporto de Palmas apresenta as etapas e considerações para a elaboração das curvas de ruído para o cenário atual, e é complementado pelo Estudos Ambientais quanto às questões de uso e ocupação do solo do entorno, bem como por meio das curvas de ruído da implantação final para o período de planejamento, conforme apresentado no tópico 2.6.3.5, a partir da página 411 do Relatório de Engenharia e Afins.</p> <p>Com relação à segunda observação da contribuição, esclarece-se que a redução do sítio do aeroporto de Palmas por si só não requer elaboração de um novo PEZR. Já com relação ao plano diretor, o futuro concessionário deverá considerar a nova delimitação da área patrimonial na elaboração ou revisão do PDIR, em atendimento ao disposto na Resolução ANAC nº 153, de 18 de junho de 2010, notadamente no art. 6º da norma, que estabelece ser de reponsabilidade do operador de aeródromo manter o PDIR atualizado, solicitando sua revisão à ANAC sempre que ocorrer alteração do planejamento para expansão da infraestrutura aeroportuária.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11587
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Paulo Sergio Ramos Pinto
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>EVTEA SBPJ-Palmas. Relatório 2, p. 313, item 2.3 (Concepção para Expansão) e subitem 2.3.2.2.1 (Aeronave de Projeto).</p> <p>O relatório define que a “aeronave de projeto” é código C (A320 e B738, por exemplo). No contexto, entende-se que trata-se da aeronave de planejamento até 2051 (Ano 30 da concessão). Em uma anotação complementar, poderia haver a ressalva de que a aeronave de planejamento de extralongo prazo (de 50 anos ou mais) poderá ser maior, inclusive pela possibilidade de um cenário econômico otimista, acima daquele apontado pelo Estudo de Mercado do EVTEA. A aeronave de projeto para fins de planejamento de extralongo prazo (de 50 anos ou mais) poderia ser código D (B767, p. ex.) ou mesmo código E (B747, p. ex.). As obras de infraestrutura no período da concessão deveriam considerar esta possível alteração da aeronave de planejamento.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
A aeronave de planejamento deveria considerar o horizonte de extralongo prazo (de 50 anos ou mais).
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que a realização dos EVTEA pautou-se nas diretrizes constantes, entre outros, no Edital de Chamamento Público MInfra nº 2/2019. Em especial, o Termo de Referência anexo ao Edital estabelece um período de projeções e modelagem de 30 anos, ou seja, o mesmo período previsto para o prazo da concessão.</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.</p> <p>Por fim, importante ressaltar que a cláusula contratual prevê como atendimento mínimo aeronaves código 3C, entretanto, muitos dos aeroportos da atual rodada de concessão já atendem aeronaves de maior porte, e continuarão atendendo. Além disso, o concessionário poderá realizar as adequações adicionais que entender necessárias para otimização do uso do aeroporto, inclusive no que tange a adequações para aeronaves maiores. Tal situação já pode ser verificada nos contratos de concessão existentes, onde as concessionárias, muitas vezes, vão além das exigências contratuais de forma a aumentar o fluxo de passageiros do aeroporto. Isso porque, entende-se haver incentivos financeiros para tal, pois, 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.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11588
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Paulo Sergio Ramos Pinto
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>EVTEA SBPJ-Palmas. Relatório 2, pp. 382-385, item 2.6 (Plano de Desenvolvimento do Sítio Aeroportuário):</p> <p>Uma das premissas do planejamento foi considerar as possibilidades para o crescimento aeroportuário após o término do período de concessão, de forma que intervenções realizadas possibilitem o crescimento futuro. Assim, mesmo que a máxima ocupação do sítio não ocorra durante o período de concessão, a possibilidade de seu máximo aproveitamento foi considerada para atender a um possível crescimento da demanda após o término dos trinta (30) anos de concessão. (GCA, 2019)</p> <p>Neste item, o EVTEA apresenta sua proposta de Implantação Final do SBPJ-Palmas, “mesmo que a máxima ocupação do sítio não ocorra durante o período de concessão”. A proposta é de uma única PPD, com 2.500 x 45m (ver a Figura 2-47: Plano de Desenvolvimento do Sítio Aeroportuário - Implantação Final). Esta configuração limitará a capacidade do SBPJ-Palmas a 205.000mov/ano (FAA, 1983: AC 150/5060-5), mas o estudo de revisão do PDir de 2017 da Infraero prevê uma 2ª PPD paralela próxima à PPD atual, a 220m de distância, o que resultaria na capacidade de 260.000mov/ano (FAA, 1983). Sugere-se que esta última alternativa de configuração final do SBPJ-Palmas seja incluída no EVTEA.</p> <p>A configuração do sistema de pistas a extralongo prazo (de 50 anos ou mais) tem impacto nos planos PBZPA, PZPANA e PEZR e nas áreas de proteção contra atividades de natureza perigosa para a aviação e ASA; o número de movimentos do aeroporto tem impacto no PEZR; portanto, ambos os parâmetros têm impacto no uso e ocupação do solo do entorno. Edificações podem ter vida útil de 50 a 100 anos ou mais, dependendo da tipologia e tecnologia construtiva. Obras de reforma para tratamento acústico de edificações são mais complexas, dispendiosas e improváveis do que a construção de prédios com tratamento acústico.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>O sítio aeroportuário possibilita a previsão da 2ª PPD a 200m da PPD atual e isto aumenta a capacidade do aeroporto em 26,8%. Há área suficiente para que os demais componentes do aeroporto sejam ampliados de modo equilibrado com esta capacidade do sistema de pistas. O desenvolvimento econômico de extralongo prazo (de 50 anos ou mais) local e regional poderá demandar esta maior capacidade do aeroporto.</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que a realização dos EVTEA pautou-se nas diretrizes constantes, entre outros, no Edital de Chamamento Público MInfra nº 2/2019. Em especial, o Termo de Referência anexo ao Edital estabelece um período de projeções e modelagem de 30 anos, ou seja, o mesmo período previsto para o prazo da concessão. Com isso, não se vislumbram análises de alternativas com prazo maior que o inicialmente proposto, de 30 anos.</p>

Uma vez verificado nos estudos de viabilidade que a modelagem econômico financeira do Bloco Central apresentou valor presente líquido negativo, a SAC/MInfra decidiu retirar das obrigações prévias à assinatura do contrato o pagamento dos valores referentes ao Planos de Adequação de Efetivo, conduzido pela Infraero e previamente calculado para o Bloco Central, de modo a viabilizar a concessão de todos os ativos estudados naquele bloco, a exemplo da solução escolhida na quinta rodada de concessões. Com isso, não se vislumbram análises de alternativas com prazo maior que o inicialmente proposto, de 30 anos.

Esclarece-se ainda que, em que pese não haver previsão de segunda pista nos Estudos de Viabilidade selecionados para o aeroporto de Palmas, tais estudos 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 EVTEA.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11589
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Paulo Sergio Ramos Pinto
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
EVTEA SBPJ-Palmas. Relatório 2, pp. 413-417, item 2.6.3.5 (Plano de Zoneamento de Ruído), do item 2.6 (Plano de Desenvolvimento do Sítio Aeroportuário). O relatório apresenta curvas de ruído para 48.910mov/ano, demanda projetada para 2051, o que é inadequado para compor o PEZR. A configuração do SBPJ-Palmas com apenas uma PPD pode alcançar 205.000mov/ano (FAA, 1983); com uma 2ª PPD paralela próxima, até 130.000mov/ano em cada PPD.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O RBAC nº 161 estabelece que o PEZR deve considerar o movimento previsto para a Implantação Final do aeroporto, ou seja, sua máxima capacidade. O PEZR tem implicações de extralongo prazo (de 50 anos ou mais).
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que conforme previsto no RBAC 161, em especial no item "161.31 Metodologia para elaboração das curvas de ruído que compõem o PEZR", o operador de aeródromo deve calcular curvas de ruído para o sistema de pistas de pouso e decolagem previsto no planejamento para a expansão da infraestrutura aeroportuária, considerando a estimativa do número de movimentos e tipos de aeronaves, ao final do seu horizonte de planejamento. Não está relacionado, portanto, à capacidade do sistemas de pistas, conforme afirmado na contribuição, mas sim à demanda projetada no horizonte de planejamento. Esclarece-se, por fim, 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. Nesse sentido, ressalta-se que o operador aeroportuário deverá manter plano atualizado, de forma que sempre haja um plano vigente considerando o horizonte de planejamento do aeroporto, adequado às condições operacionais e de ocupação do solo no entorno.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11590
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Paulo Sergio Ramos Pinto
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>EVTEA SBPJ-Palmas. Relatório 3, p. 33:  Entre os anos de 1999 e 2000, o NATURATINS consultou à Infraero sobre potenciais conflitos entre as atividades aeroportuárias e a instalação do aterro municipal e de um distrito industrial no interior da Áreas de Segurança Aeroportuária (ASA), a menos de 20 km de distância do aeroporto. Em virtude dos potenciais conflitos e riscos que os usos inadequados do solo podem oferecer à segurança da aviação, o NATURATINS emitiu, no contexto do licenciamento ambiental do aeroporto, o Parecer Técnico nº 018/99, que exigia da Infraero a elaboração de um Plano de Uso do Solo em conjunto com o Poder Público Municipal de Palmas. Em 29 de março de 2018, foi assinado entre o município de Palmas e a Infraero o Acordo de Cooperação Técnica nº 0004/2018/0001 para o desenvolvimento de atividades de interesse comum visando à integração do planejamento e gerenciamento territorial aeroportuário e municipal. (GCA, 2019)</p> <p>A última frase sugere um vínculo inexistente com a anterior. O Acordo de Cooperação Técnica (ACT) de 2018 não é decorrente do Parecer Técnico nº 018/99, do Naturatins. A exigência do Parecer Técnico foi atendida mediante o “Programa de Zoneamento e Fiscalização de Uso do Solo no entorno do aeroporto”, conforme consta à p. 34 do relatório do EVTEA:</p> <p>Em junho de 2000, outros dois PBA’s [Programas Básicos Ambientais] foram apresentados pela Infraero ao NATURATINS, sendo ambos analisados e aprovados pelo órgão em meados de agosto do ano citado:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Programa de Zoneamento e Fiscalização de Uso do Solo no entorno do aeroporto;</li> <li>e</li> <li>• Programa de Monitoramento Físico-Químico do Ar.</li> </ul> <p>(GCA, 2019)</p> <p>Propõe-se a exclusão da frase "Em 29 de março de 2018, foi assinado entre o município de Palmas e a Infraero o Acordo de Cooperação Técnica nº 0004/2018/0001 para o desenvolvimento de atividades de interesse comum visando à integração do planejamento e gerenciamento territorial aeroportuário e municipal."</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O texto do EVTEA sugere uma vinculação de fatos que não é verdadeira.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que seu conteúdo será integrado ao relatório de Estudos Ambientais.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11591
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Paulo Sergio Ramos Pinto
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>EVTEA SBPJ-Palmas. Relatório 3, p. 87:  Segundo a Subparte F do RBAC 161, o operador de aeródromo, com obrigatoriedade de um PEZR, deve instituir uma Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico (CGRA) que precisa se reunir, no mínimo, anualmente. O Aeroporto de Palmas se enquadra nessa obrigação, porém não possui um Comitê Local de Gerenciamento do Ruído Aeronáutico (CLGRA). Foi identificado apenas um Acordo de Cooperação Técnica nº 0004/2018/0001, celebrado em março de 2018, com a Prefeitura de Palmas que trata do planejamento e gerenciamento do uso e ocupação do solo no entorno do aeródromo. (GCA, 2019)</p> <p>1. Em 2019, ano de elaboração do EVTEA, o SBPJ-Palmas possuía a CGRA prevista no RBAC nº 161, designada pelo Ato Administrativo nº 46/SBPJ/2017, de 16/10/17.</p> <p>2. O Acordo de Cooperação Técnica nº 0004/2018/0001 não trata apenas do planejamento e gerenciamento do uso e ocupação do solo no entorno, mas também da mobilidade urbana de interesse do aeroporto.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Os erros precisam ser corrigidos.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que as informações complementares sobre os resultados dos Acordos de Cooperação Técnica e sobre o Ato Administrativo nº 46/SBPJ/2017 serão incorporadas no relatório de Estudos Ambientais.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11592
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Paulo Sergio Ramos Pinto
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
EVTEA SBPJ-Palmas. Relatório 3, p. 135: Considerando que os planos apresentam, por vezes, conteúdo extremamente técnico, é recomendado que o administrador aeroportuário celebre acordos de cooperação técnica com os municípios afetados, com o objetivo de facilitar a inserção dos planos nas legislações municipais. (GCA, 2019) Sugere-se registrar também neste ponto do relatório que existe o Acordo de Cooperação Técnica (ACT) nº 0004/2018/0001 entre a Infraero e a Prefeitura Municipal de Palmas, já citado em outros pontos do relatório.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Justificativa: [No máximo, 8.000 caracteres.] A informação de que já existe Acordo de Cooperação Técnica (ACT) da Infraero com a Prefeitura Municipal de Palmas poderá facilitar o relacionamento entre o concessionário e aquele ente público.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que a citação do Acordo de Cooperação Técnica (ACT) nº 0004/2018/0001 entre a Infraero e a Prefeitura Municipal de Palmas será incluída no parágrafo citado, bem como os resultados informados acerca dos Acordos de Cooperação Técnica.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11593
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Paulo Sergio Ramos Pinto
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>EVTEA SBPJ-Palmas. Relatório 3, p. 144, “Quadro 7-2. Comparativo entre o tipo de operação atual e futura”.</p> <p>O EVTEA indica operação futura com Código de Referência [de Aeródromo] 4C. Não está explícito que esse CRA é para o último ano do período de concessão planejado, isto é, 2051, de modo que pode ser a previsão para a máxima capacidade do aeroporto. O código C limita as aeronaves aos tipos A320 e B737, por exemplo. Aeronaves do tipo B767, por exemplo, são de código D. Considera-se que o planejamento de extralongo prazo do aeroporto (de 50 anos ou mais, ou seja, para além dos 30 anos da concessão planejada) deveria ser registrado no EVTEA, para a indicação de todos os planos aeroportuários territoriais, se segurança operacional e ruído (PBZPA, PZPANA, áreas de proteção contra atividades de natureza perigosa para a aviação, PZR e ASA), em bases compatíveis com todas as possibilidades de desenvolvimento urbano e o horizonte de extralongo prazo.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>Considera-se que o planejamento de extralongo prazo do aeroporto (de 50 anos ou mais, ou seja, para além dos 30 anos da concessão planejada) deveria ser registrado no EVTEA.</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição. Primeiramente, importante considerar que a realização dos EVTEA pautou-se nas diretrizes constantes, entre outros, no Edital de Chamamento Público MInfra nº 2/2019. Em especial, o Termo de Referência, anexo ao Edital, estabelece como diretriz para realização dos estudos, um período de projeções e modelagem de 30 anos, ou seja, o mesmo período previsto para o prazo da concessão. Os EVTEA não são vinculativos e, independentemente dos Plano de Desenvolvimento (PD) propostos, o Concessionário deverá propor à ANAC um PD próprio para o sítio que atenda às exigências previstas no Contrato, incluindo as projeções de demanda. Adicionalmente, cumpre informar que as justificativas para a escolha do código de referência do aeroporto, tanto atual como futuro (para o último ano da concessão), estão apresentadas nos Estudos de Engenharia e Afins.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11594
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Paulo Sergio Ramos Pinto
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>EVTEA SBPJ-Palmas. Relatório 3, p. 135-136, item 7.1 (Ordenamento urbano no entorno do aeroporto):</p> <p>A análise dos usos e ocupações das áreas adjacentes à área patrimonial do aeroporto, considerando ainda quaisquer áreas que possam sofrer intervenção das atividades aeroportuárias, tem por objetivo prever incompatibilidades de usos. [...] Para este estudo foram avaliadas detalhadamente as legislações específicas do município no qual o aeroporto está localizado. (GCA, 2019)</p> <p>A área de influência urbanística do SBPJ-Palmas não se limita ao município de Palmas. Alguns municípios estão sujeitos a um impacto maior, pela maior proximidade com o SBPJ-Palmas; os territórios cobertos pelo PEZR têm mais restrições, mas o PBZPA e a ASA do SBPJ-Palmas alcançam 20km a partir da pista de pouso e decolagem. Então, a análise realizada é apenas parcial, pois se limitou ao município de Palmas, e isto deve ser explicitado no relatório.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
A área de influência urbanística do SBPJ-Palmas não se limita ao município de Palmas.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que os Estudos Ambientais estão compatíveis com o conteúdo da contribuição. Para a avaliação de aspectos socioambientais gerais no entorno do aeroporto, definiu-se como área de estudo os 500 metros circunvizinhos ao empreendimento. Para aspectos específicos, com legislações e planos que definem áreas maiores de interesse, a avaliação foi feita em áreas ampliadas.</p> <p>Na seção 7.1 - Ordenamento Urbano no entorno do aeroporto, avaliou-se o macrozoneamento e zoneamento nos 500 metros do entorno do empreendimento e no município no qual ele está localizado, com o intuito de identificar qual é o planejamento municipal para o ordenamento da região. Já nas seções 7.3- Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo e de Navegação Aérea; 7.4 -Zoneamento de Ruído e 7.5-Área de Segurança Aeroportuária e focos atrativos à fauna, foram avaliadas as áreas inseridas dentro dos planos, maiores que os 500 metros circunvizinhos ao empreendimento, localizadas em municípios além do qual o aeroporto está inserido.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11595
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Paulo Sergio Ramos Pinto
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>EVTEA SBPJ-Palmas. Relatório 3, pp. 149-151, item 7.4 (Zoneamento de Ruído). O relatório apresenta curvas de ruído (CR) atuais e CR futuras, mas, nas CR futuras, adota 48.378mov/ano (projeção para 2051, último ano da concessão). O RBAC nº 161 exige que o PEZR considere a Implantação Final do aeroporto, isto é, sua máxima capacidade. Apresenta CR futuras muito menores que as do PEZR registrado na ANAC, que considerou 285.000mov/ano, sendo 129.560mov/ano em cada uma das duas PPD. Com a redução do sítio do SBPJ-Palmas, ocorrida por Acordo Extrajudicial homologado judicialmente em 19/02/2020, a PPD atual poderá vir a ter capacidade máxima de 205.000mov/ano (FAA, 1983: AC 150/5060-5) ou 130.000mov/ano (no caso de ser prevista a construção de uma 2º PPD, paralela à atual e afastada em 220m, conforme consta no estudo de novo Plano Diretor do SBPJ-Palmas de 2017 da Infraero, que resulta na capacidade total de 260.000mov/ano). A capacidade máxima de movimentos do aeroporto tem impacto no PEZR e, portanto, no uso do solo do entorno.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>O RBAC nº 161 exige que o PEZR considere a Implantação Final do aeroporto, isto é, sua máxima capacidade.</p> <p>Considera-se que o planejamento de extralongo prazo do aeroporto (de 50 anos ou mais, ou seja, para além dos 30 anos da concessão planejada) deveria ser levado em conta para a indicação dos planos aeroportuários territoriais, de segurança operacional e de ruído (PBZPA, PZPANA, áreas de proteção contra atividades de natureza perigosa para a aviação, ASA e PEZR; o aeroporto não tem PZPREAH nem PBZPH; estas siglas constam no EVTEA), em bases compatíveis com todas as possibilidades de desenvolvimento urbano e o horizonte de extralongo prazo.</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição. Primeiramente, importante considerar que a realização dos EVTEA pautou-se nas diretrizes constantes, entre outros, no Edital de Chamamento Público MInfra nº 2/2019. Em especial, o Termo de Referência, anexo ao Edital, estabelece como diretriz para realização dos estudos, um período de projeções e modelagem de 30 anos, ou seja, o mesmo período previsto para o prazo da concessão.</p> <p>Adicionalmente, cumpre informar que, para cada aeroporto, os EVTEA detalham sobre os seguintes estudos e informações que deverão subsidiar a elaboração dos ordenamentos municipais que disciplinam o uso e a ocupação do solo no entorno dos aeroportos: Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo (PBZPA), Plano de Zona de Proteção de Auxílios à Navegação Aérea (PZPANA), Plano de Zoneamento de Ruído (PZR) e Área de Segurança Aeroportuária (ASA). Ademais, os EVTEA analisaram a compatibilidade atual e futura entre as atividades aeroportuárias e o uso do solo, considerando os seguintes aspectos: ordenamento urbano no entorno do aeroporto (Plano Diretor dos Municípios), ocupações irregulares no entorno do</p>

perímetro aeroportuário, PBZPANA, zoneamento de ruído (estimativa de pessoas e residências afetadas pelo ruído aeronáutico e receptores sensíveis afetados pelo ruído aeronáutico), bem como os focos atrativos à fauna levando em consideração a ASA.

Importante considerar que, os EVTEA não são vinculativos e o concessionário deverá propor à ANAC um plano de desenvolvimento (PD) próprio para o sítio visando a consecução das exigências do Contrato e regulamentações correlatas.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11596
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Paulo Sergio Ramos Pinto
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>EVTEA SBPJ-Palmas. Relatório 3, p. 159:</p> <p>2. Planta com a última fase (Implantação Final) do Plano de Desenvolvimento proposto no Relatório 02 – Estudos de Engenharia e Afins: baseando-se na demanda de crescimento prevista para o Aeroporto de Palmas e nas restrições ambientais levantadas é proposto o Plano de Desenvolvimento com duas fases de implantação, ao longo dos 30 anos da nova concessão (Figura 8-2). (GCA, 2019)</p> <p>O EVTEA apresenta a planta da Implantação Final do aeroporto, na concepção do GCA, com apenas uma PPD. A projeção de demandas para o SBPJ-Palmas não deveria ser o único critério econômico para a configuração final do aeroporto, inclusive porque a projeção tradicionalmente realizada tem horizonte de tempo limitado. Não se deveria descartar a possibilidade de crescimento de demandas muito acima do previsto para os próximos 30 anos com base nos parâmetros econômicos hoje conhecidos. Um cenário otimista para o horizonte de 50 anos ou mais recomenda a previsão de uma 2ª PPD paralela próxima (a 220m da PPD atual), configuração que elevaria a capacidade do aeroporto de 205.000mov/ano para 260.000mov/ano. Por outro lado, as restrições ambientais do SBPJ-Palmas não impediriam a previsão da 2ª PPD paralela próxima.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>A configuração final do SBPJ-Palmas tem impacto sobre o uso e ocupação do solo no entorno do aeroporto e uma configuração final modesta pode levar a conflitos urbanos em 50 anos ou mais. A previsão de uma 2ª PPD nos aeroportos das capitais estaduais também tem a vantagem de eliminar o risco de fechamento do aeroporto em caso de incidente ou acidente que interdite a pista principal, fechamento que só não acontecerá se a taxiway paralela estiver habilitada para operações de pouso e decolagem em caráter eventual.</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição. Primeiramente, importante considerar que a realização dos EVTEA pautou-se nas diretrizes constantes, entre outros, no Edital de Chamamento Público MInfra nº 2/2019. Em especial, o Termo de Referência, anexo ao Edital, estabelece como diretriz para realização dos estudos, um período de projeções e modelagem de 30 anos, ou seja, o mesmo período previsto para o prazo da concessão.</p> <p>Esclarece-se ainda que, em que pese não haver previsão de segunda pista nos EVTEA selecionados para o aeroporto de Palmas, tais estudos não são vinculativos, de modo que o concessionário deverá propor à ANAC um plano de desenvolvimento (PD) próprio para o sítio visando a consecução das exigências do Contrato, entre elas o pleno atendimento à demanda projetada, independente do PD proposto nos EVTEA.</p> <p>Ademais, o projeto de engenharia constante no EVTEA do Aeroporto de Palmas descreve detalhadamente as intervenções necessárias para atender à demanda em</p>

um horizonte de 30 (trinta) anos, sem previsão de restrições na movimentação de aeronaves. Portanto, observa-se que o projeto prevê infraestrutura necessária para adequar as não conformidades atuais do aeroporto, visando seu processo futuro de certificação operacional. Importante frisar que atualmente o sistema de pistas comporta, sem restrições, a movimentação horária máxima do aeroporto, e assim permanecerá, com folga, durante toda a concessão.

Não obstante, o Estado também dispõe de mecanismos para monitorar a evolução da demanda bem como o planejamento do operador aeroportuário para desenvolvimento do aeroporto, como Plano de Exploração Aeroportuária-PEA, Plano de Gestão da Infraestrutura-PGI, Plano Diretor e Anteprojetos de expansão. Alguns destes documentos são requeridos em periodicidade que seja compatível com o monitoramento da demanda projetada, seja no sentido de verificar se a demanda realizada encontra-se aquém ou além da projetada.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11597
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Paulo Sergio Ramos Pinto
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>EVTEA SBPJ-Palmas. Relatório 3, p. 160:  Uma diferença significativa entre as propostas é que o Plano Diretor da Infraero prevê a necessidade de implantação de uma segunda pista na porção sul do aeroporto, já o Plano de Desenvolvimento não identifica essa necessidade, em virtude da análise da demanda prevista para o aeroporto. Essa porção não ocupada poderá ser considerada uma área de reserva, caso, no futuro, sejam necessárias novas ampliações e/ou adequações no aeroporto. (GCA, 2019)  O sítio do SBPJ-Palmas foi reduzido, conforme homologação judicial de Acordo Extrajudicial, de 19/02/2020. Isto elimina a possibilidade da 2ª PPD na antiga porção sul do SBPJ-Palmas. O estudo de novo PDir do SBPJ-Palmas, de 2017, prevê uma 2ª PPD paralela próxima (a 220m da PPD atual). Com duas PPD próximas, a capacidade seria de 260.000mov/ano; com apenas uma, 205.000mov/ano (FAA, 1983: AC 150/5060-5). É recomendável considerar cenário de extralongo prazo (de 50 anos ou mais) e de crescimento econômico otimista (acima da média) para definir a configuração e parâmetros operacionais da Implantação Final do SBPJ-Palmas, em favor de maior adequação do uso e ocupação do solo da vizinhança ao potencial de expansão do aeroporto.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O erro precisa ser corrigido. Não existe mais a “porção sul do aeroporto”.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição. Primeiramente, importante considerar que a realização dos EVTEA pautou-se nas diretrizes constantes, entre outros, no Edital de Chamamento Público MInfra nº 2/2019. Em especial, o Termo de Referência, anexo ao Edital, estabelece como diretriz para realização dos estudos, um período de projeções e modelagem de 30 anos, ou seja, o mesmo período previsto para o prazo da concessão.</p> <p>Para cada aeroporto, os EVTEA detalham sobre os seguintes estudos e informações que deverão subsidiar a elaboração dos ordenamentos municipais que disciplinam o uso e a ocupação do solo no entorno dos aeroportos: Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo (PBZPA), Plano de Zona de Proteção de Auxílios à Navegação Aérea (PZPANA), Plano de Zoneamento de Ruído (PZR) e Área de Segurança Aeroportuária (ASA). Ademais, os EVTEA analisaram a compatibilidade atual e futura entre as atividades aeroportuárias e o uso do solo, considerando os seguintes aspectos: ordenamento urbano no entorno do aeroporto (Plano Diretor dos Municípios), ocupações irregulares no entorno do perímetro aeroportuário, PBZPANA, zoneamento de ruído (estimativa de pessoas e residências afetadas pelo ruído aeronáutico e receptores sensíveis afetados pelo ruído aeronáutico), bem como os focos atrativos à fauna levando em consideração a ASA. As ferramentas de planejamento, como Plano Diretor, Plano de Gestão, Planos de Proteção e de</p>

Zoneamento de Ruído, deverão ser elaborados pelo operador, e deverão contemplar, cada um em sua função, os horizontes apropriados para o desenvolvimento do aeroporto e preservação do desenvolvimento do entorno conforme mencionado.

Ademais, o projeto de engenharia constante no EVTEA do Aeroporto de Palmas descreve detalhadamente as intervenções necessárias para atender à demanda em um horizonte de 30 (trinta) anos, sem previsão de restrições na movimentação de aeronaves. Portanto, observa-se que o projeto prevê infraestrutura necessária para adequar as não conformidades atuais do aeroporto, visando seu processo futuro de certificação operacional. Importante frisar que atualmente o sistema de pistas comporta, sem restrições, a movimentação horária máxima do aeroporto, e assim permanecerá, com folga, durante toda a concessão.

Não obstante, o Estado também dispõe de mecanismos para monitorar a evolução da demanda bem como o planejamento do operador aeroportuário para desenvolvimento do aeroporto, como Plano de Exploração Aeroportuária-PEA, Plano de Gestão da Infraestrutura-PGI, Plano Diretor e Anteprojetos de expansão. Alguns destes documentos são requeridos em periodicidade que seja compatível com o monitoramento da demanda projetada, seja no sentido de verificar se a demanda realizada encontra-se aquém ou além da projetada.

Finalmente, informamos que iremos acrescentar no referido parágrafo do relatório que a porção Sul do aeroporto foi retirada do sítio aeroportuário, conforme homologação judicial de Acordo Extrajudicial, de 19 de fevereiro de 2020.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11598
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Paulo Sergio Ramos Pinto
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
EVTEA SBTE-Teresina. Relatório 2, pp. 91-95, item 1.1.6.1 (Plano [PEZR] em Vigor). A Tabela de Usos do Solo Compatíveis e Incompatíveis com o Ruído Aeroportuário do SBTE-Teresina (doravante, Tabela USCIRA) está apenas referenciada. Ela está na planta do PEZR, não é um anexo dela, ao contrário do que consta no relatório. Entretanto, como a Tabela USCIRA do SBTE-Teresina possui diferenças em relação à tabela de referência do RBAC nº 161, sugere-se acrescentar informações no relatório sobre tais diferenças.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Conforme o RBAC nº 161, o PEZR se compõe da planta e da Tabela de Usos do Solo Compatíveis e Incompatíveis com o Ruído Aeroportuário, e não apenas da planta.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que as informações apresentadas nos Estudos de Viabilidade relacionadas ao Plano de Zoneamento de Ruído Vigente trazem uma síntese do plano registrado na ANAC e tem como objetivo apresentar as principais considerações que embasaram a elaboração do plano. O plano em vigor completo, apresentado no Relatório de engenharia e mencionado na contribuição, pode ser visualizado na íntegra no site da ANAC em: &lt;<a href="https://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/aerodromos/planejamento-aeroportuario/plantas/35_sbte_pezr.zip/view">https://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/aerodromos/planejamento-aeroportuario/plantas/35_sbte_pezr.zip/view</a>&gt;.</p> <p>As diferenças mencionadas em relação à tabela de Usos do Solo Compatíveis e Incompatíveis com o Ruído Aeronáutico do plano vigente podem ser visualizadas na planta constante no endereço acima. Para o plano elaborado e apresentado no Relatório foi utilizada a mencionada tabela de referência do RBAC 161 sem alterações, conforme previsto pela regulação.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11599
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Paulo Sergio Ramos Pinto
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
EVTEA SBTE-Teresina. Relatório 2, pp. 95-102, item 1.1.6.2 (Plano [PEZR] Elaborado). Apesar do título, estão apresentadas apenas as curvas de ruído referentes à situação em 2018, que teve 14.074 pousos e decolagens, mas a definição oficial de PEZR inclui também as curvas de ruído da Implantação Final do aeroporto e a Tabela de Usos do Solo Compatíveis e Incompatíveis com o Ruído Aeroportuário (Tabela USCIRA).
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Embora este “Plano [PEZR] Elaborado” esteja no capítulo 1.1 (Sítio Aeroportuário e Zoneamentos Existentes), da parte 1 (Inventário das Condições Existentes), ele precisa ter os elementos apontados como ausentes para ser um PEZR.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que o Capítulo 1.1.6.2 do Estudo de Engenharia e Afins elaborado para o Aeroporto de Teresina apresenta as etapas e considerações para a elaboração das curvas de ruído para o cenário atual, e é complementado pelo Estudos Ambientais quanto às questões de uso e ocupação do solo do entorno bem como por meio das curvas de ruído da implantação final para o período de planejamento, conforme apresentado no tópico 2.6.3.5, a partir da página 448 do Relatório de Engenharia e Afins.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11600
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Paulo Sergio Ramos Pinto
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
EVTEA SBTE-Teresina. Relatório 2, pp. 448-453, item 2.6.3.5 (Plano de Zoneamento de Ruído), do item 2.6 (Plano de Desenvolvimento do Sítio Aeroportuário). O relatório apresenta curvas de ruído para 38.526mov/ano, demanda projetada para 2051, o que é inadequado para compor o PEZR. A configuração final do SBTE-Teresina pode alcançar 105.534mov/ano (Infraero, 2014: Plano Diretor: Infraero, 2019: PEZR). A capacidade máxima de movimentos do aeroporto tem impacto no PEZR e, portanto, no uso do solo do entorno.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O RBAC nº 161 estabelece que o PEZR deve considerar o movimento previsto para a Implantação Final do aeroporto, ou seja, sua máxima capacidade. O PEZR tem implicações de extralongo prazo (de 50 anos ou mais).
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que, conforme previsto no RBAC 161, em especial no item "161.31 Metodologia para elaboração das curvas de ruído que compõem o PEZR", o operador de aeródromo deve calcular curvas de ruído para o sistema de pistas de pouso e decolagem previsto no planejamento para a expansão da infraestrutura aeroportuária, considerando a estimativa do número de movimentos e tipos de aeronaves, ao final do seu horizonte de planejamento. Não está relacionado, portanto, à capacidade do sistemas de pistas, conforme afirmado na contribuição, mas sim à demanda projetada. Esclarece-se, por fim, 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. Nesse sentido, ressalta-se que o operador aeroportuário deverá manter plano atualizado, de forma que sempre haja um plano vigente considerando o horizonte de planejamento do aeroporto, adequado às condições operacionais e de ocupação do solo no entorno.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
11601
NOME DO CONTRIBUINTE
Paulo Sergio Ramos Pinto
CONTRIBUIÇÃO
<p>EVTEA SBTE-Teresina. Relatório 3, pp. 111-112, item 5.12 (Engajamento com stakeholders):</p> <p>No quesito socioambiental, manter um bom relacionamento e a comunicação constante com os stakeholders é fundamental para o desenvolvimento estratégico do aeroporto.</p> <p>O engajamento de stakeholders nos processos de expansão, desenvolvimento e operação do sítio aeroportuário contribui para a sustentabilidade do empreendimento, estabelecendo benefícios mútuos para as partes envolvidas. Além disto, quando stakeholders são inseridos nos processos, o sentimento de pertencimento no projeto, que surge em cada parte interessada, eleva as chances de resultados positivos e bem-sucedidos. A Figura 5-32 ilustra os principais stakeholders de um aeroporto.</p> <p>[...]</p> <p>[...] A Infraero ainda possui dois Acordos de Cooperação Técnica (ACT) com os municípios próximos. [...]</p> <p>(GCA, 2019)</p> <p>A Infraero possui dois Acordos de Cooperação Técnica (ACT) com Prefeituras Municipais, “visando a integração do planejamento e gerenciamento territorial aeroportuário e municipal”, isto é, com o escopo de planejamento e gerenciamento da integração urbana do aeroporto, em horizonte de extralongo prazo (50 anos ou mais). Um dos ACT é com a Prefeitura Municipal de Teresina (local do SBTE-Teresina) e outro, com a Prefeitura Municipal de Timon (MA), este, sim, um município vizinho. O relatório do EVTEA não apresentou os resultados da cooperação técnica entre a Infraero e as Prefeituras Municipais, relevantes para o tópico do documento. Os principais resultados foram a elaboração do novo PEZR do SBTE-Teresina com a participação daquelas duas Prefeituras Municipais, conforme comprovado no próprio PEZR, e a incorporação dos planos aeroportuários territoriais, de segurança operacional e ruído (PBZPA, PZPANA, áreas de proteção contra atividades de natureza perigosa para a aviação, ASA e PEZR; o SBTE-Teresina não tem PZPREAH nem PBZPH; estas siglas constam no EVTEA), na Lei do novo Plano Diretor de Teresina, Lei Complementar nº 5.481, de 20/12/2019, em seu artigo 215:</p> <p>Art. 215. O uso e a ocupação do solo e os sistemas de mobilidade urbana deverão considerar as necessidades presentes e futuras das atividades aeronáuticas.</p> <p>§ 1º Deverão ser cumpridos os regulamentos federais que visam a compatibilidade do uso e ocupação do solo nas áreas de influência do aeroporto e dos helipontos com as atividades aeronáuticas, abrangendo as zonas de proteção do aeroporto, dos helipontos, dos auxílios à navegação aérea e das rotas aéreas, as áreas de proteção contra atividades de natureza perigosa para a aviação, a área de segurança aeroportuária contra fauna aérea e terrestre e os zoneamentos de ruído do aeroporto e dos helipontos.</p>

§ 2º O disposto no § 1º, quanto ao entorno do aeroporto, deverá incluir um raio de 20km (vinte quilômetros) a partir das pistas de pouso e decolagem estabelecidas no plano diretor do aeroporto.

§ 3º Deverá ser elaborado e implementado, bem como sistematicamente atualizado, o planejamento da mobilidade urbana para o aeroporto, dentro do Plano de Mobilidade Urbana Municipal.

§ 4º Fica a cargo do Executivo Municipal a emissão de decreto regulamentador que oriente a aplicação das normas restritivas estabelecidas pelas áreas de influência do aeroporto e dos helipontos.

(Teresina, 2019)

#### **JUSTIFICATIVA**

Considera-se relevante a inclusão dos principais resultados da cooperação técnica entre a Infraero e as Prefeituras Municipais de Teresina e Timon (MA) quanto à integração urbana do aeroporto.

#### **RESPOSTA**

A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que serão incluídas no relatório de Estudos Ambientais as informações complementares sobre os dois Acordos de Cooperação Técnica, seus resultados. A Lei Complementar nº 5.481/2019 (e seu art. 215) também serão citados. Ressaltamos que os EVTEA não são vinculativos e que, conforme previsto em contrato, o operador deverá atender às normas vigentes ao longo de toda a concessão.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11602
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Paulo Sergio Ramos Pinto
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>EVTEA SBTE-Teresina. Relatório 3, p. 135:  Considerando que os planos apresentam, por vezes, conteúdo extremamente técnico, é recomendado que o administrador aeroportuário celebre acordos de cooperação técnica com os municípios afetados, com o objetivo de facilitar a inserção dos planos nas legislações municipais. (GCA, 2019)  Sugere-se registrar também neste ponto do relatório que existem os Acordos de Cooperação Técnica nº 0009/2018/0001, entre a Infraero e a Prefeitura Municipal de Teresina, e nº 0010/2018/0001, entre a Infraero e a Prefeitura Municipal de Timon (MA), já citados em outro ponto do relatório.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>A informação de que já existem Acordos de Cooperação Técnica (ACT) da Infraero com a Prefeitura Municipal de Teresina e a Prefeitura Municipal de Timon (MA) poderá facilitar o relacionamento entre o concessionário e aqueles entes públicos.</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que as informações complementares sobre os resultados dos Acordos de Cooperação Técnica serão incorporadas no relatório de Estudos Ambientais. Para tal, acrescentaremos no parágrafo citado do Estudo Ambiental os Acordos de Cooperação Técnica nº 0009/2018/0001, entre a Infraero e a Prefeitura Municipal de Teresina, e nº 0010/2018/0001, entre a Infraero e a Prefeitura Municipal de Timon (MA).</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11603
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Paulo Sergio Ramos Pinto
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>EVTEA SBTE-Teresina. Relatório 3, pp. 148-151, item 7.4 (Zoneamento de Ruído). O relatório apresenta as curvas de ruído (CR) atuais e as CR futuras, mas, nas CR futuras, adota 38.547mov/ano (projeção para 2051, último ano da concessão). O RBAC nº 161 exige que o PEZR considere a Implantação Final do aeroporto, isto é, sua máxima capacidade. Apresenta CR futuras muito menores que as do PEZR da Infraero registrado na ANAC, que considerou 105.534mov/ano. O número de movimentos do aeroporto tem impacto no PEZR e, portanto, no uso do solo do entorno.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>O RBAC nº 161 exige que o PEZR considere a Implantação Final do aeroporto, isto é, sua máxima capacidade.</p> <p>Considera-se que o planejamento de extralongo prazo do aeroporto (de 50 anos ou mais, ou seja, para além dos 30 anos da concessão planejada) deveria ser levado em conta para a indicação dos planos aeroportuários territoriais, de segurança operacional e de ruído (PBZPA, PZPANA, áreas de proteção contra atividades de natureza perigosa para a aviação, ASA e PEZR; o aeroporto não tem PZPREAH nem PBZPH; estas siglas constam no EVTEA), em bases compatíveis com todas as possibilidades de desenvolvimento urbano e o horizonte de extralongo prazo.</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que, conforme previsto no RBAC 161, em especial no item "161.31 Metodologia para elaboração das curvas de ruído que compõem o PEZR, (1)", o operador de aeródromo deve calcular curvas de ruído para o sistema de pistas de pouso e decolagem previsto no planejamento para a expansão da infraestrutura aeroportuária, considerando a estimativa do número de movimentos e tipos de aeronaves, ao final do seu horizonte de planejamento. Não está relacionado, portanto, à capacidade do sistemas de pistas, conforme afirmado na contribuição, mas sim à demanda projetada.</p> <p>Os EVTEA não são vinculativos e o concessionário deverá propor à ANAC um plano de desenvolvimento (PD) próprio para o sítio visando a consecução das exigências do Contrato, entre elas o pleno atendimento à demanda projetada, independente do PD proposto nos EVTEA selecionados. Nesse sentido, ressaltamos que o operador aeroportuário deverá manter plano atualizado, de forma que sempre haja um plano vigente considerando o horizonte de planejamento do aeroporto, adequado às condições operacionais e de ocupação do solo no entorno.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11604
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Paulo Sergio Ramos Pinto
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>EVTEA SBTE-Teresina. Relatório 3, p. 155:  No entanto, é primordial que o futuro administrador se empenhe junto à administração municipal de Teresina para que o PZR do aeroporto seja devidamente incorporado na legislação municipal, minimizando assim o número de pessoas que poderão ser impactadas por níveis de ruído aeronáutico incômodos. (GCA, 2019)  A Infraero já obteve do Município de Teresina a incorporação do PEZR do SBTE-Teresina à legislação urbanística municipal; o PEZR foi incorporado à Lei do novo Plano Diretor municipal, Lei Complementar nº 5.481, de 20/12/2019, artigo 215. No caso de Timon (MA), também alcançado pelo PEZR, a Prefeitura Municipal está elaborando um Projeto de Lei sobre o tema. Estes resultados decorreram dos Acordos de Cooperação Técnica firmados entre a Infraero e as duas Prefeituras Municipais, já mencionados no relatório.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O erro precisa ser corrigido.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que as informações complementares sobre os resultados dos Acordos de Cooperação Técnica serão incorporadas no relatório de Estudos Ambientais. Para tal, será acrescentado ao parágrafo as informações sobre os Acordos de Cooperação Técnica nº 0009/2018/0001, entre a Infraero e a Prefeitura Municipal de Teresina, e nº 0010/2018/0001, entre a Infraero e a Prefeitura Municipal de Timon (MA). Será acrescentada ainda a informação que a Infraero já obteve do Município de Teresina a incorporação do PEZR do SBTE-Teresina à legislação urbanística municipal; o PEZR foi incorporado à Lei do novo Plano Diretor municipal, Lei Complementar nº 5.481, de 20 de dezembro de 2019, art. 215. Ressaltamos que q os EVTEA não são vinculativos e que, conforme previsto em contrato, o operador deverá atender às normas vigentes ao longo de toda a concessão.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11605
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Paulo Sergio Ramos Pinto
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>EVTEA SBTE-Teresina. Relatório 3, p. 158:  As legislações e procedimentos específicos municipais dos três municípios não apresentam critérios para a definição de quais atividades são consideradas potencialmente atrativas de fauna e que possam representar riscos à segurança da aviação. Consequentemente, as restrições impostas pela ASA não foram incorporadas nas legislações municipais, o que contribuiu para a existência de focos atrativos à fauna no entorno do Aeroporto de Teresina. (GCA, 2019)</p> <p>A Infraero já obteve do Município de Teresina a incorporação da ASA do SBTE-Teresina à legislação urbanística municipal; a ASA foi incorporada à Lei do novo Plano Diretor municipal, Lei Complementar nº 5.481, de 20/12/2019, artigo 215. No caso de Timon (MA), também alcançado pela ASA, a Prefeitura Municipal está elaborando um Projeto de Lei sobre o tema. Estes resultados decorreram dos Acordos de Cooperação Técnica firmados entre a Infraero e as duas Prefeituras Municipais, já mencionados no relatório.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O erro precisa ser corrigido.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e informa que serão incluídas no referido Estudo Ambiental seguintes informações complementares sobre os resultados dos Acordos de Cooperação Técnica que informam que a Infraero já obteve do Município de Teresina a incorporação da ASA do SBTE-Teresina à legislação urbanística municipal; a ASA foi incorporada à Lei do novo Plano Diretor municipal, Lei Complementar nº 5.481, de 20/12/2019, artigo 215. No caso de Timon (MA), também alcançado pela ASA, a Prefeitura Municipal está elaborando um Projeto de Lei sobre o tema." Ressaltamos que q os EVTEA não são vinculativos e que, conforme previsto em contrato, o operador deverá atender às normas vigentes ao longo de toda a concessão.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11606
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Alterar o subitem 14.10.1 da minuta do contrato, segundo o qual o primeiro REB deverá refletir a situação dos bens recebidos pela Concessionária e deverá ser enviado à ANAC em até 180 (cento e oitenta) dias após o final do Estágio 2 da Fase I-A.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
A empresa contratada deveria realizar a verificação dos bens recebidos junto ao operador aeroportuário anterior. Essa medida protege o novo concessionário e permite que o operador aeroportuário anterior possa dar baixa patrimonial dos bens sem haver divergências das relações que foram emitidas em tempos diferentes.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e informa que a mesma não foi acatada. Rememore-se que 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. Adicionalmente, o REB deverá refletir a situação dos bens na data da transferência operacional, quando a concessionária passa a ter controle da operação.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11607
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Alterar o prazo estabelecido no subitem 14.22 para 90 (noventa) dias.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Até que o documento tramite da nova concessionária - Anac - SAC, para então envio ao operador aeroportuário anterior para conhecimento e providências, o prazo de 60 (sessenta) dias se torna curto.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição. Primeiramente, cabe esclarecer que o marco a partir do qual o prazo mencionado na contribuição passa a contar, constitui-se do recebimento, na Secretaria Nacional de Aviação Civil - SAC, da comunicação do fato oficiado pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, senão vejamos a transcrição da referida cláusula contratual: "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.". Desta forma, diferentemente do entendimento descrito na contribuição, todo o tempo transcorrido decorrente de trâmites anteriores ao recebimento da comunicação na SAC não contam para o prazo.</p> <p>Quanto à sugestão de se estender o prazo, considera-se pertinente, tendo em vista tanto o nível de complexidade que envolve tais processos de reposição, como também as experiências anteriores, que revelam ser razoável a dilatação do prazo para 90 (noventa) dias.</p> <p>Complementarmente, informa-se que, em atenção ao disposto no item 10.15 do Edital de Chamamento Público de Estudos nº 2/2019, encontra-se em elaboração pelo consórcio selecionado a lista de bens móveis relevantes para a operação dos aeroportos da sexta rodada. A lista completa já foi disponibilizada pela Infraero para os 22 aeroportos e endereçada ao consórcio, que providenciará a elaboração de relatório contendo informações sobre a identificação, caracterização e condições verificadas para aqueles bens considerados relevantes. Esse material será disponibilizado a todo e qualquer interessado por meio do data-room, mantido pela SAC, e subsidiará a elaboração da lista mínima que constará nos respectivos contratos de concessão (anexo 22 do Edital de leilão).</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11608
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>3.1.9b. elaborar e gerenciar o Plano Diretor do aeroporto, de acordo com as normas e recomendações da ANAC e do COMAER e em articulação com os Poderes Públicos municipais e estaduais e entidades da sociedade da área de influência do aeroporto, considerando o horizonte de extralongo prazo (50 anos ou mais);</p> <p>3.1.9c. realizar o planejamento e gerenciamento da integração urbana do aeroporto, abrangendo os sistemas de uso e ocupação do solo, mobilidade urbana e saneamento, de acordo com as normas e recomendações da ANAC e do COMAER e em articulação com os Poderes Públicos municipais e estaduais e entidades da sociedade da área de influência do aeroporto, considerando o horizonte de extralongo prazo (50 anos ou mais);</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>A elaboração e gerenciamento do Plano Diretor do aeroporto e o planejamento e gerenciamento da integração urbana do aeroporto são atividades complementares e devem considerar o horizonte de extralongo prazo (50 anos ou mais), ou seja, além dos 30 anos da concessão. Devido a este prazo alongado, sugere-se que estes deveres sejam ressaltados na lista de encargos da Concessionária.</p> <p>A atuação do Administrador Aeroportuário (ou Concessionária) junto aos Poderes Públicos locais e regionais e entidades da sociedade da área de influência do aeroporto para ambas as atividades é boa prática consagrada no mundo. Sobre isto, estas são algumas referências:</p> <p>ACRP – NATIONAL ACADEMY OF SCIENCES, TRANSPORTATION RESEARCH BOARD, AIRPORT COOPERATIVE RESEARCH PROGRAM (2010a). Enhancing Airport Land Use Compatibility, Volume 1: Land Use Fundamentals and Implementation Resources. ACRP Report 27. Washington: National Academies Press (USA), 2010.</p> <p>_____ (2010b). Enhancing Airport Land Use Compatibility, Volume 2: Land Use Survey and Case Study Summaries. ACRP Report 27. Washington: National Academies Press, 2010.</p> <p>ASHFORD, Norman, MUMAYIZ, Saleh, e WRIGHT, Paul (2011). Airport Engineering, Planning, Design and Development of 21st Century Airports. 4ª edição. Nova York: Ed. John Wiley &amp; Sons, 2011.</p> <p>CALIFORNIA (2011). Caltrans – California Department of Transportation, Division of Aeronautics. California Airport Land Use Planning Handbook. Sacramento: Caltrans, 2011.</p> <p>CANADA (2013). Transport Canada, Civil Aviation Directorate. Land Use at the Vicinity of Aerodromes. Doc TP1247E. 9ª edição. Ottawa: Transport Canada, 2013.</p> <p>FAA – FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION (Department of Transportation, United States of America) (1998). Land Use Compatibility and Airports. Washington (DC): FAA, 1998. Disponível em <a href="https://www.faa.gov/about/office_org/headquarters_offices/apl/noise_emissions/planning_toolkit/media/III.B.pdf">https://www.faa.gov/about/office_org/headquarters_offices/apl/noise_emissions/planning_toolkit/media/III.B.pdf</a>. Acesso em 02/07/2018.</p>

GÜLLER, Mathis e GÜLLER, Michael (2002). Del aeropuerto a la ciudad-aeropuerto. Barcelona: Gustavo Gili, 2002.

HORONJEFF, R.; MCKELVEY, F. X.; SPROULE, W. J.; YOUNG, S. B. (2010). Planning and Design of Airports. 5ª edição. New York: McGraw-Hill, 2010.

IAC – INSTITUTO DE AVIAÇÃO CIVIL (Comando da Aeronáutica, Brasil) (2005a). Manual de Gerenciamento do Uso do Solo no Entorno de Aeródromos. Rio de Janeiro: IAC, 2005.

\_\_\_\_\_ (2005b). Manual de Implementação de Aeroportos. Rio de Janeiro: IAC, 2005.

ICAO – INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION (1987). Airport Planning Manual – Part 1 – Master Planning. 2ª edição. Montreal: ICAO, 1987.

\_\_\_\_\_ (2002). Airport Planning Manual – Part 2 – Land Use and Environmental Control. 3ª edição. Montreal: ICAO, 2002.

\_\_\_\_\_ (2004b). Guidance on the Balanced Approach to Aircraft Noise Management. 1ª edição. Montreal: ICAO, 2004.

\_\_\_\_\_ (2005). Convention on International Civil Aviation, Annex 16 – Environmental Protection. 4ª edição. Montreal: ICAO, 2005.

MPD GROUP (2007). Study of Aircraft Noise Exposure at and around Community Airports: Evaluation of the Effect of Measures to Reduce Noise. Londres: MPD Group, 2007. (Estudo feito para a Comissão Europeia - Diretoria-Geral de Energia e Transporte.)

PARTNER – THE PARTNERSHIP FOR AIR TRANSPORTATION NOISE AND EMISSIONS REDUCTION (2007). Land use management and airport controls: Trends and indicators of incompatible land use. Cambridge (USA): Partner, 2007.

SÃO PAULO (2014). Prefeitura Municipal. Aeroporto – Cidade – MetrÓpole. Políticas para uma gestão convergente. São Paulo: Prefeitura Municipal de São Paulo, 2004.

YOUNG, Seth B. e WELLS, Alexander T. (2011). Airport planning and management. 6ª edição. New York: McGraw-Hill, 2011.

## RESPOSTA

A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que, no que concerne às competências do MInfra, em especial no que tange à responsabilidade pela condução e aprovação dos EVTEA que subsidiarão a modelagem da concessão dos aeroportos, os Estudos de Viabilidade apresentam para cada tema, as informações e estudos que deverão subsidiar a elaboração dos ordenamentos municipais que disciplinam o uso e a ocupação do solo no entorno do aeroporto: Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo (PBZPA), Plano de Zona de Proteção de Auxílios à Navegação Aérea (PZPANA), Plano de Zoneamento de Ruído (PZR) e Área de Segurança Aeroportuária (ASA).

Ademais, esclarece-se que os EVTEAs analisaram a compatibilidade atual e futura entre as atividades aeroportuárias e o uso do solo, considerando os seguintes aspectos: ordenamento urbano no entorno do aeroporto (Plano Diretor dos Municípios), ocupações irregulares no entorno do perímetro aeroportuário, PBZPANA, zoneamento de ruído (estimativa de pessoas e residências afetadas pelo ruído aeronáutico e receptores sensíveis afetados pelo ruído aeronáutico), bem como os focos atrativos à fauna levando em consideração a ASA.

Adicionalmente, a ANAC esclarece que o Contrato de Concessão determina, como dever da Concessionária, atender às disposições legais e regulamentares, incluindo determinações da ANAC:

"3.1.1. cumprir e fazer cumprir integralmente o Contrato, em conformidade com as disposições legais e regulamentares, e ainda as determinações da ANAC editadas a qualquer tempo;

3.1.2. atender às exigências, recomendações ou observações feitas pela ANAC, conforme os prazos fixados em cada caso; "

Dessa maneira, o Contrato de Concessão reitera o cumprimento aos regulamentos técnicos da Agência, dentre eles as normas relativas ao Plano Diretor.

Complementarmente, destaca-se que, na gestão do Contrato de Concessão, o Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI), conforme descrito no Anexo 02 ao Contrato, é a ferramenta que tem por objetivo assegurar à ANAC e demais partes interessadas nos Complexos Aeroportuários que a Concessionária possui um planejamento adequado e implementará as ações necessárias para o cumprimento dos requisitos contratuais. Nesse sentido, o Anexo 02 determina que o PGI observe as leis, regulamentos e normas aplicáveis às atividades desenvolvidas pela Concessionária e que seja consistente com os planos e programas existentes para o aeroporto:

"8.7. O PGI deverá estar condizente a todas as leis, regulamentos e normas aplicáveis às atividades desenvolvidas pela Concessionária.

8.8. A Concessionária deverá assegurar que o PGI é consistente com os demais planos ou programas existentes para o aeroporto."

Conforme exposto na contribuição recebida, de forma a possibilitar ainda maior clareza da necessidade do PGI observar o Plano Diretor e a articulação com os envolvidos no aeroporto, acrescentou-se ao Plano de Melhorias da Infraestrutura (PMI) a seguinte determinação:

"8.11.6 O PMI deve estar de acordo com o Plano Diretor do aeroporto, com as normas e regulamentos da ANAC e do Comando da Aeronáutica, bem como considerar a articulação com os poderes públicos municipais e estaduais e com entidades da sociedade da área de influência do aeroporto."

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11609
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
EVTEA SBCT. Relatório 1. Destaca-se que é conhecido que seu escopo se refere ao período de concessão planejado, ou seja, de 30 anos (de 2021 a 2051). Entretanto, considera-se que o relatório deveria apresentar possíveis cenários de mercado de extralongo prazo (de 50 anos ou mais), alternativos (pessimista, médio e otimista), especialmente um cenário otimista, isto é, com demandas acima das médias projetadas para o período de 30 anos da concessão planejada.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Isto seria muito desejável para melhor embasar as propostas de possíveis alternativas de configuração final do aeroporto (ou seja, da sua Implantação Final, na terminologia do Plano Diretor aeroportuário – PDir, que representa a capacidade máxima do sítio e independe de projeções) e, conseqüentemente, para o Planejamento e Gerenciamento da Integração Urbana do Aeroporto (PGIUA). A configuração final do aeroporto não será alcançada até 2051, último ano da concessão, muito provavelmente. Nesta contribuição, o PGIUA se refere apenas ao uso e ocupação do solo no entorno do aeroporto e à mobilidade urbana de interesse do aeroporto, sem incluir o sistema de saneamento. O uso e ocupação do solo do entorno diz respeito, principalmente, a edificações, que têm vida útil de 50 a 100 anos ou mais. Considera-se que o planejamento de extralongo prazo do aeroporto (de 50 anos ou mais, ou seja, para além dos 30 anos da concessão planejada) deveria ser levado em conta para a indicação das áreas e planos territoriais de segurança operacional e de ruído aeroportuário do aeroporto (PBZPA, PZPANA, áreas de proteção contra atividades de natureza perigosa para a aviação, ASA e PEZR; o aeroporto não tem PZPREAH e PBZPH; estas siglas constam no EVTEA) em bases compatíveis com todas as possibilidades de desenvolvimento urbano e o horizonte de extralongo prazo, a fim de que toda a infraestrutura existente no aeroporto seja aproveitada em sua totalidade, sem restrições operacionais.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição. Primeiramente, importante considerar que a realização dos EVTEA pautou-se nas diretrizes constantes, entre outros, no Edital de Chamamento Público MInfra nº 2/2019. Em especial, o Termo de Referência, anexo ao Edital, estabelece como diretriz para realização dos estudos, um período de projeções e modelagem de 30 anos, ou seja, o mesmo período previsto para o prazo da concessão. Os EVTEA não são vinculativos e, independentemente dos Plano de Desenvolvimento (PD) propostos, o Concessionário deverá propor à ANAC um PD próprio para o sítio que atenda às exigências previstas no Contrato, incluindo as projeções de demanda. Para cada aeroporto, os EVTEA detalham sobre os seguintes estudos e informações que deverão subsidiar a elaboração dos ordenamentos municipais que disciplinam o uso e a ocupação do solo no entorno dos aeroportos: Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo (PBZPA), Plano de Zona de Proteção de Auxílios à

Navegação Aérea (PZPANA), Plano de Zoneamento de Ruído (PZR) e Área de Segurança Aeroportuária (ASA). Ademais, os EVTEA analisaram a compatibilidade atual e futura entre as atividades aeroportuárias e o uso do solo, considerando os seguintes aspectos: ordenamento urbano no entorno do aeroporto (Plano Diretor dos Municípios), ocupações irregulares no entorno do perímetro aeroportuário, PBZPANA, zoneamento de ruído (estimativa de pessoas e residências afetadas pelo ruído aeronáutico e receptores sensíveis afetados pelo ruído aeronáutico), bem como os focos atrativos à fauna levando em consideração a ASA.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11610
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
EVTEA SBCT. Relatório 2, pp. 115-119, item 1.1.6.1 (Plano [PEZR] em Vigor). A Tabela de Usos do Solo Compatíveis e Incompatíveis com o Ruído Aeroportuário do SBCT (Tabela USCIRA) está apenas referenciada. Ela está na planta do PEZR, não é um anexo dela, ao contrário do que consta no relatório. Entretanto, como a Tabela USCIRA do SBCT possui diferenças em relação à tabela de referência do RBAC nº 161, sugere-se acrescentar informações no relatório sobre tais diferenças.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Conforme o RBAC nº 161, o PEZR se compõe da planta e da Tabela de Usos do Solo Compatíveis e Incompatíveis com o Ruído Aeroportuário, e não apenas a planta.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que as informações apresentadas nos Estudos de Viabilidade relacionadas ao Plano de Zoneamento de Ruído Vigente trazem uma síntese do plano registrado na ANAC e tem como objetivo apresentar as principais considerações que embasaram a elaboração do plano. O plano em vigor completo, apresentado no Relatório de engenharia e mencionado na contribuição, pode ser visualizado na íntegra no site da ANAC em: &lt;<a href="https://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/aerodromos/planejamento-aeroporto/plantas/33_sbct_pezr.zip/view">https://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/aerodromos/planejamento-aeroporto/plantas/33_sbct_pezr.zip/view</a>&gt;.</p> <p>As diferenças mencionadas em relação à tabela de Usos do Solo Compatíveis e Incompatíveis com o Ruído Aeronáutico do plano vigente podem ser visualizadas na planta constante no endereço acima. Para o plano elaborado e apresentado no Relatório foi utilizada a mencionada tabela de referência do RBAC 161 sem alterações, conforme previsto pela regulação.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11611
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
EVTEA SBCT. Relatório 2, p. 119, item 1.1.6.2 (Plano Elaborado). Sugere-se explicitar o movimento anual considerado, 67.457mov/ano.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Facilitar a comparação com os dados operacionais presentes no relatório.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que, conforme estabelecido no RBAC 161, foi utilizada a média aritmética da movimentação dos últimos três anos para o cálculo das curvas de ruído, conforme apresentado na tabela 1-38 do relatório de Engenharia e Afins elaborado para o aeroporto.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11612
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Justificativa EVTEA SBCT. Relatório 2, p. 115, Tabela 1-27: Parâmetros Físicos do Aeródromo. Todos os elementos da tabela são do PEZR de autoria da Infraero, mas a fonte indicada é a ANAC. A boa prática de referências em documentos técnicos é que o autor seja identificado. Outras possíveis ocorrências similares a esta, em outras tabelas do relatório, não serão apontadas pelo Contribuinte.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
A boa prática de referências em documentos técnicos é que o autor seja identificado.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que, segundo informado pelo consórcio que elaborou os estudos selecionados, a fonte apresentada nas figuras e tabelas indica a origem do dado com o intuito de facilitar a busca da informação pelos interessados. Para o caso específico, as informações mencionadas constam na planta de Autoria da INFRAERO que se encontra publicada no site da ANAC, em: < <a href="https://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/aerodromos/planejamento-aeroporuario/plantas/33_sbct_pezr.zip/view">https://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/aerodromos/planejamento-aeroporuario/plantas/33_sbct_pezr.zip/view</a> , onde encontram-se registradas e disponibilizadas ao público>.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11613
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
EVTEA SBCT. Relatório 2, pp. 119-126, item 1.1.6.2 (Plano [PEZR] Elaborado). Apesar do título, estão apresentadas apenas as curvas de ruído referentes à situação em 2018, que teve 65.558 pousos e decolagens, mas a definição oficial de PEZR inclui também as curvas de ruído da Implantação Final do aeroporto e a Tabela de Usos do Solo Compatíveis e Incompatíveis com o Ruído Aeroportuário (Tabela USCIRA)
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Embora este “Plano [PEZR] Elaborado” esteja no capítulo 1.1 (Sítio Aeroportuário e Zoneamentos Existentes), da parte 1 (Inventário das Condições Existentes), ele precisa ter os elementos apontados como ausentes para ser um PEZR.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que o Capítulo 1.1.6.2 do Estudo de Engenharia e Afins elaborado para o Aeroporto de Curitiba apresenta as etapas e considerações para a elaboração das curvas de ruído para o cenário atual, e é complementado pelo Estudos Ambientais quanto às questões de uso e ocupação do solo do entorno bem como por meio das curvas de ruído da implantação final para o período de planejamento, conforme apresentado no tópico 2.6.3.5, a partir da página 577 do Relatório de Engenharia e Afins.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11614
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>EVTEA SBCT. Relatório 2, p. 392, item 2.3 (Concepção para Expansão), subitem 2.3.2 (Necessidades Futuras):</p> <p>“As necessidades de infraestrutura projetadas se baseiam na previsão de demanda de transporte aéreo apresentada no Relatório de Estudo de Mercado e são apresentadas com detalhamento apropriado para o planejamento conceitual do aeroporto [...]” (GCA, 2019)</p> <p>O Estudo de Mercado trata apenas dos 30 anos da concessão, o que é insuficiente para o planejamento conceitual do aeroporto de extralongo prazo (de 50 anos ou mais).</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>O planejamento conceitual do aeroporto deve ser com horizonte de extralongo prazo (de 50 anos ou mais), a fim de evitar possíveis empecilhos para o aproveitamento total do sítio aeroportuário.</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que a realização dos EVTEA pautou-se nas diretrizes constantes, entre outros, no Edital de Chamamento Público MInfra nº 2/2019. Em especial, o Termo de Referência anexo ao Edital estabelece um período de projeções e modelagem de 30 anos, ou seja, o mesmo período previsto para o prazo da concessão.</p> <p>Esclarece-se, por fim, 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 EVTEA selecionados.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11615
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>EVTEA SBCT. Relatório 2, pp. 473-474, item 2.4.2 (Critérios de Escolha da Alternativa):</p> <p>Das soluções estudadas, a alternativa 01 [que inclui a 2ª PPD paralela independente] apresenta os maiores custos de implementação. Muito embora as receitas do Aeroporto Internacional de Curitiba sejam compatíveis com os investimentos propostos, o bloco concessionado apresenta outros aeroportos deficitários, de forma que a análise de viabilidade econômica deva ser feita pelo conjunto, e não individualmente.</p> <p>[...]</p> <p>Considerando que as projeções de demanda apresentadas do Relatório 01 – Estudos de Mercado consideram para o final do período concessivo uma movimentação anual e horária de aeronaves ainda compatível com a capacidade atual do sistema de pistas e que o comprimento da PPD 15-33 (2.218 m) não implica em grandes restrições ao peso de decolagem das aeronaves mais críticas, conclui-se que é possível adiar a implantação da PPD 15R-33L. De qualquer forma, a implantação da PPD 15R-33L foi incluída nos estudos numa fase especial, nomeada de Fase Pista, acionada somente caso a movimentação de aeronaves extrapole a capacidade do atual sistema.</p> <p>Dessa forma, das configurações analisadas, a alternativa 03 [que mantém as duas PPD atuais, 15/33 e 11/29] mostrou-se a mais vantajosa. (GCA, 2019)</p> <p>A 2ª PPD paralela, 15R/33L, com 3.000m (ou 3.200m, no PDir da Infraero), possibilitaria etapas mais longas para voos cargueiros, uma antiga reivindicação do empresariado local e regional. Sua previsão nunca foi apenas por conta da capacidade do sistema de PPD. Então, sugere-se a alteração da frase “De qualquer forma, a implantação da PPD 15R-33L foi incluída nos estudos numa fase especial, nomeada de Fase Pista, acionada somente caso a movimentação de aeronaves extrapole a capacidade do atual sistema.”</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
A implantação da PPD 15R/33L poderá se justificar não apenas pela saturação da capacidade de movimentos do atual sistema de PPD, mas, também, pela demanda de etapas mais longas de voos cargueiros.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição. Considerando o recebimento de inúmeras contribuições, tanto na Audiência Pública presencial, como na virtual, as quais apresentaram argumentos técnicos quanto a necessidade e o anseio da população pela construção de uma nova Pista de Pouso e Decolagem (PPD) no Aeroporto de Curitiba, ou mesmo a ampliação da atual, de modo a viabilizar economicamente voos diretos entre Curitiba e cidades da Europa e dos Estados Unidos; considerando que as análises das projeções de demanda apresentadas no relatório de mercado dos Estudos de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental (EVTEA) que subsidiam a

modelagem da concessão do aeroporto apontam para demanda de passageiros, na análise origem destino, para cidades da Europa e América do Norte (pág. 136 do Estudo de Mercado), a qual justifica a criação de rotas diretas do Aeroporto de Curitiba para as referidas localidades já no início da concessão (tabela 6-23, pág. 143 do Estudo de Mercado); considerando ainda que os estudos de mercado apontam para uma conectividade do fluxo internacional de aeronaves cargueiras entre SBCT e América do Norte; esta Secretaria Nacional de Aviação Civil solicitou que o consórcio selecionado para elaboração dos estudos realizasse uma análise de diferentes cenários de forma a viabilizar voos diretos do SBCT para cidades da Europa e Estados Unidos (estudo inserido no Data room).

Considerando que os custos estimados para construção de uma terceira PPD foram muito próximos da alternativa mais econômica de ampliação da atual PPD; considerando os riscos inerentes ao processo de desapropriação, presentes em volume consideravelmente superior na alternativa de ampliação da atual PPD; considerando que os obstáculos a navegação aérea já estão mapeados no cenário de construção da nova PPD; considerando a valorização do ativo resultante da construção de nova PPD; considerando que a construção da nova PPD irá possibilitar a descontinuidade nas operações da pista secundária 11/29, resultando em disponibilização de relevante área de exploração comercial para o aeroporto; considerando, por fim, que o plano diretor do aeroporto prevê como melhor alternativa à expansão de longo prazo do aeroporto, a construção da nova PPD; esta SAC irá determinar como diretriz de política pública, a implantação de um sistema de pistas 15R/33L, projetado para aeronaves Código 4E, com comprimento mínimo de pista de pouso e decolagem de 3.000 metros, possuindo os requisitos de infraestrutura exigidos na legislação em vigor para possibilitar procedimentos de aproximação paralela e independente ao atual sistema de PPD 15/33, em operação noturna e diurna, com pista de aproximação de precisão, sem restrição, que atenda aos requisitos de mínimos operacionais equivalentes à Categoria II. O novo sistema de Pistas de Pouso e Decolagem deverá estar implantado e concluído em até 60 meses após a data de eficácia do contrato.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11616
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>EVTEA SBCT. Relatório 2, pp. 477-478, item 2.5 (Plano de Necessidades):</p> <p>Como apresentado no Item 2.3.3, mesmo considerando todas as intervenções possíveis a fim de aumentar a capacidade do sistema de pistas, a máxima capacidade declarada seria levemente menor que a demanda de hora pico total projetada, de forma que deve ser observado a queda do nível de serviço em alguns momentos da operação. [...] Considerando as intervenções realizadas ao longo das fases de planejamento, a Figura 2-61, a seguir, apresenta um comparativo entre a demanda horária projetada considerando a hora-pico total e a capacidade horária projetada para o sistema ao longo do período de concessão. (GCA, 2019)</p> <p>O relatório indica demanda de 27,2mov/h em 2018 e 30,2mov/h no Ano 30 da concessão. E indica capacidade de 34,0mov/h após realizadas todas as obras possíveis no sistema de PPD atual. É plausível que se espere pela necessidade de construção da PPD 15R/33L, a PPD paralela, em extralongo prazo (de 50 anos ou mais), para que a demanda de movimentos nas horas-pico não seja reprimida. Se a PPD 15R/33L for construída, os PBZPA, PZPANA e PEZR e as áreas de proteção contra atividades de natureza perigosa para a aviação e ASA serão muito diferentes daqueles decorrentes do sistema de PPD atual. Portanto, entende-se ser mais adequado que a PPD 15R/33L seja considerada no planejamento de extralongo prazo (de 50 anos ou mais) do SBCT, visando melhor integração urbana do aeroporto. Se a PPD 15R/33L não vier a ser autorizada, em caráter definitivo, as restrições de aproveitamento dos imóveis no entorno do aeroporto seriam canceladas.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
É plausível que se espere pela necessidade de construção da PPD 15R/33L, a PPD paralela, em extralongo prazo (de 50 anos ou mais), para que a demanda de movimentos nas horas-pico não seja reprimida.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição. Considerando o recebimento de inúmeras contribuições, tanto na Audiência Pública presencial, como na virtual, as quais apresentaram argumentos técnicos quanto a necessidade e o anseio da população pela construção de uma nova Pista de Pouso e Decolagem (PPD) no Aeroporto de Curitiba, ou mesmo a ampliação da atual, de modo a viabilizar economicamente voos diretos entre Curitiba e cidades da Europa e dos Estados Unidos; considerando que as análises das projeções de demanda apresentadas no relatório de mercado dos Estudos de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental (EVTEA) que subsidiam a modelagem da concessão do aeroporto apontam para demanda de passageiros, na análise origem destino, para cidades da Europa e América do Norte (pág. 136 do Estudo de Mercado), a qual justifica a criação de rotas diretas do Aeroporto de Curitiba para as referidas localidades já no início da concessão (tabela 6-23, pág. 143

do Estudo de Mercado); considerando ainda que os estudos de mercado apontam para uma conectividade do fluxo internacional de aeronaves cargueiras entre SBCT e América do Norte; esta Secretaria Nacional de Aviação Civil solicitou que o consórcio selecionado para elaboração dos estudos realizasse uma análise de diferentes cenários de forma a viabilizar voos diretos do SBCT para cidades da Europa e Estados Unidos (estudo inserido no Data room).

Considerando que os custos estimados para construção de uma terceira PPD foram muito próximos da alternativa mais econômica de ampliação da atual PPD; considerando os riscos inerentes ao processo de desapropriação, presentes em volume consideravelmente superior na alternativa de ampliação da atual PPD; considerando que os obstáculos a navegação aérea já estão mapeados no cenário de construção da nova PPD; considerando a valorização do ativo resultante da construção de nova PPD; considerando que a construção da nova PPD irá possibilitar a descontinuidade nas operações da pista secundária 11/29, resultando em disponibilização de relevante área de exploração comercial para o aeroporto; considerando, por fim, que o plano diretor do aeroporto prevê como melhor alternativa à expansão de longo prazo do aeroporto, a construção da nova PPD; esta SAC irá determinar como diretriz de política pública, a implantação de um sistema de pistas 15R/33L, projetado para aeronaves Código 4E, com comprimento mínimo de pista de pouso e decolagem de 3.000 metros, possuindo os requisitos de infraestrutura exigidos na legislação em vigor para possibilitar procedimentos de aproximação paralela e independente ao atual sistema de PPD 15/33, em operação noturna e diurna, com pista de aproximação de precisão, sem restrição, que atenda aos requisitos de mínimos operacionais equivalentes à Categoria II. O novo sistema de Pistas de Pouso e Decolagem deverá estar implantado e concluído em até 60 meses após a data de eficácia do contrato.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
11617
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
<p>EVTEA SBCT. Relatório 2, pp. 488-491, item 2.6 (Plano de Desenvolvimento do Sítio Aeroportuário) e item 2.6.1 (Resumo do Plano):</p> <p>Uma das premissas do planejamento foi considerar as possibilidades para o crescimento aeroportuário após o término do período de concessão, de forma que intervenções realizadas possibilitem o crescimento futuro. Assim, mesmo que a máxima ocupação do sítio não ocorra durante o período de concessão, a possibilidade de seu máximo aproveitamento foi considerada para atender a um possível crescimento da demanda após o término dos trinta (30) anos de concessão. A implantação proposta para o final do período de concessão do Aeroporto Internacional de Curitiba é apresentada na Figura 2-69. [...]</p> <p>Adicionalmente, avaliou-se uma Fase Pista, considerando a implantação de uma nova pista paralela. De acordo com a demanda projetada, apresentada no Estudo de Mercado, e a programação da capacidade do sistema de pistas com as melhorias propostas, não seria necessário tal investimento. A implantação proposta para a Fase Pista é apresentada a seguir na Figura 2-70. (GCA, 2019)</p> <p>Neste item, o EVTEA apresenta sua proposta de Implantação Final do SBCT, “mesmo que a máxima ocupação do sítio não ocorra durante o período de concessão”. A proposta é manter as duas PPD hoje existentes (ver a Figura 2-69: Plano de Desenvolvimento do Sítio Aeroportuário - Implantação Final). Esta configuração limitaria a capacidade do SBCT a até 230.000mov/ano (FAA, 1983: AC 150/5060-5), mas o PDir do SBCT de 2014, da Infraero, prevê a desativação da PPD 11/29 e a construção da PPD 15R/33L, a 1.103m da atual PPD 15/33, de operação independente, o que resultaria na capacidade de até 370.000mov/ano (FAA, 1983). Sugere-se que esta alternativa de configuração final do SBCT seja apontada no EVTEA como mais provável – pelo menos, a extralongo prazo (de 50 anos ou mais); a desativação da PPD 11/29 abriria espaços para usos do solo de natureza comercial, não-operacional, capazes de gerar outras rendas para o aeroporto. O EVTEA traz, ainda, uma alternativa de Implantação Final com a construção da PPD 15R/33L, mas sem a desativação da PPD 11/29 (ver a Figura 2-70: Plano de Desenvolvimento do Sítio Aeroportuário – Fase Pista). A configuração do sistema de PPD a extralongo prazo (de 50 anos ou mais) tem impacto nos planos PZPA, PZPANA e PEZR e nas áreas de proteção contra atividades de natureza perigosa para a aviação e ASA; o número de movimentos do aeroporto tem impacto no PEZR; portanto, ambos os parâmetros têm impacto no uso e ocupação do solo do entorno. Edificações podem ter vida útil de 50 a 100 anos ou mais, dependendo da tipologia e tecnologia construtiva. Obras de reforma para tratamento acústico de edificações são mais complexas, dispendiosas e improváveis do que a construção de prédios com tratamento acústico.</p>
JUSTIFICATIVA
O sítio aeroportuário possibilita a previsão da PPD 15R/33L e a desativação da PPS 11/29 e isto aumentaria a capacidade do aeroporto em 60,9%. Há área suficiente

para que os demais componentes do aeroporto sejam ampliados de modo equilibrado com esta capacidade do sistema de pistas. O desenvolvimento econômico de extralongo prazo (de 50 anos ou mais) local e regional poderá demandar esta maior capacidade do aeroporto.

## RESPOSTA

A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que:

Considerando o recebimento de inúmeras contribuições, tanto na Audiência Pública presencial, como na virtual, as quais apresentaram argumentos técnicos quanto a necessidade e o anseio da população pela construção de uma nova Pista de Pouso e Decolagem (PPD) no Aeroporto de Curitiba, ou mesmo a ampliação da atual, de modo a viabilizar economicamente voos diretos entre Curitiba e cidades da Europa e dos Estados Unidos; considerando que as análises das projeções de demanda apresentadas no relatório de mercado dos EVTEA que subsidiam a modelagem da concessão do aeroporto apontam para demanda de passageiros, na análise origem destino, para cidades da Europa e América do Norte (pág. 136 do Estudo de Mercado), a qual justifica a criação de rotas diretas do Aeroporto de Curitiba para as referidas localidades já no início da concessão (tabela 6-23, pág. 143 do Estudo de Mercado); considerando ainda que os estudos de mercado apontam para uma conectividade do fluxo internacional de aeronaves cargueiras entre SBCT e América do Norte; esta Secretaria Nacional de Aviação Civil solicitou que o consórcio selecionado para elaboração dos estudos realizasse uma análise de diferentes cenários de forma a viabilizar voos diretos do SBCT para cidades da Europa e Estados Unidos (estudo inserido no Data room).

Considerando que os custos estimados para construção de uma terceira PPD foram muito próximos da alternativa mais econômica de ampliação da atual PPD; considerando os riscos inerentes ao processo de desapropriação, presentes em volume consideravelmente superior na alternativa de ampliação da atual PPD; considerando que os obstáculos a navegação aérea já estão mapeados no cenário de construção da nova PPD; considerando a valorização do ativo resultante da construção de nova PPD; considerando que a construção da nova PPD irá possibilitar a descontinuidade nas operações da pista secundária 11/29, resultando em disponibilização de relevante área de exploração comercial para o aeroporto; considerando, por fim, que o plano diretor do aeroporto prevê como melhor alternativa à expansão de longo prazo do aeroporto, a construção da nova PPD; esta SAC irá determinar como diretriz de política pública, a implantação de um sistema de pistas 15R/33L, projetado para aeronaves Código 4E, com comprimento mínimo de pista de pouso e decolagem de 3.000 metros, possuindo os requisitos de infraestrutura exigidos na legislação em vigor para possibilitar procedimentos de aproximação paralela e independente ao atual sistema de PPD 15/33, em operação noturna e diurna, com pista de aproximação de precisão, sem restrição, que atenda aos requisitos de mínimos operacionais equivalentes à Categoria II. O novo sistema de Pistas de Pouso e Decolagem deverá estar implantado e concluído em até 60 meses após a data de eficácia do contrato.

Esclarece-se, por fim, 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 Assim, a decisão pela desativação da PPD 11/29 caberá ao futuro operador.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11618
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
EVTEA SBCT. Relatório 2, pp. 577-589, item 2.6.3.5 (Plano de Zoneamento de Ruído), do item 2.6 (Plano de Desenvolvimento do Sítio Aeroportuário). O relatório apresenta curvas de ruído para as duas hipóteses de Implantação Final, com e sem a PPD 15R/33L. Nos dois casos, considera 437,57mov/dia, ou 159.713mov/ano, demanda projetada para 2051, o que é inadequado para compor o PEZR. A configuração final do SBCT com o atual sistema de PPD pode alcançar 230.000mov/ano (FAA, 1983); com a implantação da PPD 15R/33L e desativação da PPD 11/29, até 370.000mov/ano.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O RBAC nº 161 estabelece que o PEZR deve considerar o movimento previsto para a Implantação Final do aeroporto, ou seja, sua máxima capacidade. O PEZR tem implicações de extralongo prazo (de 50 anos ou mais).
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que, conforme previsto no RBAC 161, em especial no item "161.31 Metodologia para elaboração das curvas de ruído que compõem o PEZR, (1)", o operador de aeródromo deve calcular curvas de ruído para o sistema de pistas de pouso e decolagem previsto no planejamento para a expansão da infraestrutura aeroportuária, considerando a estimativa do número de movimentos e tipos de aeronaves, ao final do seu horizonte de planejamento. Não está relacionado, portanto, à capacidade do sistemas de pistas, conforme afirmado na contribuição, mas sim à demanda projetada.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
11619
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
<p>EVTEA SBCT. Relatório 3, pp. 164-165, item 5.12 (Engajamento com stakeholders): No quesito socioambiental, manter um bom relacionamento e a comunicação constante com os stakeholders é fundamental para o desenvolvimento estratégico do aeroporto.</p> <p>O engajamento de stakeholders nos processos de expansão, desenvolvimento e operação do sítio aeroportuário contribui para a sustentabilidade do empreendimento, estabelecendo benefícios mútuos para as partes envolvidas. Além disto, quando stakeholders são inseridos nos processos, o sentimento de pertencimento no projeto, que surge em cada parte interessada, eleva as chances de resultados positivos e bem-sucedidos. A Figura 5-58 ilustra os principais stakeholders de um aeroporto.</p> <p>[...]</p> <p>Por fim, nesse sentido de estabelecimento de canais, o Aeroporto de Curitiba possui os seguintes Acordos vigentes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Acordo de Cooperação Técnica, nº 0006/2018/0001, firmado com o Município de Curitiba e Acordo de Cooperação Técnica, nº 0008/2018/0001, firmado com o Município de São José dos Pinhais, ambos com prazo estabelecido de 05 anos, e contendo o mesmo objeto que é o desenvolvimento de atividades de interesse comum, visando a integração do planejamento e gerenciamento territorial aeroportuário e municipal, abrangendo, entre outros: <ul style="list-style-type: none"> <li>“a) o planejamento e gerenciamento do uso e ocupação do solo no entorno dos AEROPORTOS, considerando as restrições que venham a ser estabelecidas nos novos PEZR - Planos Específicos de Zoneamento de Ruído dos aeroportos, a serem feitos, e as restrições fixadas nos PZPA, PZPREAH e PZPANA – Planos de Zona de Proteção do Aeroporto, das Rotas Especiais de Aviões e Helicópteros e dos Auxílios à Navegação Aérea e nas ASA – Áreas de Segurança Aeroportuária, conforme definidos na legislação e regulamentação federais, inclusive proposta de alteração da LUOS - Lei de Uso e Ocupação do Solo elou do PDM - Plano Diretor do Município e atuação para sua aprovação pela Câmara de Vereadores,</li> <li>b) o planejamento e gerenciamento dos sistemas de mobilidade urbana necessários aos AEROPORTOS, e</li> <li>c) o fornecimento, entre os Partícipes, de material técnico necessário ao desenvolvimento das atividades;” (GCA, 2019)</li> </ul> </li> </ul> <p>O relatório não apresentou os resultados da cooperação técnica entre a Infraero e as Prefeituras Municipais de São José dos Pinhais e Curitiba, relevantes para o tópico do documento. Os principais resultados foram a elaboração do novo PEZR do SBCT (e também do SBBI-Bacacheri) com a participação daquelas duas Prefeituras Municipais, conforme comprovado nos próprios PEZR, e a incorporação das áreas e planos territoriais de segurança operacional e ruído aeroportuário (PZPA, PZPANA, áreas de proteção contra atividades de natureza perigosa para a aviação, ASA e PEZR) nos procedimentos de informação urbanística para orientação da elaboração de projetos de edificações dos dois municípios, conhecidos como “Consulta</p>

Amarela”, e na nova Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo de Curitiba, Lei nº 15.511, de 10/10/2019.

#### **JUSTIFICATIVA**

Considera-se relevante a inclusão dos principais resultados da cooperação técnica entre a Infraero e as Prefeituras Municipais de São José dos Pinhais e Curitiba quanto à integração urbana do aeroporto.

#### **RESPOSTA**

A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que o relatório de Estudos Ambientais será complementado com os principais resultados dos Acordos de Cooperação citados, conforme informado: "a elaboração do novo PEZR do SBCT (e também do SBBI-Bacacheri) com a participação daquelas duas Prefeituras Municipais, conforme comprovado nos próprios PEZR, e a incorporação das áreas e planos territoriais de segurança operacional e ruído aeroportuário (PZPA, PZPANA, áreas de proteção contra atividades de natureza perigosa para a aviação, ASA e PEZR) nos procedimentos de informação urbanística para orientação da elaboração de projetos de edificações dos dois municípios, conhecidos como “Consulta Amarela”, e na nova Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo de Curitiba, Lei nº 15.511/2019." Ressaltamos que q os EVTEA não são vinculativos e que, conforme previsto em contrato, o operador deverá atender às normas vigentes ao longo de toda a concessão.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11620
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
CIArb Brasil
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Supressão do item 16.8 A ANAC poderá editar ato regulamentar superveniente relativo à arbitragem ou a outros mecanismos adequados de solução de controvérsias, resguardadas as disposições desta Seção.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O dispositivo deve ser suprimido por criar aparência de insegurança para o contratado e ser juridicamente inútil. Se a ANAC detiver competência para editar ato regulamentar em espaços deixados pela disciplina da convenção de arbitragem, o exercício de tal competência não depende de previsão contratual. Por outro lado, no que já estiver disciplinado pela convenção, o ato regulamentar superveniente e unilateral seria inválido ou ineficaz. A previsão do item 16.8 pode criar insegurança sobre uma suposta concordância antecipada do concessionário com alterações unilaterais da convenção pela ANAC, o que frustra a consensualidade que está na essência da convenção de arbitragem.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que a mesma não será acatada. Independentemente de qualquer previsão contratual, a Agência pode, no exercício regular de seu poder regulamentar ou normativo, editar normas aplicáveis às concessionárias, inclusive no que diga respeito ao instituto da arbitragem. Eventual conflito entre as normas genéricas e contratos previamente firmados serão analisados e resolvidos no caso concreto, em conformidade com o ordenamento jurídico vigente.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11621
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
EVTEA SBCT. Relatório 3, p. 189, “Figura 7-1: Compatibilização entre planos do aeroporto e o uso do solo em seu entorno”. Falta a indicação das áreas de proteção contra atividades de natureza perigosa para a aviação (doravante, APANPA), definidas na Portaria nº 957/GC3, de 2015, do COMAER, art. 102 e 103. As APANPA não estão incluídas no conceito de PBZPA.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O erro precisa ser corrigido.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e informa que os relatórios de Estudos Ambientais serão complementados com informações relativas às áreas de proteção contra atividades de natureza perigosa para a aviação, definidas na Portaria nº 957/GC3, de 2015, do COMAER, arts. 102 e 103.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11622
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>EVTEA SBCT. Relatório 3, p. 189:  “Conforme prevê o artigo 30 da Constituição Federal, compete aos municípios abrangidos pelos planos de proteção do aeródromo a responsabilidade de preservar e adequar o ordenamento do uso do solo nas regiões circunvizinhas ao aeroporto, incluindo nos instrumentos municipais as necessidades e restrições impostas pelos planos e áreas de proteção do aeroporto.” (GCA, 2019)</p> <p>O artigo 30 da CF não estabelece exatamente isto. A possível não-incorporação dos planos aeroportuários com influência no uso e ocupação do solo da vizinhança (PBZPA, PZPANA, áreas de proteção contra atividades de natureza perigosa para a aviação, PZR e ASA) na legislação ou regulamentação municipal e em planos de adequação urbanística aeroporto—entorno poderá implicar em restrições operacionais para o aeroporto. Registra-se que o SBCT não tem Plano de Zona de Proteção de Rotas Especiais de Aviões e Helicópteros (PZPREAH) nem Plano Básico de Zona de Proteção de Heliponto (PBZPH).</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O texto do EVTEA indica um conteúdo para o artigo 30 da Constituição Federal que não corresponde à realidade.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que no parágrafo referenciado dos Estudos Ambientais não foi apresentada a transcrição do artigo 30 da Constituição Federal, mas sim uma interpretação de seu conteúdo.</p> <p>Segundo o artigo 30, os municípios são responsáveis por "promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano". Portanto, nesse contexto, devem incorporar os planos de proteção do aeródromo em suas legislações de ordenamento urbano, evitando restrições às operações do aeroporto e minimizando os incômodos à população vizinha.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11623
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
EVTEA SBCT. Relatório 3, p. 189: “Considerando que os planos apresentam, por vezes, conteúdo extremamente técnico, é recomendado que o administrador aeroportuário celebre acordos de cooperação técnica com os municípios afetados, com o objetivo de facilitar a inserção dos planos nas legislações municipais.” (GCA, 2019) Sugere-se registrar também neste ponto do relatório que existem os Acordos de Cooperação Técnica nº 0006/2018/0001, entre a Infraero e a Prefeitura Municipal de Curitiba, e nº 0008/2018/0001, entre a Infraero e a Prefeitura Municipal de São José dos Pinhais, já citados em outros pontos do relatório.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
A informação de que já existem Acordos de Cooperação Técnica (ACT) da Infraero com a Prefeitura Municipal de Curitiba e a Prefeitura Municipal de São José dos Pinhais poderá facilitar o relacionamento entre o concessionário e aqueles entes públicos.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e informa que o Relatório de Estudos Ambientais será complementado com informações atualizadas acerca dos Acordos de Cooperação Técnica.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11624
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>EVTEA SBCT. Relatório 3, p. 190, item 7.1 (Ordenamento urbano no entorno do aeroporto):</p> <p>“Para o Aeroporto de Curitiba a avaliação detalhada da compatibilidade das atividades aeroportuárias perante as atividades do seu entorno demandou análise do uso e ocupação do solo do município de São José dos Pinhais.” (GCA, 2019)</p> <p>A área de influência urbanística do SBCT não se limita ao município de São José dos Pinhais. Isto está indicado, inclusive, no relatório, na Figura 7-6: Municípios abrangidos pelo PZPA do cenário futuro 3º pista. Alguns municípios estão sujeitos a um impacto maior, pela maior proximidade com o SBCT. Então, a análise realizada é apenas parcial, pois se limitou ao município de São José dos Pinhais, e isto deve ser explicitado no relatório.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
A área de influência urbanística do SBCT não se limita ao município de São José dos Pinhais, conforme explicitado no Portal AGA (DECEA) Municípios Impactados por Aeródromo Afonso Pena, para o cenário atual relaciona 12 municípios.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que os Estudos Ambientais estão compatíveis com o conteúdo da contribuição. Conforme metodologia desenvolvida para a elaboração dos Estudos Ambientais, na seção 7.1 Ordenamento Urbano no entorno do aeroporto, foram avaliadas as legislações e procedimentos de ordenamento urbano do município no qual o aeroporto está localizado (São José dos Pinhais) e, também, do município de Curitiba, conforme parágrafo que se inicia com o seguinte texto : " A incorporação das restrições aeroportuárias na legislação municipal em Curitiba foi realizada de forma mais contundente apenas na atual revisão da Lei que dispõe sobre o zoneamento e uso e ocupação do solo (Lei nº 15.511, de 10 de outubro de 2019). Como pode-se verificar, nos respectivos arts 198 e 236, são referenciadas de forma generalizada, a necessidade de atendimento às restrições dos Planos de Proteção..."</p> <p>Na seção 7.1, avaliou-se como os municípios mais afetados planejam o adensamento e ocupação das áreas circunvizinhas ao aeroporto. Já as restrições de ordenamento urbano nas áreas afetadas pelos plano de proteção foram estudadas nos subcapítulos específicos de cada tema, sendo eles: 7.3 Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo e de Navegação Aérea; 7.4 Zoneamento de Ruído; 7.5 Área de Segurança Aeroportuária e focos atrativos à fauna".</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11625
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
CIArb Brasil
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Inserir item 16.9.1 A rescisão contratual poderá ser requerida pela via arbitral.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O dispositivo pretende evitar qualquer dúvida que pudesse derivar da previsão do art. 39 da Lei 8.987, segundo o qual a rescisão depende de “ação judicial”. Com esta previsão, fica esclarecido que essa referência legal em lei anterior à edição da Lei 9.307 abrange também a arbitragem.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição, e informa que, contudo, não será acolhida. A Minuta do Contrato de Concessão está em consonância com o disposto no art. 39 da Lei 8987/1995 no que diz, e deve ser mantido por força da legalidade estrita a que está sujeita a Administração Pública. Assim, eventuais iniciativas do Concessionário voltadas à extinção do contrato deverão se dar mediante ação judicial.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11626
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
EVTEA SBCT. Relatório 3, p. 191, Figura 7-2: Macrozoneamento municipal do entorno do aeroporto. A figura indica uma poligonal de “Entorno de 500m do Limite Aeroportuário” e mostra o macrozoneamento urbanístico no município de São José dos Pinhais. Dever-se-ia acrescentar que esta delimitação de 500 metros além dos limites do aeroporto não tem qualquer relação com as áreas e planos territoriais de segurança operacional e de ruído aeroportuário do SBCT (PZPA, PZPANA, áreas de proteção contra atividades de natureza perigosa para a aviação, ASA e PEZR; o SBCT não tem PZPREAH e PZPH).
<b>JUSTIFICATIVA</b>
A alteração sugerida tem o objetivo de evitar o erro de se supor que o entorno do SBCT se limita a 500 metros dos limites patrimoniais do aeroporto.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que, para que o leitor não suponha equivocadamente que a área do entorno do aeroporto se limita a 500 metros dos limites patrimoniais, será acrescentada na introdução do Capítulo 7 dos Estudos Ambientais a explicação sobre os critérios utilizados para se definir a área de entorno para cada tipo de avaliação realizada. Esclarece-se que, para a avaliação de aspectos socioambientais gerais no entorno do aeroporto, definiu-se como área de estudo os 500 metros circunvizinhos ao empreendimento. Para aspectos específicos, com legislações e planos que definem áreas maiores de interesse, a avaliação foi feita em áreas ampliadas.</p> <p>Na seção 7.1 - Ordenamento Urbano no entorno do aeroporto, avaliou-se o macrozoneamento e zoneamento nos 500 metros do entorno do empreendimento, com o intuito de identificar qual é o planejamento municipal para o ordenamento da região. Já nas seções 7.3- Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo e de Navegação Aérea; 7.4 -Zoneamento de Ruído e 7.5-Área de Segurança Aeroportuária e focos atrativos à fauna, foram avaliadas as áreas inseridas dentro dos planos, maiores que os 500 metros.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11627
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
CIArb Brasil
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
16.12 As Partes deverão, de comum acordo e no prazo de 15 (quinze) dias contados de notificação da outra Parte pela Parte interessada, eleger câmara arbitral capaz de administrar a arbitragem conforme as regras da presente Seção e apta a conduzir os atos processuais na sede da arbitragem, conforme item 16.17, dentre aquelas previamente credenciadas pela Advocacia-Geral da União ou, caso não exista credenciamento eficaz ou em vigor, as que demonstrem atender aos requisitos deste.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
A estipulação do prazo de 15 dias para que as Partes elejam de comum acordo a instituição arbitral para administrar a arbitragem favorece a celeridade e segurança jurídica. A falta de estipulação de prazo para que as Partes acordem sobre o tema pode gerar insegurança acerca do procedimento de seleção da instituição e estimular inclusive eventuais litígios judiciais pré-arbitrais. Além disso, a exigência do prazo de 15 dias para escolha da Câmara Arbitral também está prevista nas hipóteses das cláusulas 16.12.1 e 16.12.1.2 do Contrato.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e informa que, contudo, não será acatada. A escolha consensual da câmara arbitral deverá ocorrer em um prazo razoável, admitindo, portanto, maior flexibilidade no caso concreto em prol do consenso. Ademais, registre-se que eventual resistência não justificada poderá ensejar a aplicação do art. 7º da Lei 9.307/1996.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11628
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
EVTEA SBCT. Relatório 3, pp. 204-208, item 7.4 (Zoneamento de Ruído). O relatório apresenta as curvas de ruído (CR) atuais e as CR futuras (estas, para as duas alternativas: com e sem a PPD 15R/33L), mas, nas CR futuras, adota 151.737mov/ano (projeção para 2051, último ano da concessão). O RBAC nº 161 exige que o PEZR considere a Implantação Final do aeroporto, isto é sua máxima capacidade. Apresenta CR futuras muito menores que as do PEZR da Infraero registrado na ANAC, que considerou 370.000mov/ano, sendo 185.000mov/ano em cada uma das duas PPD paralelas independentes. O número de movimentos do aeroporto tem impacto no PEZR e, portanto, no uso do solo do entorno.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Considera-se que o planejamento de extralongo prazo do aeroporto (de 50 anos ou mais, ou seja, para além dos 30 anos da concessão planejada) deveria ser levado em conta para a indicação das áreas e planos territoriais de segurança operacional e de ruído aeroportuário do SBCT (PZPA, PZPANA, áreas de proteção contra atividades de natureza perigosa para a aviação, ASA e PEZR; o SBCT não tem PZPREAH e PZPH) em bases compatíveis com todas as possibilidades de desenvolvimento urbano e o horizonte de extralongo prazo.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição. Primeiramente, importante considerar que a realização dos EVTEA pautou-se nas diretrizes constantes, entre outros, no Edital de Chamamento Público MInfra nº 2/2019. Em especial, o Termo de Referência anexo ao Edital estabelece como diretriz para realização dos estudos um período de projeções e modelagem de 30 anos, ou seja, o mesmo período previsto para o prazo da concessão.</p> <p>Conforme previsto no RBAC 161, em especial no item "161.31 Metodologia para elaboração das curvas de ruído que compõem o PEZR, (1)", o operador de aeródromo deve calcular curvas de ruído para o sistema de pistas de pouso e decolagem previsto no planejamento para a expansão da infraestrutura aeroportuária, considerando a estimativa do número de movimentos e tipos de aeronaves, ao final do seu horizonte de planejamento. Não está relacionado, portanto, à capacidade do sistemas de pistas, conforme afirmado na contribuição, mas sim à demanda projetada. Esclarece-se, por fim, 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. Nesse sentido, ressalta-se que o operador aeroportuário deverá manter plano atualizado, de forma que sempre haja um plano vigente considerando o horizonte de planejamento do aeroporto, adequado às condições operacionais e de ocupação do solo no entorno.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11629
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>EVTEA SBCT. Relatório 3, p. 212:          “No entanto, é primordial que o futuro administrador se empenhe junto à administração municipal de São José dos Pinhais para que o PZR do aeroporto seja devidamente incorporado na legislação municipal, minimizando assim o número de pessoas que poderão ser impactadas por níveis de ruído aeronáutico incômodos.”          (GCA, 2019)</p> <p>A Infraero já obteve dos Municípios de São José dos Pinhais e Curitiba a incorporação do PEZR do SBCT à legislação urbanística municipal. No caso de São José dos Pinhais, as restrições e exigências do PEZR foram incorporadas, desde 11/2018, à “Consulta Amarela”, que, segundo o §1º do art. 33 do Código de Obras e Edificações do Município (Lei Complementar nº 105/2016 e alterações), é o “documento específico que relaciona os parâmetros urbanísticos referentes a um imóvel e que tem como objetivo subsidiar a elaboração de projeto para licenciamento de obras”. No caso de Curitiba, além de ter havido incorporação à “Consulta Amarela”, instrumento semelhante ao de São José dos Pinhais, o PEZR foi incorporado na nova Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo (LZUOS), Lei nº 15.511, de 10/10/2019, artigo 236. Estes resultados decorreram dos Acordos de Cooperação Técnica firmados entre a Infraero e as duas Prefeituras Municipais, já mencionados no relatório.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O erro precisa ser corrigido.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que o relatório de Estudos Ambientais será complementado com os resultados dos Acordos de Cooperação citados. Ademais, serão incluídas as seguintes informações atualizadas fornecidas na solicitação: "a Infraero já obteve dos Municípios de São José dos Pinhais e Curitiba a incorporação do PEZR do SBCT à legislação urbanística municipal. No caso de São José dos Pinhais, as restrições e exigências do PEZR foram incorporadas, desde 11/2018, à “Consulta Amarela”, que, segundo o §1º do art. 33 do Código de Obras e Edificações do Município (Lei Complementar nº 105/2016 e alterações), é o “documento específico que relaciona os parâmetros urbanísticos referentes a um imóvel e que tem como objetivo subsidiar a elaboração de projeto para licenciamento de obras”.</p> <p>"No caso de Curitiba, além de ter havido incorporação à “Consulta Amarela”, instrumento semelhante ao de São José dos Pinhais, o PEZR foi incorporado na nova Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo (LZUOS), Lei nº 15.511/2019, art. 236. Estes resultados decorreram dos Acordos de Cooperação Técnica firmados entre a Infraero e as duas Prefeituras Municipais". Ressaltamos que q os EVTEA não são</p>

vinculativos e que, conforme previsto em contrato, o operador deverá atender às normas vigentes ao longo de toda a concessão.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11630
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
CIArb Brasil
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
16.12.1 Não havendo consenso quanto à escolha da câmara, o Poder Concedente elegerá, no prazo de 15 (quinze) dias, uma das seguintes instituições: (i) Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional – CCI; (ii) Corte Internacional de Arbitragem de Londres – LCIA; (iii) Corte Permanente de Arbitragem de Haia – PCA; (iv) Centro Internacional de Resolução de Disputas da Associação Americana de Arbitragem – ICDR/AAA; (v) Centro de Arbitragem e Mediação da Câmara de Comércio Brasil Canadá – CAM-CCBC; (vi) CAMARB – Câmara de Mediação e Arbitragem Empresarial – Brasil; (vii) Câmara de Conciliação, Mediação e Arbitragem CIESP/FIESP; (viii) Centro Brasileiro de Mediação e Arbitragem – CBMA; ou (ix) Centro de Arbitragem e Mediação Amcham Brasil.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O item proposto acrescenta uma instituição internacional (ICDR/AAA) à lista das três instituições previstas pelo texto original. O ICDR/AAA é a principal instituição internacional nas Américas, com ampla atuação no Brasil e grande número de brasileiros em sua lista de árbitros. Deve compor uma lista de referência de instituições internacionais para arbitragem envolvendo a Administração Pública no Brasil. Por outro lado, propõe-se a inclusão das cinco principais instituições arbitrais brasileiras, com funcionamento estável e ativo, vinculadas a instituições com décadas de atuação e escritórios em São Paulo, Rio de Janeiro, Brasília, Belo Horizonte, Recife e Salvador. Muitas delas são já atuantes em procedimentos arbitrais de que são partes entes da Administração Pública federal direta ou indireta. Especialmente em convenção de arbitragem envolvendo o Poder Público brasileiro, sujeito ao art. 3º da Lei 8.666, o qual consagra a promoção de desenvolvimento nacional sustentável como uma das finalidades do processo licitatório, cabe assegurar que a convenção sinalize a capacidade, experiência e respeitabilidade amplamente reconhecidas de algumas das principais instituições nacionais.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que a mesma não será acatada. A minuta do contrato privilegia a escolha consensual da câmara arbitral pelas partes envolvidas na controvérsia. Dessa forma, as câmaras indicadas na contribuição poderão participar dos processos arbitrais, desde que satisfaçam os requisitos de credenciamento da Advocacia Geral da União. A delimitação a três câmaras do item em questão apenas ocorre na falta de consenso, situação em que a escolha caberá à ANAC.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11631
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>EVTEA SBCT. Relatório 3, p. 219:  “As legislações e procedimentos municipais dos 09 municípios não apresentam critérios para a definição de quais atividades são consideradas potencialmente atrativas de fauna e que possam representar riscos à segurança da aviação. Conseqüentemente, as restrições impostas pela ASA não foram incorporadas nas legislações municipais, o que contribuiu para a existência de focos atrativos à fauna no entorno do Aeroporto de Curitiba.” (GCA, 2019)</p> <p>1. A Infraero já obteve dos Municípios de São José dos Pinhais e Curitiba a incorporação da ASA do SBCT à legislação urbanística municipal. No caso de São José dos Pinhais, as restrições e exigências da ASA foram incorporadas à “Consulta Amarela” (sobre ela, ver o item 3.8.1). No caso de Curitiba, além de ter havido incorporação à “Consulta Amarela”, instrumento semelhante ao de São José dos Pinhais, a ASA foi incorporada na nova Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo (LZUOS), Lei nº 15.511, de 10/10/2019, artigo 236. Estes resultados também decorreram dos Acordos de Cooperação Técnica firmados entre a Infraero e as duas Prefeituras Municipais, já mencionados no relatório.</p> <p>2.. A regulamentação federal da ASA (que inclui o RBAC nº 164, da ANAC, e o PCA 3-3, do COMAER) define três áreas com graus distintos de restrições e recomendações. A área que tem mais restrições é a área circular com 5km de raio, centrada na maior PPD. Tal área, no caso do SBCT, alcança os municípios de São José dos Pinhais e Curitiba. A área da coroa circular com raios de 5 e 10km (doravante, “ASA-10”), tem restrições de uso do solo para aterro controlado e aterro sanitário (com recobrimento diário e para material inerte – em ambos os aterros), vazadouro (deposição de resíduos sólidos a céu aberto) e estação de transbordo de resíduos sólidos. Na ASA-10 do SBCT, não existem tais usos. A área da coroa circular com raios de 10 e 20km (doravante, “ASA-20”), tem restrições de uso do solo para aterro controlado (com recobrimento diário e para material inerte) e vazadouro. Na ASA-20, não existem tais usos, exceto um aterro industrial identificado no Programa de Gerenciamento de Risco de Fauna (PGRF) do aeroporto. O Aterro da Caximba, indicado no relatório e localizado na ASA-20, é um aterro sanitário e está inativo, pois foi tirado de operação em 2010, mas a gestão ambiental do aterro continua.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O erro precisa ser corrigido.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que:

Sobre o apontamento 1, os Estudos Ambientais serão complementados com as informações sobre as legislações municipais que incorporam as restrições previstas para a Área de Segurança Aeroportuária (ASA).

Sobre o apontamento 2, o EVTEA já considera tais apontamentos. Na figura 7-18 do Capítulo 7.5 estão apresentadas as subdivisões da ASA e suas restrições específicas para atividades atrativas de fauna, em conformidade com o PBGRF (Portaria nº 741/GC3/2018) .

Sobre o Aterro da Caximba, o equipamento foi identificado como foco atrativo de fauna pois, mesmo desativado, ele exige atenção e monitoramento permanentes. Em razão desta contribuição pública, será informado no Relatório de Estudos Ambientais que, embora o Aterro da Caximba esteja desativado, sua gestão ambiental está em andamento.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11632
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>EVTEA SBCT. Relatório 3, p. 227, item 8.1 (Comparativo de estudos precedentes, estudos analisados pelo órgão ambiental e plano de desenvolvimento proposto): Em decorrência de alterações no cenário econômico do país, as projeções de demanda utilizadas pelo Plano Diretor da Infraero foram superdimensionadas se comparadas às projeções contidas no Relatório de Estudo de Mercado que compõe este conjunto de estudos. Por essa razão, as estruturas contidas no Plano de Desenvolvimento abrangem áreas menores que o Plano Diretor, de forma mais congruente com as projeções atuais.</p> <p>[...]</p> <p>Não foi constatada demanda para utilização máxima do sítio aeroportuário e tampouco para construção de nova PPD, tal como proposto no Plano Diretor da Infraero. Portanto, não há justificativa para acontecer durante o período de concessão do aeroporto. (GCA, 2019)</p> <p>1. O aproveitamento do sítio aeroportuário no cenário da Implantação Final, no PDir 2014 da Infraero, não está vinculado a projeções de demandas para 2051 (Ano 30 da concessão planejada), mas, sim, à máxima capacidade operacional do aeroporto, como usual em planejamento de extralongo prazo (de 50 anos ou mais). As projeções de demandas do PDir 2014 da Infraero são de 2013 (ano da emissão inicial do PDir), anteriores à crise econômica brasileira de 2014-2016 (ou 2014-2020, segundo alguns analistas).</p> <p>2. A previsão da PPD 15R/33L tem duas justificativas: possibilitaria a realização de voos cargueiros de maior alcance, em função do comprimento de pista de 3.200m (a PPD 153 atual tem 2.218m), e elevaria a capacidade do sistema de PPD de 230.000mov/ano para 370.000mov/ano, mais adequada em termos de planejamento de extralongo prazo (de 50 anos ou mais, além dos 30 anos de concessão planejada).</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>Considera-se que o planejamento de extralongo prazo do aeroporto (de 50 anos ou mais, ou seja, para além dos 30 anos da concessão planejada) deveria ser levado em conta para a indicação das áreas e planos territoriais de segurança operacional e de ruído aeroportuário do SBCT (PZPA, PZPANA, áreas de proteção contra atividades de natureza perigosa para a aviação, ASA e PEZR; o SBCT não tem PZPREAH e PZPH) em bases compatíveis com todas as possibilidades de desenvolvimento urbano e o horizonte de extralongo prazo.</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição. Primeiramente, considerando o recebimento de inúmeras contribuições, tanto na Audiência Pública presencial, como na virtual, as quais apresentaram argumentos técnicos quanto à necessidade e o anseio da população pela construção de uma nova Pista de Pouso e Decolagem (PPD) no</p>

Aeroporto de Curitiba, ou mesmo a ampliação da atual, de modo a viabilizar economicamente voos diretos entre Curitiba e cidades da Europa e dos Estados Unidos; considerando que as análises das projeções de demanda apresentadas no relatório de mercado dos Estudos de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental (EVTEA) que subsidiam a modelagem da concessão do aeroporto apontam para demanda de passageiros, na análise origem destino, para cidades da Europa e América do Norte (pág. 136 do Estudo de Mercado), a qual justifica a criação de rotas diretas do Aeroporto de Curitiba para as referidas localidades já no início da concessão (tabela 6-23, pág. 143 do Estudo de Mercado); considerando ainda que os estudos de mercado apontam para uma conectividade do fluxo internacional de aeronaves cargueiras entre SBCT e América do Norte; esta Secretaria Nacional de Aviação Civil solicitou que o consórcio selecionado para elaboração dos estudos realizasse uma análise de diferentes cenários de forma a viabilizar voos diretos do SBCT para cidades da Europa e Estados Unidos (estudo inserido no Data room). Considerando que os custos estimados para construção de uma terceira PPD foram muito próximos da alternativa mais econômica de ampliação da atual PPD; considerando os riscos inerentes ao processo de desapropriação, presentes em volume consideravelmente superior na alternativa de ampliação da atual PPD; considerando que os obstáculos a navegação aérea já estão mapeados no cenário de construção da nova PPD; considerando a valorização do ativo resultante da construção de nova PPD; considerando que a construção da nova PPD irá possibilitar a descontinuidade nas operações da pista secundária 11/29, resultando em disponibilização de relevante área de exploração comercial para o aeroporto; considerando, por fim, que o plano diretor do aeroporto prevê como melhor alternativa à expansão de longo prazo do aeroporto, a construção da nova PPD; esta SAC irá determinar como diretriz de política pública, a implantação de um sistema de pistas 15R/33L, projetado para aeronaves Código 4E, com comprimento mínimo de pista de pouso e decolagem de 3.000 metros, possuindo os requisitos de infraestrutura exigidos na legislação em vigor para possibilitar procedimentos de aproximação paralela e independente ao atual sistema de PPD 15/33, em operação noturna e diurna, com pista de aproximação de precisão, sem restrição, que atenda aos requisitos de mínimos operacionais equivalentes à Categoria II. O novo sistema de Pistas de Pouso e Decolagem deverá estar implantado e concluído em até 60 meses após a data de eficácia do contrato.

Importante ainda considerar que a realização dos EVTEA pautou-se nas diretrizes constantes, entre outros, no Edital de Chamamento Público MInfra nº 2/2019. Em especial, o Termo de Referência, anexo ao Edital, estabelece como diretriz para realização dos estudos, um período de projeções e modelagem de 30 anos, ou seja, o mesmo período previsto para o prazo da concessão. Os EVTEA não são vinculativos e, independentemente dos Plano de Desenvolvimento (PD) propostos, o Concessionário deverá propor à ANAC um PD próprio para o sítio que atenda às exigências previstas no Contrato, incluindo as projeções de demanda.

Para cada aeroporto, os EVTEA detalham sobre os seguintes estudos e informações que deverão subsidiar a elaboração dos ordenamentos municipais que disciplinam o uso e a ocupação do solo no entorno dos aeroportos: Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo (PBZPA), Plano de Zona de Proteção de Auxílios à Navegação Aérea (PZPANA), Plano de Zoneamento de Ruído (PZR) e Área de Segurança Aeroportuária (ASA). Ademais, os EVTEA analisaram a compatibilidade atual e futura entre as atividades aeroportuárias e o uso do solo, considerando os seguintes aspectos: ordenamento urbano no entorno do aeroporto (Plano Diretor dos

Municípios), ocupações irregulares no entorno do perímetro aeroportuário, PBZPANA, zoneamento de ruído (estimativa de pessoas e residências afetadas pelo ruído aeronáutico e receptores sensíveis afetados pelo ruído aeronáutico), bem como os focos atrativos à fauna levando em consideração a ASA.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11633
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
CIArb Brasil
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
16.13.1 Somente serão adotados procedimentos expeditos ou de árbitro único nos termos do regulamento da câmara escolhida ou em caso de acordo expresso entre as Partes.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
A inclusão expressa da possibilidade de adoção de procedimentos simplificados nos termos do regulamento da instituição escolhida pelas Partes reflete a premissa de que, ao eleger a instituição e suas regras, as Partes manifestam seu consentimento. A redação original poderia gerar dúvida sobre a suficiência de tal acordo por meio da eleição do regulamento. Ademais, a previsão de procedimentos simplificados pelas instituições deriva da sua experiência acerca da estruturação mais eficiente dos métodos de resolução de controvérsias, considerando a complexidade e o valor envolvido nos litígios. A redação sugerida afasta qualquer dúvida sobre a possibilidade de as partes se beneficiarem desse conhecimento especializado das instituições e de seus procedimentos adaptados às características de cada caso concreto.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e informa que, contudo, não será acolhida. O item mencionado visa justamente impedir a aplicação automática de procedimentos expeditos ou de árbitro único eventualmente previstos nos regulamentos das câmaras arbitrais, sujeitando-os ao consenso entre as partes, com o intuito de imprimir maior segurança jurídica ao procedimento arbitral envolvendo a Administração Pública.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11634
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>EVTEA SBCT. Relatório 3, pp. 227-231, item 8.1 (Comparativo de estudos precedentes, estudos analisados pelo órgão ambiental e plano de desenvolvimento proposto):</p> <p>Do ponto de vista ambiental, a proposta contida no Plano de Desenvolvimento do Relatório de Engenharia e Afins é a que resultará em menor impermeabilização da área do aeroporto, para o melhor panorama de efetivo desenvolvimento.</p> <p>No Plano Diretor, nota-se a ocupação máxima do sítio aeroportuário, com impactos significativos de impermeabilização de novas áreas.</p> <p>Sob o aspecto de impactos sociais, todas as propostas envolvem alguma desapropriação, exceto a solução adotada para o Plano de Desenvolvimento do Aeroporto (dos Estudos de Engenharia e Afins). O EIA/RIMA e o plano diretor da Infraero incluem uma extensa área de desapropriação, com grandes impactos sociais e ambientais para viabilizar a implantação da nova PPD.</p> <p>As alterações propostas por este Estudo no Plano de Desenvolvimento contribuíram, entre outras razões, para reduzir o impacto ambiental das obras.</p> <p>[...]</p> <p>O plano de desenvolvimento apresentado neste estudo adequa-se de forma mais ampla ao potencial do sítio aeroportuário e não representa um impacto operacional significativo, uma vez que não inclui implantações que dificultem a continuidade das operações do Aeroporto. Considera ainda, investimentos coerentes com o desenvolvimento pretendido e não apresenta impactos ambientais e sociais que dificultem sobremaneira ou impossibilitem sua consecução. (GCA, 2019)</p> <p>A avaliação dos impactos ambientais da PPD 15R/33L e demais obras previstas no PDir 2014 da Infraero, impactos positivos e negativos, requer a realização de um estudo bem fundamentado, com levantamento detalhado de informações, critérios técnicos consagrados, avaliações e mensurações justificadas e procedimentos de debate e avaliação técnica e social. O simples apontamento de desvantagens não é suficiente para caracterizar a implantação daquela PPD como inadequada sob o prisma ambiental. Não há nenhum fundamento para se supor que a implantação da PPD 15R/33L poderá ser muito difícil ou impossível por razões ambientais. Ao contrário, hoje, a previsão de sua construção conta com diversas ações para sua viabilização, realizadas durante mais de 20 anos, e largo apoio da sociedade local, regional e estadual.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>É recomendável considerar cenário de extralongo prazo (de 50 anos ou mais) e de crescimento econômico otimista (acima da média) para definir a configuração e parâmetros operacionais da Implantação Final do SBCT, em favor de maior adequação do uso e ocupação do solo da vizinhança ao potencial de expansão do aeroporto.</p>

## RESPOSTA

A SAC/MInfra agradece a sua contribuição e esclarece que tendo em vista as diversas contribuições recebidas ao longo da presente consulta pública, o MInfra estabelecerá como diretriz para elaboração dos documentos jurídicos pela ANAC a previsão contratual das obras para construção da terceira pista no Aeroporto Internacional de Curitiba, paralela a PPD 15/33. Cumpre informar que a realização dos EVTEA pautou-se nas diretrizes constantes, entre outros, no Edital de Chamamento Público MInfra nº 2/2019. Em especial, o Termo de Referência anexo ao Edital estabelece como diretriz para realização dos estudos um período de projeções e modelagem de 30 anos, ou seja, o mesmo período previsto para o prazo da concessão. Os EVTEA não são vinculativos e, independentemente dos Plano de Desenvolvimento (PD) propostos, o Concessionário deverá propor à ANAC um PD próprio para o sítio que atenda às exigências previstas no Contrato, incluindo as projeções de demanda.

Para cada aeroporto, os EVTEA detalham sobre os seguintes estudos e informações que deverão subsidiar a elaboração dos ordenamentos municipais que disciplinam o uso e a ocupação do solo no entorno dos aeroportos: Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo (PBZPA), Plano de Zona de Proteção de Auxílios à Navegação Aérea (PZPANA), Plano de Zoneamento de Ruído (PZR) e Área de Segurança Aeroportuária (ASA). Ademais, os EVTEA analisaram a compatibilidade atual e futura entre as atividades aeroportuárias e o uso do solo, considerando os seguintes aspectos: ordenamento urbano no entorno do aeroporto (Plano Diretor dos Municípios), ocupações irregulares no entorno do perímetro aeroportuário, PBZPANA, zoneamento de ruído (estimativa de pessoas e residências afetadas pelo ruído aeronáutico e receptores sensíveis afetados pelo ruído aeronáutico), bem como os focos atrativos à fauna levando em consideração a ASA.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11635
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
CIArb Brasil
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
16.16 O idioma a ser utilizado no processo de arbitragem será a língua portuguesa, devendo a Parte que quiser produzir documentos em idioma estrangeiro providenciar a necessária tradução.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
A alteração pretende restringir a necessidade de a Parte trazer a tradução apenas aos casos de apresentação de documentos. No caso de intérpretes, a regra geral deve ser a sua nomeação pelo Tribunal Arbitral ou supervisionada por este. A redação original prevê solução diversa, pela qual a própria Parte deveria providenciar seu próprio intérprete, gerando o risco de divergências, custos desnecessários e ineficiência.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que a mesma será acatada parcialmente. Entende-se que a exigência prévia de supervisão específica da câmara ou a utilização prévia de intérpretes oficiais encarecem o processo e somente devem ser impostas quando houver divergência entre as partes. Em caso de concordância com a tradução/interpretação, obtém-se uma solução mais econômica. Havendo discordâncias, que podem surgir tanto para documentos como outros tipos de prova, tem-se a possibilidade de impugnação na forma do item referido. "Havendo dúvida a respeito da tradução, a parte impugnante apresentará seus pontos de divergência, cabendo ao Tribunal Arbitral decidir a respeito da necessidade de apresentação de tradução juramentada, custeada pela Parte interessada na produção da prova." Todavia haverá mudança na redação para fórmula mais genérica e direta, na qual não se fará distinção entre a necessidade de tradução em provas documentais e as demais provas.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11636
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>EVTEA SBCT. Relatório 3, pp. 230-231, item 8.1.1 (Estudo alternativo para implantação de nova PPD, paralela à 15/33):</p> <p>Considerando o histórico do aeroporto de Curitiba em relação a eventual implantação de uma terceira PPD, bem como a aprovação da ANAC para o plano diretor da Infraero, contendo a previsão de instalação de nova PPD, paralela à pista 15/33 existente, este Consórcio elaborou, entre todos os estudos, a análise de viabilidade da referida pista.</p> <p>Entretanto, após diversas verificações, foi constatado que, nem pela análise de capacidade convencional e nem pela análise mais robusta de condições restritas, existe demanda que justifique a construção da terceira pista. Ao avaliar as condições adversas que provocariam fechamento do aeroporto ou redução da capacidade foi constatado que esse número é menor do que 2,7% do tempo total de operação do aeroporto e menor do que 1,5 %, se consideradas somente as horas operacionais (de 6h às 23h). Portanto, a construção da terceira não foi confirmada como necessária. (GCA, 2019)</p> <p>O relatório consagra, neste ponto, a Implantação Final do aeroporto apenas com as PPD existentes (15/33 e 11/29). A projeção de demandas para o SBCT não deveria ser o único critério econômico para a configuração final do aeroporto, inclusive porque a projeção tradicionalmente realizada tem horizonte de tempo limitado. Não se deveria descartar a possibilidade de crescimento de demandas muito acima do previsto para os próximos 30 anos com base nos parâmetros econômicos hoje conhecidos. Um cenário otimista para o horizonte de 50 anos ou mais recomenda a previsão da PPD 15R/33L paralela independente, configuração que elevaria a capacidade do aeroporto de 230.000mov/ano para 370.000mov/ano. (Para comparação, destaca-se que o SBSP-Congonhas teve cerca de 220.000mov/ano em 2019 e anos anteriores, operando 17h/dia. Ninguém pode afirmar que a R. M. de Curitiba não terá maior população ou pujança econômica que São Paulo daqui a 50 anos ou mais.) Outro aspecto importante é que a PPD 15R/33L poderia ter 3.200m e a PPD 15/33 atual não pode ser estendida além de 2.300m, o que implica em limitação para voos cargueiros para destinos mais distantes. Por outro lado, as restrições ambientais do SBCT não impediriam a previsão da PPD 15R/33L.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
A configuração final do SBCT tem impacto sobre o uso e ocupação do solo no entorno do aeroporto e uma configuração final modesta pode levar a conflitos urbanos em 50 anos ou mais.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a sua contribuição e esclarece que, considerando o recebimento de inúmeras contribuições, tanto na Audiência Pública presencial, como na virtual, as quais apresentaram argumentos técnicos quanto à necessidade e o

anseio da população pela construção de uma nova Pista de Pouso e Decolagem (PPD) no Aeroporto de Curitiba, ou mesmo a ampliação da atual, de modo a viabilizar economicamente voos diretos entre Curitiba e cidades da Europa e dos Estados Unidos; considerando que as análises das projeções de demanda apresentadas no relatório de mercado dos Estudos de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental (EVTEA) que subsidiam a modelagem da concessão do aeroporto apontam para demanda de passageiros, na análise origem destino, para cidades da Europa e América do Norte (pág. 136 do Estudo de Mercado), a qual justifica a criação de rotas diretas do Aeroporto de Curitiba para as referidas localidades já no início da concessão (tabela 6-23, pág. 143 do Estudo de Mercado); considerando ainda que os estudos de mercado apontam para uma conectividade do fluxo internacional de aeronaves cargueiras entre SBCT e América do Norte; esta Secretaria Nacional de Aviação Civil solicitou que o consórcio selecionado para elaboração dos estudos realizasse uma análise de diferentes cenários de forma a viabilizar voos diretos do SBCT para cidades da Europa e Estados Unidos (estudo inserido no Data room).

Considerando que os custos estimados para construção de uma terceira PPD foram muito próximos da alternativa mais econômica de ampliação da atual PPD; considerando os riscos inerentes ao processo de desapropriação, presentes em volume consideravelmente superior na alternativa de ampliação da atual PPD; considerando que os obstáculos a navegação aérea já estão mapeados no cenário de construção da nova PPD; considerando a valorização do ativo resultante da construção de nova PPD; considerando que a construção da nova PPD irá possibilitar a descontinuidade nas operações da pista secundária 11/29, resultando em disponibilização de relevante área de exploração comercial para o aeroporto; considerando, por fim, que o plano diretor do aeroporto prevê como melhor alternativa à expansão de longo prazo do aeroporto, a construção da nova PPD; esta SAC irá determinar como diretriz de política pública, a implantação de um sistema de pistas 15R/33L, projetado para aeronaves Código 4E, com comprimento mínimo de pista de pouso e decolagem de 3.000 metros, possuindo os requisitos de infraestrutura exigidos na legislação em vigor para possibilitar procedimentos de aproximação paralela e independente ao atual sistema de PPD 15/33, em operação noturna e diurna, com pista de aproximação de precisão, sem restrição, que atenda aos requisitos de mínimos operacionais equivalentes à Categoria II. O novo sistema de Pistas de Pouso e Decolagem deverá estar implantado e concluído em até 60 meses após a data de eficácia do contrato."

Adicionalmente, para cada aeroporto, os EVTEA detalham sobre os seguintes estudos e informações que deverão subsidiar a elaboração dos ordenamentos municipais que disciplinam o uso e a ocupação do solo no entorno dos aeroportos: Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo (PBZPA), Plano de Zona de Proteção de Auxílios à Navegação Aérea (PZPANA), Plano de Zoneamento de Ruído (PZR) e Área de Segurança Aeroportuária (ASA). Ademais, os EVTEA analisaram a compatibilidade atual e futura entre as atividades aeroportuárias e o uso do solo, considerando os seguintes aspectos: ordenamento urbano no entorno do aeroporto (Plano Diretor dos Municípios), ocupações irregulares no entorno do perímetro aeroportuário, PBZPANA, zoneamento de ruído (estimativa de pessoas e residências afetadas pelo ruído aeronáutico e receptores sensíveis afetados pelo ruído aeronáutico), bem como os focos atrativos à fauna levando em consideração a ASA. No entanto, cumpre informar que a realização dos EVTEA pautou-se nas diretrizes constantes, entre outros, no Edital de Chamamento Público MInfra nº 2/2019. Em especial, o Termo de Referência anexo ao Edital estabelece como diretriz para

realização dos estudos um período de projeções e modelagem de 30 anos, ou seja, o mesmo período previsto para o prazo da concessão. Os EVTEA não são vinculativos e, independentemente dos Plano de Desenvolvimento (PD) propostos, o Concessionário deverá propor à ANAC um PD próprio para o sítio que atenda às exigências previstas no Contrato, incluindo as projeções de demanda.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11637
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
CIArb Brasil
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
16.18.2 A execução judicial da sentença arbitral, sem prejuízo de propositura da execução em outro local mais conveniente para a Parte credora e a efetividade do seu crédito.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O item prevê dois foros judiciais possíveis para execução da sentença arbitral. O primeiro, em consonância com os dispositivos anteriores (16.17 e seguintes) e pela mesma razão, é o Foro da Seção Judiciária do Distrito Federal da Justiça Federal. O segundo é o foro de maior conveniência e efetividade para a Parte credora. Ambas as hipóteses determinam o juízo competente para execução da sentença arbitral, atendendo ao art. 15, §1º, do Decreto 10.025/2019.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a sua contribuição e esclarece que a mesma não será acatada, já que de acordo com o artigo 55, § 2º da Lei n. 8.666/93, nos contratos celebrados pela Administração Pública com pessoas físicas ou jurídicas, inclusive aquelas domiciliadas no estrangeiro, deverá constar necessariamente cláusula que declare competente o foro da sede da Administração para dirimir qualquer questão contratual.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
11638
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
<p>EVTEA SBCT. Relatório 4, pp. 57-58: Podem ser mencionados outros impactos econômicos e sociais decorrentes da concessão, incluindo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Melhoria no nível de serviço fornecido aos passageiros, em linha com os padrões mundiais;</li> <li>• Melhoria nas condições de operação das companhias aéreas e prestadores de serviços, viabilizando a expansão do número de frequências e da conectividade do Aeroporto;</li> <li>• [3] Melhoria nas condições de segurança na operação do Aeroporto por meio da melhoria de equipamentos de navegação aérea e sinalização, controle de avifauna, entre outros, reduzindo riscos de acidentes aéreos ou no perímetro do sítio aeroportuário;</li> <li>• [4] Tratamento adequado de eventuais conflitos com o entorno do Aeroporto (que por vezes é inviabilizado pela morosidade inerente às decisões que envolvem órgãos públicos);</li> <li>• Melhoria do controle das atividades que ocorrem dentro do sítio aeroportuário, incluindo a instalação de câmeras e sistemas de iluminação;</li> <li>• [6] Adequado tratamento das questões ambientais que afetam o Aeroporto, incluindo passivos;</li> <li>• Redução de risco de acidentes por adequação de infraestrutura aeroportuária a normas de segurança;</li> <li>• Redução de custos decorrentes de congestionamento, pela promoção de incrementos de capacidade;</li> <li>• Ganhos de eficiência derivados da transferência de operações para o ente privado;</li> <li>• [10] Melhor aproveitamento da capacidade do sítio aeroportuário, evitando custos de deslocamentos para aeroportos localizadas em regiões mais distantes da demanda; ou evitando a necessidade de implantação de outros aeroportos perdendo economias de escala;</li> <li>• [11] Impacto no mercado imobiliário devido à valorização dos terrenos próximos ao Aeroporto.</li> </ul> <p>(GCA, 2019)</p> <p>1. Vincular tais impactos à concessão do aeroporto a uma empresa privada é discutível; não há fundamentação científica para aquela afirmação. Os tópicos nº 3 (na parte referente à avifauna), 4, 6 e 11 da lista, que têm relação com o Planejamento e Gerenciamento da Integração Urbana do Aeroporto (PGIUA), sugerem que o administrador privado poderá ter melhores resultados que a Infraero, mas isto é apenas uma suposição.</p> <p>2. O tópico nº 10 da lista não faz sentido para o SBCT, inclusive porque a proposta do EVTEA é de redução da capacidade máxima do aeroporto.</p>
JUSTIFICATIVA

1. No que se refere ao Planejamento e Gerenciamento da Integração Urbana do Aeroporto, o EVTEA não deveria ter juízos de valor subjetivos, sem fundamentação científica ou técnica.
2. Quanto ao tópico nº 10, ele não faz sentido para o SBCT, inclusive porque a proposta do EVTEA é de redução da capacidade máxima do aeroporto.

### **RESPOSTA**

A SAC/MInfra agradece a sua contribuição. Primeiramente, importante notar o sucesso que o Governo Federal tem obtido no processo de concessão à iniciativa privada dos serviços de exploração da infraestrutura aeroportuária federal. Atualmente, encontra-se concedido ao setor privado uma rede de 22 (vinte e dois) aeroportos federais, responsáveis pela movimentação de cerca de 66% dos usuários do transporte aéreo nacional, para a qual se aliou grandes melhorias nos níveis de serviço oferecidos aos usuários do transporte aéreo no Brasil com elevados investimentos para reforma, ampliação e modernização da infraestrutura aeroportuária (da ordem de 17 bilhões de reais, a valores nominais) entre o período de 2012 a 2019. Vale notar que o investimento realizado na infraestrutura aeroportuária nos primeiros cinco anos do programa de concessão superam o investimento realizado em toda a rede de aeroportos nos 16 anos anteriores, demonstrando a agilidade e o dinamismo do investimento privado frente ao público. A pesquisa de satisfação do passageiro saltou de 3,86 para 4,49 (de 2013 a 2019) em uma escala que vai de zero a cinco. O Percentual de passageiros que avaliaram os aeroportos como “bons” ou “muito bons”, considerando a frequência das notas de satisfação geral iguais a quatro ou cinco, evolui no mesmo período de 69% para 94%, demonstrando a evolução no nível de serviço prestado ao passageiro usuário do sistema. Ressalta-se ainda que o processo de concessão vem atraindo grandes operadores aeroportuários de todo o mundo e também fomentando o aprimoramento do ambiente regulatório do setor aéreo. No que tange aos pontos específicos levantados pela sugestão, cumpre informar que os impactos econômicos e sociais mencionados na Avaliação Econômico-Financeira são qualitativos e indicativos, visando apenas discorrer sobre potenciais impactos da concessão às diferentes partes interessadas. Todavia, não há qualquer caráter vinculativo relacionado ao conteúdo desta análise, a qual tampouco impacta cláusulas contratuais e/ou editalícias.

Com relação ao ponto 1 da contribuição, destacamos que tais impactos são em grande medida associados aos investimentos e melhorias operacionais no aeroporto viabilizados pela concessão. Ainda, há impactos decorrentes de um regime de maior liberdade gerencial a que naturalmente uma concessionária privada está submetida, com maior facilidade de contratação de serviços e aquisição de produtos, e maior flexibilidade da gestão de mão de obra, por exemplo. Por conta dos investimentos a serem realizados e pela maior liberdade gerencial, os estudos indicam que concessões privadas tendem a obter maior sucesso no controle da avifauna (tópico 3), no tratamento de eventuais conflitos com o entorno (tópico 4), no equacionamento de questões ambientais, incluindo solução para passivos ambientais (tópico 6), entre outros. Ademais, os investimentos e melhorias no aeroporto, inclusive em seus acessos terrestres, naturalmente valorizam os terrenos do entorno (tópico 11).

Com relação ao ponto 2 da contribuição, cabe notar que o tópico nº 10 cita o melhor aproveitamento da capacidade do sítio aeroportuário, o que de fato se observa nos estudos desenvolvidos para todos os aeroportos. Não se projeta redução da capacidade do Aeroporto no EVTEA, diferentemente do afirmado na contribuição.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11639
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
CIArb Brasil
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
16.19 Havendo necessidade de medidas cautelares ou de urgência antes de instituída a arbitragem, a parte interessada terá a faculdade de requerê-las ao árbitro de emergência nos termos do regulamento da Câmara de Arbitragem eleita na forma do item 16.12, cessando sua eficácia caso a arbitragem não seja requerida no prazo de 30 (trinta) dias da data de efetivação da decisão.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Considerando a experiência internacional, que consagra a faculdade de recurso ao árbitro de emergência sem o afastamento da possibilidade de recurso ao Poder Judiciário, sugere-se deixar clara a facultatividade da utilização da arbitragem de emergência, evitando a interpretação de que a convenção de arbitragem pretenderia impedir a submissão de pedidos de tutela de urgência ao Poder Judiciário.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e informa que, contudo, não será acolhida. Entende-se que as tutelas e medidas de urgência requeridas com exclusividade ao árbitro de emergência, na forma proposta na cláusula submetida à Consulta Pública, estão alinhadas à lógica que informa a própria escolha da via arbitral como a forma exclusiva de resolução dos litígios, garantindo-se o acesso à tutela de emergência.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11640
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
CIArb Brasil
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
16.19.1 Se ainda não houver sido definida a Câmara nos termos do item 16.12, a Parte interessada terá a faculdade de requerer a medida a um árbitro de emergência segundo o regulamento de uma das Câmaras elencadas no item 16.12.1, a qual não ficará preventa para a arbitragem correspondente.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Considerando a experiência internacional, que consagra a faculdade de recurso ao árbitro de emergência sem o afastamento da possibilidade de recurso ao Poder Judiciário, sugere-se deixar clara a facultatividade da utilização da arbitragem de emergência, evitando a interpretação de que a convenção de arbitragem pretenderia impedir a submissão de pedidos de tutela de urgência ao Poder Judiciário. A redação sugerida afasta a prevenção da Câmara para a arbitragem definitiva. Isso é relevante para evitar que, por meio do pedido de tutela de urgência ao árbitro de emergência de uma das instituições prevista no item 16.12.1, seja frustrada a forma de escolha da instituição segundo o mecanismo do item 16.12 e seus subitens.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e informa que será parcialmente acolhida, com os devidos ajustes.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11641
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
CIArb Brasil
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
16.19.2 O Tribunal Arbitral deverá decidir, tão logo instalado e antes de qualquer outra providência processual, pela preservação, modificação ou cessação dos efeitos da tutela provisória obtida antecipadamente por uma das partes junto ao árbitro de emergência ou perante o Poder Judiciário.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Considerando a experiência internacional, que consagra a faculdade de recurso ao árbitro de emergência sem o afastamento da possibilidade de recurso ao Poder Judiciário, sugere-se deixar clara a facultatividade da utilização da arbitragem de emergência, evitando a interpretação de que a convenção de arbitragem pretenderia impedir a submissão de pedidos de tutela de urgência ao Poder Judiciário. Desse modo, a decisão a ser confirmada ou não pelo Tribunal Arbitral pode ser oriunda do árbitro de emergência ou do Poder Judiciário.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e informa que, contudo, não será acolhida. Entende-se que as tutelas e medidas de urgência requeridas com exclusividade ao árbitro de emergência, na forma proposta na cláusula submetida à Consulta Pública, estão alinhadas à lógica que informa a própria escolha da via arbitral como a forma exclusiva de resolução dos litígios, garantindo-se o acesso à tutela de emergência.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11642
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
CIArb Brasil
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
16.20.2 Havendo necessidade de prova pericial e ressalvado acordo entre as Partes para a adoção de método diverso de produção da prova técnica, o perito independente será designado de comum acordo entre as Partes ou, na falta de acordo, pelo Tribunal Arbitral. Os custos da perícia, incluindo honorários periciais, serão antecipados pela Concessionária, nos termos do item 16.20, independentemente de quem a requerer ou ainda que proposta pelo Tribunal Arbitral.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
A redação sugerida possibilita que as Partes alterem a forma de produção da prova técnica, valendo-se da flexibilidade do procedimento arbitral e da multiplicidade de mecanismos que a experiência internacional consagra.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e informa que, contudo, não será acolhida. O referido item contratual trata especificamente da prova pericial, motivo pelo qual, não restringe ou inviabiliza a outras formas de produção da prova técnica. Cumpre destacar que tal redação foi inspirada nos Contratos de Concessão da ANP, agência regulatória notoriamente reconhecida por sua maior experiência em arbitragens, e na minuta de Cláusula Modelo proposta pelo Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República - PPI.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11643
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
CIArb Brasil
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
16.20.2.1 A Parte que indicar assistentes técnicos arcará com sua remuneração e demais custos, os quais não serão objeto de ressarcimento pela Parte vencida.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Mero aprimoramento de redação.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e informa que, contudo, não será acolhida por entender que a redação proposta é clara e objetiva.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11644
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
CIArb Brasil
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
16.20.3 Ao final do procedimento arbitral, a Concessionária, se vitoriosa, deverá ser restituída das custas e despesas que houver antecipado, proporcionalmente à sua vitória, conforme determinado pela sentença arbitral, na forma do artigo 15, § 2º, do Decreto 10.025, de 20 de setembro de 2019.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O item remete ao disposto no art. 15, caput, do Decreto 10.025, que estipula a possibilidade de o Poder Concedente ser condenado ao pagamento das custas e despesas com o procedimento adiantadas pela concessionária. A redação proposta (“deverá”) assegura que a restituição ocorra, não sendo mera possibilidade (“poderá”), bem como estende à restituição os mecanismos de execução previstos no art. 15 do Decreto 10.025.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e informa que, contudo, não será acolhida. A previsão contratual está em consonância com a flexibilidade típica do procedimento arbitral, possibilitando que a sentença arbitral fixe no caso concreto a distribuição do ônus sucumbencial nos termos do art. 27 da Lei 9.307/96. Ademais, a aplicação do art. 15, § 2º, do Decreto 10.025/19 sujeita-se ao estabelecimento de acordo entre as partes.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11645
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
EVTEA SBPJ. Relatório 2, pp. 47-61, item 1.1.1 (Situação Patrimonial). É preciso registrar que o sítio do SBPJ foi significativamente reduzido, conforme homologação judicial de Acordo Extrajudicial, de 19/02/2020 (ANEXO).
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Houve significativa redução do sítio aeroportuário em 19/02/2020 e isto tem importância capital no EVTEA.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que a área onde está localizado o Sítio Aeroportuário do Aeroporto de Palmas – Brigadeiro Lysias Rodrigues (SBPJ), atualmente de propriedade do Estado do Tocantins, do Município de Palmas e de terceiros, de posse da Infraero, é objeto de um processo de regularização fundiária que tramita na 1ª Vara Federal da Seção Judiciária de Tocantins (SJTO) nos autos do Processo nº 0001894-90.2013.4.01.4300. Entretanto, já é consenso, no âmbito do processo acima citado, que o Sítio Aeroportuário será reduzido para uma área de 7.887.135,4000 m² a ser registrada em nome da União Federal. No entanto, para o encerramento do referido processo, resta ainda, além dos trâmites normais, a validação e demarcação das áreas do acordo pelo Instituto de Terras do Estado de Tocantins /TO (Intertins).

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11646
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>EVTEA SBPJ. Relatório 2, p. 83, item 1.1.6.1 (Plano [PZR] em Vigor):  “Não há um plano específico de zoneamento de ruído registrado na Agência Nacional de Aviação Civil para este aeroporto, entretanto houve a validação das curvas de ruído através da Portaria nº 637/SIA, de fevereiro de 2019.” (GCA, 2019)  O EVTEA afirma que o PEZR não foi registrado na ANAC. Errado. O PEZR SBPJ 2019 foi registrado em 24/10/19, cf. consta no Ofício nº 529/2019/GTPI/GCOP/SIA-ANAC, de 24/10/19. O Relatório 2 do EVTEA está datado de 01/2020 (na capa) e foi publicado pela ANAC em 02/2020.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O erro precisa ser corrigido.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que, em que pese o registro do mencionado PEZR ter sido posterior à realização dos EVTEA, o relatório de engenharia será ajustado de modo a considerar a informação mais atualizada.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11647
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
CIArb Brasil
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Supressão dos itens 16.20.4 e 16.20.4.1
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>Sugere-se que, seguindo a experiência internacional e a previsão dos regulamentos das principais instituições arbitrais brasileiras e internacionais, seja excluída a alusão à fixação de honorários de sucumbência na forma do Código de Processo Civil, adotando-se o regime de ressarcimento de despesas da arbitragem (inclusive as necessárias à representação da Parte) segundo as previsões do regulamento aplicável.</p> <p>A exclusão da referência ao CPC também é coerente com a premissa, aceita de modo generalizado, de que o CPC não é aplicável aos procedimentos arbitrais. A menção do CPC na convenção de arbitragem poderia transmitir.</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que, contudo, não será acolhida. O objetivo dos itens 16.20.4 e 16.20.4.1, renumerados na nova versão de minuta de contrato para 16.17.4 e 16.17.4.1, é balizar a fixação dos honorários advocatícios sucumbenciais, tendo em vista que a representação do Poder Concedente é realizada pela Advocacia Geral da União, deixando claro, portanto, que não será devido o ressarcimento de honorários advocatícios contratuais. Ademais, a referência ao Código de Processo Civil é pontual, haja vista que a cláusula expressamente menciona no item 16.8 que serão aplicadas as normas de direito material brasileiro. De todo modo, na oportunidade, serão feitos ajustes redacionais no item 16.17.4.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11648
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
CIArb Brasil
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
16.21 A sentença arbitral será definitiva, obrigará as Partes e, quando condenatória do Poder Concedente, será adimplida mediante expedição de precatório judicial, requisição de pequeno valor ou por meio dos instrumentos contratuais pertinentes, inclusive mecanismos de reequilíbrio econômico-financeiro, observados o artigo 15 do Decreto nº 10.025, de 20 de setembro de 2019 e as demais disposições regulamentares vigentes.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
A redação proposta adere integralmente ao regime do Decreto 10.025. Evita submeter a determinações da sentença arbitral soluções que o Decreto 10.025 como efeitos automáticos do acordo entre as Partes acerca de formas alternativas de cumprimento da sentença arbitral. A redação original prevê restrições e requisitos que não constam do art. 15 do Decreto 10.025.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e informa que, contudo, não será acolhida, tendo em vista que o item em questão está em consonância com o art. 100 da Constituição Federal de 1988. Ademais, a cláusula arbitral já faz expressa menção a necessidade de a arbitragem ser conduzida conforme o Decreto n. 10.025/2019, nos termos do item 16.10 da Minuta de Contrato.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11649
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>EVTEA SBPJ. Relatório 2, p. 83, item 1.1.6.1: “[...] a emissão das curvas deu-se através do programa INM (versão 7.0d) e levou em consideração dados operacionais de disponibilizados no sítio da INFRAERO para o mês de outubro do ano de 2015, segundo o relatório técnico de ruído disponibilizado no banco de dados da SAC.” (GCA, 2019)</p> <p>O relatório das curvas de ruído “disponibilizado no banco de dados da SAC” é de autoria da Infraero. A boa prática de referências em documentos técnicos é que o autor seja identificado. Outras possíveis ocorrências similares a esta, no texto do relatório, não serão apontadas pelo Contribuinte.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
A boa prática de referências em documentos técnicos é que o autor seja identificado.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que, segundo informado pelo consórcio que elaborou os estudos selecionados, a fonte apresentada nas figuras e tabelas indica a origem do dado com o intuito de facilitar a busca da informação pelos interessados. Para o caso específico, as informações mencionadas constam na planta de Autoria da Infraero que se encontra publicada no data room mantido e disponibilizado pela SAC, o que não descaracteriza a autoria uma vez que o interessado pode verificar diretamente no documento disponibilizado.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11650
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
CIArb Brasil
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
16.22 O procedimento arbitral deverá observar o princípio da publicidade, nos termos da Legislação Brasileira, resguardados os dados confidenciais nos termos deste contrato. A divulgação das informações que sejam definidas pelas Partes da arbitragem como de acesso público poderá ser implementada pela câmara arbitral que administrar o procedimento e será feita preferencialmente por via eletrônica, cabendo à Concessionária antecipar as despesas correspondentes, se houver.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>A redação sugerida mantém a premissa de que competirá à instituição arbitral promover materialmente a publicidade. Porém, caberá às Partes definir as informações e documentos a serem tornados públicos pela instituição arbitral.</p> <p>A redação proposta também reconhece que a implementação da publicidade pode implicar custos para a instituição arbitral, os quais, se houver, deverão ser antecipados pela concessionária.</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que a mesma não será acatada. As regras de publicidade estão determinadas pela Legislação Brasileira e o contrato resguarda as informações confidenciais. Desse modo, não cabe às partes definir as informações e documentos que serão tornados públicos. Igualmente não há necessidade de explicitar a antecipação dos custos de publicidade pela concessionária, em razão do disposto no item 16.17 do contrato.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11651
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
EVTEA SBPJ. Relatório 2, p. 87, Figura 1-25: Sobreposição das Curvas de Ruído - Situação Atual e Futura. Todos os elementos da figura são de autoria da Infraero, mas a fonte indicada é o "Banco de dados da SAC". A boa prática de referências em documentos técnicos é que o autor seja identificado. Outras possíveis ocorrências similares a esta, em figuras do relatório, não serão apontadas pelo Contribuinte.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
A boa prática de referências em documentos técnicos é que o autor seja identificado.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que, segundo informado pelo consórcio que elaborou os estudos selecionados, a fonte apresentada nas figuras e tabelas indica a origem do dado com o intuito de facilitar a busca da informação pelos interessados. Para o caso específico, as informações mencionadas constam na planta de Autoria da Infraero que se encontra publicada no data room mantido e disponibilizado pela SAC, o que não descaracteriza a autoria uma vez que o interessado pode verificar diretamente no documento disponibilizado.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11652
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
CIArb Brasil
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
16.22.1. Caberá a cada Parte da arbitragem, em suas manifestações, indicar as peças e documentos que, a seu juízo, devem ser preservadas do acesso público.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>A redação proposta detalha o procedimento para a definição dos documentos e manifestações que devem ser mantidos em sigilo. Como regra geral, as peças e documento serão públicos; a sua submissão a sigilo dependerá de indicação específica da Parte interessada.</p> <p>O item 16.22.2 prevê a solução para a hipótese de divergência entre as Partes acerca da natureza sigilosa de informações ou documentos, atribuindo ao Tribunal Arbitral competência para a sua solução.</p>
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e informa que será acolhida com os devidos ajustes.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11653
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
EVTEA SBPJ. Relatório 2, pp. 87-94, item 1.1.6.2 (Plano [PEZR] Elaborado). Apesar do título do item, estão apresentadas apenas as curvas de ruído referentes à situação em 2018, mas a definição oficial de PEZR inclui também as curvas de ruído da Implantação Final do aeroporto e a Tabela de Usos do Solo Compatíveis e Incompatíveis com o Ruído Aeroportuário (doravante, Tabela USCIRA). Com a redução do sítio do SBPJ, ocorrida por Acordo Extrajudicial homologado judicialmente em 19/02/2020, o Plano Diretor do SBPJ e o PEZR terão que ser revisados.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Embora este “Plano [PEZR] Elaborado” esteja no capítulo 1.1 (Sítio Aeroportuário e Zoneamentos Existentes), da parte 1 (Inventário das Condições Existentes), ele precisa ter os elementos apontados como ausentes para ser um PEZR.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que a redução do sítio do aeroporto de Palmas por si só não requer elaboração de um novo PEZR. Já com relação ao plano diretor, o futuro concessionário deverá considerar a nova delimitação da área patrimonial na elaboração ou revisão do PDIR, em atendimento ao disposto na Resolução ANAC nº 153, de 18 de junho de 2010, notadamente no art. 6º da norma, que estabelece ser de responsabilidade do operador de aeródromo manter o PDIR atualizado, solicitando sua revisão à ANAC sempre que ocorrer alteração do planejamento para expansão da infraestrutura.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11654
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
CIArb Brasil
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
16.22.2. Caberá ao Tribunal Arbitral dirimir as divergências entre as Partes da arbitragem quanto à definição das informações que devem ser de acesso público e à responsabilidade por sua divulgação indevida.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O item atribui ao Tribunal Arbitral a competência para dirimir eventuais divergências entre as Partes sobre o que está sujeito ou não ao acesso público, o que evita futura discussão sobre o procedimento adequado para solução do assunto.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e informa que será acolhida com os devidos ajustes.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11655
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
CIArb Brasil
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
16.23 Para as questões que não estejam submetidas à arbitragem nos termos do item 16.9, fica desde já eleito o Foro da Seção Judiciária do Distrito Federal como único competente, com renúncia expressa a qualquer outro.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
A redação proposta evita a redação genérica original, substituindo-a por referência objetiva ao item que define o escopo material da convenção de arbitragem. Desse modo, evita-se potencial conflito entre os dispositivos, o que poderia levar a uma ampliação indevida das matérias supostamente passíveis de submissão ao Poder Judiciário.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e informa que será acolhida com os devidos ajustes.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11656
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
EVTEA SBPJ. Relatório 2, p. 313, item 2.3 (Concepção para Expansão) e subitem 2.3.2.2.1 (Aeronave de Projeto). O relatório define que a “aeronave de projeto” é código C (A320 e B738, por exemplo). No contexto, entende-se que trata-se da aeronave de planejamento até 2051 (Ano 30 da concessão). Em uma anotação complementar, poderia haver a ressalva de que a aeronave de planejamento de extralongo prazo (de 50 anos ou mais) poderá ser maior, inclusive pela possibilidade de um cenário econômico otimista, acima daquele apontado pelo Estudo de Mercado do EVTEA. A aeronave de projeto para fins de planejamento de extralongo prazo (de 50 anos ou mais) poderia ser código D (B767, p. ex.) ou mesmo código E (B747, p. ex.). As obras de infraestrutura no período da concessão deveriam considerar esta possível alteração da aeronave de planejamento.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
A aeronave de planejamento deveria considerar o horizonte de extralongo prazo (de 50 anos ou mais).
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que a realização dos EVTEA pautou-se nas diretrizes constantes, entre outros, no Edital de Chamamento Público MInfra nº 2/2019. Em especial, o Termo de Referência anexo ao Edital estabelece um período de projeções e modelagem de 30 anos, ou seja, o mesmo período previsto para o prazo da concessão. Com isso, não se vislumbram análises de alternativas com prazo maior que o inicialmente proposto, de 30 anos.</p> <p>Esclarece-se ainda, 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.</p> <p>Por fim, importante ressaltar que a cláusula contratual prevê como atendimento mínimo aeronaves código 3C, entretanto, muitos dos aeroportos da atual rodada de concessão já atendem aeronaves de maior porte, e continuarão atendendo. Além disso, o concessionário poderá realizar as adequações adicionais que entender necessárias para otimização do uso do aeroporto, inclusive no que tange a adequações para aeronaves maiores. Tal situação já pode ser verificada nos contratos de concessão existentes, em que 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, a concessionária fará jus às receitas tarifárias e não tarifárias envolvidas na operação de aeronaves de maior porte com maior fluxo de passageiros.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11657
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>EVTEA SBPJ. Relatório 2, pp. 383-385, item 2.6 (Plano de Desenvolvimento do Sítio Aeroportuário), subitem 2.6.1 (Resumo do Plano):</p> <p>“Uma das premissas do planejamento foi considerar as possibilidades para o crescimento aeroportuário após o término do período de concessão, de forma que intervenções realizadas possibilitem o crescimento futuro. Assim, mesmo que a máxima ocupação do sítio não ocorra durante o período de concessão, a possibilidade de seu máximo aproveitamento foi considerada para atender a um possível crescimento da demanda após o término dos trinta (30) anos de concessão.” (GCA, 2019)</p> <p>Neste item, o EVTEA apresenta sua proposta de Implantação Final do SBPJ, “mesmo que a máxima ocupação do sítio não ocorra durante o período de concessão”. A proposta é de uma única PPD, com 2.500 x 45m (ver a Figura 2-47: Plano de Desenvolvimento do Sítio Aeroportuário - Implantação Final). Esta configuração limitará a capacidade do SBPJ a 205.000mov/ano (FAA, 1983: AC 150/5060-5), mas o estudo de revisão do PDir de 2017 da Infraero prevê uma 2ª PPD paralela próxima à PPD atual, a 220m de distância, o que resultaria na capacidade de 260.000mov/ano (FAA, 1983). Sugere-se que esta alternativa de configuração final do SBPJ seja incluída no EVTEA. A capacidade máxima de movimentos do aeroporto tem impacto no PEZR e, portanto, no uso do solo do entorno.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>O sítio aeroportuário possibilita a previsão da 2ª PPD a 200m da PPD atual e isto aumenta a capacidade do aeroporto em 26,8%. Há área suficiente para que os demais componentes do aeroporto sejam ampliados de modo equilibrado com esta capacidade do sistema de pistas. O desenvolvimento econômico de extralongo prazo (de 50 anos ou mais) local e regional poderá demandar esta maior capacidade do aeroporto.</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que a realização dos EVTEA pautou-se nas diretrizes constantes, entre outros, no Edital de Chamamento Público MInfra nº 2/2019. Em especial, o Termo de Referência anexo ao Edital estabelece um período de projeções e modelagem de 30 anos, ou seja, o mesmo período previsto para o prazo da concessão.</p> <p>Com isso, não se vislumbram análises de alternativas com prazo maior que o inicialmente proposto, de 30 anos. Esclarece-se ainda que, em que pese não haver previsão de segunda pista nos Estudos de Viabilidade selecionados para o Aeroporto de Palmas, tais estudos 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.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11658
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
EVTEA SBPJ. Relatório 2, pp. 411-417, item 2.6.3.5 (Plano de Zoneamento de Ruído), do item 2.6 (Plano de Desenvolvimento do Sítio Aeroportuário). O relatório apresenta curvas de ruído para 48.910mov/ano, demanda projetada para 2051, o que é inadequado para compor o PEZR. A configuração do SBPJ com apenas uma PPD pode alcançar 205.000mov/ano (FAA, 1983); com uma 2ª PPD paralela próxima, até 130.000mov/ano em cada PPD.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O RBAC nº 161 estabelece que o PEZR deve considerar o movimento previsto para a Implantação Final do aeroporto, ou seja, sua máxima capacidade. O PEZR tem implicações de extralongo prazo (de 50 anos ou mais).
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que conforme previsto no RBAC 161, em especial no item "161.31 Metodologia para elaboração das curvas de ruído que compõem o PEZR", o operador de aeródromo deve calcular curvas de ruído para o sistema de pistas de pouso e decolagem previsto no planejamento para a expansão da infraestrutura aeroportuária, considerando a estimativa do número de movimentos e tipos de aeronaves, ao final do seu horizonte de planejamento. Não está relacionado, portanto, à capacidade do sistemas de pistas, conforme afirmado na contribuição, mas sim à demanda projetada.</p> <p>Esclarece-se, por fim, 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. Nesse sentido, ressalta-se que o operador aeroportuário deverá manter plano atualizado, de forma que sempre haja um plano vigente considerando o horizonte de planejamento do aeroporto, adequado às condições operacionais e de ocupação do solo no entorno.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11659
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>EVTEA SBPJ. Relatório 3, p. 33:  “Entre os anos de 1999 e 2000, o NATURATINS consultou à Infraero sobre potenciais conflitos entre as atividades aeroportuárias e a instalação do aterro municipal e de um distrito industrial no interior da Áreas de Segurança Aeroportuária (ASA), a menos de 20 km de distância do aeroporto. Em virtude dos potenciais conflitos e riscos que os usos inadequados do solo podem oferecer à segurança da aviação, o NATURATINS emitiu, no contexto do licenciamento ambiental do aeroporto, o Parecer Técnico nº 018/99, que exigia da Infraero a elaboração de um Plano de Uso do Solo em conjunto com o Poder Público Municipal de Palmas. Em 29 de março de 2018, foi assinado entre o município de Palmas e a Infraero o Acordo de Cooperação Técnica nº 0004/2018/0001 para o desenvolvimento de atividades de interesse comum visando à integração do planejamento e gerenciamento territorial aeroportuário e municipal.” (GCA, 2019)</p> <p>A última frase sugere um vínculo inexistente com a anterior. O Acordo de Cooperação Técnica (ACT) de 2018 não é decorrente do Parecer Técnico nº 018/99, do Naturatins. A exigência do Parecer Técnico foi atendida mediante o “Programa de Zoneamento e Fiscalização de Uso do Solo no entorno do aeroporto”, conforme consta à p. 34 do relatório do EVTEA:  “Em junho de 2000, outros dois PBA’s [Programas Básicos Ambientais] foram apresentados pela Infraero ao NATURATINS, sendo ambos analisados e aprovados pelo órgão em meados de agosto do ano citado:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Programa de Zoneamento e Fiscalização de Uso do Solo no entorno do aeroporto;</li> <li>e</li> <li>• Programa de Monitoramento Físico-Químico do Ar.” (GCA, 2019)</li> </ul>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O texto do EVTEA sugere uma vinculação de fatos que não é verdadeira.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que as informações fornecidas serão incorporadas ao referido relatório de Estudos Ambientais.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11660
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
EVTEA SBPJ. Relatório 3, p. 50, “Quadro 4-8: Regularidade de assuntos ambientais perante a ANAC”. Quadro datado de 16/10/19. O EVTEA afirma que o PEZR não foi registrado na ANAC. Errado. O PEZR SBPJ 2019 foi registrado em 24/10/19, cf. consta no Ofício nº 529/2019/GTPI/GCOP/SIA-ANAC, de 24/10/19. O Relatório 3 do EVTEA está datado de 01/2020 (na capa) e foi publicado pela ANAC em 02/2020.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O erro precisa ser corrigido.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que as informações relativas ao PEZR do SBPJ, registrado na ANAC em outubro de 2019, serão atualizadas no relatório de Estudos Ambientais. Ressaltamos que os EVTEA não são vinculativos e que, conforme previsto em contrato, o Concessionário deverá atender às normas vigentes ao longo de toda a concessão.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11661
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>EVTEA SBPJ. Relatório 3, pp. 50-51, “Quadro 4-9: Processos da área jurídica da Infraero – causas ANAC”. Quadro datado de 15/10/19.</p> <p>1. O EVTEA afirma que o PEZR não foi registrado na ANAC. Errado. O PEZR SBPJ 2019 foi registrado em 24/10/19, cf. consta no Ofício nº 529/2019/GTPI/GCOP/SIA-ANAC, de 24/10/19. O Relatório 3 do EVTEA está datado de 01/2020 (na capa) e foi publicado pela ANAC em 02/2020.</p> <p>2. Menciona o “Ofício de Pendência nº 102/2018/GTDA/GCOP/SIA-ANAC” com status “Em andamento”. Errado. O Ofício nº 102 da ANAC foi respondido pelo Ofício nº SEDE-OFI-2018/01046, de 03/12/18 [2018], da Infraero, após o que não houve qualquer outra exigência da Agência.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Os erros precisam ser corrigidos.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que serão atualizadas no relatório de Estudos Ambientais as informações relativas ao Ofício de Pendência Ofício nº 102 da ANAC, "que foi respondido pelo Ofício nº SEDE-OFI-2018/01046, de 03/12/18, da Infraero, após o que não houve qualquer outra exigência da Agência". Haverá também citação de que o "PEZR SBPJ 2019 foi registrado em 24/10/19, cf. consta no Ofício nº 529/2019/GTPI/GCOP/SIA-ANAC, de 24/10/19". Ressaltamos que q os EVTEA não são vinculativos e que, conforme previsto em contrato, o Concessionário deverá atender às normas vigentes ao longo de toda a concessão.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11662
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>EVTEA SBPJ. Relatório 3, p. 85:  “O Aeroporto do Palmas é obrigado a aplicar um Plano Específico de Zoneamento de Ruído (PEZR) por se enquadrar no item 161.15(a)1 do RBAC. Porém, conforme processo da ANAC nº 00065.161406/2015-06, a Infraero até o momento não registrou seu plano no órgão regulador.” (GCA, 2019)  O EVTEA afirma que o PEZR não foi registrado na ANAC. Errado. O PEZR SBPJ 2019 foi registrado em 24/10/19, cf. consta no Ofício nº 529/2019/GTPI/GCOP/SIA-ANAC, de 24/10/19. O Relatório 3 do EVTEA está datado de 01/2020 (na capa) e foi publicado pela ANAC em 02/2020.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O erro precisa ser corrigido.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e informa que as informações relativas ao PEZR do SBPJ, registrado na ANAC em outubro de 2019, serão atualizadas no relatório de Estudos Ambientais. Para tal, será informado que "o PEZR SBPJ 2019 foi registrado em 24/10/19, cf. consta no Ofício nº 529/2019/GTPI/GCOP/SIA-ANAC, de 24/10/19". Ressaltamos que q os EVTEA não são vinculativos e que, conforme previsto em contrato, o Concessionário deverá atender às normas vigentes ao longo de toda a concessão.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11663
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>EVTEA SBPJ. Relatório 3, p. 87:  “O Aeroporto de Palmas não se enquadra nas características supracitadas pelo regulamento e não tem a obrigação de apresentar o programa de monitoramento que contenha minimamente: os pontos de medição de ruído; a metodologia para a medição do ruído; o relatório que contenha informações suficientes para subsidiar ações mitigadoras quanto ao ruído aeronáutico. Todavia, na visita técnica, foi declarado pela Infraero que há um acordo com a Prefeitura de Palmas para monitoramento dos ruídos.” (GCA, 2019)</p> <p>Informa-se, oficialmente, que não há acordo algum com a Prefeitura Municipal de Palmas (PMP) para o monitoramento do ruído aeroportuário-aeronáutico do SBPJ. (O que existe é o Acordo de Cooperação Técnica nº 0004/2018/0001 entre Infraero e PMP, citado no EVTEA).</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O erro precisa ser corrigido.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que a informação sobre o acordo com a Prefeitura de Palmas para o monitoramento de ruídos será excluída do relatório de Estudos Ambientais.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11664
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>EVTEA SBPJ. Relatório 3, p. 87:  “Segundo a Subparte F do RBAC 161, o operador de aeródromo, com obrigatoriedade de um PEZR, deve instituir uma Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico (CGRA) que precisa se reunir, no mínimo, anualmente. O Aeroporto de Palmas se enquadra nessa obrigação, porém não possui um Comitê Local de Gerenciamento do Ruído Aeronáutico (CLGRA). Foi identificado apenas um Acordo de Cooperação Técnica nº 0004/2018/0001, celebrado em março de 2018, com a Prefeitura de Palmas que trata do planejamento e gerenciamento do uso e ocupação do solo no entorno do aeródromo.” (GCA, 2019)</p> <p>1. Em 2019, ano de elaboração do EVTEA, o SBPJ possuía a CGRA prevista no RBAC nº 161, designada pelo Ato Administrativo nº 46/SBPJ/2017, de 16/10/17.</p> <p>2. O Acordo de Cooperação Técnica nº 0004/2018/0001 não trata apenas do planejamento e gerenciamento do uso e ocupação do solo no entorno, mas também da mobilidade urbana de interesse do aeroporto.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Os erros precisam ser corrigidos.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e informa que o relatório de Estudos Ambientais será complementado com a informação que "o SBPJ já possuía a CGRA prevista no RBAC nº 161, designada pelo Ato Administrativo nº 46/SBPJ/2017, de 16/10/17" e incluirá a informação que "o Acordo de Cooperação Técnica nº 0004/2018/0001 não trata apenas do planejamento e gerenciamento do uso e ocupação do solo no entorno, mas também da mobilidade urbana de interesse do aeroporto".

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11665
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>EVTEA SBPJ. Relatório 3, p. 125, “Quadro 6-4: Resumo do levantamento e avaliação de passivos ambientais e sociais”:</p> <p>“O aeroporto possui as curvas de ruído validadas pela ANAC conforme requisitos do RBAC 161. Porém, conforme notificação constante no Processo ANAC nº 00065.161406/2015-06, não há registro do PEZR do aeroporto na referida agência.” (GCA, 2019)</p> <p>O EVTEA afirma que o PEZR não foi registrado na ANAC. Errado. O PEZR SBPJ 2019 foi registrado em 24/10/19, cf. consta no Ofício nº 529/2019/GTPI/GCOP/SIA-ANAC, de 24/10/19. O Relatório 3 do EVTEA está datado de 01/2020 (na capa) e foi publicado pela ANAC em 02/2020.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O erro precisa ser corrigido.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que serão incorporadas no referido relatório de Estudos Ambientais as informações relativas ao PEZR do SBPJ, registrado na ANAC em outubro de 2019. Para tal, será atualizado no relatório que "o PEZR SBPJ 2019 foi registrado em 24/10/19, cf. consta no Ofício nº 529/2019/GTPI/GCOP/SIA-ANAC, de 24/10/19". Ressaltamos que os EVTEA não são vinculativos e que, conforme previsto em contrato, o operador deverá atender às normas vigentes ao longo de toda a concessão.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11666
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
EVTEA SBPJ. Relatório 3, p. 135, “Figura 7-1: Compatibilização entre planos do aeroporto e o uso do solo em seu entorno”. Falta a indicação das áreas de proteção contra atividades de natureza perigosa para a aviação (doravante, APANPA), definidas na Portaria nº 957/GC3, de 2015, do COMAER, art. 102 e 103. As APANPA não estão incluídas no conceito de PBZPA.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O erro precisa ser corrigido.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e informa que os relatórios de Estudos Ambientais serão complementados com informações relativas às áreas de proteção contra atividades de natureza perigosa para a aviação (APANPA), definidas na Portaria nº 957/GC3, de 2015, do COMAER, arts. 102 e 103.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11667
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>EVTEA SBPJ. Relatório 3, p. 135:  “Conforme prevê o artigo 30 da Constituição Federal, compete aos municípios abrangidos pelos planos de proteção do aeródromo a responsabilidade de preservar e adequar o ordenamento do uso do solo nas regiões circunvizinhas ao aeroporto, incluindo nos instrumentos municipais as necessidades e restrições impostas pelos planos e áreas de proteção do aeroporto.” (GCA, 2019)</p> <p>O artigo 30 da CF não estabelece exatamente isto. A possível não-incorporação dos planos aeroportuários com influência no uso e ocupação do solo da vizinhança (PBZPA, PZPANA, áreas de proteção contra atividades de natureza perigosa para a aviação, PZR e ASA) na legislação ou regulamentação municipal e em planos de adequação urbanística aeroporto—entorno poderá implicar em restrições operacionais para o aeroporto. Registra-se que o SBPJ não tem Plano de Zona de Proteção de Rotas Especiais de Aviões e Helicópteros (PZPREAH) nem Plano Básico de Zona de Proteção de Heliponto (PBZPH).</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O texto do EVTEA indica um conteúdo para o artigo 30 da Constituição Federal que não corresponde à realidade.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que no parágrafo referenciado dos Estudos Ambientais não foi apresentada a transcrição do artigo 30 da Constituição Federal, mas sim uma interpretação de seu conteúdo.</p> <p>O artigo 30, os municípios são responsáveis por "promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano". Portanto, nesse contexto, devem incorporar os planos de proteção do aeródromo em suas legislações de ordenamento urbano, evitando restrições às operações do aeroporto e minimizando os incômodos à população vizinha.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11668
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
EVTEA SBPJ. Relatório 3, p. 135: “Considerando que os planos apresentam, por vezes, conteúdo extremamente técnico, é recomendado que o administrador aeroportuário celebre acordos de cooperação técnica com os municípios afetados, com o objetivo de facilitar a inserção dos planos nas legislações municipais.” (GCA, 2019) Sugere-se registrar também neste ponto do relatório que existe o ACT nº 0004/2018/0001 entre a Infraero e a Prefeitura Municipal de Palmas, já citado em outros pontos do relatório.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
A informação de que já existe Acordo de Cooperação Técnica (ACT) da Infraero com a Prefeitura Municipal de Palmas poderá facilitar o relacionamento entre o concessionário e aquele ente público.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e informa que será incluído no parágrafo citado do Estudo Ambiental que "existe o ACT nº 0004/2018/0001 entre a Infraero e a Prefeitura Municipal de Palmas".

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11669
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
EVTEA SBPJ. Relatório 3, p. 144, “Quadro 7-2. Comparativo entre o tipo de operação atual e futura”. O EVTEA indica operação futura com Código de Referência [de Aeródromo] 4C. Não está explícito que esse CRA é para o último ano do período de concessão planejado, isto é, 2051, de modo que pode ser a previsão para a máxima capacidade do aeroporto. O código C limita as aeronaves aos tipos A320 e B737, por exemplo. Aeronaves do tipo B767, por exemplo, são de código D. Considera-se que o planejamento de extralongo prazo do aeroporto (de 50 anos ou mais, ou seja, para além dos 30 anos da concessão planejada) deveria ser registrado no EVTEA, para a indicação de todos os planos aeroportuários com influência no uso e ocupação do solo da vizinhança (PZPA, PZPANA, áreas de proteção contra atividades de natureza perigosa para a aviação, PZR e ASA) em bases compatíveis com todas as possibilidades de desenvolvimento urbano e o horizonte de extralongo prazo.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Considera-se que o planejamento de extralongo prazo do aeroporto (de 50 anos ou mais, ou seja, para além dos 30 anos da concessão planejada) deveria ser registrado no EVTEA.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição. Primeiramente, importante considerar que a realização dos EVTEA pautou-se nas diretrizes constantes, entre outros, no Edital de Chamamento Público MInfra nº 2/2019. Em especial, o Termo de Referência, anexo ao Edital, estabelece como diretriz para realização dos estudos, um período de projeções e modelagem de 30 anos, ou seja, o mesmo período previsto para o prazo da concessão. Os EVTEA não são vinculativos e, independentemente dos Planos de Desenvolvimento (PD) propostos, o Concessionário deverá propor à ANAC um PD próprio para o sítio que atenda às exigências previstas no Contrato, incluindo as projeções de demanda.</p> <p>Para cada aeroporto, os EVTEA detalham sobre os seguintes estudos e informações que deverão subsidiar a elaboração dos ordenamentos municipais que disciplinam o uso e a ocupação do solo no entorno dos aeroportos: Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo (PBZPA), Plano de Zona de Proteção de Auxílios à Navegação Aérea (PZPANA), Plano de Zoneamento de Ruído (PZR) e Área de Segurança Aeroportuária (ASA). Ademais, os EVTEA analisaram a compatibilidade atual e futura entre as atividades aeroportuárias e o uso do solo, considerando os seguintes aspectos: ordenamento urbano no entorno do aeroporto (Plano Diretor dos Municípios), ocupações irregulares no entorno do perímetro aeroportuário, PBZPANA, zoneamento de ruído (estimativa de pessoas e residências afetadas pelo ruído aeronáutico e receptores sensíveis afetados pelo ruído aeronáutico), bem como os focos atrativos à fauna levando em consideração a ASA.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11670
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>EVTEA SBPJ. Relatório 3, pp. 149-151.</p> <p>1. O EVTEA afirma que o PEZR não foi registrado na ANAC. O PEZR SBPJ 2019 foi registrado em 24/10/19, cf. consta no Ofício nº 529/2019/GTPI/GCOP/SIA-ANAC, de 24/10/19. O Relatório 3 do EVTEA está datado de 01/2020 (na capa) e foi publicado pela ANAC em 02/2020.</p> <p>2. Apresenta curvas de ruído (CR) atuais e CR futuras, mas, nas CR futuras, adota 48.378mov/ano (projeção para 2051, último ano da concessão). O RBAC nº 161 exige que o PEZR considere a Implantação Final do aeroporto, isto é sua máxima capacidade. Apresenta CR futuras muito menores que as do PEZR registrado na ANAC, que considerou 285.000mov/ano, sendo 129.560mov/ano em cada uma das duas PPD e 25.880mov/ano no Heliponto. Com a redução do sítio do SBPJ, ocorrida por Acordo Extrajudicial homologado judicialmente em 19/02/2020, a PPD existente poderá vir a ter capacidade máxima de 205.000mov/ano (FAA, 1983: AC 150/5060-5) ou 130.000mov/ano (no caso de ser prevista a construção de uma 2º PPD, paralela à atual e afastada em 220m, conforme consta no estudo de novo Plano Diretor do SBPJ de 2017 da Infraero, que resulta numa capacidade máxima do sistema de pistas de 260.000 mov/ano). A capacidade máxima de movimentos do aeroporto tem impacto no PEZR e, portanto, no uso do solo do entorno.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Os erros precisam ser corrigidos.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que: sobre o apontamento 1, será atualizada a informação que o PEZR SBPJ 2019 foi registrado em 24 de outubro de 2019, conforme consta no Ofício nº 529/2019/GTPI/GCOP/SIA-ANAC. Quanto ao apontamento 2, esclarecemos que, conforme previsto no RBAC 161, em especial no item "161.31 Metodologia para elaboração das curvas de ruído que compõem o PEZR, (1)", o operador de aeródromo deve calcular curvas de ruído para o sistema de pistas de pouso e decolagem previsto no planejamento para a expansão da infraestrutura aeroportuária, considerando a estimativa do número de movimentos e tipos de aeronaves, ao final do seu horizonte de planejamento. Não está relacionado, portanto, à capacidade do sistemas de pistas, conforme afirmado na contribuição, mas sim à demanda projetada. Nesse sentido, ressalta-se que o operador aeroportuário deverá manter plano atualizado, de forma que sempre haja um plano vigente considerando o horizonte de planejamento do aeroporto, adequado às condições operacionais e de ocupação do solo no entorno.</p> <p>Os EVTEA não são vinculativos e o Concessionário deverá propor à ANAC um plano de desenvolvimento (PD) próprio para o sítio visando a consecução das exigências</p>

do Contrato, entre elas o pleno atendimento à demanda projetada, independente do PD proposto nos Estudos de Viabilidade selecionados.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11671
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>EVTEA SBPJ. Relatório 3, p. 158:</p> <p>“1. Plano Diretor do Aeroporto (PDir): documento de 2013. Validado pela ANAC e aguardando deliberação do COMAER (segundo consulta realizada em 16/10/2019). Define a capacidade máxima de aproveitamento do sítio aeroportuário e apresenta um diagnóstico que indica as intervenções julgadas necessárias ao longo de 20 anos (até 2034), considerando três horizontes de planejamento: 2024 e 2034 e três fases de implantação: 2015, 2025 e Implantação Final (Figura 8-1).” (GCA, 2019)</p> <p>Faltou a indicação do 3º horizonte de planejamento. O PDir SBPJ 2013, da Infraero, tem três horizontes de planejamento: 2024, 2034 e Implantação Final (sem ano fixado). As fases de implantação (expansão da infraestrutura) indicadas são para 2015, 2025 e, para a Implantação Final, sem ano definido.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O erro precisa ser corrigido.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que as informações apresentadas no estudo em relação ao Plano Diretor são um resumo do plano disponibilizado em versão preliminar no banco de dados com o objetivo de apresentar as principais considerações relevantes desse estudo para o horizonte de planejamento de interesse. A versão completa e utilizada pode ser acessada no banco de dados da SAC, uma vez que o mesmo encontra-se apenas validado pela ANAC e não está disponível no site da agência como aprovado na lista de PDir consultada, em 07 de abril de 2020.</p> <p>Será indicado na Figura 8.1 (página 158) do Estudo Ambiental o 3º horizonte de planejamento, conforme indicado na Consulta Pública, afirmando que "o PDir SBPJ 2013 da Infraero tem três horizontes de planejamento: 2024, 2034 e Implantação Final (sem ano fixado). As fases de implantação (expansão da infraestrutura) indicadas são para 2015, 2025 e, para a Implantação Final, sem ano definido".</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11672
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>EVTEA SBPJ. Relatório 3, p. 159:  “2. Planta com a última fase (Implantação Final) do Plano de Desenvolvimento proposto no Relatório 02 – Estudos de Engenharia e Afins: baseando-se na demanda de crescimento prevista para o Aeroporto de Palmas e nas restrições ambientais levantadas é proposto o Plano de Desenvolvimento com duas fases de implantação, ao longo dos 30 anos da nova concessão (Figura 8-2).” (GCA, 2019)  O EVTEA apresenta a planta da Implantação Final do aeroporto, na concepção do GCA, com apenas uma PPD. A projeção de demandas para o SBPJ não deveria ser o único critério econômico para a configuração final do aeroporto, inclusive porque a projeção tradicionalmente realizada tem horizonte de tempo limitado. Não se deveria descartar a possibilidade de crescimento de demandas muito acima do previsto para os próximos 30 anos com base nos parâmetros econômicos hoje conhecidos. Um cenário otimista para o horizonte de 50 anos ou mais recomenda a previsão de uma 2ª PPD paralela próxima (a 220m da PPD atual), configuração que elevaria a capacidade do aeroporto de 205.000mov/ano para 260.000mov/ano. (Para comparação, destaca-se que o SBSP-Congonhas teve cerca de 220.000mov/ano em 2019 e anos anteriores, operando 17h/dia. Ninguém pode afirmar que Palmas não terá a mesma população e pujança econômica de São Paulo daqui a 50 anos ou mais.) Por outro lado, as restrições ambientais do SBPJ não impediriam a previsão da 2ª PPD paralela próxima.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>A configuração final do SBPJ tem impacto sobre o uso e ocupação do solo no entorno do aeroporto e uma configuração final modesta pode levar a conflitos urbanos em 50 anos ou mais. A previsão de uma 2ª PPD nos aeroportos das capitais estaduais também tem a vantagem de eliminar o risco de fechamento do aeroporto em caso de incidente ou acidente que interdite a pista principal, fechamento que só não acontecerá se a taxiway paralela estiver habilitada para operações de pouso e decolagem em caráter eventual.</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição. Primeiramente, importante considerar que a realização dos EVTEA pautou-se nas diretrizes constantes, entre outros, no Edital de Chamamento Público MInfra nº 2/2019. Em especial, o Termo de Referência, anexo ao Edital, estabelece como diretriz para realização dos estudos, um período de projeções e modelagem de 30 anos, ou seja, o mesmo período previsto para o prazo da concessão.</p> <p>Esclarece-se ainda que, em que pese não haver previsão de segunda pista nos EVTEA selecionados para o aeroporto de Palmas, tais estudos não são vinculativos, de modo que o concessionário deverá propor à ANAC um plano de desenvolvimento (PD) próprio para o sítio visando a consecução das exigências do Contrato, entre elas</p>

o pleno atendimento à demanda projetada, independente do PD proposto nos EVTEA.

Ademais, o projeto de engenharia constante no EVTEA do Aeroporto de Palmas descreve detalhadamente as intervenções necessárias para atender à demanda em um horizonte de 30 (trinta) anos, sem previsão de restrições na movimentação de aeronaves. Portanto, observa-se que o projeto prevê infraestrutura necessária para adequar as não conformidades atuais do aeroporto, visando seu processo futuro de certificação operacional. Importante frisar que atualmente o sistema de pistas comporta, sem restrições, a movimentação horária máxima do aeroporto, e assim permanecerá, com folga, durante toda a concessão.

Não obstante, o Estado também dispõe de mecanismos para monitorar a evolução da demanda bem como o planejamento do operador aeroportuário para desenvolvimento do aeroporto, como Plano de Exploração Aeroportuária-PEA, Plano de Gestão da Infraestrutura-PGI, Plano Diretor e Anteprojetos de expansão. Alguns destes documentos são requeridos em periodicidade que seja compatível com o monitoramento da demanda projetada, seja no sentido de verificar se a demanda realizada encontra-se aquém ou além da projetada.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11673
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>EVTEA SBPJ. Relatório 3, p. 160:  “Uma diferença significativa entre as propostas é que o Plano Diretor da Infraero prevê a necessidade de implantação de uma segunda pista na porção sul do aeroporto, já o Plano de Desenvolvimento não identifica essa necessidade, em virtude da análise da demanda prevista para o aeroporto. Essa porção não ocupada poderá ser considerada uma área de reserva, caso, no futuro, sejam necessárias novas ampliações e/ou adequações no aeroporto.” (GCA, 2019)</p> <p>O sítio do SBPJ foi reduzido, conforme homologação judicial de Acordo Extrajudicial, de 19/02/2020. Isto elimina a possibilidade da 2ª PPD na antiga porção sul do SBPJ. O estudo de novo PDir do SBPJ, de 2017, prevê uma 2ª PPD paralela próxima (a 220m da PPD atual). Com duas PPD próximas, a capacidade seria de 260.000mov/ano; com apenas uma, 205.000mov/ano (FAA, 1983: AC 150/5060-5). É recomendável considerar cenário de extralongo prazo (de 50 anos ou mais) e de crescimento econômico otimista (acima da média) para definir a configuração e parâmetros operacionais da Implantação Final do SBPJ, em favor de maior adequação do uso e ocupação do solo da vizinhança ao potencial de expansão do aeroporto.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O erro precisa ser corrigido. Não existe mais a “porção sul do aeroporto”.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição. Primeiramente, importante considerar que a realização dos EVTEA pautou-se nas diretrizes constantes, entre outros, no Edital de Chamamento Público MInfra nº 2/2019. Em especial, o Termo de Referência, anexo ao Edital, estabelece como diretriz para realização dos estudos, um período de projeções e modelagem de 30 anos, ou seja, o mesmo período previsto para o prazo da concessão.</p> <p>Para cada aeroporto, os EVTEA detalham sobre os seguintes estudos e informações que deverão subsidiar a elaboração dos ordenamentos municipais que disciplinam o uso e a ocupação do solo no entorno dos aeroportos: Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo (PBZPA), Plano de Zona de Proteção de Auxílios à Navegação Aérea (PZPANA), Plano de Zoneamento de Ruído (PZR) e Área de Segurança Aeroportuária (ASA). Ademais, os EVTEA analisaram a compatibilidade atual e futura entre as atividades aeroportuárias e o uso do solo, considerando os seguintes aspectos: ordenamento urbano no entorno do aeroporto (Plano Diretor dos Municípios), ocupações irregulares no entorno do perímetro aeroportuário, PBZPANA, zoneamento de ruído (estimativa de pessoas e residências afetadas pelo ruído aeronáutico e receptores sensíveis afetados pelo ruído aeronáutico), bem como os focos atrativos à fauna levando em consideração a ASA. As ferramentas de</p>

planejamento, como Plano Diretor, Plano de Gestão, Planos de Proteção e de Zoneamento de Ruído, deverão ser elaborados pelo operador, e deverão contemplar, cada um em sua função, os horizontes apropriados para o desenvolvimento do aeroporto e preservação do desenvolvimento do entorno conforme mencionado.

Ademais, o projeto de engenharia constante no EVTEA do Aeroporto de Palmas descreve detalhadamente as intervenções necessárias para atender à demanda em um horizonte de 30 (trinta) anos, sem previsão de restrições na movimentação de aeronaves. Portanto, observa-se que o projeto prevê infraestrutura necessária para adequar as não conformidades atuais do aeroporto, visando seu processo futuro de certificação operacional. Importante frisar que atualmente o sistema de pistas comporta, sem restrições, a movimentação horária máxima do aeroporto, e assim permanecerá, com folga, durante toda a concessão.

Não obstante, o Estado também dispõe de mecanismos para monitorar a evolução da demanda bem como o planejamento do operador aeroportuário para desenvolvimento do aeroporto, como Plano de Exploração Aeroportuária-PEA, Plano de Gestão da Infraestrutura-PGI, Plano Diretor e Anteprojetos de expansão. Alguns destes documentos são requeridos em periodicidade que seja compatível com o monitoramento da demanda projetada, seja no sentido de verificar se a demanda realizada encontra-se aquém ou além da projetada.

Finalmente, informamos que iremos acrescentar no referido parágrafo do relatório que a porção Sul do aeroporto foi retirada do sítio aeroportuário, conforme homologação judicial de Acordo Extrajudicial, de 19 de fevereiro de 2020.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11674
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>EVTEA SBPJ. Relatório 3, pp. 163-165, "Quadro 8-2: Critérios e restrições ambientais incorporados no Plano de Desenvolvimento do aeroporto".</p> <p>1. O EVTEA afirma que o PEZR não foi registrado na ANAC. Errado. Ver detalhes em outra Contribuição.</p> <p>2. Afirma que não há CGRA no aeroporto. Errado. Ver detalhes em outra Contribuição.</p> <p>3. Afirma que o PEZR está desatualizado. Errado. Ver detalhes em outra Contribuição.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Os erros precisam ser corrigidos.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que o relatório de Estudos Ambientais será atualizado com informações sobre o registro do PEZR e sobre a CGRA existente. Para tal, o relatório será complementado com a informação que "o SBPJ já possuía a CGRA prevista no RBAC nº 161, designada pelo Ato Administrativo nº 46/SBPJ/2017, de 16/10/17" e incluirá a informação que "o Acordo de Cooperação Técnica nº 0004/2018/0001 não trata apenas do planejamento e gerenciamento do uso e ocupação do solo no entorno, mas também da mobilidade urbana de interesse do aeroporto".

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
11675
NOME DO CONTRIBUINTE
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
CONTRIBUIÇÃO
<p>EVTEA SBPJ. Relatório 4, pp. 55-56: Podem ser mencionados outros impactos econômicos e sociais decorrentes da concessão, incluindo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Melhoria no nível de serviço fornecido aos passageiros, em linha com os padrões mundiais;</li> <li>• Melhoria nas condições de operação das companhias aéreas e prestadores de serviços, viabilizando a expansão do número de frequências e da conectividade do Aeroporto;</li> <li>• [3] Melhoria nas condições de segurança na operação do Aeroporto por meio da melhoria de equipamentos de navegação aérea e sinalização, controle de avifauna, entre outros, reduzindo riscos de acidentes aéreos ou no perímetro do sítio aeroportuário;</li> <li>• [4] Tratamento adequado de eventuais conflitos com o entorno do Aeroporto (que por vezes é inviabilizado pela morosidade inerente às decisões que envolvem órgãos públicos);</li> <li>• Melhoria do controle das atividades que ocorrem dentro do sítio aeroportuário, incluindo a instalação de câmeras e sistemas de iluminação;</li> <li>• [6] Adequado tratamento das questões ambientais que afetam o Aeroporto, incluindo passivos;</li> <li>• Redução de risco de acidentes por adequação de infraestrutura aeroportuária a normas de segurança;</li> <li>• Redução de custos decorrentes de congestionamento, pela promoção de incrementos de capacidade;</li> <li>• Ganhos de eficiência derivados da transferência de operações para o ente privado;</li> <li>• [10] Impacto no mercado imobiliário devido à valorização dos terrenos próximos ao Aeroporto.</li> </ul> <p>(GCA, 2019)</p> <p>Vincular tais impactos à concessão do aeroporto a uma empresa privada é discutível; não há fundamentação científica ou técnica para aquela afirmação. Os tópicos nº 3 (na parte referente à avifauna), 4, 6 e 10 da lista, que têm relação com o Planejamento e Gerenciamento da Integração Urbana do Aeroporto, sugerem que o administrador privado poderá ter melhores resultados que a Infraero, mas isto é apenas uma suposição.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>No que se refere ao Planejamento e Gerenciamento da Integração Urbana do Aeroporto, o EVTEA não deveria ter juízos de valor subjetivos, sem fundamentação científica ou técnica.</p>
RESPOSTA

A SAC/MInfra agradece a sua contribuição. Primeiramente, importante notar o sucesso que o Governo Federal tem obtido no processo de concessão à iniciativa privada dos serviços de exploração da infraestrutura aeroportuária federal. Atualmente, encontra-se concedido ao setor privado uma rede de 22 (vinte e dois) aeroportos federais, responsáveis pela movimentação de cerca de 66% dos usuários do transporte aéreo nacional, para a qual se aliou grandes melhorias nos níveis de serviço oferecidos aos usuários do transporte aéreo no Brasil com elevados investimentos para reforma, ampliação e modernização da infraestrutura aeroportuária (da ordem de 17 bilhões de reais, a valores nominais) entre o período de 2012 a 2019. Vale notar que o investimento realizado na infraestrutura aeroportuária nos primeiros cinco anos do programa de concessão, superam o investimento realizado em toda a rede de aeroportos nos 16 anos anteriores, demonstrando a agilidade e o dinamismo do investimento privado frente ao público. A pesquisa de satisfação do passageiro saltou de 3,86 para 4,49 (de 2013 a 2019) em uma escala que vai de zero a cinco. O Percentual de passageiros que avaliaram os aeroportos como “bons” ou “muito bons”, considerando a frequência das notas de satisfação geral iguais a 4 ou 5, evolui no mesmo período de 69% para 94%, demonstrando a evolução no nível de serviço prestado ao passageiro usuário do sistema. Ressalta-se ainda que o processo de concessão vem atraindo grandes operadores aeroportuários de todo o mundo e também fomentando o aprimoramento do ambiente regulatório do setor aéreo. No que tange aos pontos específicos levantados pela sugestão, cumpre informar que os impactos econômicos e sociais mencionados na Avaliação Econômico-Financeira são qualitativos e indicativos, visando apenas discorrer sobre potenciais impactos da concessão às diferentes partes interessadas. Todavia, não há qualquer caráter vinculativo relacionado ao conteúdo desta análise, a qual tampouco impacta cláusulas contratuais e/ou editalícias.

Com relação ao ponto 1 da contribuição, destacamos que tais impactos são em grande medida associados aos investimentos e melhorias operacionais no aeroporto viabilizados pela concessão. Ainda, há impactos decorrentes de um regime de maior liberdade gerencial a que naturalmente uma concessionária privada está submetida, com maior facilidade de contratação de serviços e aquisição de produtos, e maior flexibilidade da gestão de mão de obra, por exemplo. Por conta dos investimentos a serem realizados e pela maior liberdade gerencial, os estudos indicam que concessões privadas tendem a obter maior sucesso no controle da avifauna (tópico 3), no tratamento de eventuais conflitos com o entorno (tópico 4), no equacionamento de questões ambientais, incluindo solução para passivos ambientais (tópico 6), entre outros. Ademais, os investimentos e melhorias no aeroporto, inclusive em seus acessos terrestres, naturalmente valorizam os terrenos do entorno (tópico 11).

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11676
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
FEDERACAO DA AGRICULTURA DO ESTADO DO PARANA
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>A FAEP representa 80 mil produtores rurais patronais do Parana. E necessario termos um transporte aereo para exportacoes de nossos produtos de maior valor agregado, com rapidez e eficiencia para que chegue incolume ao seu destino comprador. Sendo o aeroporto Afonso Pena, localizado em Sao Jose dos Pinhais, no Parana, o de maior uso para esse transporte aereo, importantissimo que tenhamos condicoes de decolagem e aterrissagem de aeronaves com sua capacidade maxima de cargas. Para que isso possa ocorrer, precisamos construir uma pista que permita isso ou seja; que ela possua pelo menos 3.000 m lineares no seu comprimento, com 45 m de largura. Bem como os equipamentos de aproximacao das aeronaves serem alterados para o sistema ILS 2, ja planejado para o ILS 3 num futuro muito proximo. Isso tudo no inicio do contrato da concessao ou seja, no primeiro ano que ja se tenha o projeto construtivo e as obras iniciadas.</p> <p>O aeroporto de Foz do Iguacu, que sera o segundo polo turistico do brasil, necessita de uma pista de 3.000 m lineares no seu comprimento e 45 m na sua largura, seuu, bem como com os equipamentos de aproximacao categoria ISL 2, com o planejamento para o ISL 3 a curto prazo.</p> <p>O aeroporto de Londrina necessita de uma pista maior em mais 1.000 m lineares, bem como o equipamento de aproximacao do sistema ISL 1, com planejamento do ISL 2 a curto prazo para sua instalacao.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>Aeroporto Afonso Pena  nAO SE PODE ADMITIR QUE nao se</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição. Considerando o recebimento de inúmeras contribuições, tanto na Audiência Pública presencial, como na virtual, as quais apresentaram argumentos técnicos quanto a necessidade e o anseio da população pela construção de uma nova Pista de Pouso e Decolagem (PPD) no Aeroporto de Curitiba, ou mesmo a ampliação da atual, de modo a viabilizar economicamente voos diretos entre Curitiba e cidades da Europa e dos Estados Unidos; considerando que as análises das projeções de demanda apresentadas no relatório de mercado dos Estudos de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental (EVTEA) que subsidiam a modelagem da concessão do aeroporto apontam para demanda de passageiros, na análise origem destino, para cidades da Europa e América do Norte (pág. 136 do Estudo de Mercado), a qual justifica a criação de rotas diretas do Aeroporto de Curitiba para as referidas localidades já no início da concessão (tabela 6-23, pág. 143 do Estudo de Mercado); considerando ainda que os estudos de mercado apontam para uma conectividade do fluxo internacional de aeronaves cargueiras entre SBCT e América do Norte; esta Secretaria Nacional de Aviação Civil solicitou que o consórcio selecionado para elaboração dos estudos realizasse uma análise de</p>

diferentes cenários de forma a viabilizar voos diretos do SBCT para cidades da Europa e Estados Unidos (estudo inserido no Data room).

Considerando que os custos estimados para construção de uma terceira PPD foram muito próximos da alternativa mais econômica de ampliação da atual PPD; considerando os riscos inerentes ao processo de desapropriação, presentes em volume consideravelmente superior na alternativa de ampliação da atual PPD; considerando que os obstáculos a navegação aérea já estão mapeados no cenário de construção da nova PPD; considerando a valorização do ativo resultante da construção de nova PPD; considerando que a construção da nova PPD irá possibilitar a descontinuidade nas operações da pista secundária 11/29, resultando em disponibilização de relevante área de exploração comercial para o aeroporto; considerando, por fim, que o plano diretor do aeroporto prevê como melhor alternativa à expansão de longo prazo do aeroporto, a construção da nova PPD; esta SAC irá determinar como diretriz de política pública, a implantação de um sistema de pistas 15R/33L, projetado para aeronaves Código 4E, com comprimento mínimo de pista de pouso e decolagem de 3.000 metros, possuindo os requisitos de infraestrutura exigidos na legislação em vigor para possibilitar procedimentos de aproximação paralela e independente ao atual sistema de PPD 15/33, em operação noturna e diurna, com pista de aproximação de precisão, sem restrição, que atenda aos requisitos de mínimos operacionais equivalentes à Categoria II. O novo sistema de Pistas de Pouso e Decolagem deverá estar implantado e concluído em até 60 meses após a data de eficácia do contrato.

Em relação à contribuição sobre o Aeroporto de Foz do Iguaçu informamos que o estudo publicado já contempla a construção de um novo sistema de Pista com 3.000 metros x 45 metros, de modo a atender as adequações necessárias para operações de aeronaves código 3C, em IFR, sem restrição. Ressaltamos que a solução final será dada pela futura concessionária, que poderá apresentar planejamento distinto, porém desde que atenda igualmente aos requisitos exigidos para a infraestrutura do aeroporto. Em outro giro, de acordo com as necessidades operacionais verificadas por meio dos produtos climatológicos da REDEMET e apresentadas no estudo, informamos que será acrescentada diretriz de política pública, considerando a necessidade do sistema de pistas atender aos requisitos de infraestrutura exigidos na legislação em vigor para possibilitar operações de aproximação e pousos, seja em situação diurna ou noturna, por meio de procedimentos por instrumento de precisão, atendendo aos requisitos de mínimos operacionais equivalentes à Categoria I (Precision Approach CAT I). A configuração proposta não impede que futuramente o operador implemente operações CAT II para melhoria das operações, que seria demandada naturalmente pelas companhias aéreas caso necessário.

Em relação à contribuição realizada sobre o aeroporto de Londrina informamos que o estudo apresenta as considerações realizadas para a definição do comprimento necessário de pista de acordo com as considerações de demanda, rotas e frota de aeronaves previstas nos estudos de mercado. O comprimento considerado no plano de desenvolvimento garante o atendimento das rotas propostas no estudo de mercado, sendo que a sua expansão poderá ser viabilizada de acordo com a análise econômica do concessionário frente a demanda das companhias aéreas. No que tange ao sistema de aproximação, considerando o recebimento de diversas contribuições, tanto na Audiência Pública presencial, como na virtual, dos mais diversos setores, incluindo os operadores aéreos (levantamentos da empresa Azul Linhas Aéreas sobre impactos de meteorologia adversa na disponibilidade do Aeroporto de Londrina, considerando dados de três anos para os meses entre maio

e setembro, indicam que poderia haver ganho operacional em todas as faixas horárias) e suas associações, as quais apresentaram necessidades de melhorias quanto à segurança operacional e à disponibilidade do Aeroporto de Londrina em situações de meteorologia adversa (condições IMC); considerando os ganhos sociais em termos de redução nos impactos na malha aérea nacional ou nas necessidade em se alternar voos em função da interrupção das operações no Aeroporto de Londrina devido à falta de teto ou visibilidade; considerando a busca pela continuidade na prestação do serviço público; informamos que será acrescentada diretriz de política pública, considerando a necessidade de se atender aos requisitos de infraestrutura exigidos na legislação em vigor para possibilitar operações de aproximação e pousos, seja em situação diurna ou noturna, por meio de procedimentos por instrumento de precisão, atendendo aos requisitos de mínimos operacionais equivalentes à Categoria I (Precision Approach CAT I). A configuração proposta não impede que futuramente o operador aeroportuário desenvolva um projeto em conjunto com o operador de navegação aérea visando investimentos que viabilizem operações de precisão em nível equivalente a CAT II, a fim de obter melhorias operacionais em seus aeroportos, caso seja identificada necessidade, ou por demanda das companhias aéreas.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11677
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Fecomércio PR
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>A Federacao Do Comercio De Bens, Serviços E Turismo Do Parana, manifesta-se como representante das empresas do setor de comércio de bens, serviços e turismo no estado do Paraná, responsáveis pela maior parte do PIB do estado, a favor de que seja acrescentado ao edital tais itens:</p> <p>1. Construção de pista do Aeroporto Afonso Pena com pelo menos 3.000 metros de comprimento e 45 metros de largura. Permitindo decolagens e pousos para voos diretos aos EUA e Europa com aeronaves de carga e passageiros com capacidade máxima sem restrições. Podendo ser nova pista ou prolongamento da atual. Sendo esta obra obrigatoriamente realizada na primeira fase da concessão, nos primeiros anos da mesma.</p> <p>2. Para o aeroporto de Londrina, aumento de 1000 metros na pista e no mínimo ter o ILS1.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>1. Curitiba e Região Metropolitana tem potencial tanto de passageiros quanto de cargas para voos diretos internacionais para EUA e Europa. Sendo a unica região metropolitana e capital do país de grande porte que não possui pista que permite estes tipos de voos. O aeroporto Afonso Pena representa conforme estudos da ANAC, 47% da receita, 50% dos passageiros do bloco sul e estaria recebendo apenas em torno de 15% dos investimentos. Logo o investimento se justifica, já que devido à altitude, a pista atual não permite este tipo de voos.</p> <p>2. O aeroporto de Londrina tem grande capacidade de voos e é um dos aeroportos que mais fecha no estado do Paraná por questões climáticas por isso da necessidade de no mínimo o ILS1. O aumento da pista justifica-se pois Londrina já é o segundo maior PIB do estado do Paraná fora da região metropolitana e o maior do interior, além de ficar a 112 km da cidade do interior do Paraná com maior PIB após Londrina que é a cidade de Maringá.</p> <p>Para ambos os casos salientamos que: Não trata-se de apenas uma extensão de uma pista, trata-se de uma extensão de benefícios sociais e econômicos incalculáveis. Os efeitos econômicos são diretos, indiretos e induzidos. Além de ser um gerador de atividades econômicas, o aeroporto também tem um papel de atrair e manter atividades na área de seu entorno, tanto negócios como turismo, hoje no mundo 1 em cada 5 empregos gerados são na área de Turismo, uma indústria limpa e aqui em nosso estado sustentável.</p> <p>Em um mundo globalizado, especialmente em uma capital do quilate de Curitiba, uma pista que permita voos continentais cheios tanto de passageiros quanto de cargas, é estratégico e imprescindível, nos coloca em foco para novos negócios e para o Turismo.</p> <p>Da mais mobilidade a empresas internacionalizadas (filiais e unidades), fornecedores e clientes; além de oferecer o transporte seguro de bens com maior abrangência.</p>

O aeroporto e sua capacidade é fator decisivo na escolha de localização de uma nova instalação empresarial com impacto global.

Aeroportos contribuem também para que negócios desenvolvidos na região se mantenham ou mesmo se expandam.

O setor de transporte aéreo global sustenta atualmente 65,5 milhões de empregos e gera US\$ 2,7 trilhões em atividade econômica no mundo, de acordo com nova pesquisa do Atag.

Com uma abordagem em que prevalece a expansão do livre comércio, o crescimento do transporte aéreo apoiará cerca de 97,8 milhões de empregos e vai gerar US\$ 5,7 trilhões em atividade econômica em 2036.

As viagens aéreas transportam 35% do comércio mundial em valor (US\$ 6 trilhões em 2017), mas menos de 1% em volume (62 milhões de toneladas em 2017).

Menos de 1% das nossas empresas são Scale ups, aquelas que crescem muito acima da média e são responsáveis atualmente por 60% dos novos empregos no país, esse modelo de negócio de alto impacto sócio econômico precisa de agilidade e também no setor aéreo.

O transporte aéreo atende 57% dos turistas no mundo e não para de crescer.

O tamanho do impacto econômico da indústria mundial de aviação na economia global deve crescer 111% nos próximos 20 anos aponta nova pesquisa do Air Transport Action Group (Atag, Grupo de Ação de Transporte Aéreo), que reúne as principais entidades do transporte aéreo, como a Associação Internacional do Transporte Aéreo (IATA) e o Conselho Internacional dos Aeroportos. Logo a Fecomércio PR solicita as alterações mediante tais justificativas.

## **RESPOSTA**

A SAC/MInfra agradece a contribuição. Considerando o recebimento de inúmeras contribuições, tanto na Audiência Pública presencial, como na virtual, as quais apresentaram argumentos técnicos quanto a necessidade e o anseio da população pela construção de uma nova Pista de Pouso e Decolagem (PPD) no Aeroporto de Curitiba, ou mesmo a ampliação da atual, de modo a viabilizar economicamente voos diretos entre Curitiba e cidades da Europa e dos Estados Unidos; considerando que as análises das projeções de demanda apresentadas no relatório de mercado dos Estudos de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental (EVTEA) que subsidiam a modelagem da concessão do aeroporto apontam para demanda de passageiros, na análise origem destino, para cidades da Europa e América do Norte (pág. 136 do Estudo de Mercado), a qual justifica a criação de rotas diretas do Aeroporto de Curitiba para as referidas localidades já no início da concessão (tabela 6-23, pág. 143 do Estudo de Mercado); considerando ainda que os estudos de mercado apontam para uma conectividade do fluxo internacional de aeronaves cargueiras entre SBCT e América do Norte; esta Secretaria Nacional de Aviação Civil solicitou que o consórcio selecionado para elaboração dos estudos realizasse uma análise de diferentes cenários de forma a viabilizar voos diretos do SBCT para cidades da Europa e Estados Unidos (estudo inserido no Data room).

Considerando que os custos estimados para construção de uma terceira PPD foram muito próximos da alternativa mais econômica de ampliação da atual PPD; considerando os riscos inerentes ao processo de desapropriação, presentes em volume consideravelmente superior na alternativa de ampliação da atual PPD; considerando que os obstáculos a navegação aérea já estão mapeados no cenário de construção da nova PPD; considerando a valorização do ativo resultante da construção de nova PPD; considerando que a construção da nova PPD irá possibilitar

a descontinuidade nas operações da pista secundária 11/29, resultando em disponibilização de relevante área de exploração comercial para o aeroporto; considerando, por fim, que o plano diretor do aeroporto prevê como melhor alternativa à expansão de longo prazo do aeroporto, a construção da nova PPD; esta SAC irá determinar como diretriz de política pública, a implantação de um sistema de pistas 15R/33L, projetado para aeronaves Código 4E, com comprimento mínimo de pista de pouso e decolagem de 3.000 metros, possuindo os requisitos de infraestrutura exigidos na legislação em vigor para possibilitar procedimentos de aproximação paralela e independente ao atual sistema de PPD 15/33, em operação noturna e diurna, com pista de aproximação de precisão, sem restrição, que atenda aos requisitos de mínimos operacionais equivalentes à Categoria II. O novo sistema de Pistas de Pouso e Decolagem deverá estar implantado e concluído em até 60 meses após a data de eficácia do contrato.

Em relação à contribuição sobre o Aeroporto de Foz do Iguaçu informamos que o estudo publicado já contempla a construção de um novo sistema de Pista com 3.000 metros x 45 metros, de modo a atender as adequações necessárias para operações de aeronaves código 3C, em IFR, sem restrição. Ressaltamos que a solução final será dada pela futura concessionária, que poderá apresentar planejamento distinto, porém desde que atenda igualmente aos requisitos exigidos para a infraestrutura do aeroporto. Em outro giro, de acordo com as necessidades operacionais verificadas por meio dos produtos climatológicos da REDEMET e apresentadas no estudo, informamos que será acrescentada diretriz de política pública, considerando a necessidade do sistema de pistas atender aos requisitos de infraestrutura exigidos na legislação em vigor para possibilitar operações de aproximação e pousos, seja em situação diurna ou noturna, por meio de procedimentos por instrumento de precisão, atendendo aos requisitos de mínimos operacionais equivalentes à Categoria I (Precision Approach CAT I). A configuração proposta não impede que futuramente o operador implemente operações CAT II para melhoria das operações, que seria demandada naturalmente pelas companhias aéreas caso necessário.

Em relação à contribuição realizada sobre o aeroporto de Londrina informamos que o estudo apresenta as considerações realizadas para a definição do comprimento necessário de pista de acordo com as considerações de demanda, rotas e frota de aeronaves previstas nos estudos de mercado. O comprimento considerado no plano de desenvolvimento garante o atendimento das rotas propostas no estudo de mercado, sendo que a sua expansão poderá ser viabilizada de acordo com a análise econômica do concessionário frente a demanda das companhias aéreas. No que tange ao sistema de aproximação, considerando o recebimento de diversas contribuições, tanto na Audiência Pública presencial, como na virtual, dos mais diversos setores, incluindo os operadores aéreos (levantamentos da empresa Azul Linhas Aéreas sobre impactos de meteorologia adversa na disponibilidade do Aeroporto de Londrina, considerando dados de três anos para os meses entre maio e setembro, indicam que poderia haver ganho operacional em todas as faixas horárias) e suas associações, as quais apresentaram necessidades de melhorias quanto à segurança operacional e à disponibilidade do Aeroporto de Londrina em situações de meteorologia adversa (condições IMC); considerando os ganhos sociais em termos de redução nos impactos na malha aérea nacional ou nas necessidade em se alternar voos em função da interrupção das operações no Aeroporto de Londrina devido à falta de teto ou visibilidade; considerando a busca pela continuidade na prestação do serviço público; informamos que será acrescentada diretriz de política pública, considerando a necessidade de se atender aos requisitos

de infraestrutura exigidos na legislação em vigor para possibilitar operações de aproximação e pousos, seja em situação diurna ou noturna, por meio de procedimentos por instrumento de precisão, atendendo aos requisitos de mínimos operacionais equivalentes à Categoria I (Precision Approach CAT I). A configuração proposta não impede que futuramente o operador aeroportuário desenvolva um projeto em conjunto com o operador de navegação aérea visando investimentos que viabilizem operações de precisão em nível equivalente a CAT II, a fim de obter melhorias operacionais em seus aeroportos, caso seja identificada necessidade, ou por demanda das companhias aéreas.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11678 i
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia (Seae/ME)
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>A Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia (Seae/ME) emitiu o Parecer SEI nº 4361/2020/ME, de 27 de março de 2020, sobre o tema da Consulta Pública Anac nº 03/2020. O mencionado parecer segue em anexo a essa contribuição. Em síntese, a Seae recomenda:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- que seja avaliada a não obrigatoriedade de que o proponente seja operador aeroportuário – ou que, no caso de consórcio, não seja obrigatória a participação de consorciado que seja operador aeroportuário –, havendo compromisso dos proponentes de contratar operador aeroportuário que detenha os requisitos de experiência e movimentação de passageiros requeridos pela agência; e</li></ul>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>Para a primeira sugestão (que trata do operador aeroportuário):</p> <p>A a intenção é garantir que o operador, ao fazer parte do consórcio, tenha mais incentivos para prestar um serviço adequado. Apesar do nobre objetivo pretendido, tal mecanismo deve ser contrabalançado com uma maior concorrência pelo mercado, que se manifesta em uma maior quantidade de participantes no certame. Dessa forma, ao se obrigar que cada consórcio obrigatoriamente tenha dentre seus participantes um operador aeroportuário, reduz-se potencialmente o número de players no leilão. Acrescente-se que, ao obrigar que tal operador tenha, no mínimo, 15% de participação do consórcio, implica potencialmente retirar do certame os operadores que, eventualmente, não disponham de capacidade financeira no momento.</p> <p>Ainda em termos de concorrência, dessa vez a concorrência no mercado, dada a quantidade de aeroportos em leilão na presente rodada (22 aeroportos), a exigência para aqui tratada para participação no leilão implica uma reduzida concorrência entre os concessionários, tendo em vista o número limitado de operadores aeroportuários aptos a participar do certame. É dizer: no limite, sempre os mesmos operadores aeroportuários estarão atuando como parte das concessionárias, o que pode ensejar uma diminuição no incentivo à concorrência no mercado.</p> <p>Acrescente-se que, em projetos desse vulto, parece pouco provável que um licitante vencedor tenha menos incentivo a prestar um serviço adequado apenas porque não conta, dentre seus consorciados, com um operador aeroportuário. Afinal, teve que vencer um procedimento licitatório e terá que operar os aeroportos segundo os parâmetros contratuais e sob estrita fiscalização por parte da Anac.</p> <p>Especificamente quanto aos leilões, são mecanismos dinâmicos e eficientes utilizados na comercialização de bens em mercados complexos, sendo um método baseado na competição, buscando-se o maior benefício possível. É um método que sinaliza ao mercado o preço de um bem cujo valor é de difícil determinação. Nesse sentido, os interessados buscarão a forma mais eficiente de participar do leilão, precificando as eficiências da qual dispõem para se sagrarem vencedores. Dessa</p>

forma, ao determinar, a priori, uma regra de formação de consórcio - necessidade operador aeroportuário com participação de, no mínimo, 15% no consórcio - a um só tempo é reduzida a concorrência no certame, já que há menos players disponíveis, diminuindo-se a efetividade do leilão; e é diminuída a liberdade na tomada de decisão dos agentes privados.

Por tudo isso, sopesando a concorrência pelo e no mercado aos incentivos a uma adequada prestação de serviço, esta Seae reafirma a sugestão de forma que não haja obrigatoriedade de que o proponente seja operador aeroportuário – ou que, no caso de consórcio, não seja obrigatória a participação de consorciado que seja operador aeroportuário –, havendo compromisso dos proponentes de contratar operador aeroportuário que detenha os requisitos de experiência e movimentação de passageiros requeridos pela agência.

### **RESPOSTA**

A ANAC agradece a contribuição e informa que ela será parcialmente acatada para admitir nova forma de demonstração da qualificação técnica para participação de proponente individual ou em consórcio no leilão, qual seja, por meio da celebração de compromisso de contratação de pessoa jurídica que detenha a qualificação exigida no Edital para prestar assistência técnica na execução das operações aeroportuárias. Essa alteração vem, também, para atender a diretriz política que foi enviada à ANAC e que tem como objetivo a promoção da concorrência no leilão.

Todavia, esclarece-se que esse vínculo que será estabelecido entre a Concessionária e a pessoa jurídica 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.

Cabe expor, ainda, que, para fins de participação, no leilão, de Operador Aeroportuário como parte de consórcio, a exigência de que esse Operador deva deter no mínimo 15% das ações do consórcio é determinada por diretriz política, motivo pelo qual não será alterada por essa Agência. Porém, informa-se que haverá mais uma alteração no sentido de excluir a vedação absoluta à redução da participação do Operador Aeroportuário no Consórcio nos 5 (cinco) primeiros anos da concessão, veiculada até então no item 10.7.3 da minuta de contrato. Essa mudança será feita porque, já que o novo modelo de participação no leilão via contratação de terceiro não impõe o prazo de 5 (cinco) anos para a Concessionária realizar mudanças no contrato de assistência técnica, entende-se que é razoável e isonômico que essa situação seja igualmente aceita para aquela que participou do leilão como um Consórcio, com um Operador Aeroportuário detendo parte das ações da Concessionária. Todavia, reitera-se que as alterações na composição do Consórcio ainda dependerão de prévia aprovação da ANAC, nos termos do Capítulo X da minuta de Contrato, que deverá considerar na análise a manutenção dos requisitos de habilitação e do certificado operacional dos aeroportos integrantes do Bloco, quando aplicável.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11678 ii
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia (Seae/ME)
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>A Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia (Seae/ME) emitiu o Parecer SEI nº 4361/2020/ME, de 27 de março de 2020, sobre o tema da Consulta Pública Anac nº 03/2020. O mencionado parecer segue em anexo a essa contribuição. Em síntese, a Seae recomenda:</p> <p>- deixar claro, no item 2.12 do contrato, que os valores ali expostos tratam de valores mínimos de contribuição inicial ao sistema, sendo que o valor correspondente a esse título para cada bloco será, de fato, o montante ofertado pelo licitante vencedor de cada bloco.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>Para a segunda sugestão (correção no contrato):</p> <p>Da forma como está escrita a cláusula contratual acima, pode-se entender que a contribuição inicial ali descrita não se trata de mínimo, mas de valor definido. É dizer, mesmo que, no certame, os proponentes ofereçam valores maiores a título de contribuição inicial ao sistema – sendo muito provável que o façam, dado que esse é o critério de julgamento do leilão, qual seja, maior contribuição inicial ao sistema – o valor a título de contribuição inicial será o exposto nos subitens “i” a “iii” da cláusula 2.12 explicitada acima.</p> <p>Dessa forma, esta Seae recomenda à Anac que reescreva a cláusula, deixando claro que os valores ali expostos tratam de valores mínimos de contribuição inicial ao sistema, sendo que o valor correspondente a esse título para cada bloco será, de fato, o montante ofertado pelo licitante vencedor de cada bloco.</p>
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e informa que ela será acatada, conforme ajuste de redação implementado no item 2.12 da Minuta de Contrato.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11679
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
INSTITUTO DE ENGENHARIA DO PARANÁ
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>o IEP apresenta sua contribuição, que foi debatida entre entidades de classe e as Câmaras Técnicas do IEP oferecendo seus estudos para a sociedade paranaense, para temas que se referem ao Bloco Sul, aeroportos do Paraná, dando prioridade ao aeroporto de Curitiba.</p> <p>Desta forma, sugere as seguintes alterações no contrato:  Consideração: "Infraestrutura no Afonso Pena para decolagem sem escala à Europa e América do Norte (3ª Pista)".  Minuta do Contrato - Anexo 2 - Item 7 - Alteração.  Alteração - Eliminar o subsídio interestadual dos serviços aeroportuários.  Consideração: "Eliminar o subsídio interestadual dos serviços aeroportuários".  Minuta do Contrato - Capítulo II - Seção II - Inclusão  Consideração: "Outorga variável igual para os Blocos Sul, Central e Norte".  Minuta do Contrato - Capítulo II - Seção IV - Alteração</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O Estudo com a devida justificativa encontra-se no arquivo em anexo.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição. Considerando o recebimento de inúmeras contribuições, tanto na Audiência Pública presencial, como na virtual, as quais apresentaram argumentos técnicos quanto a necessidade e o anseio da população pela construção de uma nova Pista de Pouso e Decolagem (PPD) no Aeroporto de Curitiba, ou mesmo a ampliação da atual, de modo a viabilizar economicamente voos diretos entre Curitiba e cidades da Europa e dos Estados Unidos; considerando que as análises das projeções de demanda apresentadas no relatório de mercado dos EVTEA que subsidiam a modelagem da concessão do aeroporto apontam para demanda de passageiros, na análise origem destino, para cidades da Europa e América do Norte (pág. 136 do Estudo de Mercado), a qual justifica a criação de rotas diretas do Aeroporto de Curitiba para as referidas localidades já no início da concessão (tabela 6-23, pág. 143 do Estudo de Mercado); considerando ainda que os estudos de mercado apontam para uma conectividade do fluxo internacional de aeronaves cargueiras entre SBCT e América do Norte; esta Secretaria Nacional de Aviação Civil solicitou que o consórcio selecionado para elaboração dos estudos realizasse uma análise de diferentes cenários de forma a viabilizar voos diretos do SBCT para cidades da Europa e Estados Unidos (estudo inserido no Data room).</p> <p>Considerando que os custos estimados para construção de uma terceira PPD foram muito próximos da alternativa mais econômica de ampliação da atual PPD; considerando os riscos inerentes ao processo de desapropriação, presentes em volume consideravelmente superior na alternativa de ampliação da atual PPD; considerando que os obstáculos a navegação aérea já estão mapeados no cenário de construção da nova PPD; considerando a valorização do ativo resultante da</p>

construção de nova PPD; considerando que a construção da nova PPD irá possibilitar a descontinuidade nas operações da pista secundária 11/29, resultando em disponibilização de relevante área de exploração comercial para o aeroporto; considerando, por fim, que o plano diretor do aeroporto prevê como melhor alternativa à expansão de longo prazo do aeroporto, a construção da nova PPD; esta SAC irá determinar como diretriz de política pública, a implantação de um sistema de pistas 15R/33L, projetado para aeronaves Código 4E, com comprimento mínimo de pista de pouso e decolagem de 3.000 metros, possuindo os requisitos de infraestrutura exigidos na legislação em vigor para possibilitar procedimentos de aproximação paralela e independente ao atual sistema de PPD 15/33, em operação noturna e diurna, com pista de aproximação de precisão, sem restrição, que atenda aos requisitos de mínimos operacionais equivalentes à Categoria II. O novo sistema de Pistas de Pouso e Decolagem deverá estar implantado e concluído em até 60 meses após a data de eficácia do contrato.

No que tange a solicitação de eliminar o subsídio interestadual dos serviços aeroportuários, cabe esclarecer que a modelagem em bloco promove apenas um intercâmbio entre o valor de contribuição a ser pago ao Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) e a gestão de um ativo deficitário, sem qualquer impacto sobre os investimentos nos aeroportos. Isso porque, no modelo de concessão de ativos de forma individualizada, todo o valor “excedente” do projeto, o chamado valor presente líquido (VPL), é capturado pelas outorgas que deverão ser recolhidas pelo concessionário junto ao FNAC. Logo, no modelo individualizado, o excedente do projeto gerado pelo aeroporto superavitário não é utilizado no próprio aeroporto, mas sim recolhido junto ao FNAC através das outorgas e reinvestido no sistema de aviação civil do país, garantindo o subsídio cruzado que permite a sustentabilidade do sistema como um todo. Nesse sentido, importante observar que o pagamento das outorgas referentes a concessão dos mencionados Aeroportos de Porto Alegre e de Florianópolis geram recursos que são destinados ao FNAC e reinvestidos em aeroportos de todo o país, inclusive aqueles do Estado do Paraná. Esse mecanismo é clássico, e sempre foi empregado no país, de diversas formas. Já a concessão em bloco apenas transfere parte desse excedente para a gestão de ativos deficitários do próprio bloco, garantindo nível de serviço adequado a uma maior parte da população e investimentos necessários em aeroportos de menor porte sem qualquer prejuízo aos aeroportos superavitários do bloco.

Finalmente, importante informar 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. Note, portanto, que a definição de um maior percentual de valor de outorga variável a ser pago pela concessão do bloco sul, deve-se a um elevado valor presente líquido do projeto, especialmente quando comparado aos blocos norte e central. Uma consequência do estabelecimento da outorga variável é a diminuição do risco do empreendimento, uma vez que, frente a uma crise, a concessionária pagará menores valores ao governo (em termos absolutos), e, numa expansão, fará maiores pagamentos de outorga.

Importante, por fim, esclarecer que a regulação tarifária dos serviços aeroportuários não tem qualquer correlação com o percentual da outorga variável, definido automaticamente pelo modelo. Ou seja, o pagamento de uma outorga variável de 16% para o Bloco Sul não resulta em aumento da tarifa teto definida para os aeroportos do bloco, não causando assim os mencionados impactos negativos na competição entre os aeroportos.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11680
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
VINCI AIRPORTS
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Sugerimos que seja incluída uma definição mais precisa dos processadores e/ou locais para as quais deve ser observado o critério previsto no item 5.5.1, bem como a inclusão de uma definição objetiva da expressão “longas distâncias”.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O critério definido é subjetivo e abre espaço para interpretações por parte dos futuros concessionários.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece a contribuição. Em relação aos processadores e/ou locais aos quais se aplicam o referido item 5.5.1 do Anexo 02 (Plano de Exploração Aeroportuária), esclareça-se que são os componentes operacionais percorridos de maneira obrigatória pelo passageiro nos fluxos de embarque, desembarque e conexão. Dessa forma, devem ser observados os fluxos iniciados no meio fio de embarque e portões de desembarque. Por fim, serão realizados os ajustes no texto contratual de forma a tornar mais clara a abrangência da obrigação.</p> <p>No tocante à definição de longas distâncias, entende-se que o conceito depende do perfil de usuários do aeroporto (incluindo nesse ponto passageiros e empresas aéreas), bem como da geometria dos terminais de passageiros. Importante destacar que o operador aeroportuário deve observar as melhores práticas nacionais e internacionais, conforme estabelecido no Anexo 02. Em termos de melhores práticas internacionais, destaca-se o Airport Development Reference Manual (ADRM), cuja edição mais recente (11ª) traz a indicação limite de 300 metros para caminhada sem equipamentos de locomoção.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11681
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
VINCI AIRPORTS
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Sugerimos que seja incluída a previsão de revisão por parte da ANAC do Anteprojeto encaminhado pela Concessionária no âmbito da cláusula 2.25 do Contrato.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O processo de revisão do Anteprojeto pela ANAC é uma etapa pertinente e enriquecedora do desenvolvimento dos projetos que permite integrar eventuais contribuições da ANAC durante uma etapa inicial de desenvolvimento e, portanto, adequar a realização das obras a estas eventuais contribuições e esclarecimentos evitando discussões nas etapas finais de entrega de obras.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição. Informa-se que a supressão no texto contratual da etapa de revisão do Anteprojeto por parte da ANAC busca dar maior flexibilidade para análises e eventuais ajustes que ocorram durante as interações após entrega dos anteprojetos pela Concessionária. Não se vislumbra com isso suprimir eventuais contribuições e esclarecimentos da Agência Reguladora. Entende-se que a interação entre ANAC e Concessionária durante a etapa de desenvolvimento de anteprojetos é fundamental para realizar esclarecimentos, alinhamentos e evitar riscos nas etapas finais de entrega dos investimentos previstos contratualmente. Essas atividades fazem parte das atribuições das áreas técnicas competentes, que prestarão o suporte necessário para o melhor resultado das obras e investimentos nos aeroportos.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11682
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
VINCI AIRPORTS
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Sugerimos uma definição mais precisa da expressão “espaço adequado” incluída no item 5.7 de forma a esclarecer os critérios que devem ser observados pelas futuras concessionárias, uma vez que a formação de filas depende diretamente da organização das empresas aéreas.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O critério definido é subjetivo e abre espaço para interpretações por parte dos futuros concessionários.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição. De fato, critérios objetivos permitem previsibilidade e transparência na aplicação das cláusulas contratuais e diminuem riscos durante a gestão do contrato. Contudo, a ausência de definição do espaço adequado e suficiente para formação de filas pré-embarque visa não trazer a rigidez contratual para um parâmetro que pode vir a ser alterado ao longo da concessão, tendo em vista mudanças de regulamentos, procedimentos e inovações tecnológicas inerentes ao setor. Como exemplo, alterações em regras e valores do transporte de bagagem e utilização de novas tecnologias para reconhecimento e identificação de passageiros podem alterar significativamente dimensões necessárias para formação de filas pré-embarque. Assim, o parâmetro de espaço adequado deve ser observado considerando as especificidades da operação no aeroporto, como o porte das aeronaves (com o número de passageiros a serem embarcados) e o layout das salas de embarque. Conforme consta no Manual de Anteprojetos da área técnica da Agência, adota-se atualmente, como parâmetro inicial na verificação dos projetos e análise de nível de serviço, 20 metros lineares de espaço livre e desimpedido para que sejam formadas as filas pré-embarque. Por fim, registra-se que o operador aeroportuário, como gestor da infraestrutura, deve acompanhar junto às empresas aéreas o processamento de passageiros no aeroporto, determinando a correta utilização dos espaços ou, se necessário, adaptando a infraestrutura para atender ao uso requerido, observando o atendimento às cláusulas contratuais para a adequada prestação do serviço.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11683
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
VINCI AIRPORTS
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
O item 6.2 define Hora-Pico como “a 30ª hora rodada mais movimentada do ano civil. – Entende-se por 30ª hora mais rodada mais movimentada a hora que apresenta a 30ª maior razão entre a demanda e capacidade de processamento de passageiros”. Sugerimos que seja esclarecido o que corresponderia a razão entre demanda e capacidade e qual seria a intenção de estabelecer, ao invés do critério comumente adotado referente à demanda, uma relação com a capacidade operacional ou de infraestrutura.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
N/A
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição. A definição de 30ª hora mais movimentada é a mesma do critério comumente estabelecido em relação à demanda, constante na bibliografia de referência e em manuais de planejamento aeroportuário como o Airport Development Reference Manual (ADRM), que visa garantir que o nível de serviço não seja desatendido em mais do que 29 horários em um ano. O item 6.2.1 apenas complementa o conceito, esclarecendo uma definição matemática que corrige eventuais falhas decorrentes da consideração da 30ª hora mais movimentada em termos absolutos, sem observar a relação com a capacidade do componente operacional disponibilizada no momento. Analisando-se exclusivamente a 30ª hora com maior número de passageiros, geram-se incoerências quando se observam componentes cuja capacidade não é estática ao longo de um ano civil ou quando há processamento de passageiros de mais de uma natureza (doméstica ou internacional). Em componentes operacionais em que a capacidade se altera (por exemplo, uma sala de embarque contendo áreas reversíveis, cuja capacidade aumenta quando a parte reversível é dedicada ao fluxo de passageiros analisado), tomando-se apenas a 30ª hora com maior número de passageiros, não se verifica a capacidade disponibilizada, podendo incorrer em mais ou menos de 29 horários com o nível de serviço desatendido, em desacordo ao critério comumente utilizado na bibliografia. Assim, em termos mais simples, a relação demanda/capacidade visa garantir que a análise não seja apenas da 30ª hora com maior número de passageiros, mas sim na "30ª hora em que mais se exigiu nível de serviço"(em termos de área e/ou equipamentos), alinhado ao conceito de demanda hora-pico usual e também ao objetivo contratual de prestação de serviço adequado.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11684
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
VINCI AIRPORTS
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Os parâmetros mínimos de dimensionamento para os componentes "Sala de embarque de atendimento em posições próximas" e "Sala de embarque de atendimento em posições remotas" previstos na Tabela 1 - Parâmetros Mínimos de Dimensionamento (item 6.3 do Anexo 2) são mais elevados do que os previstos nas rodadas anteriores e também mais elevados do que os padrões internacionais usualmente adotados (em especial, do que os valores recomendados no IATA ADRM 11 relativos ao nível ótimo para Nível de Serviço). Sugerimos que estes parâmetros sejam revistos para refletir referenciais adotados internacionalmente ou aqueles aplicados em outras concessões.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O parâmetro definido apresenta considerável diferença com relação aos padrões internacionais usualmente adotados.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição. O valor adotado nesta rodada é equivalente ao adotado em rodadas anteriores. Nota-se que a tabela aqui tratada não apresenta o critério de máxima taxa de ocupação do componente, nem diferenciação entre o nível de serviço para passageiros sentados ou em pé. Ocorre que a experiência na gestão contratual mostrou que diversos concessionários adotavam interpretações equivocadas de como aplicar os parâmetros de nível de serviço do componente. Dessa forma, optou-se por simplificar o parâmetro, adotando-se um único número, de forma a manter o nível de serviço exigido nos contratos das rodadas anteriores. Nesta mesma linha, ressalta-se que o Airport Development Reference Manual (ADRM), em sua mais recente edição (11ª), alterou o parâmetro de nível de serviço deste componente, aparentemente exigindo mais área por passageiro. Da mesma forma que no caso do contrato, o ADRM simplificou sua fórmula, incorporando o percentual da máxima taxa de ocupação no valor do parâmetro de nível de serviço. Ademais, importante ressaltar que o percentual mínimo de assentos ofertados deve ser observado de maneira separada. Com isso, tal percentual não deve mais entrar na fórmula de cálculo da capacidade (item 6.4 do Anexo 02 do Contrato de Concessão), uma vez que o percentual de passageiros sentados já foi ponderado ao se estabelecer um único parâmetro espaço mínimo por passageiro. Por fim, cabe destacar que os tempos de ocupação definidos para este componente são médios, não máximos, conforme exposto na tabela 1 - Parâmetros Mínimos de Dimensionamento, cabendo revisão do parâmetro a cada revisão do PGI, conforme cláusula 6.7.1 do Anexo 02 do Contrato.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11685
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
VINCI AIRPORTS
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>O item 6.6. do Anexo 2 define as obrigações com relação aos percentuais de atendimento de passageiros em posições de contato para os aeroportos das “Faixas 2 e 3”.</p> <p>Por outro lado, ao contrario da Tabela 2 do Apêndice B do Anexo 2, que estabelece bônus e penalidades para o atendimento ou não destes critérios para Aeroportos da Faixa 3, não é possível identificar o mesmo no Apêndice C para os aeroportos da Faixa 2.</p> <p>Sendo assim, solicitamos que seja esclarecido como seriam monitorados, bonificados e penalizados os aeroportos correspondentes a Faixa 2 com relação a este critério? As penalidades neste caso limitariam-se àquelas relativas ao atendimento do nível de serviço?</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
N/A
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece a contribuição. Sobre o questionamento apresentado, está correto o entendimento que, para aeroportos da faixa 2, o acompanhamento quanto ao percentual de passageiros processados em posições próximas limita-se ao atendimento do nível de serviço, não havendo a incidência de Fator Q.</p> <p>Adicionalmente, ressalta-se que a referida cláusula sofreu alteração visando trazer maior flexibilidade aos aeroportos da faixa 2 e aos aeroportos da faixa 3 com baixa movimentação de passageiros internacionais.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11686
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
VINCI AIRPORTS
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>Solicitamos que seja esclarecido se a obrigação de fornecimento de PAPIs (itens 7.2.1, 7.5.1, 7.8.1, 7.11.1, 7.14.1, 7.16.1, 7.18.1, 7.21.1 e 7.24.1 do Anexo 2) é relativa a todas as THR de todas as RWY, inclusive as auxiliares para aproximação e pouso nas duas direções de cada pista de pouso e decolagem, ou se é esperado que estes equipamentos estejam instalados apenas na pista de pouso e decolagem principal? Em ambas cabeceiras ou na mais solicitada?</p> <p>Solicitamos ainda esclarecer se existiriam outros “visual glide slope indicators” aceitáveis que permitam o atendimento a este requisito (mais especificamente, VASIS, AVASIS, A-PAPI e outras variações destes equipamentos. Sabe-se que alguns aeroportos contam com estes equipamentos e busca-se compreender se seria necessário substituí-los de forma a atender a obrigação contratual.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>Busca-se clarificar a exigência contratual com relação aos indicadores de rampa de aproximação de forma a definir precisamente quais cabeceiras de pistas de pouso e decolagem requerem a instalação destes equipamentos e confirmar o entendimento da ANAC quanto à aceitação de equipamentos similares ao PAPI, especialmente para os aeroportos onde estes equipamentos encontrem-se já instalados.</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que a implantação de PAPI deve se dar em todas as cabeceiras de todas as pistas de pouso e decolagem existentes na infraestrutura. Ademais, esclarece-se que, conforme item 154.601(g) do RBAC nº 154, que não serão aceitos dispositivos padrão T-VASIS e AT-VASIS.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11687
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
VINCI AIRPORTS
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>Solicitamos confirmação de que a hora pico a ser considerada para aferição do atendimento aos requisitos da Fase IB deve ser a correspondente ao obtido para os meses 23-34 contados a partir do mês 1 definido para o início da Fase IB conforme definido no Item 2.8 do contrato "Data de Eficácia".</p> <p>Ressaltamos que a definição de "Hora Pico" no Anexo 2 faz referência à noção de ano civil, mas, entendemos que, neste caso, a aferição seria feita em um período de 12 meses que poderá ser diferente do ano civil.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
N/A
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece a contribuição. O entendimento está correto. Esclarece-se que, para fins de verificação de adimplemento contratual da Fase I-B, será considerada a 30ª Hora mais movimentada, aferida no ano civil correspondente ao 23º e 34º meses da concessão, sendo que o mês 01 é o mês da data de eficácia do contrato.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11688
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
VINCI AIRPORTS
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>Para efeitos de dimensionamento e de forma a cumprir com os requisitos de quantidade de posições de pátio por código de aeronave, solicitamos que seja esclarecido se poderá ser utilizado o mix de aeronaves previsto ou se, alternativamente, todas as posições de pátio a serem contabilizadas devem atender os requisitos de dimensões dos envelopes e “clearances” para as dimensões máximas de cada código de aeronave.</p> <p>Com relação a posições existentes que já possuam “restrições de aeronaves”, considera-se neste caso que não seria necessário fazer alterações? (Exemplo: Posição de pátio com ponte de embarque em aeroporto que seja utilizada para aeronaves código “C” mas não esteja adequado para um A321, permitindo A319, E195, etc)</p> <p>Nossa sugestão é que o requisito seja correspondente ao atendimento do mix de aeronaves de cada aeroporto.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
N/A
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece a contribuição. Do ponto de vista da regulamentação de Segurança Operacional, as posições de estacionamento são avaliadas considerando a maior aeronave a operar na posição, de acordo com o estabelecido pelo operador aeroportuário, que pode ser igual ou inferior ao limite do código de referência previsto para a posição de estacionamento.</p> <p>Esclarece-se contudo que, para atendimento aos requisitos de número de posições de estacionamento disponibilizadas em pátios de aeronaves pelo Contrato de Concessão, serão contabilizadas apenas posições de estacionamento de aeronaves que atendam a todos os requisitos regulamentares de acordo com o código da aeronave requerido. Posições de estacionamento de aeronaves com restrições são possíveis, mas não são contabilizadas para fins de adimplemento da cláusula contratual de pátio de aeronaves com número de posições requeridas.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11689
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
VINCI AIRPORTS
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Solicitamos esclarecer se o requisito relativo à adequação da infraestrutura de pistas (exemplo: item 7.2.3) é aplicável para aproximação de não precisão com relação à cabeceira mais utilizada ou considerando ambos os sentidos de pouso de uma PPD. Entendemos que obstáculos existentes que ferem as superfícies de transição e aproximação como terminais de passageiros existentes representam uma violação do contrato se não alterados durante a Fase I-B. Este entendimento está correto? Em caso positivo, seria possível esclarecer se a responsabilidade da futura concessionária se limitaria àqueles obstáculos sob gestão direta da administração aeroportuária e dentro dos limites patrimoniais? (Exemplo de obstáculos identificados: prédios e terreno natural fora do perímetro aeroportuário, torre de controle, tanques de abastecimento dos PAA, objetos não frangíveis de responsabilidade aeronáutica ou terceiros)
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Busca-se esclarecer as cabeceiras de pista de pouso e decolagem para as quais deve haver possibilidade de aproximação não-precisão noturna, bem como clarificar as responsabilidades relacionadas a adequações de infraestrutura visando retirada/deslocamento de obstáculos dentro e fora do sitio aeroportuário, bem como objetos sob gestão ou propriedade direta ou de terceiros.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece sua contribuição e clarifica que as duas cabeceiras devem ser adequadas para aproximações IFR Não precisão. Das análises afetas à infraestrutura regulamentada pela ANAC, não há diferenças significativas de requisitos para o caso de uma cabeceira apresentar aproximações IFR Não Precisão e a cabeceira oposta aproximações VFR, em relação a uma pista com as duas cabeceiras apresentando aproximações IFR Não Precisão.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11690
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
VINCI AIRPORTS
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>A Tabela B - Infrações Relacionadas a Obras e Investimentos inclui penalidades distintas com relação ao atendimento do nível de serviço (item B-01), ao atendimento às especificações mínimas de infraestrutura Aeroportuária (item B-02) e à não execução dos investimentos previstos na Fase II (item B-03).</p> <p>Solicitamos que seja esclarecido com exemplos qual seria o âmbito da aplicação de cada uma destas penalidades para que fique claro a diferença entre estas.</p> <p>Pelo nosso entendimento, é possível que um único descumprimento ocasione a aplicação de mais de uma destas penalidades, o que faria com que houvesse um acúmulo de penalidades, além daquelas já previstas no âmbito do Fator de Qualidade de Serviço. Nosso entendimento está correto?</p> <p>Se este for o caso, sugerimos que estas penalidades sejam revistas de forma a refletir a não existência de acúmulo de penalidades para um mesmo evento de descumprimento.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>Pelo nosso entendimento, é possível que um único descumprimento ocasione a aplicação de mais de uma destas penalidades, o que faria com que houvesse um acúmulo de penalidades, além daquelas já previstas no âmbito do Fator de Qualidade de Serviço.</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece a contribuição. Esclarece-se que as infrações apresentadas nos itens B-01 são relacionadas ao não atendimento dos parâmetros definidos no item "6 Nível de Serviço dos Terminais de Passageiros" do Anexo 02 do Contrato de Concessão. Tratam-se de obrigações relacionadas notadamente aos componentes operacionais de Terminais de Passageiros. Um exemplo de descumprimento seria a não disponibilização de área ou de equipamentos para processamento de forma suficiente a atender à demanda realizada de passageiros.</p> <p>As infrações B-02, por sua vez, estão relacionadas ao não atendimento às Especificações Mínimas da Infraestrutura Aeroportuária, descritas no item 5 do Anexo 02 do Contrato. Como exemplo de descumprimento, cita-se a não disponibilização de área de circulação capaz de atender adequadamente aos Usuários.</p> <p>Já no tocante aos itens B-03, estão associados à não disponibilização de capacidade nas áreas de movimento de aeronave (sistemas de pistas de pouso e decolagem, sistemas de pistas de táxi e pátios de aeronaves) para o atendimento adequado dos Usuários.</p> <p>Esclarece-se ainda que uma mesma infraestrutura pode não ser capaz de atender a dois ou mais itens ao mesmo tempo, cabendo penalidades distintas por cada descumprimento. Como exemplo, uma sala de embarque com área insuficiente para atendimento da demanda e com climatização inadequada pode ensejar infrações com base nos itens B-01 e B-02. Nesse sentido, reitera-se que as penalidades mencionadas, e outras, se referem a aspectos distintos abarcados pelas obrigações</p>

contratuais e podem, sim, ser eventualmente aplicadas cumulativamente, em casos específicos, em decorrência de um mesmo evento.  
Por fim, destaque-se que serão realizados ajustes no texto contratual de forma a tornar mais clara as definições aqui expostas.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11691
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
VINCI AIRPORTS
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>Considerando-se que a hora pico corresponde a trigésima hora mais movimentada do ano civil conforme definido no Item 6.2 do Anexo 2, solicitamos que seja esclarecido quando deve ser feita a apuração e reporte deste valor para efeito de avaliação do acionamento de um gatilho de demanda.</p> <p>Sugerimos o seguinte texto: “A análise da capacidade instalada em comparação a demanda existente identificada pela hora pico de cada ano civil, deve ser verificada anualmente e submetida a ANAC até o último dia útil do mês de fevereiro do ano subsequente. Caso a demanda atinja ou ultrapasse 85% da capacidade de um processador, assume-se que o gatilho de demanda foi atingido e um plano de ação deve ser submetido a ANAC em até 90 dias da data de submissão da referida análise. Os gatilhos de investimentos e tais requisitos passam a vigorar a partir do termino da Fase IB e deve ser garantido que, transcorridos os 90 dias, o processador em questão não atinja ou ultrapasse 100% da capacidade na hora pico do ano de apuração de maneira a confirmar a efetividade do Plano de Ação”</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O texto atual não deixa claro qual a frequência da avaliação de acionamento dos gatilhos de investimentos ou quando isso deve ser realizado.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição. O monitoramento de eventuais disparos de gatilhos de investimentos é realizado mensalmente, com base nos dados de capacidade e demanda dos doze meses anteriores.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11692
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
VINCI AIRPORTS
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>O EVTEA de SBCT identifica que o terminal é um obstáculo que fere a superfície do DVOR/DME.</p> <p>Solicitamos que seja esclarecido se existirá alguma responsabilidade atribuída à concessionária com relação a esta questão, uma vez que trata-se de interferência relativa a superfícies de equipamentos aeronáuticos.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
N/A
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece a contribuição. Cabe à Concessionária o pleno atendimento da infraestrutura aeroportuária aos regulamentos técnicos e aos demais dispositivos legais ou regulamentares, de modo a prover capacidade adequada para o atendimento aos Usuários, nos termos dos itens 3.1.1 e 3.1.40 do Contrato de Concessão. Nesse sentido, observando também os termos do item 3.1.21 do Contrato de Concessão e dos itens 3.2, 3.3 e 3.4 do Anexo 02 ao Contrato de Concessão, a Concessionária deverá realizar, observando os normativos do COMAER, as tratativas relativas à interferência e ao funcionamento de equipamentos aeronáuticos, garantindo a capacidade do sistema de pistas necessária às suas operações, nos termos do item 3.1.19 do Contrato de Concessão.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11693
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
VINCI AIRPORTS
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>De acordo com o EVTEA de SBNF, existem trabalhos sendo conduzidos pela Infraero para expansão de capacidade instalada. O cronograma indica que estes trabalhos estariam concluídos ao final de 2020 e o contrato com o construtor estabeleceria mar/2021 como data de entrega.</p> <p>Solicitamos que seja esclarecido como estas obras seriam transferidas para a futura concessionária caso ainda não estejam concluídas no momento da assinatura do Contrato de Concessão.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
N/A
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que, conforme apresentado nos Estudos de Viabilidade submetidos à consulta pública, cerca de 80% das obras para ampliação do TPS do Aeroporto de Navegantes encontram-se concluídas. Segundo contrato celebrado para realização das obras, a conclusão está prevista para o período entre fevereiro e março de 2021. Já o cronograma físico-financeiro da Construtora Porto Beton disponibilizado no Banco de Dados considera o término da obra em novembro de 2020. Esclarece-se ainda que Estudos de Viabilidade serão ajustados de modo que não haverá previsão de capex para conclusão das mencionadas obras. Por fim, também não há previsão de realização de obras por parte da Infraero no período da concessão.</p> <p>Complementarmente, a ANAC informa que além das questões atinentes à situação das obras e a previsão de conclusão dos trabalhos em andamento pela Infraero no Aeroporto de Navegantes (acompanhadas pela Secretaria Nacional de Aviação Civil), deve-se destacar que, nos termos do item 2.3 da minuta de contrato, os Complexos Aeroportuários dos Aeroportos integrantes do Bloco serão transferidos à Concessionária, no estado em que se encontram, concomitantemente à celebração do presente Contrato. Também reitera-se que a Concessionária é responsável pela operação e pelos bens do aeroporto a partir do término do Estágio 2 da Fase I-A, nos termos da "Subseção I - Da Fase I-A" do Contrato de Concessão, bem como pela realização das obrigações de investimento e de adequação da infraestrutura, nos termos do Contrato de Concessão e do seu Anexo 02, Plano de Exploração Aeroportuária. Por essa razão, o Edital de Licitação estabelece, no seu item 1.33, que 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>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11694
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
VINCI AIRPORTS
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>O item 9 do Anexo 2 do Contrato prevê que o Fator Q incidirá a partir do terceiro reajuste e o item 6 do Anexo 2 prevê por sua vez que os IQS sejam aferidos em até 60 dias após o término da Fase I-A.</p> <p>Entendemos que a aferição dos IQS e a aplicação do Fator Q devam garantir que a Concessionária não será penalizada durante o período de execução de obras da Fase I-B.</p> <p>Além disso, o Aeroporto de Navegantes, por exemplo, não possui pontes de embarque e não atenderia os critérios pretendidos no PEA antes da entrega das obras.</p> <p>Tendo isto em questão, reforça-se a solicitação de postergação de aplicação do Fator Q/IQS para após finalizada a Fase IB</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>Em alguns casos, a infraestrutura existente não permitiria cumprir com os requisitos do contrato no prazo estipulado de aferição dos IQS e o período de obras pode afetar de maneira negativa a percepção de qualidade de serviço por parte dos passageiros.</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece a contribuição e destaca inicialmente que somente para os aeroportos com movimentação anual de passageiros igual ou superior a 5 milhões de passageiros é que haverá incidência do Fator Q, conforme disposto no Apêndice B do PEA. Para esses aeroportos, os Indicadores de Qualidade de Serviço - IQS irão medir aspectos relativos a Serviços Diretos, à Disponibilidade de Equipamentos e Instalações Lado Ar e contemplar, ainda, pesquisa de satisfação a qual representará a percepção dos passageiros. Como maneira de estimular a melhoria na performance dos aeroportos, os resultados de alguns dos IQS serão considerados no cálculo anual do fator de qualidade de serviço (Fator Q) a ser aplicado no reajuste anual (de acordo com o porte do aeroporto e conforme estabelecido no Contrato). Portanto, o contrato de concessão busca estabelecer instrumentos para estimular a Concessionária a prestar um serviço com qualidade ao usuário, sob pena de ter suas receitas reduzidas ou de aplicação de penalidades específicas relacionadas à qualidade do serviço prestado. Desse modo, para os aeroportos com movimentação anual de passageiros igual ou superior a 5 milhões de passageiros, os IQS passarão a ser aferidos em até 60 (sessenta) dias após o término da Fase I-A, enquanto o Fator Q somente incidirá a partir do terceiro reajuste, incluindo este. Quanto ao IQS "Atendimento em pontes de embarque" informa-se que caso o Aeroporto não disponha de pontes de embarque não haverá medição do indicador. O indicador deverá ser medido a partir do instante em que o equipamento/instalação estiver disponível, sendo, então, calculados os percentuais de acréscimo ou decréscimo de tarifa correspondente. Especificamente em relação ao Aeroporto de Navegantes, de acordo com a alínea iii, item 1 do Apêndice A do PEA, este aeroporto está inicialmente enquadrado na Faixa 2, ou seja, possui movimentação anual entre 1 milhão e 5 milhões de passageiros. Nesse caso,</p>

para fins de Qualidade de Serviço, a Concessionária deverá observar o disposto no Apêndice C do PEA, no qual não há previsão do IQS “Atendimento em Ponte de Embarque”, nem tampouco Fator Q. Para os aeroportos inseridos nesta Faixa, os IQS a serem aferidos são aqueles relacionados à Pesquisa de Satisfação de Passageiros. Já para os aeroportos com movimentação anual de passageiros inferior a 1 milhão de passageiros, conforme Apêndice D do PEA, não haverá aferição de IQS. Contudo, a Concessionária deverá dispor de sistema de registro e tratamento das demandas relacionadas a prestação do serviço apto a gerar relatório contendo as informações sobre as manifestações recebidas, assegurando à ANAC o acesso aos dados brutos do referido sistema, nos termos e prazos definidos no Contrato e demais regulamentos expedidos pela ANAC. Ressalte-se que esse sistema é obrigatório para todos os aeroportos, inclusive os de movimentação superior a 1 milhão de passageiros (itens 1 a 5 do Apêndice B e do Apêndice C do PEA). Não obstante, informamos que em face da contribuição, o item 9 da Tabela do Apêndice A do PEA foi alterado de modo a tornar mais claro ao regulado que as obrigações a serem realizadas pela Concessionária para fins de Qualidade de Serviço dependerão do tamanho da movimentação anual de passageiros do aeroporto.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11695
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
VINCI AIRPORTS
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Sugerimos especificar os “componentes operacionais” referidos no item 6.54 para os quais o “Tsec” deve ser monitorado e para quais destes componentes operacionais pode esperar-se a requisição por parte da ANAC de um sistema automatizado de monitoramento.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Pode-se compreender por “componentes operacionais” uma variedade muito geral de processadores (exemplo: portão de embarque, controles de segurança de funcionários, meio fio, imigração, check-in etc)
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que o item citado se refere ao monitoramento de tempo de permanência em todos os componentes operacionais elencados na Tabela 1 do capítulo 6 Nível de Serviço dos Terminais de Passageiros. Dessa forma, o sistema deve ser capaz de aferir os tempos de permanência por passageiro tanto nos componentes que apresentam tempos médios de ocupação quanto nos componentes que apresentam tempos máximos de ocupação definidos na referida tabela. Foram feitos ajustes na redação contratual de forma a esclarecer estes conceitos.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11696
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
VINCI AIRPORTS
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Solicitamos que seja esclarecido se as infraestruturas das quais se trata o item 7.47.1 do Anexo 02 devam ser disponibilizadas até o final da Fase I-B
<b>JUSTIFICATIVA</b>
N/A
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que a disponibilidade para uso da infraestrutura aeroportuária para as operações militares, previstas na referida cláusula, refere-se a todo o período da concessão.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11697
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
VINCI AIRPORTS
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Questionamos se seria possível adiar a consulta pública.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
A situação econômica será severamente impactada em razão da pandemia COVID-19, sendo assim, um adiamento da consulta pública permitiria ao licitante uma melhor visão do real impacto da crise.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que, no entendimento do Governo Federal, não foi necessário adiar o prazo final da Consulta Pública. Primeiramente, importante considerar que as medidas de distanciamento social, como uma das formas de se conter a rápida disseminação do COVID-19, tiveram início no Brasil a partir de meados de março, ou seja, cerca de 30 dias após o início da Consulta Pública em epígrafe. De fato, foram realizadas e concluídas de forma exitosa e sem qualquer contratempo a participação dos interessados, as quatro sessões presenciais de Audiência Pública previstas no âmbito da Consulta Pública, quais sejam, nas cidades de Goiânia (dois de março de 2020), Manaus (seis de março de 2020), Curitiba (nove de março de 2020) e Brasília (11 de março de 2020). À despeito da compreensão do delicado momento em que se encontra não só o Brasil, mas também todo o mundo, entendeu-se não haver necessidade de prorrogação do prazo, uma vez que toda a documentação a ser analisada, bem como os canais de envio de contribuição, encontravam-se disponíveis em meio virtual pelo do sítio eletrônico da Agência.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11698
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
VINCI AIRPORTS
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Considerando o contexto atual, questionamos se seria possível atualizar os parâmetros chave da concessão (como, por exemplo, valor do contrato, Contribuição Inicial e Capital Inicial Mínimo).
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O valor dos três blocos poderá ser severamente impactado pandemia COVID-19, sendo assim, os principais parâmetros da concessão deveriam ser ajustados para refletir a nova situação econômica.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que 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 6ª Rodada de Concessões Aeroportuárias (cenário de 30 anos a partir de outubro/novembro de 2021). Entretanto, no presente momento seria prematuro se fazer qualquer diagnóstico conclusivo, devido as 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.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11699
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
VINCI AIRPORTS
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Considerando o contexto atual, questionamos se seria possível atualizar os parâmetros chave da concessão (como, por exemplo, valor do contrato, Contribuição Inicial e Capital Inicial Mínimo).
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O valor dos três blocos poderá ser severamente impactado pandemia COVID-19, sendo assim, os principais parâmetros da concessão deveriam ser ajustados para refletir a nova situação econômica.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que 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 6ª Rodada de Concessões Aeroportuárias (cenário de 30 anos a partir de outubro/novembro de 2021). Entretanto, no presente momento seria prematuro se fazer qualquer diagnóstico conclusivo, devido as 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.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11700
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
VINCI AIRPORTS
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Considerando o contexto atual, questionamos se seria possível atualizar os parâmetros chave da concessão (como, por exemplo, valor do contrato, Contribuição Inicial e Capital Inicial Mínimo).
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O valor dos três blocos poderá ser severamente impactado pandemia COVID-19, sendo assim, os principais parâmetros da concessão deveriam ser ajustados para refletir a nova situação econômica.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que 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 6ª Rodada de Concessões Aeroportuárias (cenário de 30 anos a partir de outubro/novembro de 2021). Entretanto, no presente momento seria prematuro se fazer qualquer diagnóstico conclusivo, devido as 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.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11701
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
VINCI AIRPORTS
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Quanto ao cálculo do Fator X, seria possível fornecer um exemplo com números?
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O cálculo do Fator X está seguindo uma nova metodologia, sendo assim, um exemplo com números seria interessante para explicar a fórmula indicada no contrato e confirmar nosso entendimento.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a motivação para se estabelecer uma metodologia pré-definida para a determinação do Fator X pode ser encontrada na Justificativa levada à Audiência Pública (<a href="https://www.anac.gov.br/assuntos/paginas-tematicas/concessoes/sexta-rodada/documentos/Justificativa_14fev20.pdf">https://www.anac.gov.br/assuntos/paginas-tematicas/concessoes/sexta-rodada/documentos/Justificativa_14fev20.pdf</a>).</p> <p>Quanto a nova metodologia, em síntese, esta se ampara em fórmula paramétrica que utiliza como informação apenas as variações de movimento, tomadas como indicador dos ganhos de escala do aeroporto. A ANAC passou a adotar essa metodologia a partir da primeira Revisão dos Parâmetros da Concessão – RPC dos Aeroportos Internacionais de Confins/MG e do Rio de Janeiro/RJ, discutida em Audiência Pública nº 7/2019, disponível em: <a href="https://www.anac.gov.br/participacao-social/consultas-publicas/audiencias-encerradas/audiencias-publicas-encerradas-de-2019">https://www.anac.gov.br/participacao-social/consultas-publicas/audiencias-encerradas/audiencias-publicas-encerradas-de-2019</a>.</p> <p>Desta feita, de acordo com o disposto no item 6.6 da minuta do Contrato de Concessão, o Fator X poderá afetar de forma positiva ou negativa o resultado do reajuste anual, dependendo da taxa média de variação anual da variável Passageiros Tarifados do quinquênio anterior à conclusão de cada Revisão dos Parâmetros da Concessão, conforme a definições constantes do item 1.1.41.</p> <p>Ademais, com o objetivo de simplificar e retificar materialmente a fórmula de cálculo da taxa média de variação anual da variável Passageiros Tarifados, a fórmula apresentada na minuta submetida à Audiência Pública será alterada, sem acarretar mudanças em resultado do cálculo, conforme a seguir:</p> $X = \{ -0,75\%, \text{ se } \Delta pax \leq -2\%; 0,2 \times \Delta pax - 0,35\%, \text{ se } -2\% < \Delta pax < 5,5\%; 0,75\%, \text{ se } \Delta pax \geq 5,5\% \}, \text{ onde: } \Delta pax = (pax_{ano\ final} / pax_{ano\ inicial})^{1/5} - 1;$ <p><math>pax_i</math> é a variável Passageiros Tarifados do ano-calendário <math>i</math>, conforme a definição constante do item 1.1.41.</p> <p>Isso posto, segue um exemplo da aplicação da fórmula:</p> <p>Na hipótese de o número de Passageiros Tarifados dos anos-calendário inicial e final de um determinado quinquênio considerado forem de 10 milhões e 11 milhões, respectivamente (ou seja, crescimento de 10% em cinco anos), teremos o seguinte cálculo para a variação média anual de Passageiros Tarifados:</p> $\Delta pax = (pax_{ano\ final} / pax_{ano\ inicial})^{1/5} - 1$

$$\Delta pax = (11.000.000 / 10.000.000)^{1/5} - 1$$

$$\Delta pax = (1,1)^{1/5} - 1$$

$$\Delta pax = 0,019245 = 1,9245\%$$

Ou seja, no quinquênio houve crescimento médio anual de 1,9245% no número de passageiros tarifados.

Assim sendo, o fator X será calculado segundo a faixa  $X = \{0,2 \times \Delta pax - 0,35\%$ , se  $-2\% < \Delta pax < 5,5\%$ :

$$X = 0,2 \times \Delta pax - 0,35\%$$

$$X = 0,2 \times 1,9245\% - 0,35\%$$

$$X = 0,3849\% - 0,35\% = 0,0349\%$$

De acordo com o exemplo acima o fator X seria positivo, tendo um efeito isolado de reduzir os valores da Receita Teto do aeroporto em 0,0349%, conforme fórmula de reajuste disposta no item 6.5. do Contrato.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11703
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Instituto Curitiba de Turismo e Eventos
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>No aeroporto Afonso Pena existe a necessidade de construção de uma pista com 3.000 metros de comprimento e 45 m de largura. Para que assim possam com isso decolar voos de passageiros e de carga, com o máximo de combustível e capacidade para voos diretos para os Estados Unidos e Europa sem restrições.</p> <p>O Prazo para execução dessa obra deve ser na primeira fase da concessão ou seja, nos primeiros anos.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>Curitiba e região metropolitana tem potencial de passageiros para voos internacionais de longa distância, assim como potencial de carga.</p> <p>Somos a única região do país, de uma grande capital, que não tem uma pista com comprimento suficiente para decolar aeronave de passageiro e carga para Estados Unidos e Europa em voos diretos.</p> <p>O aeroporto Afonso Pena, representa, conforme estudos apresentados pela ANAC, 47% da receita e 50% dos passageiros do bloco sul, e está recebendo apenas 15% dos investimentos, portanto esses investimentos se justificam pelo porte do aeroporto.</p> <p>Devido a estarmos a 900 metros de altitude, nós perdemos a eficiência na decolagem das aeronaves em 20%, por isso a importância da pista mais longa.</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição. Considerando o recebimento de inúmeras contribuições, tanto na Audiência Pública presencial, como na virtual, as quais apresentaram argumentos técnicos quanto a necessidade e o anseio da população pela construção de uma nova Pista de Pouso e Decolagem (PPD) no Aeroporto de Curitiba, ou mesmo a ampliação da atual, de modo a viabilizar economicamente voos diretos entre Curitiba e cidades da Europa e dos Estados Unidos; considerando que as análises das projeções de demanda apresentadas no relatório de mercado dos Estudos de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental (EVTEA) que subsidiam a modelagem da concessão do aeroporto apontam para demanda de passageiros, na análise origem destino, para cidades da Europa e América do Norte (pág. 136 do Estudo de Mercado), a qual justifica a criação de rotas diretas do Aeroporto de Curitiba para as referidas localidades já no início da concessão (tabela 6-23, pág. 143 do Estudo de Mercado); considerando ainda que os estudos de mercado apontam para uma conectividade do fluxo internacional de aeronaves cargueiras entre SBCT e América do Norte; esta Secretaria Nacional de Aviação Civil solicitou que o consórcio selecionado para elaboração dos estudos realizasse uma análise de diferentes cenários de forma a viabilizar voos diretos do SBCT para cidades da Europa e Estados Unidos (estudo inserido no Data room).</p> <p>Considerando que os custos estimados para construção de uma terceira PPD foram muito próximos da alternativa mais econômica de ampliação da atual PPD;</p>

considerando os riscos inerentes ao processo de desapropriação, presentes em volume consideravelmente superior na alternativa de ampliação da atual PPD; considerando que os obstáculos a navegação aérea já estão mapeados no cenário de construção da nova PPD; considerando a valorização do ativo resultante da construção de nova PPD; considerando que a construção da nova PPD irá possibilitar a descontinuidade nas operações da pista secundária 11/29, resultando em disponibilização de relevante área de exploração comercial para o aeroporto; considerando, por fim, que o plano diretor do aeroporto prevê como melhor alternativa à expansão de longo prazo do aeroporto, a construção da nova PPD; esta SAC irá determinar como diretriz de política pública, a implantação de um sistema de pistas 15R/33L, projetado para aeronaves Código 4E, com comprimento mínimo de pista de pouso e decolagem de 3.000 metros, possuindo os requisitos de infraestrutura exigidos na legislação em vigor para possibilitar procedimentos de aproximação paralela e independente ao atual sistema de PPD 15/33, em operação noturna e diurna, com pista de aproximação de precisão, sem restrição, que atenda aos requisitos de mínimos operacionais equivalentes à Categoria II. O novo sistema de Pistas de Pouso e Decolagem deverá estar implantado e concluído em até 60 meses após a data de eficácia do contrato.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11704
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
VINCI AIRPORTS
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Entendemos que as multas relacionadas à Fase I-B (como, por exemplo, as previstas nos itens A-52, B-0, B-05, B-06, C-01 e C-02) não devem ter como base a receita bruta da Concessionária e sim um valor já fechado e proporcional ao atraso que se pretende sancionar.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Nosso entendimento tem como base dois fatores: (i) não existe relação direta com o evento sancionado; e (ii) numa ótica de financiamento de projeto, o risco de construção precisa ser transferido ao construtor e este dificilmente conseguirá suporta-las se elas tiverem como base a receita bruta da Concessionária.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição, mas informa que, tal como ocorre na quase totalidade das demais infrações previstas no Anexo 3, os percentuais de multa foram estipulados levando em consideração a gravidade abstrata da conduta desviante, sem ficarem necessariamente adstritos aos valores a serem eventualmente dispendidos pela Concessionária. 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. Não obstante, conforme previsto na cláusula 2.7 do Anexo 3 do Contrato de Concessão, no processo de cálculo do valor base da multa aplicável às infrações descritas na Tabela B, poderão ser considerados adimplementos parciais, desde que a parte da infraestrutura efetivamente disponibilizada se encontre apta à operação aeroportuária, tanto funcional quanto tecnicamente. Nessas hipóteses, os valores indicados na tabela serão reduzidos de forma proporcional ao efetivo ganho operacional propiciado pela parte da infraestrutura entregue em comparação com o contratualmente exigido. Portanto, tal mecanismo promove um maior alinhamento do valor final da sanção à dimensão do inadimplemento eventualmente verificado.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11705
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
VINCI AIRPORTS
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Sugerimos que a aplicação dessas penalidades leve em conta a diferença de tráfego de cada aeroporto a fim de garantir a proporcionalidade entre o descumprimento e a sanção. Para tanto, (i) sejam estabelecidos critérios objetivos de dosimetria; ou (ii) sejam estabelecidas alíquotas diferentes, em função do tráfego do Aeroporto.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Entendemos que a aplicação de penalidades que não levem em consideração a diferença de tráfego entre os aeroportos contraria o princípio da proporcionalidade.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece a contribuição, mas informa que a opção de cálculo dos valores de multa com base em percentual da receita bruta da Concessionária e de suas eventuais subsidiárias integrais como um todo se fundamentou no fato de que a Concessionária auferir vantagens da integralidade do bloco, beneficiando-se inclusive de eventuais sinergias que os aeroportos possuam entre si, bem como do sistema de subsídios cruzados.</p> <p>Tal regra, portanto, encontra-se em perfeita consonância com os princípios da razoabilidade e da proporcionalidade que informam a atividade administrativa. Ademais, almeja-se igualmente evitar a utilização de estratégias contábeis com vistas a buscar reduzir artificialmente a base de cálculo da multa.</p> <p>Ressalta-se, ainda, que algumas infrações, por sua própria natureza, são necessariamente praticadas no âmbito do bloco, não sendo individualizáveis por aeroporto, o que inviabiliza a adoção da alternativa proposta.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11706
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
VINCI AIRPORTS
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>A cláusula estabelece que cada evento de Revisão Extraordinária, individualmente, deverá causar 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. Sendo assim, questionamos: se a Concessionária tiver nove pleitos que impactem individualmente em 0,9%, ela não terá direito ao reequilíbrio econômico financeiro do Contrato de Concessão? Não se está, dessa forma, limitando indevidamente o direito da concessionária ao equilíbrio econômico, que é um princípio fundamental dos contratos administrativos? Sugerimos que o 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 seja considerado para todos os pleitos, conjuntamente, dentro de um prazo de preclusão de 5 anos.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>Estabelecer o gatilho de 1% por evento significa limitar o direito fundamental da concessionária ao reequilíbrio econômico financeiro do Contrato de Concessão</p>
<b>RESPOSTA</b>
<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 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.</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> <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>

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. 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.

Do ponto de vista doutrinário, convém ressaltar que parcela importante do direito administrativo brasileiro 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”.

No que se refere à cumulatividade, denota-se que a previsão contratual de alteração relevante consubstancia o entendimento de que o aperfeiçoamento da regra perpassa pela definição objetiva do critério em apreço, em respeito, como dito, ao princípio da segurança jurídica. Nesses moldes, torna-se condição lógica, tendo em vista a premissa de análise individual dos eventos que compõem o Pedido de Revisão Extraordinária, que o critério objetivo de alteração relevante seja aferido na análise de cada evento.

Ora, 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.

#### 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.

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.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11707
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Propõe-se a inclusão da tendência 2019 e as perspectivas da Zona Franca de Manaus na projeção de demanda de cargas importadas em MAO.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>A projeção de demanda de carga importada em MAO parece superestimada. A projeção considera o total de importações brasileiras por tipo de produto e, posteriormente, segregadas por modal e aeroporto.</p> <p>A projeção em Manaus considera que o market share dos aeroportos é mantido, o que não está de acordo com a série histórica das tendências de mercado.</p> <p>Com base em entrevistas realizadas durante visita ao local, a competitividade da Zona Franca de Manaus está diminuindo e pode ser ainda mais negativamente afetada pelas diretrizes estratégicas do Governo Federal (Reforma Tributária).</p> <p>Já em 2019, a demanda de carga já apresentou uma tendência decrescente.</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que, de fato, as projeções de demanda de carga consideraram a análise histórica do market share dos modais e dos aeroportos. Adicionalmente, sua extrapolação até o fim do período de concessão é justificada por não ser considerada uma boa prática a incorporação de fatores supervenientes que indicam, até o momento da conclusão do estudo, uma expectativa, e não um fato concreto. Adicionalmente, as possíveis alterações futuras devem compor análises de tendência, a fim de que os interessados no leilão possam considerar (dentro de suas análises individuais de risco) como possíveis upsides ou downsides. Será solicitado reforço aos estudos quanto a tais análises.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11708
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Propõe-se a alteração do ponto inicial da receita de estacionamento de automóveis em MAO em linha com as condições contratuais atuais.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
A projeção de receita de estacionamento de automóveis em MAO parece superestimada. A projeção no Aeroporto de Manaus toma como ponto inicial a receita apurada no ano de 2018. No entanto, conforme explicitado em visita técnica e em troca de email oficial com o canal da 6ª rodada, as receitas de estacionamento de 2018 (e 2019) estão muito acima da série histórica porque a própria Infraero fazia a operação do estacionamento, uma vez que o contrato do operador do estacionamento havia sido rescindido.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e informa que a receita de estacionamento de automóveis do aeroporto de Manaus, em termos unitários, está em linha com a de outros aeroportos utilizados como benchmarks, tais como Curitiba e Santos Dumont. A título de exemplo, o Estudo de Mercado revela que, em 2018, os três aeroportos apresentaram receita unitária equivalente, embora em Curitiba e em Santos Dumont os estacionamentos já fossem operados por terceiros à época. Assim, entende-se que o patamar inicial de receita adotado encontra-se adequado. Em breve análise, avaliou-se o novo contrato de estacionamento de Manaus, disponibilizado após a entrega dos EVTEAs, e verificou-se que os parâmetros contratuais estão alinhados às premissas adotadas nos estudos. Esclarecemos ainda que os EVTEAs não são vinculativos, cabendo ao futuro operador desenvolver sua própria solução para atender aos requisitos do Contrato de Concessão e seus Anexos, bem como para a exploração comercial do sítio.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11709
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Propõe-se a alteração da projeção de receita de aluguel de automóveis em MAO.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
A projeção de receita de aluguel de automóveis em MAO parece superestimada. A projeção no Aeroporto de Manaus toma como ponto inicial a receita apurada no ano de 2018. No modelo financeiro de MAO, consta o valor de R\$ 3,7 MM de receita com aluguel de automóveis em 2018. No entanto, conforme o histórico de receitas da Infraero que consta no Data Room, a receita com aluguel de automóveis foi R\$ 1,8 MM.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que o valor inicial assumido com receitas de locadoras de automóveis no aeroporto de Manaus leva em consideração a receita observada em 2018 (R\$1,8MM) acrescida da arrecadação prevista com novos contratos assinados em 2019, da ordem de R\$1,9MM, analisados nas planilhas auxiliares à Avaliação Econômico-Financeira e referenciados no Modelo Financeiro de Manaus. Importante notar que, para estes novos contratos, considerou-se de maneira conservadora apenas o pagamento mínimo mensal – assumindo como receita inicial o menor valor que o operador do aeroporto poderá obter com estes contratos. Mais além, avaliando a consistência dos parâmetros adotados, a receita unitária com locadoras de automóveis, observada em 2018, estava abaixo da média dos benchmarks de aeroportos comparáveis, ao passo que, os valores projetados para o último ano de concessão são similares aos verificados nos aeroportos de São Luís e Aracaju, como se observa nos Estudos de Mercado. Esclarecemos ainda que os EVTEAs não são vinculativos, cabendo ao futuro operador desenvolver sua própria solução para atender aos requisitos do Contrato de Concessão e seus Anexos, bem como para a exploração comercial do sítio.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11710
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Propõe-se a atualização da projeção de receita de Duty Free em MAO considerando a saída do operador do Duty Free.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>A projeção de receita com Duty Free (Lojas Francas) em MAO parece superestimada. O operador da loja de Duty Free saiu do aeroporto.</p> <p>A projeção no Aeroporto de Manaus toma como ponto inicial a receita apurada no ano de 2018. E a partir deste ponto toma um crescimento orgânico proporcional ao crescimento de passageiros e seu mix. No entanto, conforme explicitado em visita técnica, o operador do Duty Free saiu do aeroporto tendo em vista que a demanda de passageiros não era suficiente para suportar o negócio.</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que, considerando que os Consultores tiveram um prazo de 150 dias para elaboração dos estudos, o qual se deu entre junho e outubro de 2019, fatos posteriores, naturalmente, podem não ter sido refletidos nos estudos. À despeito disto, não se considera razoável alterar os parâmetros dos estudos diante da argumentação trazida pela contribuição. Primeiramente, não se sabe os motivos concretos que levaram o operador atual a encerrar suas operações. Portanto, o fato de o titular do contrato de lojas francas não estar mais no aeroporto atualmente não seria motivo para interferir no valor de referência utilizado nos estudos, uma vez que estes refletem as receitas obtidas no caso real, de acordo com as condições contratuais vigentes e movimentação de passageiros no aeroporto em questão (referências recentes).</p> <p>Cabe mencionar, inclusive, que as projeções de receitas não tarifárias elaboradas nos EVTEAs da 6ª Rodada procuraram envolver as principais vertentes de ganhos e incentivos observados nos aeroportos já concedidos à operação privada. Nesse contexto, torna-se coerente considerar upsides nos dois principais critérios, quais sejam: 1) incremento de receitas por variação positiva da movimentação de passageiros nas áreas comerciais do terminal, tanto pelo aspecto quantitativo, quanto pelo aspecto qualitativo, isto é, uma ação efetiva do operador de aquecer a propensão a consumir dos passageiros, ofertando ambientes com maior conforto, maior variedade e qualidade dos produtos ofertados; 2) atualização dos percentuais de comissão dos contratos comerciais ao operador aeroportuário identificados como defasados em análise de benchmarking considerando aeroportos concedidos. Portanto, espera-se que o futuro concessionário possa explorar upsides que agregem às futuras receitas ganhos observados em aeroportos já concedidos (benchmarks).</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11711
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Propõe-se a atualização da projeção de receita de Duty Free em CWB considerando a saída do operador do Duty Free.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>A projeção de receita com Duty Free (Lojas Francas) em CWB parece superestimada. O operador da loja de Duty Free saiu do aeroporto.</p> <p>A projeção no Aeroporto de Curitiba toma como ponto inicial a receita apurada no ano de 2018. E a partir deste ponto toma um crescimento orgânico proporcional ao crescimento de passageiros e seu mix. No entanto, conforme explicitado em visita técnica, o operador do Duty Free saiu do aeroporto tendo em vista que a demanda de passageiros não era suficiente para suportar o negócio.</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que, considerando que os Consultores tiveram um prazo de 150 dias para elaboração dos estudos, o qual se deu entre junho e outubro de 2019, fatos posteriores, naturalmente, podem não ter sido refletidos nos estudos. À despeito disto, não se considera razoável alterar os parâmetros dos estudos diante da argumentação trazida pela contribuição.</p> <p>Primeiramente, não se sabe os motivos concretos que levaram o operador atual a encerrar suas operações. Portanto, o fato de o titular do contrato de lojas francas não estar mais no aeroporto atualmente não seria motivo para interferir no valor de referência utilizado nos estudos, uma vez que estes refletem as receitas obtidas no caso real, de acordo com as condições contratuais vigentes e movimentação de passageiros no aeroporto em questão (referências recentes). Cabe mencionar, inclusive, que as projeções de receitas não tarifárias elaboradas nos EVTEAs da 6ª Rodada procuraram envolver as principais vertentes de ganhos e incentivos observados nos aeroportos já concedidos à operação privada. Nesse contexto, torna-se coerente considerar upsides nos dois principais critérios, quais sejam: 1) incremento de receitas por variação positiva da movimentação de passageiros nas áreas comerciais do terminal, tanto pelo aspecto quantitativo, quanto pelo aspecto qualitativo, isto é, uma ação efetiva do operador de aquecer a propensão a consumir dos passageiros, ofertando ambientes com maior conforto, maior variedade e qualidade dos produtos ofertados; 2) atualização dos percentuais de comissão dos contratos comerciais ao operador aeroportuário identificados como defasados em análise de benchmarking considerando aeroportos concedidos. Portanto, espera-se que o futuro concessionário possa explorar upsides que agregem às futuras receitas ganhos observados em aeroportos já concedidos (benchmarks).</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11712
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Propõe-se que se altere as projeções de receita de VAREJO DE CONVENIÊNCIA, VAREJO DE ESPECIALIDADE, ALIMENTOS E BEBIDAS e SERVIÇOS A PASSAGEIROS nos EVTEAs para que se considere os efeitos de contratos que ainda pagam o Preço Mínimo Mensal.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>A projeção de receitas com VAREJO DE CONVENIÊNCIA, VAREJO DE ESPECIALIDADE, ALIMENTOS E BEBIDAS e SERVIÇOS A PASSAGEIROS em todos os aeroportos da 6ª rodada parece superestimada. A projeção em todos os aeroportos da 6ª rodada toma como ponto inicial a receita apurada no ano de 2018. E a partir deste ponto toma um crescimento orgânico proporcional ao crescimento de passageiros e sua mudança de perfil (índice de vendas), e a mudanças contratuais (índice de comissão de vendas).</p> <p>No entanto, conforme explicitado em visita técnica e análise dos arquivos de faturamento dos concessionários que operam nos aeroportos da 6ª rodada, a maioria deles paga somente o Preço Mínimo Mensal, não alcançando a taxa de Variável Adicional dos contratos.</p> <p>Adicionalmente, foi dito em visita técnica que muitos concessionários estão deixando de prorrogar contratos e novos contratos estão deixando de serem feitos porque há um limite de 36 meses para novos contratos com a Infraero (que se justifica pela concessão dos aeroporto).</p> <p>Portanto, ainda que haja um crescimento no número de passageiros (índice de vendas), deve-se considerar que isto não levará ao aumento das receitas percebidas pelos aeroportos, uma vez que muitos dos concessionários ainda estarão pagando o Preço Mínimo Mensal.</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que, como bem mencionado, as projeções de receitas com varejos de conveniência, varejo de especialidades, alimentos e bebidas, assim como serviços a passageiros elaboradas pelos EVTEAs da 6ª Rodada procuraram envolver as principais vertentes de ganhos e incentivos observados nos aeroportos já concedidos à operação privada. Nesse contexto, torna-se coerente considerar upsides nos dois principais critérios, quais sejam: 1) incremento de receitas por variação positiva da movimentação de passageiros nas áreas comerciais do terminal, tanto pelo aspecto quantitativo, quanto pelo aspecto qualitativo, isto é, uma ação efetiva do operador de aquecer a propensão a consumir dos passageiros, ofertando ambientes com maior conforto, maior variedade e qualidade dos produtos ofertados; 2) atualização dos percentuais de comissão dos contratos comerciais ao operador aeroportuário identificados como defasados em análise de benchmarking considerando aeroportos concedidos.</p> <p>Cabe mencionar que, apesar de o contribuinte ter identificado uma realidade em visita técnica, dada a argumentação anterior, não se espera que tal condição se mantenha,</p>

especialmente por um período de 30 anos. Vale também ressaltar que as projeções de receitas comerciais consideram a subrogação do contrato, com o possível upside sendo implementado a partir do momento em que o futuro concessionário tenha autonomia de negociação. Por fim, a restrição ao prazo de novos contratos em aeroportos incluídos no Plano Nacional de Desestatização ou Qualificados no Programa de Parceria em Investimentos é dado pela legislação vigente (Portaria MInfra nº 577, de 08 de novembro de 2019) a fim de conferir segurança jurídica ao futuro concessionário, de forma a não se perpetuar condições contratuais que possam ser consideradas desfavoráveis e sob as quais o mesmo não teve oportunidade de atuar. Portanto, considera-se adequado o racional empregado na projeção de receitas não tarifárias.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11713
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Propõe-se a revisão das projeções de receita de Desenvolvimento Imobiliário de hotéis.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>A projeção de receita com Desenvolvimento Imobiliário (Hotéis) em todos os aeroportos parece superestimada.</p> <p>A demanda por hotéis está superdimensionada, pois os EVTEAs aplicam a quantidade de hotéis num raio de 5km a partir de CGH (Congonhas) como benchmark. A esta distância encontram-se diversos bairros de São Paulo cuja oferta de hotéis não está vinculada ao aeroporto. Além disso, a oferta de hotéis proposta para cada aeroporto não é coerente com a demanda identificada nos EVTEAs. Multiplicando-se o (Nº Hotéis) pelo (Nº Quartos / Hotel) pela (Ocupação) chega-se a um resultado muito maior do que a demanda identificada.</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e informa que se adotou o Aeroporto de Congonhas como benchmark para os demais aeroportos localizados em regiões centrais de suas respectivas cidades por se tratar de uma região madura, que apresenta grande oferta de leitos e, assume-se, atende adequadamente a demanda. Em aeroportos em que há área disponível para empreendimentos imobiliários e nos quais se observa uma demanda por leitos superior à oferta existente, considera-se a oportunidade de construção de um hotel, dimensionado com base em benchmarks das principais capitais brasileiras, em termos de quantidade de quartos por hotel e tarifas. Uma vez construído, assume-se que este hotel competirá a nível regional e atenderá, além da demanda excedente da região, uma parcela da demanda hoje atendida por outros hotéis. Assim, espera-se que o novo hotel tenha um nível de ocupação semelhante aos valores tipicamente observados no setor (e não necessariamente equivalente à demanda identificada). Esclareça-se ainda que os EVTEAs não são vinculativos, cabendo ao futuro operador desenvolver sua própria solução para atender aos requisitos do Contrato de Concessão e seus Anexos, bem como para a exploração comercial do sítio.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11714
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Propõe-se a revisão das projeções de receita de Desenvolvimento Imobiliário de áreas comerciais.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>As receitas de aluguel de áreas comerciais propostas pelos EVTEAs em todos os aeroportos da 6ª rodada não demonstra nenhuma evidência de que exista uma demanda por tais áreas.</p> <p>Ainda que haja uma área disponível, isto não significa que haverá interesse em alugá-la.</p> <p>A projeção de receita com Desenvolvimento Imobiliário (Áreas comerciais) em todos os aeroportos parece superestimada.</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e informa que em consonância ao que se observa nos demais aeroportos já concedidos no cenário brasileiro, o concessionário terá como incentivo para maximizar o valor da concessão a exploração de atividades imobiliárias no sítio aeroportuário, dentre as quais o aluguel de áreas para exploração de atividades não relacionadas à aeroportuária. Cita-se como exemplos as explorações já existentes como o caso de uma grande loja de construções nos aeroportos de Congonhas e Vitória, espaços de eventos existente em diversos sítios aeroportuários, hotéis instalados nos aeroportos ou mesmo os lotes planejados no Aeroporto de Confins, que atendem não só empreendimentos com sinergia à operação do aeroporto mas também à economia do entorno.</p> <p>A metodologia de projeção de receitas não tarifárias de desenvolvimento imobiliário é detalhada no capítulo 13.2 do Estudo de Mercado e inclui estimativa da demanda para diversos usos da área incluindo unidades hoteleiras, condomínios logísticos, postos de gasolina e aluguel de áreas para fins diversos. Os valores projetados são, portanto, calcados em análises de mercado. Note-se que é possível encontrar no capítulo 13.4 dos Estudos de Mercado uma avaliação da projeção de receitas em relação a aeroportos concedidos onde compara-se os ganhos unitários em receitas não tarifárias esperados no aeroporto com resultados auferidos por concessionários de outros aeroportos brasileiros. Por fim, esclarece-se ainda que os EVTEAs não são vinculativos, cabendo ao futuro operador desenvolver sua própria solução para atender aos requisitos do Contrato de Concessão e seus Anexos, bem como para a exploração comercial do sítio.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11715
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Propõe-se a revisão das projeções de receita de Desenvolvimento Imobiliário de Shopping Center em NVT.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>A projeção de receita com Desenvolvimento Imobiliário (Shopping Center) em NVT parece superestimada.</p> <p>Em Navegantes, o EVTEA propõe um shopping center no local do atual terminal de passageiros.</p> <p>No entanto, não se demonstra nenhuma evidência de que exista uma demanda por shopping center na região.</p> <p>Ainda que haja uma área disponível, isto não significa que haverá interesse em alugá-la.</p> <p>Além disto, o EVTEA considera uma receita para o aeroporto com este Shopping Center de 28 R\$/m<sup>2</sup>/mês, que está acima dos aluguéis no entorno do aeroporto.</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e informa que em consonância ao que se observa nos demais aeroportos já concedidos no cenário brasileiro, o concessionário terá como incentivo para maximizar o valor da concessão a exploração de atividades imobiliárias no sítio aeroportuário, dentre as quais o aluguel de áreas para exploração de atividades não relacionadas à aeroportuária. Cita-se como exemplos as explorações já existentes como o caso de uma grande loja de construções nos aeroportos de Congonhas e Vitória, espaços de eventos existente em diversos sítios aeroportuários, hotéis instalados nos aeroportos ou mesmo os lotes planejados no Aeroporto de Confins, que atendem não só empreendimentos com sinergia à operação do aeroporto mas também à economia do entorno.</p> <p>A metodologia de projeção de receitas não tarifárias de desenvolvimento imobiliário é detalhada no capítulo 13.2 do Estudo de Mercado e inclui estimativa da demanda para diversos usos da área incluindo unidades hoteleiras, condomínios logísticos, postos de gasolina e aluguel de áreas para fins diversos. Os valores projetados são, portanto, calcados em análises de mercado. Especificamente na avaliação do shopping center, utilizou-se dados públicos disponibilizados por grandes operadores para estimar parâmetros como receitas unitárias e margens de operação, bem como foram avaliadas plantas do TPS atual para estimar a área bruta locável (ABL) e a área destinada ao estacionamento de veículos. Nota-se que é possível encontrar no capítulo 13.4 dos Estudos de Mercado uma avaliação da projeção de receitas em relação a aeroportos concedidos onde compara-se os ganhos unitários em receitas não tarifárias esperados no aeroporto com resultados auferidos por concessionários de outros aeroportos brasileiros. Por fim, esclarece-se que a solução apresentada no EVTEA é apenas indicativa (e sugestiva), cabendo ao futuro operador desenvolver sua própria solução para atender aos requisitos do Contrato de Concessão e seus Anexos.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11716
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Propõe-se a revisão das projeções de despesas operacionais com Pessoal e Terceirizados.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>A projeção de despesas operacionais com Pessoal e Terceirizados em todos os aeroportos está subestimada.</p> <p>As despesas com Pessoal e Terceirizados assumem uma eficiência de operador privado já desde o início do período de projeção em todos os aeroportos da 6ª rodada</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que, conforme apresentado na Estimativa dos Custos de Operação (Opex), no item 3.2 dos Estudos de Engenharia e Afins, foi observada redução substancial de custos com pessoal e terceirizados já no primeiro ano de concessão, conforme verificado nos resultados das concessões realizadas no setor aeroportuário brasileiro. Isso deve-se, notadamente, à redução do quadro de funcionários e ao estabelecimento de novos contratos com serviços de terceiros.</p> <p>Para considerar tal ganho, foi calculado, para cada aeroporto, fator de redução nos custos com pessoal e serviços contratados a partir da comparação do custo unitário por WLU para os anos imediatamente anteriores e posteriores ao da concessão. Adicionalmente, além da aplicação do fator de redução de custos atrelado à eficiência do operador privado, os custos unitários obtidos foram confrontados com benchmarks de modo que, quando identificadas discrepâncias representativas os resultados obtidos devem ser ajustados. Nesse sentido, não se vislumbram alterações nas projeções de despesas operacionais com Pessoal e Terceiros.</p> <p>Por fim, em que pese o exposto, reitera-se que a solução apresentada nos EVTEA é apenas indicativa, cabendo ao futuro operador desenvolver plano de desenvolvimento próprio para atender aos requisitos do Contrato de Concessão e seus Anexos.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11717
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Propõe-se a revisão das projeções de despesas operacionais com Bombeiros.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>A projeção de despesas operacionais com Bombeiros em todos os aeroportos está subestimada.</p> <p>As despesas com Bombeiros em todos os aeroportos da 6ª rodada não estão de acordo com as regulações. Em geral estão abaixo dos padrões da RBAC153.</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que, da leitura dos Relatórios dos Estudos de Engenharia e Afins em seus subitens 3.2.1.6 e 3.2.1.7, verifica-se que a previsão de recursos humanos para o SESCINC observa os mínimos definidos no RBAC 153, em especial no item "419 Equipe de Serviço".</p> <p>Por fim, em que pese o exposto, reitera-se que a solução apresentada nos EVTEA é apenas indicativa, cabendo ao futuro operador desenvolver plano de desenvolvimento próprio para atender aos requisitos do Contrato de Concessão e de seus Anexos.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11718
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Propõe-se a revisão dos custos de desapropriação assumidos nos EVTEAs para todos os aeroportos, incluindo uma estimativa de eventuais indenizações.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>As estimativas dos custos de desapropriação estão baseadas em anúncios de propriedades à venda no entorno aeroportuário.</p> <p>Porém, os custos assumidos pelos EVTEAs não consideram a eventual "indenização aos proprietários", conforme mencionado em "Justificativa_14fev20.pdf" – Item 9.</p> <p>Os custos de desapropriação estimados pelos EVTEAs não consideram eventuais indenizações aos proprietários, pelo que as necessidades globais de investimentos estariam subestimadas.</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que os custos de desapropriação apresentados nos Estudos de Viabilidade (EVTEA) correspondem às estimativas atualizadas de eventuais indenizações, calculados com base em anúncios de propriedades no entorno dos Aeroportos, em regiões próximas às áreas a serem desapropriadas.</p> <p>Esclarece-se, por fim, que a solução apresentada nos EVTEA é apenas indicativa, cabendo ao futuro operador desenvolver plano de desenvolvimento próprio para atender aos requisitos do Contrato de Concessão e seus Anexos.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11719
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Pergunta-se: Quais são os custos que a concessionária terá de assumir relacionados ao processo de internacionalização dos aeroportos de Goiânia e Porto Velho?
<b>JUSTIFICATIVA</b>
"Os EVTEAs não mencionam os processos de "internacionalização" em andamento em Goiânia e Porto Velho e não consideram eventuais compromissos (incluindo futuros investimentos) que a Infraero assumiu com terceiros (por exemplo, governos estaduais, câmaras de comércio, etc.). Os custos associados aos processos de ""internacionalização"" em andamento em Goiânia e Porto Velho não estão considerados, pelo que os investimentos totais estariam subestimados."
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição. Esclarece-se que, nos termos da legislação e regulamentos vigentes, a decisão pela internacionalização ou não do aeroporto cabe ao operador aeroportuário, conforme seu plano de negócios. Eventuais custos decorrentes dessa decisão são, portanto, de responsabilidade da concessionária. Eventuais tratativas que estejam previamente estabelecidas com terceiros deverão ser endereçadas pela concessionária junto àquelas organizações, no caso concreto.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11720
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Pergunta-se: Poderiam confirmar se os custos de remediação de áreas contaminadas serão de responsabilidade da concessionária nos casos em que não se possa associá-los a terceiros?
<b>JUSTIFICATIVA</b>
"De acordo com os EVTEAs, áreas contaminadas, suspeitas ou potencialmente contaminadas devem ser investigadas pela concessionária. No entanto, em alguns casos, não há custo associado a esses estudos e à remediação da contaminação herdada; a recomendação dos EVTEAs é simplesmente para implementar procedimentos de controle terceirizados ("Requisitos socioambientais exigidos a Terceiros"). Portanto, os investimentos totais associados a meio ambiente estariam subestimados."
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que a estimativa da precificação das remediações de áreas contaminadas, suspeitas ou potencialmente contaminadas constam dos Quadros 6-5 Custo de Recuperação dos passivos socioambientais levantados nos relatórios dos Estudos Ambientais. Contudo, a ANAC reitera que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA não encerram todas as informações referentes aos futuros aeroportos concedidos. Conforme item 1.33 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 1.34 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 exhaustivamente, no tocante à realização de estudos, investigações, levantamentos, projetos e investimentos. Quanto aos riscos ambientais, o Contrato prevê entre os riscos alocados ao Poder Concedente, conforme item 5.2.12, custos relacionados aos passivos ambientais que tenham origem e não sejam conhecidos até a data de publicação do edital do leilão da concessão. Nesse sentido, 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.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11721
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Pergunta-se: Poderiam dizer se os custos de liberação de passivos ambientais associados a processos judiciais serão de responsabilidade da concessionária?
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Durante as visitas aos locais, em vários aeroportos, foram identificados bens e materiais apreendidos pela justiça. Os EVTEAs associam o custo de condução de inventário, monitoramento e gerenciamento de processos judiciais e tratamento e limpeza das áreas ocupadas através do Programa de Gestão Ambiental, que inclui pessoal e equipamentos próprios; no entanto, os EVTEAs não assumem o custo associado a isto, portanto, os investimentos totais associados a meio ambiente estariam subestimados.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que os Quadros 6-3: Quantitativo de passivos por categoria dos relatórios Estudos Ambientais segmentam os passivos em quatro categorias: Passivos decorrentes de áreas contaminadas, suspeitas ou com potencial de contaminação; Passivos decorrentes de irregularidades físicas e áreas degradadas; Passivos decorrentes de descumprimento de obrigações legais; e Passivos decorrentes de ocupações irregulares. Os Quadros 6-4 Resumo do levantamento e avaliação de passivos ambientais segmentam os passivos pelas categorias descritas, detalha os passivos e apresenta diretrizes para remediação/recuperação desses passivos.</p> <p>No caso dos passivos categorizados como decorrentes de descumprimento de obrigações legais, as diretrizes para remediação/recuperação recomendam a inclusão desses passivos no Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos (PGRS) e a destinação correta por meio de contrato operacional de manutenção do aeroporto. Para os materiais, equipamentos, máquinas e veículos oriundos do patrimônio da Infraero, as diretrizes para remediação/recuperação recomendam a realização do levantamento e a solicitação da remoção e destinação correta conforme cláusulas contratuais. Para massa falida, as diretrizes para remediação/recuperação recomendam a realização de inventário e avaliação de risco relacionado a resíduos sólidos e contaminação nos locais e a inclusão dessas informações no processo judicial, com a finalidade de solicitar autorização de remoção e destinação. Essas atividades estão precificadas nas sessões 11.2 OPEX dos Estudos Ambientais, nas Tabelas 11.5: OPEX Ambiental estimado para o aeroporto. Esses custos estão contabilizados nas atividades de Gestão Ambiental da Operação e de condução do PGRS.</p> <p>A ANAC ressalta, por sua vez, que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA não encerram todas as informações referentes aos futuros aeroportos concedidos.</p>

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.

Quanto aos riscos ambientais, o Contrato prevê entre os riscos alocados ao Poder Concedente, conforme item 5.2.12, custos relacionados aos passivos ambientais que tenham origem e não sejam conhecidos até a data de publicação do edital do leilão da concessão.

Nesse sentido, 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.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11722
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Pergunta-se: A concessionária será obrigada a demolir as edificações antigas e sem uso que contenham amianto? Por que não foi identificada a área em m <sup>2</sup> de amianto em cada aeroporto, para estimativa de custo?
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>"Em algumas construções antigas de diferentes aeroportos, a presença de amianto foi detectada. Muitos desses casos não são mencionados pelos EVTEAs e, quando detectados, os EVTEAs mencionam que é necessário identificar e demolir as edificações.</p> <p>Nos EVTEAs, o gerenciamento do material com amianto não está incorporado ao Capex. Este elemento está presente em quase todos os aeroportos, porém, seu potencial quantitativo não foi considerado para o cálculo inicial de referência. "</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que, atualmente, inexistente obrigação legal para a demolição de edificações constituídas por materiais feitos de amianto. Nos EVTEA, a orientação para a demolição de determinadas edificações foi justificada por necessidade operacional ou por necessidade de adequação das áreas às boas práticas ambientais. Portanto, a existência de amianto não foi um critério utilizado para se recomendar a demolição das edificações.</p> <p>Os custos para as demolições de edificações estão previstos no CAPEX dos Estudos de Engenharia e Afins. No âmbito dos EVTEA, não é possível fazer uma orçamentação para a demolição seletiva de materiais, prevendo custos para a destinação de cada tipo de material. Esse levantamento detalhado deverá estar contemplado nos projetos executivos que serão desenvolvidos pelo futuro concessionário. A destinação dos resíduos deverá seguir as recomendação do PGRS e da legislação vigente.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11723
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Pergunta-se: nos casos em que sambaquis sejam encontrados nos desenvolvimentos de infraestrutura previstos, eles terão que ser mantidos "in situ"?
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Em alguns aeroportos foi observada a presença de Sambaquis (vestígios arqueológicos). Nos EVTEAs nenhum custo foi considerado para tratar dos procedimentos específicos que estes vestígios ensejam.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a sua contribuição e esclarece que, conforme consta nos estudos de viabilidade, para todos os aeroportos foram conduzidas pesquisas eletrônicas no sítio do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) para identificar a presença ou não de sítios arqueológicos nos municípios onde os aeroportos se localizavam. Nos aeroportos onde foram identificados sítios arqueológicos, esses sítios foram listados nos Quadros 8.3: Critérios e restrições ambientais incorporados no Plano de Desenvolvimento (PD) do aeroporto.</p> <p>Além de identificar os sítios arqueológicos, foram definidos critérios/restrições incorporadas no Plano de Desenvolvimento. Por exemplo, no Aeroporto de Curitiba, onde foram identificados sítios arqueológicos no interior do aeroporto, os critérios/restrições incorporados no PD contemplaram a realização de estudos arqueológicos complementares e o acompanhamento de arqueólogo durante as fases das obras. Os custos associados foram considerados no CAPEX Ambiental e agregados nas atividades de Gestão Ambiental das Obras.</p> <p>Adicionalmente, a ANAC ressalta que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA não encerram todas as informações referentes aos futuros aeroportos concedidos.</p> <p>Conforme item 1.33 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.</p> <p>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>Quanto ao risco de passivo arqueológico, o Contrato prevê, em seu item 5.2.9 entre os riscos alocados ao Poder Concedente a existência de sítios ou bens arqueológicos na área do Aeroporto que não sejam conhecidos até a data de publicação do edital,</p>

assim como os custos decorrentes de tal evento. Adicionalmente, o tratamento a ser conferido à identificação de sambaquis, deve observar a regulamentação vigente que trata do assunto.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11724
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Pergunta-se: as áreas ocupadas por funcionários da Infraero estarão livres antes do início do contrato?
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Em alguns aeroportos foi observado que algumas áreas são usadas pelos funcionários da Infraero para fins pessoais (CWB, BGX). Elas não estão contempladas nos EVTEAs e, pelo contrato, caberia ao concessionário desocupá-las.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que, conforme disposto no item 2.3 da minuta de contrato veiculada, os Complexos Aeroportuários dos Aeroportos integrantes do Bloco serão transferidos à Concessionária, no estado em que se encontram, concomitantemente à celebração do contrato. Além disso, 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>Ademais, importante observar o disposto no item 2.20 e seguintes da minuta de Contrato de Concessão em relação ao Plano de Transferência Operacional (PTO), como expressamente determinado no item 4.1.3 do Anexo 2 à minuta de Contrato.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11725
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Pergunta-se: as áreas civis ocupadas por militares estarão livres antes do início do contrato?
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Em alguns aeroportos foi observado que algumas áreas civis são ocupadas por casas de militares (IGU, THE). Elas não estão contempladas nos EVTEAs e eventuais conflitos podem surgir.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que as Vilas Militares ou Próprios Nacional Residencial (PNR), quando não localizados em áreas exclusivamente Militares, serão excluídos do Sítio Aeroportuário Civil, exceto quando se tratar de áreas com atividades militares necessárias à navegação aérea, incluindo-se os PNRs. Nesses casos, encontram-se abarcados como áreas civis em legislação específica, qual seja, a Portaria Conjunta nº 06/SAC, de 05 de setembro de 2018, alterada pela Portaria DECEA nº 77/DGCEA, de 31 de maio de 2019.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11726
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Pergunta-se: Por que não se solucionou a questão e a concessionária deve solicitar ou cancelar títulos de mineração que estejam dentro da área patrimonial?
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Foram identificadas licenças / títulos de mineração em vários aeroportos. O EVTEA indica que um operador de aeroporto deve solicitar ou cancelar os títulos emitidos anteriormente. (IGU, NVT, JOI, URG, THE, PMW, MAO, CZS, BVB, PVH) O contrato pressupõe que a liberação de áreas será custeada pela concessionária. O EVTEA não identifica o CapEx associado à solicitação destas licenças, pelo que o CapEx total estaria subestimado.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que a solicitação de bloqueio minerário deve ser feita pelo operador aeroportuário. Trata-se de um ato administrativo sem custos associados e, por esse motivo, não houve inclusão de orçamento específico no CAPEX Ambiental.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11727
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Pergunta-se: Por que não se solucionou a questão e a concessionária deve solicitar ou cancelar títulos de mineração que estejam dentro da área patrimonial?
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Foram identificadas licenças / títulos de mineração em vários aeroportos. O EVTEA indica que um operador de aeroporto deve solicitar ou cancelar os títulos emitidos anteriormente. (IGU, NVT, JOI, URG, THE, PMW, MAO, CZS, BVB, PVH) O contrato pressupõe que a liberação de áreas será custeada pela concessionária. O EVTEA não identifica o CapEx associado à solicitação destas licenças, pelo que o CapEx total estaria subestimado.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que a solicitação de bloqueio minerário deve ser feita pelo operador aeroportuário. Trata-se de um ato administrativo sem custos associados e, por esse motivo, não houve inclusão de orçamento específico no CAPEX Ambiental.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11728
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Pergunta-se: em NVT, qual será a área patrimonial definitiva da concessão?
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Em Navegantes, 30% da área do patrimônio ainda não foi adquirida. Não está claro o status final do sítio aeroportuário a ser incluído na concessão.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que a área civil do Sítio Aeroportuário do Aeroporto Internacional de Navegantes – Ministro Victor Konder (SBNF) remonta a aproximados 3.210.000,0000 m <sup>2</sup> , inscritos na Planta “Levantamento Topográfico Cadastral”, código DE-395-365-Planta Geral-Rev. 01, datada de set/2013. Trata-se da área atualmente interna ao muro/cerca patrimonial e já de posse da Infraero. Outras áreas, que o futuro Concessionário julgue necessárias para o projeto de ampliação do aeroporto, mesmo que já estejam com decreto de desapropriação vigente, deverão ser, às suas custas, futuramente adquiridas, assegurada a declaração de utilidade pública federal do Poder Público Federal, caso se faça necessária.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11729
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Pergunta-se: Por que é deixado para a concessionária a gestão de assentamentos irregulares com compra e venda de terrenos?
<b>JUSTIFICATIVA</b>
No EVTEA de Navegantes, a existência de práticas ilegais de compra de terrenos não é indicada como passivo ambiental (compra / venda ilegal de terra ocupada). O investimento (CapEx) não foi considerado para o gerenciamento desse tema, se houver necessidade de reassentamento.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que o contrato de concessão prevê que a concessionária deverá buscar os meios jurídicos para a continuidade da defesa da posse de áreas aeroportuárias, em relação a futuras ocupações e áreas já ocupadas, apoiando, inclusive, ações judiciais já ajuizadas com tal objeto. Conforme previsto no Contrato de concessão submetido a consulta pública, em especial nos itens 2.4 e 3.1.61, 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. Assim, é dever da concessionária manter a integridade da área dos Aeroportos, inclusive adotando as providências necessárias à desocupação das áreas do sítio aeroportuário ocupadas por terceiros. Reitera-se que não foram identificadas ocupações irregulares, como invasões, no atual sítio patrimonial do aeroporto.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11730
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Pergunta-se: Em JOI, o que acontece se a Prefeitura delega à concessionária e a concessionária não está de acordo com os termos da negociação com moradores irregulares no sítio aeroportuário? A concessionária tem que assumir diretamente os custos?
<b>JUSTIFICATIVA</b>
"Em Joinville, a Prefeitura concedeu no passado um prazo para o ocupação de terras no sítio aeroportuário, que já expirou, mas os moradores não aceitaram sair. A Prefeitura está tomando as medidas legais para resolver a questão pendente. De acordo com o contrato, a concessionária também deve realizar o reassentamento e liberação das terras. O investimento não foi considerado no EVTEA."
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que, no item 5.2 Superficiários e ocupações irregulares na área patrimonial, o relatório de Estudos Ambientais identificou a "existência de uma ocupação irregular, dentro da matrícula 131.708, em processo de doação. O local, que era de propriedade da Prefeitura Municipal, já possui Lei de transferência para a União, a fim de compor as áreas de ampliação do aeroporto. Entretanto, considerando que ainda permanecem algumas edificações ocupadas no local, a Secretaria de Patrimônio da União não tomará posse até que a Prefeitura conclua o processo de desocupação do local. Segundo informado, a Prefeitura concedeu, no passado, um termo de cessão de uso do local, já vencido, e está tomando as medidas legais para a resolução dessa pendência". Nos Estudos de Engenharias e Afins, a tabela 3-5: Resumo - CAPEX, apresenta os gastos previstos com desapropriações e benfeitorias necessários à expansão do sítio aeroportuário, segundo plano de desenvolvimento proposto, cujo valor previsto para a Fase -1 da expansão aeroportuária é da ordem de R\$ 570.408,07. A Tabela 3-6: Resumos por Fase - CAPEX, também prevê esses gastos. Na página 64 desse relatório, informa-se que "a partir do Decreto Municipal no. 16.724/2009, destaca-se que o Município de Joinville e a Infraero celebraram o Acordo de Cooperação no. 008/2010/0012 (Anexo 2.10), visando à realização de obras e serviços de engenharia relacionados ao Aeroporto de Joinville que se fizeram necessárias, dentre as quais, destaca-se a desapropriação e transferência ao patrimônio da União dos imóveis necessários à ampliação do sítio aeroportuário. De acordo com as obrigações assumidas pelas partes em referido Acordo de Cooperação, coube ao Município ajuizar as ações de desapropriação e à Infraero efetuar o pagamento das indenizações (Cláusulas 3.15 e 4.1.1.1). Ainda, restou estabelecido no mesmo instrumento que a área necessária à ampliação do Aeroporto seria titulada diretamente à União, bem como a imissão da posse concedida à Infraero (Cláusula 3.1.7)".

Por fim, esclarece-se ainda que, conforme previsto no Contrato de concessão submetido a consulta pública, em especial nos itens 2.4 e 3.1.61, 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. Assim, é dever da concessionária manter a integridade da área dos Aeroportos, inclusive adotando as providências necessárias à desocupação das áreas do sítio aeroportuário ocupadas por terceiros.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11731
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
c
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Pergunta-se: Em LDB, o que acontece se a Prefeitura delega à concessionária e a concessionária não está de acordo com os termos da negociação de desapropriação de terrenos dentro da faixa de pista? A concessionária tem que assumir diretamente os custos?
<b>JUSTIFICATIVA</b>
"Nos estudos ambientais de Londrina, não é mencionado que a Prefeitura está trabalhando para a desapropriação de dois terrenos que estão na faixa de pista. Este aspecto não é mencionado no EVTEA e não há custo associado ao processo. No EVTEA não há referência à adequação das áreas recém-adquiridas."
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que as desapropriações em curso das áreas destinadas à ampliação do aeroporto, objeto de acordo de cooperação técnica entre a Infraero e o Município de Londrina, continuam a cargo do Município de Londrina/PR e deverão compor o sítio aeroportuário objeto de concessão. Conforme previsto na minuta de contrato de concessão, o concessionário deverá atender, as obrigações constantes no Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), em especial, o item 4.1.6, de modo que "Caberá à Concessionária tomar todas as medidas, administrativas e/ou judiciais necessárias para aquisição das áreas necessárias à ampliação do sítio aeroportuário civil e readequações para atendimento às normas de segurança operacional". Nesse sentido, a minuta de contrato prevê ainda como dever da concessionária, na cláusula 3.1.43, 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 8.987/1995".

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11732
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Pergunta-se: O que acontece caso a concessionária não queira renovar o Termo do Convênio com as famílias que vivem no Aeroporto de Imperatriz? O custo de reassentamento de mais de 350 pessoas, com casas e áreas de cultivo terá que ser assumido pela concessionária uma vez expirado o contrato? Por que não se consideram os custos reais de reassentamento e liberação destas áreas?
<b>JUSTIFICATIVA</b>
"No estudo ambiental de Imperatriz, não há menção às ~350 pessoas que vivem na área patrimonial do aeroporto (foi identificado que o ""Termo do Convenio"" encerrará em dezembro de 2021). Caso o concessionário não faça um contrato de renovação, os custos de reassentamento seriam de responsabilidade da Concessionária, mas não foram considerados no CapEx."
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que o Projeto Social "Cinturão Verde", que engloba 33 contratos agrícolas vigentes no Aeroporto, foi devidamente abordado nos Estudos Ambientais. Trata-se de projeto social celebrado por meio do Termo de Cooperação Mútua nº 157/2012/0046, entre a Infraero, a Prefeitura de Imperatriz, o Serviço de Apoio às Micro e Pequenas Empresas do Maranhão (Sebrae/MA), a Universidade Estadual do Maranhão (UEMA), a Associação Região Tocantina de Educação e Cultura (Facimp), a Universidade Federal do Maranhão (UFMA). Em razão da função social do projeto e das áreas ocupadas não afetarem o Plano de Desenvolvimento (PD) do aeroporto, os Estudos Ambientais recomendam que o operador aeroportuário dê continuidade ao projeto. Quando da vigência do Contrato de concessão, todos os contratos vigentes de exploração de áreas, firmados pela Infraero, deverão ser sub-rogados ao concessionário, oportunidade na qual esse avaliará, caso a caso, tanto os contratos que pretende permitir a continuidade ou até mesmo a prorrogação, quanto os que pretende rescindir antecipadamente para a utilização da área para outras finalidades, ainda que tenha que arcar com eventuais multas contratuais de rescisão antecipada e benfeitorias não amortizadas. Dessa forma, não há custos reais de reassentamento e liberação de áreas previstos no EVTEA.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11733
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Pergunta-se: Reconhecendo-se que há 11 famílias em Palmas, por que não se considera nenhum custo de reassentamento e liberação de áreas?
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>"O EVTEA de Palmas identifica 11 famílias que devem ser reassentadas. Colocou-se a seguinte observação: (* Obs: o custo foi orçado apenas como referência)</p> <p>O custo mencionado foi estimado em R\$ 7,4 MM de custo de reassentamento. A observação cria incerteza quanto ao tamanho do investimento. A liberação e limpeza das áreas ocupadas por contrato estão associadas ao Concessionário."</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que a área onde se localiza o Aeroporto de Palmas (SBPJ) é atualmente de propriedade do Estado do Tocantins, do Município de Palmas e de terceiros, porém de posse da Infraero. Tal área é objeto de processo de regularização fundiária que tramita na 1ª Vara Federal da Seção Judiciária de Tocantins, nos autos do Processo nº 0001894-90.2013.4.01.4300, no qual foi firmado um acordo que prevê, dentre outras obrigações, "a entrega, livre e desimpedida, da área que irá compor o Sítio Aeroportuário à União", área esta em processo final de elaboração de planta e memorial descritivo.</p> <p>Desse modo, não haverá reassentamentos para liberação de áreas, dado que a poligonal da nova área aeroportuária já se encontra integralmente de posse da Infraero, sendo permitido, assim, a retirada do custo de reassentamento estimado do EVTEA.</p> <p>Esclarece-se, por fim, que, conforme previsto no Contrato de concessão submetido a consulta pública, em especial nos itens 2.4 e 3.1.61, 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. Assim, é dever da concessionária manter a integridade da área dos Aeroportos, inclusive adotando as providências necessárias à desocupação das áreas do sítio aeroportuário ocupadas por terceiros.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11734
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Pergunta-se: As pessoas que ocupam ilegalmente uma área do Aeroporto de Manaus são consideradas povos indígenas? Por que não se considera nenhum custo de reassentamento e liberação de áreas?
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O estudo ambiental de Manaus afirma que existe uma área irregularmente ocupada por pessoas que se autodenominam indígenas, mas que não pertencem a nenhum grupo étnico (FUNAI). 10 famílias estão nesta área há mais de 42 anos. O Capex associado não se adequa a um processo de reassentamento: R\$ 1.547.510,95. Não há nenhuma observação explicando o Capex e nem custos associados à realocação, compensação e liberação de áreas.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que as famílias que ocupam irregularmente o Aeroporto de Manaus não são oficialmente consideradas povos indígenas. Em razão da vulnerabilidade social identificada no local, foi estimado o custo para a liberação da área e reassentamento dessas famílias. A metodologia que subsidiou as estimativas está detalhada no item 11.1.5.2.1.1 Desocupação e Reassentamento dos Estudos Ambientais e a planilha com os cálculos e valores referenciais empregados encontra-se no arquivo denominado SBEG_Ambiental_Anexo 3 – Orçamento Socioambiental_2.00

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11735
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Pergunta-se: As pessoas que ocupam ilegalmente uma área do Aeroporto de Manaus são consideradas povos indígenas? Por que não se considera nenhum custo de reassentamento e liberação de áreas?
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O estudo ambiental de Manaus afirma que existe uma área irregularmente ocupada por pessoas que se autodenominam indígenas, mas que não pertencem a nenhum grupo étnico (FUNAI). 10 famílias estão nesta área há mais de 42 anos. O Capex associado não se adequa a um processo de reassentamento: R\$ 1.547.510,95. Não há nenhuma observação explicando o Capex e nem custos associados à realocação, compensação e liberação de áreas.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que as famílias que ocupam irregularmente o Aeroporto de Manaus não são consideradas, oficialmente, como povos indígenas. Em razão da vulnerabilidade social identificada no local, foi estimado o custo para a liberação da área e reassentamento dessas famílias. A metodologia que subsidiou as estimativas está detalhada no item 11.1.5.2.1.1 Desocupação e Reassentamento dos Estudos Ambientais e a planilha com os cálculos e valores referenciais empregados encontra-se no arquivo denominado SBEG_Ambiental_Anexo 3 – Orçamento Socioambiental_2.00

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11736
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Pergunta-se: por que não se considera nenhum custo associado às 2.000 residências com impacto potencial de ruído no Aeroporto de Manaus?
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O EVTEA de Manaus não menciona as 2.000 residências com impacto potencial devido ao ruído. Não há Capex para ações de minimização de ruído.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a sua contribuição e esclarece que o RBAC nº 161, em seu item 161.53, define que o operador do aeródromo deve estudar, propor e implementar, no seu âmbito de atuação, medidas para mitigar o impacto do ruído. Atualmente, entende-se como âmbito de atuação do operador a elaboração do PEZR e a realização de parcerias junto às Prefeituras Municipais (responsáveis pelo ordenamento urbano), para que as restrições de uso sejam devidamente incorporadas nas legislações municipais.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11737
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões - CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Solicita-se que seja esclarecido o Anexo 22 da minuta do Edital, conforme previsto na justificativa.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<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 03/20. Todavia, entende-se que o Anexo 22 a ser oportunamente disponibilizado no leilão conterá o mesmo nível de detalhamento dos bens previsto na cláusula 14.7 da minuta do Contrato de Concessão, com vista a possibilitar que as licitantes consigam identificar os bens e sua situação.</p> <p>Cumprе ressaltar 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>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que o conteúdo previsto na minuta de contrato de concessão que trata da lista mínima de bens atende a diretriz estabelecida por esta Secretaria para elaboração dos documentos jurídicos.</p> <p>Com efeito, em atenção ao disposto no item 10.15 do Edital de Chamamento Público de Estudos nº 2/2019, encontra-se em elaboração pelo consórcio selecionado a lista de bens móveis relevantes para a operação dos aeroportos da sexta rodada. A lista completa já foi disponibilizada pela Infraero para os 22 aeroportos e endereçada ao consórcio, que providenciará a elaboração de relatório contendo informações sobre a identificação, caracterização e condições verificadas para aqueles bens considerados relevantes. Esse material será disponibilizado a todo e qualquer interessado por meio do data-room, mantido pela SAC, e subsidiará a elaboração da lista mínima que constará nos respectivos contratos de concessão (anexo 22 do Edital de leilão).</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11738
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Pergunta-se: de quem será a responsabilidade de conservação e manejo da estrada que cruza o sítio aeroportuário no Aeroporto de Cruzeiro do Sul?
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Em Cruzeiro do Sul, existe uma estrada que atravessa o sítio aeroportuário transversalmente. O EVTEA não endereça esta questão. Não identifica responsabilidades nem associa custos de manutenção/CapEx.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que, em se tratando de rodovia estadual, no caso a AC-405, a faixa de domínio continuará afetada e sob a tutela do órgão estadual de trânsito, para a qual deverá ser observada toda a legislação pertinente. Eventual alteração no traçado da mesma deverá ser objeto de acordo entre o Governo do Estado do Acre e o futuro Concessionário, com exceção do trecho próximo à cabeceira 28 que invade a faixa de pista do aeroporto. Este trecho deverá ser realocado às custas do Concessionário, uma vez que afeta requisitos legais operacionais desse aeródromo, em consonância com o disposto no PEA (Plano de Exploração Aeroportuária), em especial na cláusula 4.1.6: "Caberá à Concessionária tomar todas as medidas, administrativas e/ou judiciais necessárias para aquisição das áreas necessárias à ampliação do sítio aeroportuário civil e readequações para atendimento às normas de segurança operacional".

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11739
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Pergunta-se: por que não se considerou nenhum Capex para liberação de materiais fiscalizados em Rio Branco, se a concessionária será responsável pela liberação de áreas?
<b>JUSTIFICATIVA</b>
No EVTEA de Rio Branco não há referência aos igarapés dentro da área operacional, nem à água potável a 300m de profundidade, nem aos bens e materiais fiscalizados. Não há Capex associado a nenhum desses aspectos.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que o relatório de Estudos Ambientais apresenta as seguintes recomendações, tanto no Quadro 4-5 Recomendações adicionais da obra do Terminal de Passageiros, quanto no Quadro 4-6: Recomendações adicionais da obra de restauração da PPD: "Dar destinação adequada aos resíduos de construção da obra, nunca efetuar o lançamento em córregos, talveges e igarapés". O relatório também informa na sessão 5.1.1 Recursos hídricos e áreas de preservação permanente (APP) que "O Plano Estadual de Recursos Hídricos do Acre - PLERH-AC (ACRE, 2012) prevê a criação de 30 organismos de bacias hidrográficas de rios e igarapés até 2020, no entanto, até o momento, não foi criado nenhum comitê de bacia hidrográfica".</p> <p>No que tange às águas subterrâneas, o Quadro 6-4: Resumo do levantamento e avaliação dos passivos ambientais identifica os dois poços de captação de água subterrânea como passivos categorizados como irregularidades físicas e áreas degradadas (passivo 14) e descumprimento de obrigações legais (passivo 17). Embora não operantes, esses poços não possuem outorga de autorização e suas estruturas não foram desmobilizadas. A precificação da demolição e desmobilização desses poços está prevista para ocorrer na Fase 01 e essas atividades constam no CAPEX do relatório de Estudos de Engenharia e Afins.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11740
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Pergunta-se: Por que em Tefé não se faz referência às 120 famílias que ocupam irregularmente áreas dentro do sítio aeroportuário? Por que não se indica o custo de reassentamento e liberação de áreas que a concessionária terá de assumir?
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O EVTEA de Tefé faz referência a um processo em andamento de liberação de áreas ocupadas, mas não existem custos de referência. Não há menção às 120 famílias que vivem dentro do sítio aeroportuário, nem ao custo associado ao reassentamento e liberação das áreas. O contrato indica que a concessionária é quem assume a liberação das áreas.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que a área do Aeroporto de Tefé será redimensionada e, em razão dessa modificação, as ocupações irregulares previamente identificadas estarão localizadas em áreas externas aos novos limites aeroportuários. Os Estudos Ambientais serão atualizados com os novos limites aeroportuários e o passivo relacionado às ocupações irregulares será excluído. Por fim, esclarece-se que, conforme previsto no Contrato de concessão submetido a consulta pública, em especial nos itens 2.4 e 3.1.61, 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. Assim, é dever da concessionária manter a integridade da área dos aeroportos, inclusive adotando as providências necessárias à desocupação das áreas do sítio aeroportuário ocupadas por terceiros.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11741
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões - CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Solicita-se que seja esclarecido o item 3.15.5 da minuta do Edital, conforme previsto na justificativa.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Entende-se que a limitação prevista no item 3.15.2. abrange as pessoas jurídicas autorizadas no âmbito do Edital de Seleção de Estudos nº 01/2019, cujos estudos foram aproveitados na modelagem nesta licitação. Favor confirmar se o entendimento está correto.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que de acordo com o item 3.1.5.5 da minuta de edital, estão impedidos de participar da licitação aqueles que estejam enquadrados nas vedações previstas no art. 9º da Lei nº 8.666/93, isto é, I - o autor do projeto, básico ou executivo, pessoa física ou jurídica; II - empresa, isoladamente ou em consórcio, responsável pela elaboração do projeto básico ou executivo ou da qual o autor do projeto seja dirigente, gerente, acionista ou detentor de mais de 5% (cinco por cento) do capital com direito a voto ou controlador, responsável técnico ou subcontratado; ou III - servidor ou dirigente de órgão ou entidade contratante ou responsável pela licitação.</p> <p>Além disso, informa-se que por expressa previsão do item 4.1.7 do Edital de Chamamento Público n. 2/2019, a autorização para a realização dos estudos inviabiliza, caso o estudo venha a ser selecionado pela Comissão de Seleção, a participação, direta ou indireta, no processo licitatório do aeroporto objeto do estudo selecionado.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11742
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Pergunta-se: em Tefé, uma vez reconhecida a existência de sobreposição de títulos de áreas, por que não se associa nenhum Capex para uma potencial compra de áreas que a concessionária terá que assumir?
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O EVTEA de Tefé não faz referência a títulos sobrepostos. O EVTEA não incorpora Capex para uma possível aquisição de terras
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que a área civil do Aeroporto de Tefé (SBTF) é integralmente de propriedade da União Federal e de posse da Infraero. Não se verificou, nos documentos disponibilizados, sobreposição de titularidade de áreas.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11743
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Pergunta-se: pelo que foi identificado na visita técnica, a área patrimonial do Aeroporto de Tabatinga não coincide com a área patrimonial do contrato. Poderiam confirmar qual será a área definitiva da concessão do Aeroporto de Tabatinga?
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>O estudo ambiental de Tabatinga inclui a melhoria da situação de erosão da cabeceira 12 relacionado ao impacto do rio Solimões. É necessário indicar se esta área localiza-se dentro ou fora da área patrimonial do aeroporto.</p> <p>Se a área patrimonial incluir a área com erosão, pode-se supor que a estrada também será incluída no sítio do aeroporto. O EVTEA não faz referência à existência dessa estrada nem a inclui como um passivo socioambiental.</p> <p>Não há referência de Capex a esta questão no EVTEA.</p>
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que a área civil do Aeroporto Internacional de Tabatinga (SBTT) é, integralmente de propriedade da União Federal e de posse da Infraero. Esclarece-se ainda que o trecho da estrada da Comara e a área atingida pela erosão causada pelo rio Solimões, ambos localizados após a cabeceira 12 da PPD, integram o Sítio Aeroportuário.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11744
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Pergunta-se: em Porto Velho, uma vez reconhecida a existência de áreas invadidas, por que não se associa nenhum Capex para reassentamentos e liberação de terrenos que a concessionária terá de assumir?
<b>JUSTIFICATIVA</b>
"O EVTEA de Porto Velho não menciona uma pequena invasão no limite Sul (uma área conflitiva devido a problemas de tráfico de drogas). Não há CapEx associado a esses reassentamentos. O contrato pressupõe que a concessionária liberará as áreas ocupadas, mas o EVTEA não faz nenhuma referência ao tema."
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que a área do Aeroporto de Porto Velho será redimensionada e, em razão dessa modificação, algumas ocupações irregulares previamente identificadas estarão localizadas em áreas externas aos novos limites aeroportuários. Os Estudos Ambientais serão atualizados com os novos limites aeroportuários e o passivo relacionado às referidas ocupações irregulares será excluído. Destaca-se que, conforme metodologia empregada, apenas são passíveis de reassentamento as famílias invasoras em situação de vulnerabilidade social. Por fim, esclarece-se que, conforme previsto no Contrato de concessão submetido a consulta pública, em especial nos itens 2.4 e 3.1.61, 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. Assim, é dever da concessionária manter a integridade da área dos Aeroportos, inclusive adotando as providências necessárias à desocupação das áreas do sítio aeroportuário ocupadas por terceiros.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11745
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões - CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Inclusão do item 4.7.1. na minuta do Edital: 4.7.1. Especificamente para as hipóteses que tratam os itens 5.1 e 5.3 deste Edital, os Representantes Credenciados poderão assinar digitalmente todas as declarações e documentos referidos no Edital observadas as disposições do Decreto Federal nº 3.996/2001 e Resolução nº 520/2019 da ANAC.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
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 observadas as disposições do Decreto Federal nº 3.996/2001 e da Resolução nº 520/2019 da ANAC.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada uma vez que, embora a publicação da Resolução nº 520/2019 da ANAC tenha representado um importante passo no sentido de simplificar e dar maior celeridade na comunicação entre a ANAC e os usuários externos (pessoas físicas e jurídicas), o sistema eletrônico no âmbito da ANAC ainda não possui a ferramenta necessária para fins de viabilizar a assinatura digital de documentos produzidos/emitidos externamente à plataforma do Sistema Eletrônico de Informações.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11746
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Pergunta-se: a concessionária terá de assumir os passivos ambientais relacionado aos querodutos desativados em Porto Velho? Por que não se quantificou este passivo nem em termos de seu alcance e nem em termos de custos de remediação?
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O EVTEA de Porto Velho indica que os querodutos do aeroporto foram desativados e que um risco de segurança foi identificado após as sondagens. Não há custos para estudos ou ações relacionadas a procedimentos de controle por terceiros.
<b>RESPOSTA</b>
<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.</p> <p>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.</p> <p>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>Quanto aos riscos ambientais, o Contrato prevê entre os riscos alocados ao Poder Concedente, conforme item 5.2.12, 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>Nesse sentido, 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>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> <p>Todavia, cumpre destacar, é risco da Concessionária, conforme item 5.5.26, custos incorridos para cumprimento de condicionantes ambientais, inclusive aquelas pré-existentes à assinatura do Contrato, observado o item 5.2.12.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11747
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões - CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Alteração do item 4.18.8 da minuta do Edital da seguinte forma: 4.18. As Garantias da Proposta poderão ser executadas pela ANAC, mediante prévia notificação, assegurado o direito de contraditório e ampla defesa, sem prejuízo das demais penalidades previstas no Edital e na legislação aplicável, nas seguintes hipóteses, conforme o disposto no art. 5º, inciso LV, da Constituição Federal: 4.18.8. retirada da proposta pela Proponente dentro do prazo de validade de 1 (um) ano, contado da data de sua apresentação.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Sugere-se a alteração do item 4.18.4 da minuta do Edital para deixar claro que somente será executada a garantia de proposta se a proponente desistir da proposta dentro do prazo de validade definido no item 4.26 da minuta do Edital (1 ano da data da apresentação da proposta comercial). Assim, a proponente não será penalizada caso não aceite prorrogar sua proposta nos termos e condições solicitados pela ANAC.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e informa que, conforme disposto no item 4.26 da minuta de Edital, a proposta econômica terá validade de 1 (um) ano, a contar da data de sua apresentação. Acrescenta que tal prazo poderá ser prorrogado por igual período por solicitação, e não por determinação da ANAC, motivo pelo qual verifica-se a necessidade de concordância por parte do proponente acerca da prorrogação da proposta e de seus termos, constituindo, portanto, novo período de validade. Isso posto, a alteração do item 4.18, conforme sugerido, implicaria em redundância dos termos constantes da minuta do edital.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11748
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Gostaríamos de entender o motivo de terem usado um WACC diferente para cada bloco considerando que a nota técnica nº 01/2018/STN/SEAE/MF disponibilizada no data-room da Infraero indica uma taxa de desconto de 8,86% para os blocos a serem concedidos.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Vide contribuição
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição. Informamos que a taxa de desconto definida na referida Nota Técnica nº 01/2018/STN/SEAE/MF que subsidiou a modelagem a 5ª rodada de concessões aeroportuárias, serviu apenas de parâmetro inicial à elaboração dos EVTEA que subsidiam a 6ª rodada de concessões, até que a STN encaminhasse os novos valores de referência evidenciados na Nota Conjunta SEI nº 5/2019/STN/SPE/FAZENDA-ME, de 23 de julho de 2019.</p> <p>A partir da metodologia estabelecida pelo Ministério da Economia, esta SAC elaborou a NOTA TÉCNICA Nº 7/2020/DPR/SAC, de 31 de janeiro de 2020, trazendo análise detalhada dos elementos que levaram a escolha das diferentes taxas de desconto para cada bloco de aeroportos que compõem a 6ª rodada de concessões. Os documentos supramencionadas, os quais apresentam análise detalhada para definição do weighted average capital cost (WACC), ou custo médio ponderado de capital, para a 6ª rodada de concessões podem ser obtidos no Data Room da 6ª rodada de concessões.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11749
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Tendo em vista a atual situação econômica devido ao coronavírus, gostaríamos de solicitar a atualização dos estudos apresentados, uma vez que o ponto de partida das projeções não considera os impactos no setor aeroportuário causados pela crise em andamento.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Vide contribuição
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que 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 6ª Rodada de Concessões Aeroportuárias (cenário de 30 anos a partir de outubro/novembro de 2021). Entretanto, no presente momento seria prematuro se fazer qualquer diagnóstico conclusivo, devido as 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.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11750
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões - CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Alteração do item 4.21 da minuta do Edital da seguinte forma: 4.21. A Garantia da Proposta será devolvida às Proponentes em até 15 (quinze) dias após a assinatura do Contrato ou, no caso de revogação da licitação, em até 15 (quinze) dias após a publicação do ato de revogação.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
A alteração proposta visa compatibilizar o item 4.21 da minuta do Edital com o item 4.3.1 que estabelece que a garantia de proposta poderá ser devolvida em 15 dias da assinatura do Contrato de Concessão ou, no caso de revogação da licitação, em até 15 dias após a publicação do ato de revogação.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a sugestão não será acatada, uma vez que os prazos citados nos itens 4.3.1 e 4.21 da minuta do Edital submetida à consulta pública reportam a situações distintas. O item 4.3.1 dispõe que a Garantia da Proposta poderá ser reavida pelas Proponentes NÃO vencedoras 15 (quinze) dias após a assinatura do Contrato, uma vez que após a assinatura do Contrato pela Participante Credenciada não haveria justificativa para manutenção da Garantia da Proposta das demais proponentes. De outra forma, o item 4.21 dispõe acerca da devolução da Garantia da Proposta às proponentes que foram declaradas vencedoras do leilão para cada um dos Blocos de Aeroportos objeto da Concessão e que terão sido convocadas à assinatura do contrato. Não há, portanto, incompatibilidade entre os itens mencionados, os quais tratam da devolução da Garantia da Proposta em momentos diferentes à proponentes distintos.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11751
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Necessário deixar claro na minuta de contrato que os autos de infração e notificações recebidos pela INFRAERO não serão repassados para o futuro Concessionário.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Vide contribuição
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e informa que ela não será acatada, vez que a minuta de contrato já especifica, no item 5.2.11, que serão suportados pelo Poder Concedente eventuais 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. De todo modo, cumpre reiterar que, de acordo com o item 2.3, os Complexos Aeroportuários dos Aeroportos integrantes de cada Bloco serão transferidos à Concessionária no estado em que se encontram, cabendo à ela os custos incorridos para adequação da infraestrutura e serviços prestados aos normativos da ANAC e demais órgãos públicos, inclusive aqueles pré-existentes à assinatura do Contrato, nos termos do item 5.5.25.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11752
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões - CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Esclarecimento visando à equalização das propostas entre os proponentes.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Diante do entendimento jurisprudencial recente, entende-se que a proposta econômica apresentada deverá considerar a incidência do Imposto Predial e Territorial Urbano sobre os complexos aeroportuários. Favor confirmar se o entendimento está correto.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece a contribuição e, de início, esclarece que os termos da proposta econômica são de responsabilidade do proponente, conforme Edital do Leilão, não cabendo prévio direcionamento acerca de seu teor por parte da Agência.</p> <p>No que se refere às obrigações tributárias, convém esclarecer que as normas deverão ser editadas pelo ente público a quem a Constituição Federal atribuiu competência legislativa para discipliná-las. Ademais, ressalta-se que, segundo o art. 123, do Código Tributário Nacional, o Contrato de Concessão não pode ser oposto à Fazenda Pública para modificar a definição legal de sujeito passivo das obrigações tributárias correspondentes, salvo disposição legal em sentido contrário.</p> <p>No que tange ao Contrato de Concessão, importa destacar que o tratamento a ser dispensado à eventual cobrança de IPTU consta do item 5.2.7 e do 5.2.7.1, não demandando enfrentamento diferenciado diante das demais obrigações tributárias.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11753
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Sugere-se que a remediação de áreas contaminadas, existentes nos sítios aeroportuários, cujos estudos já foram contratados pela INFRAERO sejam concluídos pela mesma.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Vide contribuição
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que a remediação de áreas contaminadas será de responsabilidade da Concessionária e sua precificação consta nos Quadros 6-5 Custo de Recuperação dos passivos socioambientais levantados dos relatórios dos Estudos Ambientais.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11754
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões - CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Alteração do item 4.44 do Edital da seguinte maneira: 4.44. É requisito de qualificação técnica para apresentação de propostas para quaisquer dos Blocos de Aeroportos que o Operador Aeroportuário possua experiência mínima de 5 (cinco) anos na operação de um mesmo aeroporto que tenha processado, no mínimo:
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<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 6ª 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>
<b>RESPOSTA</b>
<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 cinco 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 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.</p>

Assim, opta-se por 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 4.44 do edital.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11755
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões - CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>Alteração do item 4.44 (ii) do Edital da seguinte maneira:</p> <p>4.44. É requisito de qualificação técnica para apresentação de propostas para quaisquer dos Blocos de Aeroportos que Operador Aeroportuário tenha operado, em pelo menos um dos últimos cinco anos, aeroporto que tenha processado, naquele ano, no mínimo:</p> <p>(ii) Para o Bloco Central, constituído pelo Aeroporto de Goiânia / GO – Santa Genoveva (SBGO), Aeroporto de São Luís / MA – Marechal Cunha Machado (SBSL), Aeroporto de Teresina / PI (SBTE) – Senador Petrônio Portella, Aeroporto de Palmas / TO – Brigadeiro Lysias Rodrigues (SBPJ), Aeroporto de Petrolina / PE – Senador Nilo Coelho (SBPL) e Aeroporto de Imperatriz / MA – Prefeito Renato Moreira (SBIZ): 3 milhões de passageiros.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>Considerando que a qualificação técnica deve ser compatível em características, quantidades e prazos com o objeto da licitação, nos termos do artigo 30, inciso II da Lei Federal nº 8.666/93, sugere-se que o número de passageiros processados para o Bloco Central seja revisto. Isto porque a quantidade de processamento de passageiros exigida para fins de qualificação técnica é muito inferior à demanda real de passageiros existente no Bloco, de 7 milhões de passageiros.</p> <p>Note-se que a comprovação de qualificação técnica tão inferior à demanda real pode colocar em risco a operação dos aeroportos do Bloco Central, na medida em que o vencedor da licitação pode não ter a expertise em operar blocos de aeroportos com processamento de passageiros superior a 1 milhão de passageiros. Cumpre ressaltar que a quantidade de processamento de passageiros para o Bloco Central não está compatível com as exigências de qualificação técnica da 5ª Rodada de Concessões de Aeroportos.</p>
<b>RESPOSTA</b>
<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 devem obedecer às recomendações dos Órgãos de Controle. Sobre o tema, menciona-se o Acórdão nº 2666/2013 - TCU - Plenário, no âmbito do 1º estágio dos processos de concessão do Aeroporto do Galeão (SBGL) e do Aeroporto de Confins (SBCF), que trouxe determinações conforme trecho reproduzido a seguir: “9.3.2. restrinjam as exigências editalícias relativas à comprovação de qualificação técnica do operador aeroportuário, de forma que a exigência de processamento de passageiros não ultrapasse os valores projetados para o fluxo de passageiros, no exercício de 2014 (data de início prevista para a concessão), em cada um dos aeroportos sob processo de concessão;”. Assim, para os aeroportos concedidos nas últimas rodadas sob a égide dos Acórdãos nº 925, 926, 956 e 957, todos de 2016 e do Plenário do TCU, adotou-se o procedimento constante</p>

acima, considerando o padrão sugerido pelo próprio TCU para limites de exigência de qualificação técnica do operador aeroportuário a partir das previsões de demanda dos aeroportos para o início da concessão.

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 04 (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 -  $\geq 5.000.000$ . Finalmente, a lógica de somar os movimentos de passageiros dos aeroportos do bloco para, assim, determinar o nível de exigência mínima a título de experiências anteriores, além de poder gerar sérias consequências como o esvaziamento do certame, uma vez que restringe a um seleto grupo de operadores aeroportuários ao nível mundial, na prática não guarda relação com a situação prática a ser deparada pelo futuro operador, que deverá administrar estruturas de níveis de complexidade bem distintas daquela caso adotado o modelo proposto. Portanto, o critério de habilitação técnica, referente a experiência do operador no processamento de passageiros, advém da classe do maior aeroporto do bloco.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11756
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões - CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Solicita-se que seja esclarecido com relação à desmaterialização do documento físico, conforme previsto na justificativa.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Favor esclarecer se a desmaterialização dos documentos físicos deverá observar os requisitos e procedimentos do tabelionato de notas do domicílio da proponente.
<b>RESPOSTA</b>
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.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11757
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<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"><li>(i) Teto Tarifário (mencionado nas cláusulas 1.1.46 e 6.4);</li><li>(ii) Receita Teto (mencionada nas cláusulas 1.1.46 e 6.5);</li><li>(iii) Operador Aeroportuário (mencionado nas cláusulas 2.22.2 a 2.22.8 e 10.10);</li><li>(iv) Proposta Apoiada (mencionada nas cláusulas 6.16 a 6.23);</li><li>(v) Consulta ao Usuário (mencionada na cláusula 15ª); e</li><li>(vi) RPC (mencionada na cláusula 6.21 e 6.22).</li></ul>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Vide contribuição.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>(i) O termo Teto Tarifário é definido na minuta do Anexo 4, item 1.2.1.15.</li><li>(ii) O termo Receita Teto é definido na minuta do Anexo 4, item 1.2.1.11.</li><li>(iii) O termo Operador Aeroportuário é definido na minuta do Edital, item 1.1.29.</li><li>(iv) A definição da Proposta Apoiada deve ser compreendida pelo conjunto de itens na Seção III – Da Proposta Apoiada da minuta de contrato.</li><li>(v) A definição de Consultas aos Usuários deve ser compreendida pelo conjunto de itens no Capítulo XV – Das Consultas aos Usuários da minuta de contrato.</li><li>(vi) O termo Revisão dos Parâmetros da Concessão (RPC) é definido na minuta do contrato, item 1.1.50.</li></ul>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11758
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Solicita-se que seja esclarecidos a cláusula 2.3 da minuta do Contrato de Concessão, conforme previsto na justificativa.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
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 aos 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. Favor confirmar se o entendimento está correto.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e informa que o entendimento não está correto. Nos termos do item 2.3 da minuta de contrato, os Complexos Aeroportuários dos Aeroportos integrantes do Bloco serão transferidos à Concessionária, no estado em que se encontram, concomitantemente à celebração do presente Contrato. Assim, cabe à Concessionária o pleno atendimento aos regulamentos técnicos e aos demais dispositivos legais ou regulamentares, sendo responsável, inclusive, por adequações de infraestrutura que eventualmente se façam necessárias.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11759
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões - CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
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.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
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.
<b>RESPOSTA</b>
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.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11760
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<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>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<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>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que esta não será acatada. Nos termos do item 2.3, os Complexos Aeroportuários integrantes do Bloco serão transferidos à Concessionária no estado em que se encontram, concomitantemente à celebração do Contrato, a despeito de eventuais ocupações de áreas localizadas nos sítios, decorrentes de posse ou detenção de terceiros, prévias ou posteriores à celebração do Contrato. Informa, ainda, que, por força do item 2.4, as desocupações são de inteira responsabilidade da Concessionária, sem dar ensejo, por si só, ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, como se infere do item 5.5.23. 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.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11761
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
"Alteração da cláusula 2.7 da minuta do Contrato de Concessão da seguinte forma: 2.7. O Contrato poderá ser prorrogado por até 5 (cinco) anos, para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em decorrência de Revisão Extraordinária, na forma prevista neste Contrato."
<b>JUSTIFICATIVA</b>
" 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 a possibilidade de prorrogar apenas uma vez. Assim, confere-se maior flexibilidade ao Poder Concedente escolher as formas de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o prazo previsto no item 2.7 do Contrato obedece ao regramento disposto no artigo 6º, do Decreto nº 7.624, de 22 de novembro de 2011, que dispõe sobre as condições de exploração pela iniciativa privada da infraestrutura aeroportuária, por meio de concessão. Portanto, não é possível prever prazo diferente do limite de cinco anos para prorrogação contratual.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11762
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões - CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Solicita-se que sejam esclarecidos os itens 6.2.4.6 e 6.2.4.7 da minuta do Edital, conforme previsto na justificativa.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Analisando os valores de capital social subscrito no item 6.2.4.6 da minuta do Edital acrescidos das quantias da contribuição inicial previstas no item 4.23 com os valores de integralização do item 6.2.4.7, nos parece que não há uma proporcionalidade do capital subscrito e o integralizado entre os blocos de Aeroportos, sobretudo no bloco central no qual o capital integralizado está significativamente inferior aos demais blocos. Favor confirmar se os valores contidos nestes itens da minuta do Edital estão corretos.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece a contribuição e confirma que os valores estão corretos. Esclarece também que os valores mínimos de capital social previstos no item 6.2.4.6. do edital, que refletem na cláusula 3.1.56. do Contrato, referem-se à subscrição, e que a eles deverá ser acrescido ainda o valor da Contribuição Inicial ofertada em leilão.</p> <p>A integralização dos valores constantes no item 6.2.4.7. tem como objetivo assegurar o cumprimento das obrigações financeiras prévias à assinatura do contrato. Assim, as obrigações que definem o valor a ser integralizado até a assinatura do contrato referem-se à Contribuição Inicial Mínima, custeio de programas de adequação do efetivo da INFRAERO (PDV), pagamento à empresa encarregada pela realização dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental (EVTEA), remuneração à entidade organizadora do leilão e, ainda, um décimo de 20% do valor dos investimentos obrigatórios previstos para os primeiros 60 meses de concessão.</p> <p>Por fim, registre-se que o Bloco Central possui menor valor mínimo de Capital Social a integralizar, principalmente por não prever valores relativos ao custeio do programa de adequação do efetivo da INFRAERO.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11763
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<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, imposição ou arbitragem da ANAC, 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, solicitação ou arbitragem da ANAC ou regulamentação pública e legislação brasileiras supervenientes,.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>"Considerando que por meio dos procedimentos de Proposta Apoiada e 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 procedimentos de Proposta Apoiada e Consulta aos Usuários impostos 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 dos procedimentos de Proposta Apoiada e Consulta aos Usuários. "</p>

## RESPOSTA

A Anac agradece a contribuição e esclarece que os institutos citados são mecanismos de flexibilização regulatória e não têm o condão de impor novas obrigações à Concessionária. Com efeito, a Proposta Apoiada é mecanismo facultativo, que permite a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato e cuja iniciativa depende da própria Concessionária. Já as consultas aos usuários têm o objetivo de equilibrar as negociações entre os usuários e a Concessionária.

Esclarece-se que a Consulta aos Usuários é um processo colaborativo, que não tem cunho impositivo sobre os investimentos, podendo a Concessionária eventualmente rejeitar contribuições, desde que devidamente justificado.

De todo modo, os itens 5.2.1 e 5.2.2 já atribuem ao Poder Concedente riscos relativos à investimentos não previstos, por solicitação da ANAC ou de outras entidades públicas.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11764
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
FEDERAÇÃO DA AGRICULTURA DO ESTADO DO PARANÁ - FAEP
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>A FAEP representa 80 mil produtores rurais patronais do Paraná. É necessário termos um transporte aéreo para exportações de nossos produtos de maior valor agregado, com rapidez e eficiência para que chegue incólume ao seu destino comprador. Sendo o aeroporto Afonso Pena, localizado em São Jose dos Pinhais, no Paraná, o de maior uso para esse transporte aéreo, importantíssimo que tenhamos condições de decolagem e aterrissagem de aeronaves com sua capacidade máxima de cargas. Para que isso possa ocorrer, precisamos construir uma pista que permita isso ou seja; que ela possua pelo menos 3.000 m lineares no seu comprimento, com 45 m de largura. Bem como os equipamentos de aproximação das aeronaves serem alterados para o sistema ILS 2, já planejado para o ILS 3 num futuro muito próximo. Isso tudo no início do contrato da concessão ou seja, no primeiro ano que já se tenha o projeto construtivo e as obras iniciadas</p> <p>O aeroporto de Foz do Iguaçu, que será o segundo polo turístico do Brasil, necessita de uma pista de 3.000 m lineares no seu comprimento e 45 m na sua largura, assim como os equipamentos de aproximação categoria ISL 2, com o planejamento para o ISL 3 a curto prazo.</p> <p>O aeroporto de Londrina necessita de uma pista maior em mais 1.000 m lineares, bem como o equipamento de aproximação do sistema ISL 1, com planejamento do ISL 2 a curto prazo para sua instalação</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p><b>AEROPORTO DE SÃO JOSÉ DOS PINHAIS - AFONSO PENA</b>  O seu potencial de cargas e passageiros exige, já há vários anos, que seja ampliado na sua capacidade de operações de descida e subida das aeronaves, seja para cargas ou passageiros, pois a demanda cresceu exponencialmente nos últimos 10 anos. É necessário que se tenha uma pista sem restrições para as aeronaves operarem com os mercados potenciais e contumazes do país, a Europa e os Estados Unidos da América. Esse é o único aeroporto de uma capital de grande porte econômico no Brasil que ainda não tem seu aeroporto com essas características e capacidades.</p> <p><b>AEROPORTO DE FOZ DO IGUAÇU</b>  Destinado a ser o segundo polo de atração turística do Brasil, o aeroporto de Foz do Iguaçu precisa urgentemente se preparar para assumir esse papel. Para isso, sua pista precisa ter suas capacidades aumentadas. A pista de operações das aeronaves precisa estar alinhada com os aeroportos desse padrão de turismo ou seja, que ela tenha pelo menos 3.000 m lineares de comprimento por 45 m de largura.</p> <p><b>AEROPORTO DE LONDRINA</b>  Aeroporto que tem sua área de influência sobre vários municípios na região norte do Paraná, necessita urgentemente a ampliação da sua pista em mais 1.000 m lineares, pelo menos, como a instalação dos equipamentos de segurança – ISL Este aeroporto</p>

é um dos principais do país que tem um dos maiores índices de operações suspensas pelas condições climáticas adversas para pousos. Por isso há a necessidade urgente dos equipamentos de segurança (ISL 1) nas aproximações das aeronaves.

### **RESPOSTA**

A SAC/MInfra agradece a contribuição. Considerando o recebimento de inúmeras contribuições, tanto na Audiência Pública presencial, como na virtual, as quais apresentaram argumentos técnicos quanto a necessidade e o anseio da população pela construção de uma nova Pista de Pouso e Decolagem (PPD) no Aeroporto de Curitiba, ou mesmo a ampliação da atual, de modo a viabilizar economicamente voos diretos entre Curitiba e cidades da Europa e dos Estados Unidos; considerando que as análises das projeções de demanda apresentadas no relatório de mercado dos Estudos de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental (EVTEA) que subsidiam a modelagem da concessão do aeroporto apontam para demanda de passageiros, na análise origem destino, para cidades da Europa e América do Norte (pág. 136 do Estudo de Mercado), a qual justifica a criação de rotas diretas do Aeroporto de Curitiba para as referidas localidades já no início da concessão (tabela 6-23, pág. 143 do Estudo de Mercado); considerando ainda que os estudos de mercado apontam para uma conectividade do fluxo internacional de aeronaves cargueiras entre SBCT e América do Norte; esta Secretaria Nacional de Aviação Civil solicitou que o consórcio selecionado para elaboração dos estudos realizasse uma análise de diferentes cenários de forma a viabilizar voos diretos do SBCT para cidades da Europa e Estados Unidos (estudo inserido no Data room).

Considerando que os custos estimados para construção de uma terceira PPD foram muito próximos da alternativa mais econômica de ampliação da atual PPD; considerando os riscos inerentes ao processo de desapropriação, presentes em volume consideravelmente superior na alternativa de ampliação da atual PPD; considerando que os obstáculos a navegação aérea já estão mapeados no cenário de construção da nova PPD; considerando a valorização do ativo resultante da construção de nova PPD; considerando que a construção da nova PPD irá possibilitar a descontinuidade nas operações da pista secundária 11/29, resultando em disponibilização de relevante área de exploração comercial para o aeroporto; considerando, por fim, que o plano diretor do aeroporto prevê como melhor alternativa à expansão de longo prazo do aeroporto, a construção da nova PPD; esta SAC irá determinar como diretriz de política pública, a implantação de um sistema de pistas 15R/33L, projetado para aeronaves Código 4E, com comprimento mínimo de pista de pouso e decolagem de 3.000 metros, possuindo os requisitos de infraestrutura exigidos na legislação em vigor para possibilitar procedimentos de aproximação paralela e independente ao atual sistema de PPD 15/33, em operação noturna e diurna, com pista de aproximação de precisão, sem restrição, que atenda aos requisitos de mínimos operacionais equivalentes à Categoria II. O novo sistema de Pistas de Pouso e Decolagem deverá estar implantado e concluído em até 60 meses após a data de eficácia do contrato.

Em relação à contribuição sobre o Aeroporto de Foz do Iguaçu informamos que o estudo publicado já contempla a construção de um novo sistema de Pista com 3.000 metros x 45 metros, de modo a atender as adequações necessárias para operações de aeronaves código 3C, em IFR, sem restrição. Ressaltamos que a solução final será dada pela futura concessionária, que poderá apresentar planejamento distinto, porém desde que atenda igualmente aos requisitos exigidos para a infraestrutura do aeroporto. Em outro giro, de acordo com as necessidades operacionais verificadas

por meio dos produtos climatológicos da REDEMET e apresentadas no estudo, informamos que será acrescentada diretriz de política pública, considerando a necessidade do sistema de pistas atender aos requisitos de infraestrutura exigidos na legislação em vigor para possibilitar operações de aproximação e pousos, seja em situação diurna ou noturna, por meio de procedimentos por instrumento de precisão, atendendo aos requisitos de mínimos operacionais equivalentes à Categoria I (Precision Approach CAT I). A configuração proposta não impede que futuramente o operador implemente operações CAT II para melhoria das operações, que seria demandada naturalmente pelas companhias aéreas caso necessário.

Em relação à contribuição realizada sobre o aeroporto de Londrina informamos que o estudo apresenta as considerações realizadas para a definição do comprimento necessário de pista de acordo com as considerações de demanda, rotas e frota de aeronaves previstas nos estudos de mercado. O comprimento considerado no plano de desenvolvimento garante o atendimento das rotas propostas no estudo de mercado, sendo que a sua expansão poderá ser viabilizada de acordo com a análise econômica do concessionário frente a demanda das companhias aéreas. No que tange ao sistema de aproximação, considerando o recebimento de diversas contribuições, tanto na Audiência Pública presencial, como na virtual, dos mais diversos setores, incluindo os operadores aéreos (levantamentos da empresa Azul Linhas Aéreas sobre impactos de meteorologia adversa na disponibilidade do Aeroporto de Londrina, considerando dados de 3 anos para os meses entre maio e setembro, indicam que poderia haver ganho operacional em todas as faixas horárias) e suas associações, as quais apresentaram necessidades de melhorias quanto à segurança operacional e à disponibilidade do Aeroporto de Londrina em situações de meteorologia adversa (condições IMC); considerando os ganhos sociais em termos de redução nos impactos na malha aérea nacional ou nas necessidades em se alternar voos em função da interrupção das operações no Aeroporto de Londrina devido à falta de teto ou visibilidade; considerando a busca pela continuidade na prestação do serviço público; informamos que será acrescentada diretriz de política pública, considerando a necessidade de se atender aos requisitos de infraestrutura exigidos na legislação em vigor para possibilitar operações de aproximação e pousos, seja em situação diurna ou noturna, por meio de procedimentos por instrumento de precisão, atendendo aos requisitos de mínimos operacionais equivalentes à Categoria I (Precision Approach CAT I). A configuração proposta não impede que futuramente o operador aeroportuário desenvolva um projeto em conjunto com o operador de navegação aérea visando investimentos que viabilizem operações de precisão em nível equivalente a CAT II, a fim de obter melhorias operacionais em seus aeroportos, caso seja identificada necessidade, ou por demanda das companhias aéreas.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11765
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões - CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Alteração do item 6.2.4.6 da minuta do Edital da seguinte maneira: "6.2.4.6 o capital da Concessionária, subscrito em montante mínimo equivalente aos valores contidos no item 4.23 do Edital, acrescida dos seguintes valores:"
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>Sugerimos que a redação do item 6.2.4.6 da minuta do Edital se coadune com o item 40 da Justificativa da Concessão para ampliação, manutenção e exploração dos Aeroportos integrantes do Blocos Sul, Central e Norte, referido item estabelece que o capital subscrito da concessionária deverá ser equivalente à contribuição mínima inicial, acrescida dos valores especificados na minuta do Edital, conforme transcrição a seguir:</p> <p>“Agora, propõe-se para a nova rodada a não obrigatoriedade de integralização de valor coincidente com a Contribuição Inicial que será paga, devidamente atualizada com os consectários legais previstos em edital, mas sim da Contribuição Inicial mínima do Leilão. Desta forma, a proponente terá maior flexibilidade para obtenção de recursos para a cobertura do ágio proposto, permitindo que as Concessionárias optem pela melhor estratégia de financiamento da concessão.”</p>
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e informa que a mesma não foi acatada. Esclarecemos que a cláusula questionada não versa quanto à integralização do Capital social, como aduz a contribuição, mas sim quanto à subscrição do Capital Social no momento da constituição da Sociedade de Propósito Específico que assinará o contrato de concessão.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11766
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
"Alteração da cláusula 5.2.4 da minuta do Contrato de Concessão: 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"
<b>JUSTIFICATIVA</b>
"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 a 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. "
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e informa que ela não será acatada. A redação adotada no item 5.2.4 busca 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 anteveja 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.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11767
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões - CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Alteração do item 6.2.4.6 da minuta do Edital da seguinte maneira: "6.2.4.6 o capital da Concessionária, subscrito em montante mínimo equivalente aos valores contidos no item 4.23 do Edital, acrescida dos seguintes valores:"
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>Sugerimos que a redação do item 6.2.4.6 da minuta do Edital se coadune com o item 40 da Justificativa da Concessão para ampliação, manutenção e exploração dos Aeroportos integrantes do Blocos Sul, Central e Norte, referido item estabelece que o capital subscrito da concessionária deverá ser equivalente à contribuição mínima inicial, acrescida dos valores especificados na minuta do Edital, conforme transcrição a seguir:</p> <p>“Agora, propõe-se para a nova rodada a não obrigatoriedade de integralização de valor coincidente com a Contribuição Inicial que será paga, devidamente atualizada com os consectários legais previstos em edital, mas sim da Contribuição Inicial mínima do Leilão. Desta forma, a proponente terá maior flexibilidade para obtenção de recursos para a cobertura do ágio proposto, permitindo que as Concessionárias optem pela melhor estratégia de financiamento da concessão.”</p>
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e informa que a mesma não foi acatada. Esclarecemos que a cláusula questionada não versa quanto à integralização do Capital social, como aduz a contribuição, mas sim quanto à subscrição do Capital Social no momento da constituição da Sociedade de Propósito Específico que assinará o contrato de concessão.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11768
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Inclusão da cláusula 5.2.14. 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 5.2.14. atrasos nas obras decorrentes da demora na obtenção de licenças ambientais quando os prazos de análise do órgão ambiental responsável pela emissão das licenças ultrapassarem as previsões legais, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Demonstra-se necessária a inclusão da cláusula de risco utilizada pela ANAC nos contratos de concessão aeroportuária da 1ª-4ª Rodada de Concessões, visto que o risco deve ser alocado à parte mais bem condicionada a gerenciá-lo. Ao contrário das premissas adotadas na 5ª Rodada de Concessões pela ANAC, é claro que a concessionária não está em condições de gerenciar a própria Administração Pública, não podendo ser responsabilizada por atrasos de órgãos municipais, estaduais e/ou federais responsáveis pelo licenciamento ambiental. Destaca-se que o Poder Concedente, ou seja, a União, representada pela ANAC, é ente responsável pela preservação ambiental, nos termos do artigo 23, VI e VII da Constituição Federal, bem como a responsável por instituir a Política Nacional do Meio Ambiente (Lei Federal nº 6.938/1981) que regula os procedimentos e diretrizes do licenciamento ambiental. Ademais, também vale ressaltar que o licenciamento ambiental é matéria regulamentada pela Resolução nº 237/1997 do Conselho Nacional do Meio Ambiente, órgão também vinculado ao Poder Concedente. Portanto, resta claro que a União possui ingerência sobre órgãos públicos envolvidos na emissão do licenciamento ambiental, razão pela qual os riscos decorrentes de eventual atraso no licenciamento ambiental por responsabilidade dos órgãos ambientais devem ser assumidos pelo Poder Concedente.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o Anexo 02 – Plano de Exploração Aeroportuária (PEA) já prevê que a Concessionária poderá ser desobrigada da entrega, no prazo indicado, das obras descritas no referido anexo em razão de atrasos ou não obtenção de autorizações, licenças e permissões de órgãos da administração pública ou de órgãos ambientais, exceto, naturalmente, se os atrasos forem imputáveis à própria Concessionária. Tal medida tem como objetivo, por um lado, dar maior segurança à Concessionária em face de situações adversas que afetem a execução das obras obrigatórias e que fogem a seu controle, isentando-a dos prazos previstos no Anexo 02 – PEA. Por outro lado, em razão da ausência de ingerência do Poder Concedente sobre a atuação dos diversos órgãos públicos envolvidos na emissão das licenças necessárias para funcionamento do aeroporto e realização das obras, assim como diante da dificuldade

presente na apuração das razões que levam ao atraso na emissão dessas licenças, propõe-se que, à exceção do cumprimento dos prazos previstos no PEA, demais riscos associados sejam repassados às Concessionárias, a quem cabe tomar as medidas que julgar necessárias para a obtenção das licenças devidas junto aos referidos órgãos.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11769
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões - CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Dada a incerteza no setor aeroportuário causado pelo coronavírus, entendemos que os EVTEA's e minutas de edital e contrato apresentados deverão ser atualizados. Nosso entendimento está correto?
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Vide contribuição.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que 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 6ª Rodada de Concessões Aeroportuárias (cenário de 30 anos a partir de outubro/novembro de 2021). Entretanto, no presente momento seria prematuro se fazer qualquer diagnóstico conclusivo, devido as 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.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11770
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões - CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Alteração do item 9 do Cronograma dos Eventos do Leilão
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Sugere-se alterar o item 9 do cronograma do eventos do Leilão, tendo em vista que a entrega dos documentos de habilitação ocorrerá após o leilão e somente pelas proponentes vencedoras de cada Bloco nos termos dos item 5.3 da minuta do Edital.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece sua contribuição e informa que não identificou a necessidade de alteração do cronograma divulgado, porque já consta do item 5.24 da Minuta de Edital a previsão de que somente a Proponente declarada vencedora no leilão deverá apresentar os Documentos de Habilitação e as Declarações dos itens 4.28 e 4.29.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11771
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>Inclusão da cláusula 5.2.14 da minuta do Contrato de Concessão:  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>5.2.14. variações extraordinária das taxas de câmbio.</p> <p>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:  5.5.10. variação ordinária das taxas de câmbio.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>"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.</p> <p>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.</p> <p>Desta forma, sugere-se que o Contrato de Concessão aloque o risco de variações extraordinárias ao Poder Concedente."</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a regra que norteia uma adequada alocação de riscos é a sua atribuição 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.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11772
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Solicita-se esclarecimento no âmbito das cláusulas 5.2.12 e 5.5.26 da minuta do Contrato de Concessão.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>"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.</p> <p>Neste contexto, entende-se por passivo ambiental conhecido aqueles contidos no dataroom disponibilizado pela Infraero. Favor confirmar se o entendimento está correto. "</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o entendimento não está correto. Isso porque os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA não encerram todas as informações referentes aos futuros aeroportos concedidos.</p> <p>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.</p> <p>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>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.</p> <p>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>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11773
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Curvelo & Pasqualini Advogados Associados
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Sugerimos a inclusão de um item com a seguinte redação: "14.4. Não são bens da concessão, nem reverterão com o término do contrato, os bens de propriedade de terceiros, ainda que instalados e/ou em uso em áreas comerciais ou operacionais."
<b>JUSTIFICATIVA</b>
A leitura dos itens 1.1.9 e 1.1.14 pode dar a incorreta impressão de que todos os bens instalados no Complexo Aeroportuário, mesmo aqueles de propriedade de terceiros, fariam parte dos bens da concessão. Para evitar uma tal leitura, sugere-se explicitar melhor o ponto, acrescentando-se um item sobre o assunto, conforme contribuição acima.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e informa que a mesma não foi acatada. Esclareça-se que o modelo regulatório aplicado ao setor viabiliza que o concessionário opte pela aquisição da propriedade ou outras formas de obter acesso aos bens necessários à operacionalização do objeto da concessão. Todavia, também é necessário levar em consideração que, nos termos do item 14.20 do Contrato de Concessão, "os bens revertidos à União deverão estar em condições adequadas de conservação e funcionamento, para permitir a continuidade dos serviços que eram objeto da Concessão, pelo prazo mínimo adicional de 24 (vinte e quatro) meses, salvo nos casos excepcionais quando tiverem vida útil menor". Ademais, a classificação destes bens como reversíveis deve observar as prescrições do contrato e àquelas constantes na legislação aplicável, em especial o art 40 do CBA.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11774
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões - CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Incluir o item 4.4.24 da minuta do Edital da seguinte forma:  4.24. Na elaboração de suas propostas econômicas, as Proponentes deverão considerar que, até a publicação do Edital, o Operador Aeroportuário deverá encerrar todas as obras realizadas nos Aeroportos, sendo responsável pela rescisão de tais contratos.”
<b>JUSTIFICATIVA</b>
As minutas dos documentos editalícios foram silentes com relação às obras de ampliação da infraestrutura aeroportuária executadas atualmente pela Infraero, razão pela qual sugere-se a inclusão deste item no Edital, com vistas que a equalizar as propostas das proponentes.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que as obras em andamento nos aeroportos da sexta rodada encontram-se identificadas nos Estudos de Viabilidade. Por outro lado, 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. Assim, o real andamento das referidas obras é parte do escopo da due diligence a ser realizada por cada interessado na concessão desses ativos. Esclarece-se, por fim, que não há previsão de realização de obras por parte da Infraero no período da concessão. A lém disso, a ANAC reitera que de acordo com o item 2.3, os Complexos Aeroportuários dos Aeroportos integrantes de cada Bloco serão transferidos à Concessionária, no estado em que se encontram, cabendo à ela os custos incorridos para adequação da infraestrutura e serviços prestados aos normativos da ANAC e demais órgãos públicos, inclusive aqueles pré-existentes à assinatura do Contrato, nos termos do item 5.5.25. Ademais, eventuais questões relacionadas ao atraso na disponibilização das áreas aeroportuárias também já estão endereçadas na minuta de contrato, conforme item 5.2.4.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11775
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
"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."
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>"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.</p> <p>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."</p>
<b>RESPOSTA</b>
<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 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.</p> <p>O que denota que a previsão contratual de alteração relevante consubstancia o entendimento de que o aperfeiçoamento da regra perpassa pela definição objetiva do critério em apreço, em respeito, como dito, ao princípio da segurança jurídica. Nesses moldes, torna-se condição lógica, tendo em vista a premissa de análise individual dos eventos que compõem o Pedido de Revisão Extraordinária, que o critério objetivo de alteração relevante seja aferido na análise de cada evento.</p> <p>Ora, 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</p>

ou do tempo. Com efeito, isso seria o mesmo que ignorar o conceito de relevância trazido pelos Contratos de Concessão, tornando inócua sua aplicação.

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.

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”.

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. 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.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11776
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Paraná - Fecomércio PR
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>Consta do Anexo</p> <p>Conforme amplamente discutido na Audiência Pública 003/2020, representantes de várias entidades da sociedade civil organizada, de segmentos públicos e privados, bem como a Fecomércio PR defendem a construção de uma pista que viabilize a decolagem de aeronaves do Aeroporto Internacional Afonso Pena, sem quaisquer restrições, para voos diretos para a Europa e Estados Unidos da América, ou seja, com 3.000 m X 45 m. A necessidade de uma pista deste porte se justifica pela movimentação atual de cargas e passageiros no aeroporto de São José dos Pinhais, por seu potencial de crescimento, pela sua posição estratégica no Mercosul e benefícios que gerará à indústria e ao comércio de bens, serviços e turismo do Paraná - o estado possui uma grande diversidade de ecossistemas produtivos e está localizado próximo aos principais mercados consumidores do país.</p> <p>Da mesma forma é importante prever a implementação de sistemas de aproximação preferencialmente na categoria ILS 3. O Aeroporto Internacional Afonso Pena além de ser o segundo mais movimentado do sul do Brasil, representa 50% dos passageiros e 47% da receita entre os 9 aeroportos que fazem parte do Bloco Sul, não recebendo investimento proporcional na proposta original de concessão. Todas as principais obras devem ser executadas na Fase 1, haja vista o longo prazo do contrato.</p> <p>Com relação ao Aeroporto de Foz de Iguaçu consideramos que a proposta apresentada na Audiência Pública é satisfatória, ou seja, a construção de uma pista de 3.000 m X 45 m, pela característica da cidade como destino turístico internacional, devido principalmente às Cataratas do Iguaçu e à Usina Hidrelétrica de Itaipu - maior do mundo em produção anual de energia. Também devem ser instalados aparelhos aproximação preferencialmente na categoria ILS 3.</p> <p>Por Londrina ser um grande polo econômico do Paraná, além do quarto município mais populoso do sul do Brasil, é importante que modernos aparelhos de aproximação por instrumentos sejam implementados em seu aeroporto, preferencialmente na categoria ILS 2, para evitar os constantes cancelamentos de procedimentos por clima desfavorável. No mesmo sentido é fundamental que ocorra a ampliação da pista em 1.000 m, mesmo que em fases distintas, para capacitar que a instalação se habilite a fazer parte de rotas que se utilizem de aviões maiores, pela cidade representar importante eixo de ligação entre o sul e o sudeste do país, além de ser uma das principais do interior do Brasil.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Consta do Anexo
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição. Considerando o recebimento de inúmeras contribuições, tanto na Audiência Pública presencial, como na virtual, as quais

apresentaram argumentos técnicos quanto a necessidade e o anseio da população pela construção de uma nova Pista de Pouso e Decolagem (PPD) no Aeroporto de Curitiba, ou mesmo a ampliação da atual, de modo a viabilizar economicamente voos diretos entre Curitiba e cidades da Europa e dos Estados Unidos; considerando que as análises das projeções de demanda apresentadas no relatório de mercado dos EVTEA que subsidiam a modelagem da concessão do aeroporto apontam para demanda de passageiros na análise origem destino para cidades da Europa e América do Norte (pág. 136 do Estudo de Mercado), a qual justifica a criação de rotas diretas do Aeroporto de Curitiba para as referidas localidades já no início da concessão (tabela 6-23, pág. 143 do Estudo de Mercado); considerando ainda que os estudos de mercado apontam para uma conectividade do fluxo internacional de aeronaves cargueiras entre SBCT e América do Norte; esta Secretaria Nacional de Aviação Civil solicitou que o consórcio selecionado para elaboração dos estudos realizasse uma análise de diferentes cenários de forma a viabilizar voos diretos do SBCT para cidades da Europa e Estados Unidos (estudo inserido no Data room).

Considerando que os custos estimados para construção de uma terceira PPD foram muito próximos da alternativa mais econômica de ampliação da atual PPD; considerando os riscos inerentes ao processo de desapropriação, presentes em volume consideravelmente superior na alternativa de ampliação da atual PPD; considerando que os obstáculos a navegação aérea já estão mapeados no cenário de construção da nova PPD; considerando a valorização do ativo resultante da construção de nova PPD; considerando que a construção da nova PPD irá possibilitar a descontinuidade nas operações da pista secundária 11/29, resultando em disponibilização de relevante área de exploração comercial para o aeroporto; considerando, por fim, que o plano diretor do aeroporto prevê como melhor alternativa à expansão de longo prazo do aeroporto, a construção da nova PPD; esta SAC irá determinar como diretriz de política pública, a implantação de um sistema de pistas 15R/33L, projetado para aeronaves Código 4E, com comprimento mínimo de pista de pouso e decolagem de 3.000 metros, possuindo os requisitos de infraestrutura exigidos na legislação em vigor para possibilitar procedimentos de aproximação paralela e independente ao atual sistema de PPD 15/33, em operação noturna e diurna, com pista de aproximação de precisão, sem restrição, que atenda aos requisitos de mínimos operacionais equivalentes à Categoria II. O novo sistema de Pistas de Pouso e Decolagem deverá estar implantado e concluído em até 60 meses após a data de eficácia do contrato.

Em relação à contribuição sobre o Aeroporto de Foz do Iguaçu informamos que o estudo publicado já contempla a construção de um novo sistema de Pista com 3.000 metros x 45 metros, de modo a atender as adequações necessárias para operações de aeronaves código 3C, em IFR, sem restrição. Ressaltamos que a solução final será dada pela futura concessionária, que poderá apresentar planejamento distinto, porém desde que atenda igualmente aos requisitos exigidos para a infraestrutura do aeroporto. Em outro giro, de acordo com as necessidades operacionais verificadas por meio dos produtos climatológicos da REDEMET e apresentadas no estudo, informamos que será acrescentada diretriz de política pública, considerando a necessidade do sistema de pistas atender aos requisitos de infraestrutura exigidos na legislação em vigor para possibilitar operações de aproximação e pousos, seja em situação diurna ou noturna, por meio de procedimentos por instrumento de precisão, atendendo aos requisitos de mínimos operacionais equivalentes à Categoria I (Precision Approach CAT I). A configuração proposta não impede que futuramente o

operador implemente operações CAT II para melhoria das operações, que seria demandada naturalmente pelas companhias aéreas caso necessário.

Em relação à contribuição realizada sobre o aeroporto de Londrina informamos que o estudo apresenta as considerações realizadas para a definição do comprimento necessário de pista de acordo com as considerações de demanda, rotas e frota de aeronaves previstas nos estudos de mercado. O comprimento considerado no plano de desenvolvimento garante o atendimento das rotas propostas no estudo de mercado, sendo que a sua expansão poderá ser viabilizada de acordo com a análise econômica do concessionário frente a demanda das companhias aéreas. No que tange ao sistema de aproximação, considerando o recebimento de diversas contribuições, tanto na Audiência Pública presencial, como na virtual, dos mais diversos setores, incluindo os operadores aéreos (levantamentos da empresa Azul Linhas Aéreas sobre impactos de meteorologia adversa na disponibilidade do Aeroporto de Londrina, considerando dados de 3 anos para os meses entre maio e setembro, indicam que poderia haver ganho operacional em todas as faixas horárias) e suas associações, as quais apresentaram necessidades de melhorias quanto à segurança operacional e à disponibilidade do Aeroporto de Londrina em situações de meteorologia adversa (condições IMC); considerando os ganhos sociais em termos de redução nos impactos na malha aérea nacional ou nas necessidades em se alternar voos em função da interrupção das operações no Aeroporto de Londrina devido à falta de teto ou visibilidade; considerando a busca pela continuidade na prestação do serviço público; informamos que será acrescentada diretriz de política pública, considerando a necessidade de se atender aos requisitos de infraestrutura exigidos na legislação em vigor para possibilitar operações de aproximação e pousos, seja em situação diurna ou noturna, por meio de procedimentos por instrumento de precisão, atendendo aos requisitos de mínimos operacionais equivalentes à Categoria I (Precision Approach CAT I). A configuração proposta não impede que futuramente o operador aeroportuário desenvolva um projeto em conjunto com o operador de navegação aérea visando investimentos que viabilizem operações de precisão em nível equivalente a CAT II, a fim de obter melhorias operacionais em seus aeroportos, caso seja identificada necessidade, ou por demanda das companhias aéreas.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11777
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Curvelo & Pasqualini Advogados Associados
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Sugerimos pequeno acréscimo ao final do item 15.3: "(...) que reduzam de forma significativa a oferta de infraestrutura ou que impliquem em remanejamento de atividades já instaladas." Em complementação, sugerimos a inclusão de um subitem 15.3.1 com a seguinte redação: "15.3.1. A redução significativa da infraestrutura utilizada por parte interessada relevante no exercício das suas atividades ou a suspensão destas para remanejamento deverá se fazer acompanhar de revisão contratual que contemple justo reequilíbrio, a ser objeto de acordo entre as partes."
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O item 15.3 obriga a Concessionária a realizar consulta prévia na hipótese de alterações no aeroporto que reduzam a oferta de infraestrutura. Dentro desse mesmo espírito de diálogo e colaboração, seria importante prever mecanismo de consulta também na hipótese de alterações que importem em remanejamento das partes interessadas relevantes. Dessa consulta podem surgir alternativas mais eficientes do que as inicialmente cogitadas, sendo, em acréscimo, importante ferramenta para evitar ou solver potenciais conflitos quanto ao equilíbrio contratual. Vale lembrar que os contratos da Infraero, por exemplo, preveem o reequilíbrio em caso de suspensão de atividades para remanejamento com proporcional prorrogação do prazo de vigência. Para aperfeiçoar o tratamento da matéria, sugerimos a inclusão de itens conforme contribuição acima.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e informa que a proposta será parcialmente acatada, com as alterações realizadas nos itens 15.2 e 15.3 do contrato. Além disso, o objetivo da Consulta aos Usuários é, de fato, construir um espaço de diálogo e colaboração, por meio do qual possam surgir soluções mais eficientes do que as inicialmente cogitadas, propiciando melhor comunicação e alinhamento entre a Concessionária e as partes relevantes no aeroporto. Nesse sentido, acatou-se a proposta de inclusão de que seja realizada consulta não apenas na redução significativa da oferta da infraestrutura, como também em casos de alterações que afetem os usuários. Contudo, a proposta de estabelecer via Contrato de Concessão a necessidade de reequilíbrio contratual entre as partes interessadas relevantes e Concessionária vai contra o objetivo da ANAC de promover o ambiente de intercâmbio de informações e negociação entre o aeroporto e seus usuários para a tomada das decisões referentes ao aeroporto.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11778
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>Inclusão da cláusula 13.14.3 na minuta do Contrato de Concessão:</p> <p>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:</p> <p>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;</p> <p>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</p> <p>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 para o cumprimento deste Contrato, deduzidos os ônus financeiros remanescentes.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<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>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que os benefícios econômicos não usufruídos pelo Concessionário em razão da extinção antecipada por encampação são considerados no cálculo da indenização pelos lucros cessantes. Dessa forma, entende-se que o item 13.14.1 já incorpora os efeitos pretendidos com a sugestão e mantém-se a redação original.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11779
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Alteração da cláusula 14.22.1 da minuta do Contrato de Concessão: 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 EM ATÉ 120 (cento e vinte dias), 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.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
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.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que a eventual ausência de bens listados no Anexo 22 do contrato já se encontra endereçada no item 14.22 e seus subitens, de modo que a futura concessionária estará lastreada, seja pela reposição do bem pela Infraero, seja pelo pagamento do valor do bem a ser calculado pela SAC. Por fim, não havendo reposição ou pagamento pelo bem, a concessionária fará jus a desconto nas parcelas de contribuição variável, corrigido pelo IPCA e pela taxa de desconto contratual, contados a partir do encerramento do Estágio 2 da Fase I-A de cada aeroporto do bloco, conforme 14.22.2. Não se vislumbra, dessa forma, quaisquer prejuízos da parte do futuro operador, motivo pelo qual entende esta SAC pela manutenção da cláusula atual.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11780
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Curvelo & Pasqualini Advogados Associados
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Houve, aparentemente, erro de redação, ao que se sugere a correção do item 2.22.6 para que, onde se lê “Caberá ao Operador Aeroportuário”, leia-se “Caberá à Concessionária”. Em não sendo este o caso, solicita-se esclarecimentos sobre a compatibilização entre a sub-rogação dos contratos (que alçará a Concessionária à posição de contratante) e a atribuição conferida ao Operador para promover sua rescisão.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O contrato de concessão estabelece que, finda a Fase I-A, a Concessionária subrogar-se-á nos contratos celebrados entre o operador e terceiros. O item 2.22.6, contudo, refere que, a partir desse momento, caberia ao Operador notificar os prestadores de serviço sobre eventual rescisão dos contratos. Houve, aparentemente, erro de redação, pelo que se sugere a sua correção, conforme contribuição acima, ou, subsidiariamente, o esclarecimento do ponto.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a sua contribuição e informa que ela foi parcialmente acatada. De fato, a redação da cláusula 2.22.6 apresenta um erro e uma ambiguidade, dificultando seu entendimento. Todavia, esclarece-se que compete ao Operador Aeroportuário e não à Concessionária a notificação aos prestadores de serviços de que seus contratos serão rescindidos a partir do primeiro dia subsequente ao fim do Estágio 2. Salienta-se que não há incompatibilidade dessa cláusula com o instituto da sub-rogação de contratos comerciais prevista nos itens 2.22.4, 3.1.7 e 11.2 da minuta de contrato de concessão, visto que a sub-rogação alcança somente os contratos de cessão de uso de áreas no Complexo Aeroportuário e a cláusula 2.22.6 questionada nessa contribuição trata da rescisão de outros tipos de contratos, quais sejam os de prestação de serviços.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11781
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Danillo de Matos Marcondes
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Cláusula 3.1.57: Integralizar a totalidade do seu capital social subscrito até o 48º mês da data de eficácia do contrato; Sugerimos que o texto desta cláusula explicitamente indique que, após realizados os investimentos previstos na seção 7 do Anexo 2, a obrigação de integralização até o 48º nos montantes previstos na cláusula 3.1.57 (Contrato) não se aplica, passando a valer os valores mínimos da 3.1.57.1 (Contrato).
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Isso se faz necessário para não gerar a interpretação de que o acionista deveria primeiro aportar todo o montante previsto (por exemplo pelo menos R\$1,2 bilhão no caso do Bloco Sul) para só então poder reduzir para o valor mínimo indicado na 3.1.57.1 (R\$857 milhões no caso do Bloco Sul).
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e informa que a mesma não foi acatada. O subitem 3.1.57.1. do contrato substitui a obrigação disposta no item 3.1.57. após o término dos investimentos previstos na seção 7 do Anexo 2 – Plano de Exploração Aeroportuária. Assim, caso a Concessionária conclua os principais investimentos dentro do prazo previsto no Contrato de Concessão, não será necessário o aporte de capital próprio nos valores estabelecidos pelo item 3.1.57.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11782
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Alteração da tabela B do Anexo 3 da minuta do Contrato de Concessão: Para o Aeroporto de Foz do Iguaçu: Deixar de realizar as adequações na infraestrutura necessárias para que o aeroporto de Foz do Iguaçu esteja habilitado a operar, no mínimo, com uma pista de aproximação de não precisão, sem restrição, noturno e diurno, todas aeronaves código 3C, conforme os termos e o prazo estabelecidos no PEA.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Sugere-se alterar a tabela B do Anexo 3 da minuta do Contrato de Concessão para ficar em consonância com a obrigação prevista no item 7.5.3 do PEA (“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, em até 36 (trinta e seis) meses após a data de eficácia do contrato”).
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e informa que o texto contratual foi alterado de forma a considerar as novas diretrizes emanadas pela Secretaria de Aviação Civil.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11783
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Alteração da tabela D, ref. B-1 do Anexo 3 da minuta do Contrato de Concessão, conforme sugerido na justificativa.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>"Entendemos que aplicação multa decorrente do excedente da receita-teto contradiz a lógica de incentivo à expansão de rotas internacionais, uma vez que a receita-teto não é diferenciada por natureza do passageiro (doméstico / internacional). Sendo assim sugere-se que:</p> <p>(i) seja redefinida uma nova receita-teto toda vez que houver um acréscimo no volume de passageiros internacional a fim de refletir uma receita-teto condizente com o perfil do aeroporto naquele momento (e não congelando o perfil do aeroporto para todo o prazo de concessão);</p> <p>(ii) as receitas-teto sejam superiores às atualmente praticadas, uma vez que a receita-teto auferida em 2018 com o tarifário vigente já supera, para alguns aeroportos, o teto estabelecido no Anexo 4 do Contrato de Concessão.</p> <p>"</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a regulação tarifária definida na minuta de Contrato tem por objetivo gerar incentivos para a expansão do tráfego aéreo como um todo, independentemente da natureza da rota. Note que a expansão de rotas internacionais tem efeito positivo na malha doméstica, e vice-versa. Adicionalmente, o retorno em receitas comerciais provenientes de passageiros em rotas internacionais é, geralmente, mais alto se comparado com o de passageiros em rotas domésticas. Pelas razões elencadas, entende-se estarem alinhados os interesses do regulador e do operador aeroportuário na expansão do tráfego aéreo tanto em rotas domésticas quanto internacionais.</p> <p>Em relação ao patamar das Receitas Teto estabelecidas na minuta de contrato, estes parâmetros foram estipulados baseados no histórico da receita média por passageiro, auferida por cada aeroporto nos últimos anos. Ainda, ressalta-se que não foi feita a verificação do cumprimento da Receita Teto por parte do operador aeroportuário atual nos aeroportos em questão em 2020, podendo haver excesso já com a estrutura tarifária atual.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11784
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Curvelo & Pasqualini Advogados Associados
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Sugere-se a inclusão de item que explicita a impossibilidade de a Concessionária assumir, na sub-rogação, eventuais poderes exorbitantes que constem nos contratos firmados entre atuais cessionários e Infraero.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O item 3.1.7 ressalta que a Concessionária deverá se sub-rogar integralmente nos direitos e deveres decorrentes dos contratos que envolvam a cessão de espaços. A despeito da relevância desse dispositivo, é importante que conste na minuta de contrato que o Concessionário não poderá, no âmbito da referida sub-rogação, assumir eventuais poderes exorbitantes que constem nos contratos firmados entre atuais cessionários e Infraero. Isso porque os contratos firmados entre a Concessionária e terceiros possuirão natureza jurídica de direito privado, em que se presume a igualdade entre as partes contratantes, sendo necessário que este regime se reflita no âmbito da sub-rogação.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a sua contribuição e esclarece que é inerente ao instituto da sub-rogação integral, previsto nos itens 2.22.4, 3.1.7 e 11.2 , para os contratos de cessão de espaços no Complexo a Aeroportuário, que a Concessionária assumirá a posição do Operador Aeroportuário anterior, no tocante aos deveres e direitos expressamente consignados no instrumento jurídico, de maneira que, a partir de então, toda a interação entre as partes deve se dar dentro dos estritos limites contratuais. Logo, futuras alterações desses contratos ou eventuais rescisões deverão ser negociadas pelas partes, que, para tanto, deverão respeitar as condições estabelecidas nos respectivos instrumentos de cessão. Conclui-se, portanto, que a sub-rogação não tem o condão de alterar a natureza jurídica dos contratos comerciais celebrados, os quais se manterão como contratos de direito privado, não sendo possível que a Concessionária atue, no âmbito desses contratos, com prerrogativas típicas da Administração Pública .

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11785
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
"Alteração do PEA da seguinte forma: "Para aeroportos que tenham dimensões ou ausência de RESAs listadas como não conformidades em processos de certificação e com prazo de atendimento inferior ao previsto no PEA, prevalecerá o prazo de 36 meses após assinatura do Contrato de Concessão"
<b>JUSTIFICATIVA</b>
" Uma vez que é indicado no PEA implantar área de RESA em 36 meses. Acredito que para os casos em que já existem processos vencidos com estas, será aplicado o prazo do Contrato de Concessão. "
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece sua contribuição e informa que para fins contratuais deve ser considerado o prazo do Contrato de Concessão. Ressalta-se que, no âmbito da avaliação da segurança das operações, a ANAC pode exigir ações mitigadoras para manutenção do nível de segurança operacional até que a RESA seja provida.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11786
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Esclarecimento acerca das obrigações do PEA.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>"Conforme minuta de contrato de concessão e o PEA, durante a Fase I-B da Concessão a Concessionária deverá, em até 36 (trinta e seis meses) adequar a capacidade de processamento dos Aeroportos e, em caso de implantação de nova pista de pouso e decolagem, torná-la operacional em até 60 (sessenta meses), ambos prazos contados da Data de Eficácia do Contrato.</p> <p>Neste contexto, questiona-se como a ANAC considerará os prazos em casos de Aeroportos em processo de desapropriação já iniciados pelo antigo operador aeroportuário e que não serão finalizados antes da Data de Eficácia do Contrato, bem como as desapropriações a serem promovidas com o auxílio da concessionária?</p> <p>"</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o Apêndice E do Anexo 02 do Contrato de Concessão apresenta as áreas de imissão imediata na posse pela Concessionária. Nesse sentido, o Capítulo V, Seção I, do Contrato de Concessão aponta, por meio do item 5.2.4, como sendo risco do Poder Concedente os danos decorrentes do atraso na disponibilização das áreas descritas no Apêndice E do Anexo 02, desde que esse atraso seja superior a 12 (doze) meses da data da celebração do presente Contrato.</p> <p>Nada obstante, nos termos do item 7.66.3 do referido Anexo 02 do Contrato de Concessão, os prazos para as adequações de infraestrutura inseridas nos itens 7.1 a 7.65 do mesmo Anexo podem ser ampliados no caso de atrasos decorrentes da demora na liberação das áreas, ainda que por período inferior ao previsto no predito item 5.2.4 do contrato.</p> <p>Em tempo, importante destacar que nos termos do item 3.1.43 do Contrato de Concessão, é obrigação do Concessionário promover a desapropriação dos imóveis necessários à realização de investimentos ao longo da concessão cuja fase executória não tenha ainda sido iniciada.</p> <p>Ademais destaca-se também que o PEA, Anexo 02 do Contrato de Concessão, prevê expressamente, no item 4.1.6, o dever de a Concessionária tomar todas as medidas, administrativas e/ou judiciais necessárias para aquisição das áreas necessárias à ampliação do sítio aeroportuário.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11787
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Danillo de Matos Marcondes (GLP BRASIL GESTÃO DE RECURSOS E ADMINISTRAÇÃO IMOBILIÁRIA LTDA.)
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>Cláusula 3.1.57.1: Após o término dos investimentos previstos na seção 7 do Anexo 2 – Plano de Exploração Aeroportuária, poderá ser mantido capital social subscrito e integralizado de, no mínimo:</p> <p>(i) Bloco Sul: R\$ 856.583.189,57  (ii) Bloco Central: R\$ 270.734.261,37  (iii) Bloco Norte: R\$ 207.038.629,79</p> <p>Nos blocos Sul e Norte, o capital subscrito e obrigatório (indicados na 3.1.57.1) ficariam menores do que o valor já integralizado na assinatura do contrato (cláusula 6.2.4.6 do edital), enquanto no bloco Central ocorre o oposto. Qual o racional destes valores de integralização? Por que são diferentes? Sugerimos que os valores previstos no 3.1.57.1 (Contrato) sejam iguais aos do item 6.2.4.7 (Edital).</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O mecanismo está confuso, o que pode gerar a diferentes interpretações pelos licitantes.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a mesma não foi acatada. Esclarecemos que os valores mínimos de capital social previstos no item 6.2.4.6. do edital, que refletem no item 3.1.56. do Contrato, referem-se à subscrição, e que a eles deve ser acrescido o valor da Contribuição Inicial ofertada em leilão.</p> <p>A integralização dos valores constantes no item 6.2.4.7. tem como principal objetivo assegurar o cumprimento das obrigações financeiras prévias à assinatura do contrato.</p> <p>Já a obrigação de integralizar a totalidade do seu capital social subscrito até o 48º (quadragésimo oitavo) mês da data de eficácia do contrato, prevista no item .1.57. do Contrato, por sua vez, visaagarantir o cumprimento dos investimentos previstos na seção 7 do Anexo 2 – Plano de Exploração Aeroportuária, sendo facultada a redução aos valores listados no subitem 3.1.57.1. uma vez concluídos estes investimentos.</p> <p>Assim, caso a Concessionária conclua os principais investimentos dentro do prazo previsto no Contrato de Concessão, não será necessário o aporte de capital próprio nos valores estabelecidos pelo item 3.1.57.</p> <p>Por fim, informa-se também que o item 3.1.58. faculta a redução dos valores mínimos mediante aprovação da ANAC.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11788
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Curvelo & Pasqualini Advogados Associados
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Sugere-se que a regulação do tema de consultas às partes interessadas relevantes e protocolos de acordo seja padronizada, para todos os aeroportos, nos termos do item 11.8. Bastará, para isso, a exclusão parcial do texto do item 11.8 (até a vírgula que antecede “a Concessionária”) e a exclusão dos itens 11.9 e 11.9.1.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O item 11.8 determina que, para a celebração de contratos relativos a atividades operacionais nos aeroportos de Curitiba, Foz do Iguaçu, Navegantes, Londrina, Manaus, Goiânia, São Luís e Teresina, a Concessionária deverá consultar as partes interessadas relevantes e celebrar com elas acordo, tudo a ser apresentado à ANAC na forma de um “protocolo de concordância”. Já o item 11.9 refere que, para os demais aeroportos (de menor porte), a Concessionária só precisará apresentar um “relatório de consulta”, e assim mesmo apenas caso a ANAC o solicite. Ocorre que em aeroportos de menor porte a relação entre concessionárias e contratados também pode ser desequilibrada, com baixa propensão ao diálogo e com soluções impositivas. É fundamental, assim, que se determine a adoção de ferramentas dialogais em todos os aeroportos, o que possibilitará à ANAC, inclusive, ter maiores elementos informacionais caso tenha de intervir ou arbitrar um conflito.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão será parcialmente acatada.</p> <p>A diferenciação regulatória entre os grupos de aeroportos de maior porte e de menor porte apoia-se na ponderação de 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. Assim, a diferenciação entre os grupos será mantida.</p> <p>Contudo, a contribuição evidenciou a similaridade dos conceitos de “protocolo de concordância”, utilizado na seção 11.8 e “relatório de consulta”, utilizado nas seções 4.4 e 11.9. Em ambos os conceitos, o que se pretende é que o processo de consulta, conduzido conforme procedimentos do Capítulo XV, logre obter uma solução de comum acordo entre a Concessionária e as partes interessadas relevantes. Contudo, caso não seja obtido o acordo, a proposta da Concessionária pode ser aceita pela ANAC, desde que as contestações fundamentadas das demais partes sejam satisfatoriamente respondidas.</p> <p>Assim, a Agência realizará alteração na redação do item 11.8, de forma a harmonizar os conceitos de protocolo de concordância e relatório de consulta.</p> <p>Adicionalmente, será incluído o item 15.4.1.3, para enfatizar que o processo de consulta deve buscar a concordância entre as partes.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11789
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Superintendência de Meio Ambiente
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
No arquivo anexo são apresentadas sugestões de correções e atualização de informações dos Estudos Ambientais do EVTEAs.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
As sugestões de correções e atualização de informações dos EVTEAs podem influenciar no conhecimento que se tem da situação atual de cada aeroporto, bem como em alguns casos, alterar a propostas de custos ambientais.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e informa o seguinte, em atenção a cada um dos quesitos apresentados no anexo, a seguir agrupados segundo o aeroporto:</p> <p>Quanto ao Aeroporto SBBG:</p> <p>1) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo não será acatado, pois as informações do relatório estão coerentes com a metodologia de fotointerpretação empregada para o levantamento de aspectos ambientais no aeroporto, inclusive com a avaliação de imagens históricas para o mapeamento de corpos d'água e nascentes.</p> <p>A situação atual em campo, encontrada no SBBG, pode indicar que o local sofreu alterações ao longo dos anos, o que não exclui a existência pretérita de nascentes e corpos d'água na região.</p> <p>O aprofundamento dos estudos técnicos, caso solicitado pelo órgão ambiental ou por interesse do operador aeroportuário, poderá ser realizado no futuro.</p> <p>2) Agradecemos a contribuição e informamos que este conteúdo já consta do Relatório de Estudos Ambientais, no penúltimo parágrafo da página 69.</p> <p>3) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo será acatado. O Relatório de Estudos Ambientais será complementado com a atualização da informação a respeito do referido documento.</p> <p>4) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo será acatado. O Relatório de Estudos Ambientais será alterado com a informação prestada pela Infraero a respeito da existência do PBZR, que não foi disponibilizado anteriormente no Data Room.</p> <p>5) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo será acatado. O Relatório de Estudos Ambientais será complementado com a atualização desta nova informação a respeito do referido documento.</p> <p>6) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo será acatado. O Relatório de Estudos Ambientais será complementado com a atualização da informação a respeito dos referidos documentos.</p> <p>7) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo será parcialmente acatado. O Relatório de Estudos Ambientais será complementado com a atualização da informação a respeito da remoção dos referidos materiais. Entretanto, cabe destacar que tal informação não altera a situação dos passivos, pois, ainda que os</p>

materiais tenham sido retirados, as diretrizes e demais informações relacionadas não se alteram.

8) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo será parcialmente acatado. O Relatório de Estudos Ambientais será complementado com a atualização da informação a respeito dos referidos documentos. Entretanto, cabe destacar que tal informação não altera a situação do passivo, uma vez que o aeroporto permanece sem IPF e PGRF validados pela ANAC, assim como sem o plano de manejo de fauna.

9) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo será parcialmente acatado. O passivo 18 do Relatório de Estudos Ambientais será complementado com a informação a respeito da existência de um PGRS, que, inclusive, foi citado no último parágrafo do item 5.9.2.1 do Estudo. Entretanto, cabe destacar que tal informação não altera a situação do passivo, uma vez que o referido documento é datado de 2004 e não se encontra efetivamente implementado no aeroporto.

10) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo será parcialmente acatado. Os passivos nº 19 e 20 não serão removidos, visto que o aeroporto elaborou o PGRH somente em 2020, sendo necessário período de implementação e aprovação dos Planos Amostragem e/ou Gestão de Água Potável conforme RDC Anvisa nº 91/2016 e do monitoramento de efluentes. Em virtude da contribuição pública, o estudo será atualizado com a informação de que o PGRH foi desenvolvido.

11) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo será acatado. O Relatório de Estudos Ambientais será alterado com a informação prestada pela Infraero a respeito da existência do PBZR e o passivo será excluído.

Quanto ao Aeroporto SBBV:

1) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo será acatado. O Relatório de Estudos Ambientais, em seu Capítulo 5.6, será complementado a informação sobre o envio do Relatório de Monitoramento Remoto de Ruído Aeronáutico, lembrando que este documento havia sido citado na avaliação da conformidade ambiental realizada no item 4.1.1 Histórico e situação atual do licenciamento ambiental do sítio aeroportuário, no Quadro 4 4: Condicionantes da Licença de Operação.

2) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo não será acatado. O não atendimento da RDC Anvisa 91/2016 refere-se a falta de evidência de elaboração do Plano de Gestão e Amostragem de Água, e não à frequência de amostragem de água. O texto será alterado para melhor entendimento.

3) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo será acatado. No Passivo Ambiental 21, será incluída a informação sobre o Termo de Contrato nº TC0133-OS/2018/0001, na qual a Infraero contratou a empresa Sama Consultoria Ambiental Ltda – Me para elaborar a Identificação do Perigo da Fauna e o Programa de Gerenciamento do Risco da Fauna.

Quanto ao Aeroporto SBCT:

1) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo será acatado. O Relatório de Estudos Ambientais será complementado com a atualização destas novas informações a respeito do referido contrato, bem como do plano de manejo.

2) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo será acatado. O Relatório de Estudos Ambientais será complementado com a referida informação. Entretanto, cabe ressaltar que tal documento não foi disponibilizado no Data Room.

3) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo será parcialmente acatado. O quadro do Relatório de Estudos Ambientais será complementado com a informação a respeito da data do documento mais recente. Entretanto, cabe destacar

que tal informação não altera a informação de que as revisões não ocorrem anualmente.

4) Idem item 3 acima.

5) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo será acatado. O Relatório de Estudos Ambientais será complementado com a referida informação.

6) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo será acatado. O Relatório de Estudos Ambientais será complementado com a referida informação. Entretanto, cabe ressaltar que tal documento não foi disponibilizado no Data Room.

7) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo será acatado. O Relatório de Estudos Ambientais será corrigido com a referida informação.

Quanto ao Aeroporto SBCZ:

1) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo será acatado. O Relatório de Estudos Ambientais será atualizado.

2) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo será acatado. O Relatório de Estudos Ambientais será atualizado.

3) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo será acatado. O Relatório de Estudos Ambientais será atualizado.

Quanto ao Aeroporto SBEG:

1) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo será acatado. O Relatório de Estudos Ambientais será complementado a data da prorrogação da IPF pela ANAC.

Quanto ao Aeroporto SBF1:

1) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo será parcialmente acatado. O Relatório de Estudos Ambientais será complementado com a informação da data do documento, que foi citado no Estudo, na pág. 107. Cabe ressaltar que tal documento não foi disponibilizado no Data Room.

Quanto ao Aeroporto SBGO:

1) Agradecemos a contribuição e informamos que o conteúdo será atualizado no relatório. Ressalta-se que o atendimento foi posterior ao fechamento do relatório.

2) Agradecemos a contribuição e informamos que o conteúdo será atualizado no relatório. Ressalta-se que o atendimento foi posterior ao fechamento do relatório.

3) Agradecemos a contribuição e informamos que o conteúdo será atualizado no relatório. Ressalta-se que o atendimento foi posterior ao fechamento do relatório.

4) Agradecemos a contribuição e informamos que o conteúdo será atualizado no relatório. Ressalta-se que o atendimento foi posterior ao fechamento do relatório.

Quanto ao Aeroporto SBIZ:

1) Agradecemos a contribuição e informamos que o conteúdo será atualizado no relatório. Ressalta-se que a submissão foi posterior ao fechamento do relatório.

2) Agradecemos a contribuição e informamos que o conteúdo será alterado no item 5.9 do relatório. A informação anterior havia sido obtida durante a visita técnica em maio de 2019.

Quanto ao Aeroporto SBJV:

1) Agradecemos a contribuição e informamos que este conteúdo já consta do Relatório de Estudos Ambientais, no terceiro parágrafo da referida página.

2) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo será acatado. O Relatório de Estudos Ambientais será complementado com a inserção desta nova informação prestada pela Infraero.

3) Agradecemos a contribuição e informamos que este conteúdo já consta do Relatório de Estudos Ambientais, no primeiro subitem do segundo parágrafo do item 5.9.1, página.94.

Quanto ao Aeroporto SBLO:

- 1) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo será acatado. O Relatório de Estudos Ambientais será complementado com a atualização a respeito da conclusão dos referidos documentos.
- 2) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo será acatado. O Relatório de Estudos Ambientais será complementado com a inserção desta nova informação. Cabe ressaltar que tal documento não foi disponibilizado no Data Room.
- 3) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo será acatado. O Relatório de Estudos Ambientais será complementado com a inserção desta nova informação, distinta daquela encontrada durante a visita ao aeroporto.
- 4) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo será acatado. O Relatório de Estudos Ambientais será complementado com a inserção desta nova informação, distinta daquela encontrada durante a visita ao aeroporto.
- 5) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo será acatado. O Relatório de Estudos Ambientais será complementado com a inserção desta nova informação, distinta daquela encontrada durante a visita ao aeroporto, uma vez que a visita foi acompanhada pelo engenheiro ambiental, sr. Rafael Tambasco, que trabalhava no aeroporto naquela ocasião.
- 6) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo será acatado. O Relatório de Estudos Ambientais será complementado com a inserção desta nova informação, distinta daquela encontrada durante a visita ao aeroporto.

Quanto ao Aeroporto SBNF:

- 1) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo será acatado. O Relatório de Estudos Ambientais será complementado com a inserção desta nova informação. Cabe ressaltar que tal documento não foi disponibilizado no Data Room.
- 2) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo não será acatado pois o projeto indicado no Relatório de Estudos Ambientais já prevê, para adequação operacional, na Fase 1, a implantação de novo Pátio de aeronaves, novo Terminal de Passageiros e obras de apoio para atender demanda dessa nova infraestrutura, sendo que, entre elas, está prevista a construção de uma nova ETE. Além disso, o Terminal antigo será utilizado para Aviação geral, e será implantada uma nova ETE que substituirá o sistema atual existente, de raízes.
- 3) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo não será acatado pois o projeto indicado no Relatório de Estudos Ambientais já prevê, para adequação operacional, na Fase 1, a implantação de novo Pátio de aeronaves, novo Terminal de Passageiros e obras de apoio para atender demanda dessa nova infraestrutura, sendo que, entre elas, está prevista a construção de uma nova ETE. Além disso, o Terminal antigo será utilizado para Aviação geral, e será implantada uma nova ETE que substituirá o sistema atual existente, de raízes.
- 4) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo não será acatado pois o projeto indicado no Relatório de Estudos Ambientais já prevê, para adequação operacional, na Fase 1, a implantação de novo Pátio de aeronaves, novo Terminal de Passageiros e obras de apoio para atender demanda dessa nova infraestrutura, sendo que, entre elas, está prevista a construção de uma nova ETE. Além disso, o Terminal antigo será utilizado para Aviação geral, e será implantada uma nova ETE que substituirá o sistema atual existente, de raízes.

Quando ao Aeroporto SBPJ:

- 1) Agradecemos a contribuição e informamos que o conteúdo será atualizado no relatório. Ressalta-se que o registro foi feito após a conclusão do relatório.

2) Agradecemos a contribuição e informamos que o conteúdo será adaptado no relatório. A equipe do estudo não considera necessária a supressão total do parágrafo, mas dará destaque a existência de um PGRH de março de 2020.

3) Agradecemos a contribuição e informamos que o conteúdo será adaptado no relatório. Também será feita a correção do erro de digitação de PGRS para PGRF a que se refere o item questionado.

4) Agradecemos a contribuição e informamos que as informações serão parcialmente acatadas. O passivo não será removido, visto que o aeroporto elaborou o PGRH somente em 2020, sendo necessário período de implementação e aprovação dos Plano de Amostragem e/ou de Gestão de Água Potável conforme requisito da RDC Anvisa nº 91/2016. Em virtude da contribuição pública, o estudo será atualizado com a informação de que o PGRH foi desenvolvido.

5) Agradecemos a contribuição e informamos que consideramos que não cabe revisão do Passivo 17 já que os documentos obrigatórios em atendimento ao RBAC 164 ainda não foram finalizados e validados pela ANAC. Na descrição do referido passivo é pontuado que o documento se encontra em elaboração segundo o Termo de Contrato nº 449-OS/2018/0001.

6) Agradecemos a contribuição e informamos que o passivo será removido, visto que o PEZR foi registrado na ANAC.

Quanto ao Aeroporto SBPK:

1) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo será acatado. O Relatório de Estudos Ambientais será complementado com a atualização da informação a respeito do recente registro na ANAC.

2) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo será acatado. O Relatório de Estudos Ambientais será complementado com a inclusão da informação a respeito do documento, que não foi disponibilizado no Data Room.

3) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo será acatado. O Relatório de Estudos Ambientais será complementado com a inclusão da informação de atualização do documento anterior, que não foi disponibilizado no Data Room.

4) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo será acatado. O Relatório de Estudos Ambientais será complementado com a atualização da informação a respeito do recente registro na ANAC.

5) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo será acatado. O Relatório de Estudos Ambientais será complementado com a atualização da informação a respeito do recente registro na ANAC.

Quanto ao Aeroporto SBPL:

1) Agradecemos a contribuição e informamos que o conteúdo será adaptado no relatório. Ressalta-se que a equipe de elaboração do relatório não teve acesso ao referido Ato Administrativo.

Quanto ao Aeroporto SBPV:

1) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo será acatado. O Relatório de Estudos Ambientais será complementado com a data de elaboração do PGRS, apesar do documento não haver sido apresentado na elaboração dos estudos.

2) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo não será acatado. A metodologia de avaliação da conformidade da Central de Resíduos em relação a RDC nº 056/2008 foi realizada item a item, conforme disposto na legislação, de acordo com as condições verificadas na vistoria técnica.

3) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo será acatado. O método de tratamento de esgoto será modificado no Relatório de Estudos Ambientais para fossas com filtros.

4) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo não será acatado. A informação sobre a elaboração da IPF e PGRF, por meio do Termo de Contrato nº TC0171/2018/0001, através da empresa Sama Consultoria Ambiental Ltda–Me já estava inserida na descrição do passivo ambiental. Como os documentos ainda não foram finalizados, não podem ser considerados para a eliminação do passivo.

Quanto ao Aeroporto SBRB:

1) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo será acatado. A informação sobre a necessidade de manutenção das canaletas de drenagem da PPD será acrescentada no Relatório de Estudos Ambientais.

2) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo será acatado. A informação sobre os danos no solo abaixo da cerca operacional provocados pelos danos na canaleta de drenagem será acrescentada no Relatório de Estudos Ambientais.

3) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo será acatado. A informação sobre os riscos de contaminação do solo através do transbordo de efluentes será acrescentada no Relatório de Estudos Ambientais.

4) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo será acatado. A informação sobre os processos erosivos no sítio aeroportuário, identificados em janeiro de 2020, será acrescentada no Relatório de Estudos Ambientais.

5) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo não será acatado. Como os processos erosivos não foram identificados durante a visita técnica, essa situação não foi identificada como passivo ambiental. Ressalta-se que durante o Plano de Desenvolvimento será realizada toda a reforma do sistema de drenagem da PPD e nivelamento da faixa preparada, além da implantação de cercas operacionais. As situações não sanadas com a implantação do Plano de Desenvolvimento deverão ser gerenciadas no programa operacional 10.3.2.3 Programa de Prevenção e Controle de Processos Erosivos, do Plano de Controle Ambiental (PCA).

6) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo não será acatado. Como explicitado anteriormente, o Plano de Desenvolvimento prevê a realização da reforma do sistema de drenagem da PPD e nivelamento da faixa preparada, além da implantação de cercas operacionais. As situações não sanadas com a implantação do Plano de Desenvolvimento deverão ser gerenciadas por meio do Programa de Prevenção e Controle de Processos Erosivos (Item 10.3.2.3) na fase de obras e do Programa de Gerenciamento do Solo e Cobertura Vegetal (Item 10.3.3.6) na operação do aeroporto.

Quanto ao Aeroporto SBSL:

1) Agradecemos a contribuição e informamos que o conteúdo será atualizado no relatório. Ressalta-se que a equipe de elaboração do relatório não teve acesso ao referido contrato.

2) Agradecemos a contribuição e informamos que o conteúdo será acatado no relatório. Ressalta-se que a tabela foi preenchida se baseando na visita técnica e a presença de reportes no SIGRA não comprova que eles foram feitos pelo administrador aeroportuário.

3) Agradecemos a contribuição e informamos que o conteúdo será incluído no relatório. Ressalta-se que a equipe de elaboração do relatório não teve acesso ao referido documento.

Quanto ao Aeroporto SBTE:

1) Agradecemos a contribuição e informamos que o arquivo consultado no estudo, disponível no Data Room, elaborado pela empresa Atol Consultoria e Engenharia Ambiental apresenta na sua capa a data de “Abril 2011”. Portanto, manteremos a redação anterior.

2) Agradecemos a contribuição e informamos que o seu conteúdo será acatado. A inclusão será feita no item 5.9.1 do relatório.

3) Agradecemos a contribuição e informamos que o seu conteúdo será acatado.

4) Agradecemos a contribuição e informamos que o seu conteúdo será acatado.

Quanto ao Aeroporto SBTF:

1) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo será parcialmente acatado. O Relatório de Estudos Ambientais será complementado com a informação da existência de um PGRF elaborado em 2016, no entanto, durante a elaboração dos estudos, o PGRF apresentado pela Infraero era o datado de 2012. Como o documento mais recente não foi evidenciado durante o período de elaboração dos estudos, não será considerado para a análise realizada no Quadro 5-3: Verificação de procedimentos relacionados ao risco de fauna.

2) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo será acatado. O Relatório de Estudos Ambientais será complementado com o PBZR do SBTF, que está registrado na ANAC em 02 de dezembro de 2019, conforme Ofício nº 592/2019/GTPI/GCOP/SIA-ANAC.

3) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo será acatado. O passivo 14 será removido, visto que o PBZR foi registrado na ANAC.

4) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo será parcialmente acatado. Durante a elaboração dos estudos, o PGRF apresentado pela Infraero e avaliado nos estudos, foi o documento datado de 2012. O Relatório Ambiental será complementado com a nova informação da existência do PGRF de 2016. Cabe ressaltar que o passivo 15 não está vinculado somente a existência do PGRF, mas sim a sua efetiva implementação.

Quanto ao Aeroporto SBTT:

1) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo será acatado. O Relatório de Estudos Ambientais será complementado com o PBZR do SBTT, que está registrado na ANAC, de acordo com o Ofício nº 75/2020/GTPI/GCOP/SIA-ANAC, de 24 de março de 2020.

2) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo será acatado. O Relatório de Estudos Ambientais será complementado com a informação de elaboração do PGRH do SBTT, que contém o PGAA.

3) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo será acatado. O Passivo Ambiental 15 será removido, visto que o PBZR do SBTT foi registrado na ANAC, de acordo com o Ofício nº 75/2020/GTPI/GCOP/SIA-ANAC de 24 de março de 2020.

4) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo será acatado. No Passivo Ambiental 16, será incluída a informação sobre o Termo de Contrato nº TC0136-PS/2018/0001, cujo objeto foi a contratação da empresa Sama Consultoria Ambiental Ltda – Me para a elaboração da Identificação do Perigo da Fauna e o Programa de Gerenciamento do Risco da Fauna.

5) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo será acatado. No Passivo Ambiental 17, será incluída a informação sobre a elaboração do PGAA em novembro de 2019. No entanto, o passivo será mantido, visto que a documentação não foi evidenciada no período de elaboração dos estudos.

Quanto ao Aeroporto SBUG:

- 1) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo será acatado. O Relatório de Estudos Ambientais será complementado com a inclusão da informação.
- 2) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo será acatado. O Relatório de Estudos Ambientais será complementado com a inclusão da informação do andamento atualizado do contrato.
- 3) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo será acatado. O Relatório de Estudos Ambientais será complementado com a inclusão da informação do andamento do atualizado do contrato.
- 4) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo será acatado. O Relatório de Estudos Ambientais será complementado com a atualização da informação a respeito do recente registro na ANAC.
- 5) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo será acatado. O Relatório de Estudos Ambientais será complementado com a correção das informações.
- 6) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo será acatado. O Relatório de Estudos Ambientais será complementado com a inclusão da informação a respeito do documento, que não foi disponibilizado no Data Room.
- 7) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo será acatado. O Relatório de Estudos Ambientais será complementado com a inclusão da informação de atualização do documento anterior, que não foi disponibilizado no Data Room.
- 8) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo será acatado. O Relatório de Estudos Ambientais será complementado com a inclusão da informação de atualização dos documentos em elaboração, conforme dados atualizados do contrato em andamento.
- 9) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo será acatado. O Relatório de Estudos Ambientais será complementado com a atualização da informação a respeito do recente registro na ANAC.
- 10) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo será acatado. O Relatório de Estudos Ambientais será complementado com a atualização da informação a respeito do recente registro na ANAC.
- 11) Agradecemos a contribuição e informamos que seu conteúdo será acatado. O Relatório de Estudos Ambientais será complementado com a inclusão da informação a respeito do documento, que não foi disponibilizado no Data Room. De qualquer forma, cabe ressaltar que, ainda que exista um PGRH antigo, não foi constatado monitoramento dos efluentes e dos recursos hídricos durante a visita.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11790
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Propõe-se uma revisão da Receita Teto em LDB para refletir os investimentos obrigatórios no terminal que são de Categoria 1.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>"A receita teto do Aeroporto de Londrina (LDB) não está de acordo com os investimentos e níveis de serviço exigidos para o aeroporto.</p> <p>A receita teto em LDB 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>
<b>RESPOSTA</b>
<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, e pela Portaria nº 3.807/SRA, de 09/12/2019, 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>Antes de entrar no mérito da contribuição, é importante dizer que os valores das Receitas Teto por Passageiro dos aeroportos de Navegantes, São Luís e Teresina foram publicados com erro material. Os valores corretos podem ser encontrados na Justificativa levada à Audiência Pública e correspondem àqueles publicados na Portaria nº 3.807, de 9 de dezembro de 2019, que reajusta a Receita Teto dos aeroportos administrados pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – Infraero. (<a href="https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/portarias/2019/portaria-no-3807-sra-09-12-2019/@@display-file/arquivo_norma/PA2019-3807.pdf">https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/portarias/2019/portaria-no-3807-sra-09-12-2019/@@display-file/arquivo_norma/PA2019-3807.pdf</a>).</p> <p>Em relação ao patamar das Receitas Teto estabelecidas na Portaria, estes parâmetros foram estipulados baseados no histórico da receita média por passageiro, auferida por cada aeroporto nos últimos anos. Ainda, ressalta-se que não foi feita a verificação do cumprimento da Receita Teto por parte do operador aeroportuário atual nos aeroportos em questão em 2020, podendo haver excesso já com a estrutura tarifária atual.</p> <p>Porém, note que os valores das Receitas Teto por Passageiro dos aeroportos de Londrina, Navegantes e Teresina são respectivamente de R\$ 31,1282, R\$ 31,2864 e R\$ 30,9172, ou seja, são consideravelmente mais baixos que aqueles dos aeroportos que recebiam a classificação de aeroportos de categoria 1 até a publicação da Resolução ANAC nº 508, de 14/03/2019.</p>

Contudo, para fins de aplicabilidade dos requisitos do PEA (Apêndice A), os aeroportos de Londrina, Navegantes e Teresina foram incluídos na faixa 2 junto com os aeroportos de Foz do Iguaçu, Manaus, Porto Velho, Goiânia e São Luís. Assim os valores das receitas teto dos aeroportos de Londrina, Navegantes e Teresina serão alterados para R\$ 38,3816, o menor valor de Receita Teto dos aeroportos que antigamente recebiam a classificação de aeroportos de categoria 1, e que estão sendo concedidos nesta rodada.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11791
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Sindicato e Organização das Cooperativas do Estado do Paraná
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>AEROPORTO AFONSO PENA: Precisa de uma pista com 3.000 metros x 45 metros, permitindo decolagem de aeronaves de grande porte tanto de passageiros como de cargas, sem escalas e sem restrições, com destino aos Estados Unidos da América e à Europa (pista para aeronaves categoria 4E, sem restrições). Esta pista deverá estar contemplada nas obras na fase 1, ou seja, nos anos iniciais da concessão. Prever também a implantação de sistemas de aproximação por instrumentos no mínimo categoria ILS 2, prevendo no futuro migrar para o ILS 3.</p> <p>AEROPORTO DE FOZ DO IGUAÇU: A nova pista de 3.000 metros x 45 metros está prevista nos estudos e deve ser acompanhada também de instalação de instrumentos de aproximação categoria ILS 2, prevendo no futuro migrar para o ILS 3. Os estudos para este aeroporto apresentados na Audiência Pública atendem a necessidade daquele grande pólo turístico.</p> <p>AEROPORTO DE LONDRINA: Será necessário a ampliação da pista do aeroporto de Londrina, não apenas nos 540 metros previstos para a primeira fase. Prever também uma futura ampliação de mais 460 metros, totalizando 1000 metros. É de extrema importância para este aeroporto a implantação imediata de sistemas de aproximação por instrumentos no mínimo categoria ILS 1, prevendo no futuro migrar para o ILS 2.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>AEROPORTO AFONSO PENA: O potencial de passageiros e de cargas demonstra a necessidade da construção de uma pista de comprimento suficiente que permita decolagem de aeronaves de grande porte em voos diretos para os Estados Unidos da América e Europa, sem restrições quanto a ocupação da aeronave e peso do combustível. Os próprios estudos apresentados no material da Audiência Pública demonstram este potencial da região. Curitiba e Região seria a única capital deste porte do Brasil a não ter um aeroporto com pista com comprimento suficiente para estas operações. A pista atual de Curitiba, com seus 2.200 metros, apesar de ter comprimento igual ao aeroporto Salgado Filho (Porto Alegre), não permite operações internacionais de longo curso, sem restrições e sem escalas, pois Curitiba está situada à 910 metros de altitude em relação ao nível do mar, quando o aeroporto de Porto Alegre está praticamente no nível do mar. Em função da altitude, as aeronaves perdem mais de 20% de eficiência no momento da decolagem no aeroporto Afonso Pena, precisando então que este aeroporto tenha uma pista de 3.000 x 45 metros. No passado, o Governo do Estado e o Governo Federal já desapropriaram terrenos para a implementação desta pista. Dos nove aeroportos do Bloco Sul que farão parte desta concessão, o aeroporto Afonso Pena representa 47% da geração de receita, 50% do número de passageiros e estaria recebendo menos que 15% do volume total de investimentos, o que mostra desequilíbrio nos investimentos propostos na alternativa escolhida originalmente e apresentada na Audiência Pública. Concluindo,</p>

Curitiba e Região Metropolitana tem potencial, área e volume de cargas e pessoas que justifique a implantação de uma pista com 3.000 x 45 metros.

**AEROPORTO DE FOZ DO IGUAÇU:** Os estudos apresentados na Audiência Pública contemplam o potencial turístico do segundo maior ponto de visitações do Brasil. Concordamos com a alternativa escolhida pelos estudos, que é a construção de uma nova pista 3.000 x 45 metros, e deixar a atual pista como uma pista de taxi way.

**AEROPORTO DE LONDRINA:** A região de influência deste aeroporto representa uma área muito grande em termos de população e geração de riqueza. Portanto, a ampliação da pista se faz necessária para futuras operações de aeronaves de grande porte. A instalação de aparelhos de aproximação por instrumentos já é uma promessa antiga neste aeroporto, porém, até hoje não executada. Este aeroporto, pela falta deste sistema de aproximação IFR Precisão CAT I, é um dos aeroportos que mais tem suas operações suspensas por condições climáticas adversas. Portanto, faz-se necessário a implementação imediata deste sistema de aproximação.

### **RESPOSTA**

A SAC/MInfra agradece a contribuição. Considerando o recebimento de inúmeras contribuições, tanto na Audiência Pública presencial, como na virtual, as quais apresentaram argumentos técnicos quanto a necessidade e o anseio da população pela construção de uma nova Pista de Pouso e Decolagem (PPD) no Aeroporto de Curitiba, ou mesmo a ampliação da atual, de modo a viabilizar economicamente voos diretos entre Curitiba e cidades da Europa e dos Estados Unidos; considerando que as análises das projeções de demanda apresentadas no relatório de mercado dos Estudos de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental (EVTEA) que subsidiam a modelagem da concessão do aeroporto apontam para demanda de passageiros, na análise origem destino, para cidades da Europa e América do Norte (pág. 136 do Estudo de Mercado), a qual justifica a criação de rotas diretas do Aeroporto de Curitiba para as referidas localidades já no início da concessão (tabela 6-23, pág. 143 do Estudo de Mercado); considerando ainda que os estudos de mercado apontam para uma conectividade do fluxo internacional de aeronaves cargueiras entre SBCT e América do Norte; esta Secretaria Nacional de Aviação Civil solicitou que o consórcio selecionado para elaboração dos estudos realizasse uma análise de diferentes cenários de forma a viabilizar voos diretos do SBCT para cidades da Europa e Estados Unidos (estudo inserido no Data room).

Considerando que os custos estimados para construção de uma terceira PPD foram muito próximos da alternativa mais econômica de ampliação da atual PPD; considerando os riscos inerentes ao processo de desapropriação, presentes em volume consideravelmente superior na alternativa de ampliação da atual PPD; considerando que os obstáculos a navegação aérea já estão mapeados no cenário de construção da nova PPD; considerando a valorização do ativo resultante da construção de nova PPD; considerando que a construção da nova PPD irá possibilitar a descontinuidade nas operações da pista secundária 11/29, resultando em disponibilização de relevante área de exploração comercial para o aeroporto; considerando, por fim, que o plano diretor do aeroporto prevê como melhor alternativa à expansão de longo prazo do aeroporto, a construção da nova PPD; esta SAC irá determinar como diretriz de política pública, a implantação de um sistema de pistas 15R/33L, projetado para aeronaves Código 4E, com comprimento mínimo de pista de pouso e decolagem de 3.000 metros, possuindo os requisitos de infraestrutura exigidos na legislação em vigor para possibilitar procedimentos de aproximação paralela e independente ao atual sistema de PPD 15/33, em operação noturna e

diurna, com pista de aproximação de precisão, sem restrição, que atenda aos requisitos de mínimos operacionais equivalentes à Categoria II. O novo sistema de Pistas de Pouso e Decolagem deverá estar implantado e concluído em até 60 meses após a data de eficácia do contrato.

Em relação à contribuição sobre o Aeroporto de Foz do Iguaçu informamos que o estudo publicado já contempla a construção de um novo sistema de Pista com 3.000 metros x 45 metros, de modo a atender as adequações necessárias para operações de aeronaves código 3C, em IFR, sem restrição. Ressaltamos que a solução final será dada pela futura concessionária, que poderá apresentar planejamento distinto, porém desde que atenda igualmente aos requisitos exigidos para a infraestrutura do aeroporto. Em outro giro, de acordo com as necessidades operacionais verificadas por meio dos produtos climatológicos da REDEMET e apresentadas no estudo, informamos que será acrescentada diretriz de política pública, considerando a necessidade do sistema de pistas atender aos requisitos de infraestrutura exigidos na legislação em vigor para possibilitar operações de aproximação e pousos, seja em situação diurna ou noturna, por meio de procedimentos por instrumento de precisão, atendendo aos requisitos de mínimos operacionais equivalentes à Categoria I (Precision Approach CAT I). A configuração proposta não impede que futuramente o operador implemente operações CAT II para melhoria das operações, que seria demandada naturalmente pelas companhias aéreas caso necessário.

Em relação à contribuição realizada sobre o aeroporto de Londrina informamos que o estudo apresenta as considerações realizadas para a definição do comprimento necessário de pista de acordo com as considerações de demanda, rotas e frota de aeronaves previstas nos estudos de mercado. O comprimento considerado no plano de desenvolvimento garante o atendimento das rotas propostas no estudo de mercado, sendo que a sua expansão poderá ser viabilizada de acordo com a análise econômica do concessionário frente a demanda das companhias aéreas. No que tange ao sistema de aproximação, considerando o recebimento de diversas contribuições, tanto na Audiência Pública presencial, como na virtual, dos mais diversos setores, incluindo os operadores aéreos (levantamentos da empresa Azul Linhas Aéreas sobre impactos de meteorologia adversa na disponibilidade do Aeroporto de Londrina, considerando dados de 3 anos para os meses entre maio e setembro, indicam que poderia haver ganho operacional em todas as faixas horárias) e suas associações, as quais apresentaram necessidades de melhorias quanto à segurança operacional e à disponibilidade do Aeroporto de Londrina em situações de meteorologia adversa (condições IMC); considerando os ganhos sociais em termos de redução nos impactos na malha aérea nacional ou nas necessidades em se alternar voos em função da interrupção das operações no Aeroporto de Londrina devido à falta de teto ou visibilidade; considerando a busca pela continuidade na prestação do serviço público; informamos que será acrescentada diretriz de política pública, considerando a necessidade de se atender aos requisitos de infraestrutura exigidos na legislação em vigor para possibilitar operações de aproximação e pousos, seja em situação diurna ou noturna, por meio de procedimentos por instrumento de precisão, atendendo aos requisitos de mínimos operacionais equivalentes à Categoria I (Precision Approach CAT I). A configuração proposta não impede que futuramente o operador aeroportuário desenvolva um projeto em conjunto com o operador de navegação aérea visando investimentos que viabilizem operações de precisão em nível equivalente a CAT II, a fim de obter melhorias operacionais em seus aeroportos, caso seja identificada necessidade, ou por demanda das companhias aéreas.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>																		
11792																		
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>																		
Companhia de Participações em Concessões – CPC																		
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>																		
Propõe-se que as receitas de operações de aviação comercial e aviação geral nos EVTEAs sejam revistas considerando as receitas teto.																		
<b>JUSTIFICATIVA</b>																		
<p>"As projeções de receita com operações de aviação comercial e aviação geral nos EVTEAs não respeitam os limites de receita teto.</p> <p>As receitas tarifárias das operações do Grupo I são calculadas com base nas tarifas da Infraero em 2019 e pelas projeções de tráfego do EVTEA.</p> <p>No EVTEA, estas receitas não respeitam a Receita Teto, o que resulta em uma superestimação significativa das receitas reguladas, especialmente no Bloco Sul."</p>																		
<b>RESPOSTA</b>																		
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição. Antes de entrar no mérito da contribuição, é importante dizer que os valores das Receitas Teto por Passageiro dos aeroportos de Navegantes, São Luís e Teresina foram publicados com erro material. Os valores corretos podem ser encontrados na Justificativa levada à Audiência Pública e correspondem àqueles publicados na Portaria nº 3.807, de 9 de dezembro de 2019, que reajusta a Receita Teto dos aeroportos administrados pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – Infraero. (<a href="https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/portarias/2019/portaria-no-3807-sra-09-12-2019/@@display-file/arquivo_norma/PA2019-3807.pdf">https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/portarias/2019/portaria-no-3807-sra-09-12-2019/@@display-file/arquivo_norma/PA2019-3807.pdf</a>).</p> <p>Porém, note que os valores das Receitas Teto por Passageiro dos aeroportos de Navegantes e Teresina são respectivamente de R\$ 31,2864 e R\$ 30,9172, ou seja, como no caso de Londrina, também são consideravelmente mais baixos que aqueles dos aeroportos que recebiam a classificação de aeroportos de categoria 1 até a publicação da Resolução ANAC nº 508, de 14/03/2019.</p> <p>Contudo, corroborando argumento apresentado na contribuição ora analisada, para fins de aplicabilidade dos requisitos do PEA (Apêndice A), os aeroportos de Londrina, Navegantes e Teresina foram incluídos na faixa 2 junto com os aeroportos de Foz do Iguaçu, Manaus, Porto Velho, Goiânia e São Luís.</p> <p>Assim os valores das receitas teto dos aeroportos de Londrina, Navegantes e Teresina serão alterados para R\$ 38,3816, o menor valor de Receita Teto dos aeroportos que antigamente recebiam a classificação de aeroportos de categoria 1, e que estão sendo concedidos nesta rodada.</p> <p>I – Tabela 1 - Receita Teto por Passageiro (RT)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Código ICAO</th> <th>Aeroporto</th> <th>RT (R\$)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>SBCT</td> <td>Curitiba</td> <td>38,3816</td> </tr> <tr> <td>SBEG</td> <td>Manaus</td> <td>41,7519</td> </tr> <tr> <td>SBFI</td> <td>Foz do Iguaçu</td> <td>39,9352</td> </tr> <tr> <td>SBGO</td> <td>Goiânia</td> <td>38,9848</td> </tr> <tr> <td>SBLO</td> <td>Londrina</td> <td>38,3816</td> </tr> </tbody> </table>	Código ICAO	Aeroporto	RT (R\$)	SBCT	Curitiba	38,3816	SBEG	Manaus	41,7519	SBFI	Foz do Iguaçu	39,9352	SBGO	Goiânia	38,9848	SBLO	Londrina	38,3816
Código ICAO	Aeroporto	RT (R\$)																
SBCT	Curitiba	38,3816																
SBEG	Manaus	41,7519																
SBFI	Foz do Iguaçu	39,9352																
SBGO	Goiânia	38,9848																
SBLO	Londrina	38,3816																

SBNF	Navegantes	38,3816
SBSL	São Luís	38,5064
SBTE	Teresina	38,3816

Superada tal questão, informamos que, ao confrontar os valores de Receita Teto (RT) do Anexo 4 com os valores de Receita Regulada no primeiro ano de concessão (2022), em termos reais ajustados para a mesma data-base (dezembro/2019), tem-se que a receita regulada está ligeiramente acima da receita teto. Nesse sentido, será solicitado ao Grupo de Consultores em Aeroportos que ajuste os estudos de forma a que as receitas tarifárias guardem coerência com as Receitas Teto emanadas pela ANAC.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11793
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Curvelo & Pasqualini Advogados Associados
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Sugere-se que os itens 11.9.2 e 11.9.3 sejam renumerados para 11.10 e 11.11, para que tenham a mesma ordem de importância dos itens 11.8 e 11.9 (essa alteração não será necessária caso os itens 11.9 e 11.9.1 sejam excluídos em prol de um tratamento uniforme de todos os aeroportos no item 11.8). Subsidiariamente, solicitam-se esclarecimentos sobre a aplicabilidade das ferramentas de intervenção previstas na Resolução ANAC nº 302/2014 às relações mantidas nos aeroportos referidos no item 11.8.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Os itens 11.9.2 e 11.9.3 preveem que, para intervir nos eventuais conflitos entre a Concessionária e seus contratados, a ANAC poderá adotar medidas de monitoramento de preços, de observação de práticas de mercado e de regulação de preços. Essas ferramentas, contudo, estão elencadas como subitens do item 11.9 (que trata dos “demais aeroportos”), de forma que uma interpretação topográfica poderia levar ao entendimento de que, para os aeroportos de Curitiba, Foz do Iguaçu, Navegantes, Londrina, Manaus, Goiânia, São Luís e Teresina (referidos no item 11.8), tais medidas não seriam aplicáveis. Essa interpretação, contudo, negaria vigência à Resolução ANAC nº 302/2014, que se aplica a todos os aeródromos públicos. Para sanear o ponto, sugerem-se as alterações apresentadas na contribuição acima.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão será parcialmente acatada e a numeração dos itens 11.9 e seguintes serão alteradas.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11794
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
GLP BRASIL GESTÃO DE RECURSOS E ADMINISTRAÇÃO IMOBILIÁRIA LTDA.; Danillo de Matos Marcondes
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>3.1.57.1: Após o término dos investimentos previstos na seção 7 do Anexo 2 – Plano de Exploração Aeroportuária, poderá ser mantido capital social subscrito e integralizado de, no mínimo:</p> <p>(i) Bloco Sul: R\$ 856.583.189,57  (ii) Bloco Central: R\$ 270.734.261,37  (iii) Bloco Norte: R\$ 207.038.629,79</p> <p>Da forma como está a redação, fica a dúvida de interpretação se (i) estes valores de capital integralizado se mantêm até o final do contrato ou (ii) são válidos apenas até o 48º mês, sendo que depois prevalece a cláusula 3.1.57?</p> <p>Sugerimos a inclusão de cláusula dizendo que eventuais reduções de capital até os valores mínimos indicados na 3.1.57.1 estão automaticamente autorizadas, sem necessidade de consulta prévia ao Poder Concedente. Ou seja, caso a concessionária tenha que aportar mais, terá garantido de forma explícita a flexibilidade para reduzir o capital depois no momento apropriado até o valor mínimo.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O valor mínimo de capital integralizado previsto durante a fase I-B já garante ao Poder Concedente a capacidade financeira da Concessionária de fazer os investimentos necessários (CAPEX), sendo que a exigência de manutenção de capital integralizado na concessionária nos demais períodos da concessão gera ineficiência financeira ao projeto.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a mesma não foi acatada.</p> <p>A obrigação de integralizar a totalidade do seu capital social subscrito até o 48º (quadragésimo oitavo) mês da data de eficácia do contrato, prevista no item 3.1.57. do Contrato visa garantir o cumprimento dos investimentos previstos na seção 7 do Anexo 2 – Plano de Exploração Aeroportuária, ocorrendo a redução aos valores listados no subitem 3.1.57.1. uma vez concluídos estes investimentos.</p> <p>Assim, caso a Concessionária conclua os principais investimentos dentro do prazo previsto no Contrato de Concessão, não será necessário o aporte de capital próprio nos valores estabelecidos pelo item 3.1.57.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11795
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Pergunta-se: o que acontece se os militares não aceitarem uma possível alteração de localização/configuração da área proposta pelo futuro concessionário? Essas áreas de uso militar serão responsabilidade do Concessionário?
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>"Com respeito ao requerimento de pátio específico e áreas militares auxiliares no Aeroporto de Manaus, nos demais aeroportos onde existem áreas militares, elas ficam automaticamente fora da ""área de concessão"".</p> <p>No entanto, no caso de Manaus, não está claro se essa área (a ser definida pelo operador para ser usada pelos militares) fará parte da área de concessão.</p> <p>Achamos necessário que o Contrato defina exatamente quais seriam as áreas militares auxiliares no Aeroporto de Manaus dentro do sítio aeroportuário e qual seria o seu desenho orientativo, já que o Contrato cria incertezas."</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que operações militares nas condições previstas no contrato de concessão, em especial no Plano de Exploração Aeroportuária (PEA) submetido a consulta pública, já são realizadas no Aeroporto Eduardo Gomes, eventualmente, quando se tratam de aeronaves cujas configurações não são comportadas no aeródromo de Ponta Pelada (SBMN) devido à restrições técnicas da capacidade instalada.</p> <p>Nesse sentido e de modo a preservar essas operações, a SAC/MInfra encaminhou como diretriz à ANAC que conste previsão contratual de que o futuro concessionário deverá, excepcionalmente, viabilizar o uso da infraestrutura aeroportuária existente no Aeroporto de Manaus (SBEG), em coordenação com o COMAER, de modo a viabilizar as operações militares que já são realizadas naquele aeroporto. Esclarece-se ainda que as áreas de eventual uso militar no aeroporto de Manaus permanecem como áreas civis. Conforme previsão contratual, trata-se de disponibilização de infraestrutura instalada no aeroporto e que deverá requerer comunicação prévia e coordenação junto à Concessionária de modo a não prejudicar as operações civis no aeroporto.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11796
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
GLP BRASIL GESTÃO DE RECURSOS E ADMINISTRAÇÃO IMOBILIÁRIA LTDA.; Danillo de Matos Marcondes
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
3.1.57: Integralizar a totalidade do seu capital social subscrito até o 48º mês da data de eficácia do contrato Sugerimos que o valor do capital mínimo obrigatório ao longo de toda a concessão deve ser igual ao valor mínimo necessário para a assinatura do contrato, conforme previsto no item 6.2.4.7 (Edital).
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O investidor privado deveria ter a flexibilidade de definir como financiará o montante adicional necessário para honrar suas obrigações, seja via aporte de capital adicional ou via financiamento com dívida. Da forma como está atualmente, são valores diferentes, o que torna o mecanismo confuso, além de tirar a flexibilidade e eficiência que o privado pode buscar no mercado através de parcerias com investidores e financiadores.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e informa que a mesma não foi acatada. A obrigação de integralizar a totalidade do seu capital social subscrito até o 48º (quadragésimo oitavo) mês da data de eficácia do contrato, prevista no item 3.1.57. do Contrato visa a garantir o cumprimento dos investimentos previstos na seção 7 do Anexo 2 – Plano de Exploração Aeroportuária, ocorrendo a redução aos valores listados no subitem 3.1.57.1. uma vez concluídos estes investimentos. Assim, caso a Concessionária conclua os principais investimentos dentro do prazo previsto no Contrato de Concessão, não será necessário o aporte de capital próprio nos valores estabelecidos pela Cláusula 3.1.57. Ainda, informa-se que o item 3.1.58. faculta a redução dos valores mínimos mediante aprovação da ANAC.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11797
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Pergunta-se: nos aeroportos onde existem controles/inspeções de segurança realizados pela Polícia Federal (Foz do Iguaçu e Tabatinga), o nível de serviço destas áreas afetará sobre a percepção global do nível de serviço dos passageiros. Como está previsto excluir do cálculo do Fator Q esta questão que está totalmente fora do poder de atuação da concessionária?
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>"Nos Aeroportos de Foz do Iguaçu e Tabatinga existem controles/inspeções de segurança realizados pela Polícia Federal (inspeções pre-checkin).  O Concessionário não tem controle sobre o número de equipamentos e pessoal disponibilizado pela Polícia Federal.  As ""Tabela 1 - Indicadores de Qualidade de Serviço"" e ""Tabela 2 - Indicadores de Qualidade de Serviço para composição do Fator Q"" deveriam estabelecer que o ""Tempo na fila de inserção de segurança (Q)"" refere-se exclusivamente às inspeções de segurança realizados pelos APAC aos passageiros logo após o despacho da bagagem.  Adicionalmente, o nível de serviço da inspeção pre-checkin da Polícia Federal acaba afetando indiretamente ao Fator Q (já que afeta a percepção geral do nível de serviço do aeroporto), porém está totalmente fora do poder de atuação do Concessionário."</p>
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e informa que o Contrato de Concessão já prevê a possibilidade da Concessionária apresentar à ANAC, por ocasião do cálculo do reajuste anual, informações e esclarecimentos sobre fatos, atividades e serviços desempenhados por delegatárias ou órgãos públicos e companhias aéreas que tenham impactado na qualidade dos serviços prestados no aeroporto.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11798
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Sugerimos a seguinte redação: 3.1.16 não objeção da ANAC para os projetos, planos e programas relativos à ampliação e operação dos Aeroportos, na forma do contrato e da regulamentação;
<b>JUSTIFICATIVA</b>
De forma similar às cláusulas contratuais das outras Rodadas de Concessão Aeroportuária, sugerimos a alteração da cláusula 3.1.16 da minuta do Contrato de Concessão.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição. A cláusula mencionada, que trata de aprovação de "projetos, planos e programas", constante também em contratos de rodadas anteriores, refere-se não só aos projetos de infraestrutura relativos à Concessão, mas também a diversos outros documentos (por exemplo, Plano de Segurança Aeroportuária - PSA, Procedimento Específico de Segurança Operacional - PESO, entre outros), que, pela regulamentação vigente, a Concessionária deve ocasionalmente apresentar à Agência, e cuja aprovação está prevista nos normativos específicos de cada área. Não há, portanto, necessidade de alteração.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11799
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
GLP BRASIL GESTÃO DE RECURSOS E ADMINISTRAÇÃO IMOBILIÁRIA LTDA.; Danillo de Matos Marcondes
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
10.7.1: "Não será permitida a realização de oferta pública de ações;" Sugerimos que seja permitida a oferta pública de ações sem anuência do Poder Concedente quando: (i) não resulte em alteração no controle da concessionária; e (ii) seja mantida a participação mínima exigida do operador aeroportuário que forneceu a atestação técnica. A anuência prévia deve ser exigida apenas nos casos em que a oferta pública tenha por consequência a alteração no controle da concessionária.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O mercado de capitais brasileiro está se desenvolvendo, e não faria sentido restringir a utilização de mecanismos e ferramentas disponíveis no mercado de capitais que possam ser benéficos à operação. Tal restrição pode também representar restrição à competitividade e à atração de players com atuação mais financeira, que buscam alternativas de mercado para financiar o projeto. A saída, mesmo que parcial, via mercado de capitais é uma alternativa sempre a ser considerada. Além do que, a oferta pública é uma forma de permitir que pequenos investidores consigam investir no setor e buscar o mesmo nível de rentabilidade oferecido aos grandes investidores.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e informa que ela não será acatada. O item 10.7 da minuta de contrato pretende viabilizar um controle mais eficiente por parte do Poder Concedente, acerca da preservação de todas as condições editalícias, incluindo mas não se limitando à habilitação técnica. Com efeito, nos cinco primeiros anos da concessão, a ANAC opta por exercer controle prévio - e não a posteriori - acerca dos atos societários que têm o condão de afetar premissas adotadas na condução do processo licitatório, seja quanto à habilitação jurídica, econômico-financeira e técnica, ou quanto à presença, no quadro societário da Concessionária, de pessoas sujeitas às limitações e impedimentos de que trata o item 3.15 e seguintes do Edital.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11800
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Gostaríamos de entender o racional do capital social mínimo a ser mantido pela Concessionária uma vez que para o Bloco Sul e Central os valores são superiores ao capital social exigido para assinatura do contrato.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Vide contribuição
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os valores mínimos de capital social previstos no item 6.2.4.6. do edital, que refletem no item 3.1.56. do Contrato, referem-se à subscrição, e que a eles deve ser acrescido o valor da Contribuição Inicial ofertada em leilão.</p> <p>A integralização dos valores constantes no item 6.2.4.7. tem como principal objetivo assegurar o cumprimento das obrigações financeiras prévias à assinatura do contrato.</p> <p>Já a obrigação de integralizar a totalidade do seu capital social subscrito até o 48º (quadragésimo oitavo) mês da data de eficácia do contrato, prevista no item 3.1.57. do Contrato, por sua vez, visa garantir o cumprimento dos investimentos previstos na seção 7 do Anexo 2 – Plano de Exploração Aeroportuária, ocorrendo a redução aos valores listados no subitem 3.1.57.1. uma vez concluídos estes investimentos.</p> <p>Assim, caso a Concessionária conclua os principais investimentos dentro do prazo previsto no Contrato de Concessão, não será necessário o aporte de capital próprio nos valores estabelecidos pela Cláusula 3.1.57.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11801
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Sugerimos que o Poder Concedente apresente parecer de auditor sobre o estado dos bens listados no Anexo 22 (a ser apresentado).
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Vide contribuição
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que o conteúdo previsto na minuta de contrato de concessão que trata da lista mínima de bens atende a diretriz estabelecida por esta Secretaria para elaboração dos documentos jurídicos.</p> <p>Com efeito, em atenção ao disposto no item 10.15 do Edital de Chamamento Público de Estudos nº 2/2019, encontra-se em elaboração pelo consórcio selecionado a lista de bens móveis relevantes para a operação dos aeroportos da sexta rodada. A lista completa já foi disponibilizada pela Infraero para os 22 aeroportos e endereçada ao consórcio, que providenciará a elaboração de relatório contendo informações sobre a identificação, caracterização e condições verificadas para aqueles bens considerados relevantes. Esse material será disponibilizado a todo e qualquer interessado por meio do data-room, mantido pela SAC, e subsidiará a elaboração da lista mínima que constará nos respectivos contratos de concessão (anexo 22 do Edital de leilão).</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11802
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
GLP BRASIL GESTÃO DE RECURSOS E ADMINISTRAÇÃO IMOBILIÁRIA LTDA.; Danillo de Matos Marcondes
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
10.7.2: "A mudança de composição acionária da Concessionária, ainda que não implique mudança de controle societário, somente poderá ser efetuada mediante prévia e expressa anuência da ANAC, observado o item 10.5;" Sugerimos que, durante os 5 primeiros anos do prazo da Concessão, seja permitida a transação de participações minoritárias sem a anuência do Poder Concedente, desde que: (i) não resulte em alteração de controle e (ii) seja mantida a participação mínima exigida do operador aeroportuário que forneceu a atestação técnica.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Tal restrição não tem embasamento legal e só cria amarras ao investidor privado. Sem tais amarras, certamente o número de interessados em participar será maior, principalmente para players mais associativos, que possam buscar ferramentas mais eficientes e atualizadas de rentabilização do seu capital.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e informa que ela não será acatada. O item 10.7 da minuta de contrato pretende viabilizar um controle mais eficiente por parte do Poder Concedente, acerca da preservação de todas as condições editalícias, incluindo mas não se limitando à habilitação técnica. Com efeito, nos cinco primeiros anos da concessão, a ANAC opta por exercer controle prévio - e não a posteriori - acerca dos atos societários que têm o condão de afetar premissas adotadas na condução do processo licitatório, seja quanto à habilitação jurídica, econômico-financeira e técnica, ou quanto à presença, no quadro societário da Concessionária, de pessoas sujeitas às limitações e impedimentos de que trata o item 3.15 e seguintes do Edital.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11803
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>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> <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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Diante do exposto, e em observância aos princípios constitucionais da proporcionalidade e razoabilidade, do direito constitucional e legal ao equilíbrio econômico-financeiro do contrato, entendemos que:</p>

- (i) será considerado o critério existente na Resolução ANAC nº 355, de 17 de março de 2015, 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.
- (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
- (iii) não serão aplicadas as limitações de percentual no caso de ocorrência do risco descrito no item 5.2.7 do contrato.

#### **JUSTIFICATIVA**

Vide contribuição

#### **RESPOSTA**

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 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.

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.

Ainda, no que se refere a observação da especificidade de cada aeroporto, deve-se registrar que o Contrato de Concessão, nos moldes da cláusula 2.1, tem por objeto a concessão dos serviços públicos para a ampliação, manutenção e exploração da infraestrutura aeroportuária dos Complexos Aeroportuários integrantes dos Blocos Sul, Central e Norte.

Por sua vez, a cláusula 6.24 estabelece que o procedimento de Revisão Extraordinária objetiva a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a fim de compensar as perdas ou ganhos da Concessionária.

Desta feita, conclui-se que o objeto contratual se refere ao bloco de aeroportos, e que o instituto da Revisão Extraordinária alude à Concessionária que opera o bloco, razão pela qual não faz sentido que a aferição do percentual seja por aeroporto específico. Nesse sentido, considera-se que os três entendimentos apresentados estão equivocados, pelos motivos abaixo:

A Resolução nº 355/15 foi revogada pela Resolução nº 528/19, que dispõe que a disciplina da alteração relevante deve observar as condições estabelecidas em contrato.

Quanto ao tópico referente à cumulatividade, registra-se que a previsão contratual de alteração relevante consubstancia o entendimento de que o aperfeiçoamento da regra perpassa pela definição objetiva do critério em apreço, em respeito, como dito, ao princípio da segurança jurídica. Nesses moldes, torna-se condição lógica, tendo em vista a premissa de análise individual dos eventos que compõem o Pedido de

Revisão Extraordinária, que o critério objetivo de alteração relevante seja aferido na análise de cada evento.

Ora, 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.

Quanto ao não aplicação do percentual à cláusula 5.2.7, que versa sobre as alterações tributárias, ressalta-se o entendimento jurisprudencial do Tribunal de Contas da União e os ensinamentos da doutrina administrativista. O TCU 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, 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. Do ponto de vista doutrinário, convém ressaltar que parcela importante do direito administrativo brasileiro 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, especialmente no que se atina a cláusula 5.2.7.

#### 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.

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.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11804
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
GLP BRASIL GESTÃO DE RECURSOS E ADMINISTRAÇÃO IMOBILIÁRIA LTDA.; Danillo de Matos Marcondes
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
5.3.: "Até às 23 horas e 59 minutos do dia _____ (cinco dias úteis a contar da sessão pública do leilão), as Proponentes que, na forma do item 5.21, forem declaradas vencedoras [...]" Sugerimos ampliar o prazo para pelo menos 20 dias úteis.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O prazo maior é necessário para permitir que consórcios que tenham players internacionais tenham condições iguais de participação em relação aos players locais. A demanda de prazo para identificar e comprovar a equivalência de documentos internacionais e, ainda, para produzir a documentação original em atendimento aos requisitos burocráticos é muito maior.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e informa que ela não será acatada. Conquanto nessa nova rodada seja exigida a entrega dos Documentos de Habilitação Técnica e das Declarações do item 4.28 e 4.29 somente da Proponente declarada vencedora da licitação, referida documentação deverá comprovar que à data de apresentação da proposta econômica estavam atendidos os requisitos de habilitação. Assim, invariavelmente, o levantamento de informações e declarações deverá se dar com a antecedência devida, em função da data da sessão pública do leilão, a despeito da data em que os documentos serão entregues à ANAC. Vale dizer, na data da apresentação da proposta, a proponente já deve ter preparada e em condições de imediata apresentação toda a documentação relativa à habilitação. Além disso, pelo modelo adotado nas minutas veiculadas, pretende-se estimular que somente participem da licitação empresas que preencham os requisitos de habilitação do Edital, o que afasta, desde logo, eventuais prejuízos de uma possível inabilitação.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11805
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
ADRIANA CUOCO PORTUGAL
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>1) Consideração do efeito escala e barganha nas planilhas orçamentárias presentes no conjunto de documentos dos Estudos de Engenharia</p> <p>2) Atualização da data-base de referência, que se encontra muito defasada (janeiro de 2019)</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>Sou engenheira civil de formação e fiz o meu mestrado e doutorado em Economia, além de ser auditora do Tribunal de Contas do DF e diretora de comunicação do Instituto Brasileiro de Auditoria de Obras Públicas - IBRAOP.</p> <p>Visando contribuir com o programa de concessões dos aeroportos ora em andamento no âmbito do governo federal, gostaria de instar a ANAC a aprimorar as estimativas de custos de obras e serviços de engenharia apresentados na Consulta Pública nº 03/2020, atualmente em escrutínio público na forma de Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) e minutas de Edital de Licitação, Contrato de Concessão e respectivos Anexos relativos à concessão da ampliação, manutenção e exploração do aeroportos de Curitiba (PR), Foz do Iguaçu (PR), Navegantes (SC), Londrina (PR), Joinville (SC), Bacacheri (PR), Pelotas (RS), Uruguaiana (RS) e Bagé (RS), formando o Bloco Sul; dos aeroportos de Goiânia (GO), São Luís (MA), Teresina (PI), Palmas (TO), Petrolina (PE) e Imperatriz (MA), formando o Bloco Central; e dos aeroportos de Manaus (AM), Porto Velho (RO), Rio Branco (AC), Cruzeiro do Sul (AC), Tabatinga (AM), Tefé (AM) e Boa Vista (RR), formando o Bloco Norte.</p> <p>De acordo com o que se depreende das planilhas orçamentárias presentes no conjunto de documentos dos Estudos de Engenharia, verifico que as empresas consultoras utilizaram devidamente os sistemas de referência de preço do Governo Federal, SICRO e SINAPI. Todavia, identifiquei que, ao se utilizar dessas referências, não foi aplicado nenhum tipo de ajuste em função da economia de escala dos projetos previstos do EVTEA, o que contraria as diretrizes do Acórdão nº 2984/2013 – Plenário do Tribunal de Contas da União. Esse lapso impede que se obtenha um valor mais preciso de outorga mínima de referência, e ainda que se tenha espaço orçamentário para ajustes de escopo com a ampliação dos investimentos previstos.</p> <p>Em que pese a natureza referencial dos citados estudos, o aumento da precisão pode ser obtido como alternativa ao método analítico pela aplicação de fator de ajuste de escala. Por exemplo, nos termos preconizados no estudo “EFEITO BARGANHA E COTAÇÃO: FENÔMENOS QUE PERMITEM A OCORRÊNCIA DE SUPERFATURAMENTO COM PREÇOS INFERIORES ÀS REFERÊNCIAS OFICIAIS”, apresentando no XIII Simpósio de Auditoria de Obras Públicas – SINAOP (<a href="https://www.ibraop.org.br/artigos/xiii-sinaop-i-oficina-internacional-porto-alegrers/">https://www.ibraop.org.br/artigos/xiii-sinaop-i-oficina-internacional-porto-alegrers/</a>), realizado em Porto Alegre/RS, no ano de 2010, pode ser aplicado um fator de ajuste de escala (desconto geral) de 10% sobre o valor do custo global previamente estimado para obras e serviços de engenharia com base nos sistemas SICRO e SINAPI.</p>

Em artigo específico sobre o assunto publicado na revista do TCU (<https://revista.tcu.gov.br/ojs/index.php/RTCU/article/download/188/182>), chegou-se à conclusão que “em obras de grande porte, cujo custo global supere 4 milhões de reais, no caso de infraestrutura e pavimentação, e 10 milhões de reais, no caso de edificações, o efeito cotação deve ser somado ao efeito barganha, resultando em descontos da ordem de 15% em relação ao custo total orçado pela mediana do SINAPI.”

Ainda conforme o citado estudo, recomendou-se a aplicação de desconto de 15% sobre o custo total orçado pela mediana do SINAPI com o objetivo de aproximar os preços de referência aos preços reais praticados em ambiente competitivo.

Nesse mesmo sentido, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) regulamentou a maneira de tratar situações como essas, e dispôs o seguinte no Manual de Custos de Infraestrutura de Transportes (Volume 01 - Metodologia e conceitos, <http://www.dnit.gov.br/custos-e-pagamentos/sicro/manuais-de-custos-deinfraestrutura-de-transportes/volume-01-metodologia-e-conceitos.rar/view>): “7.2. Preços Locais - A pesquisa de preços dos materiais, particularmente dos agregados em condição comercial e dos insumos mais relevantes na Curva ABC, deve ser obrigatoriamente realizada no local da obra. Ao se realizar as cotações de preços locais dos insumos na ocasião do orçamento da obra devem ser informadas as quantidades previstas em projeto, atentando-se para capacidade de fornecimento dos estabelecimentos.”

Esse procedimento simplificado, de aplicação de um desconto para considerar esses efeitos (barganha e cotação), sem maiores esforços de consultoria, já levaria à obtenção de valores referenciais mais precisos e condizentes com o porte dos investimentos previstos.

Também se mostra pertinente observar que a data-base das planilhas orçamentárias apresentadas é de janeiro de 2019, o que não se revela compatível como as melhores práticas de engenharia de custos em função lapso temporal de mais de um ano dessa referência e da presente consulta pública.

Então, nesta oportunidade, venho diante do contexto nacional, que envida a união de esforços, colocar-me à disposição para debater essa e outras soluções para aprimorar os procedimentos de engenharia do setor público.

## **RESPOSTA**

A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece, com relação ao item 1, que os Estudos de Viabilidade seguem as diretrizes estabelecidas pela SAC/MInfra, elaboradas em congruência com as determinações e recomendações expedidas pelo TCU nas rodadas anteriores. Com efeito, para estimar os investimentos que serão necessários para atender à demanda projetada nos estudos de mercado, uma vez obtidas as quantidades base, foram associados os respectivos custos unitários a partir dos índices de preço do Sistema Nacional de Pesquisa de Custos e Índices da Construção Civil (Sinapi) e Sistema de Custos Rodoviários (Sicro) e, residualmente, utilizada base de dados de empresas do consórcio, já analisada em rodadas anteriores. Assim, encontram-se observadas as regras e os critérios de elaboração de orçamentos de referência de obras e serviços de engenharia estabelecidos pelo Decreto 7.983/2013, bem como as disposições e orientações do Acórdão 2.622/2013-TCU-Plenário.

Além disso, esclarece-se que o tema do ganho de escala em insumos relevantes foi objeto de análise pela Comissão de Avaliação dos Estudos, por meio da Nota Técnica Conjunta nº 4/2019/CAE/MInfra, de 17 de janeiro de 2020, disponível no site do

MInfra, que considerou adequada a utilização de pesquisa de preços de forma complementar à utilização dos sistemas de referências oficiais, notadamente para os insumos relevantes (areia, brita e concreto), de modo a incorporar fatores inerentes a expectativa de negociação e ganhos de escala envolvidos na execução de uma obra real. Na oportunidade, argumentou-se que, pelo próprio princípio da economicidade, não se mostra razoável não considerar tais ganhos sempre que justificadamente viável.

Com relação à atualização da data-base, de janeiro de 2019, esta foi a data comum ao SICRO e ao SINAPI mais recentemente publicada quando da elaboração dos EVTEA, e está em consonância com a diretriz estabelecida pela SAC/MInfra aos consórcios autorizados a realizarem os Estudos de viabilidade, qual seja: "Considerando que as tabelas de referência do SICRO para o mês de janeiro de 2019 encontram-se previstas para serem disponibilizadas ainda no mês de junho do ano corrente (2019), a data-base constante nos itens "a", "b", "c" e "d" acima deverá ser ajustada para janeiro de 2019 tão logo as referidas tabelas do SICRO sejam disponibilizadas pelo DNIT.".

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11806
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
"A tabela 3 do Apêndice B apresenta como um indicador de Qualidade do Serviço prestado a Relação preço-qualidade da alimentação do aeroporto. Porém esse mesmo item já é considerado na Tabela 1. Sendo assim o mesmo item está sendo avaliado duas vezes. Cada item não deveria ser avaliado uma única vez para evitar dupla penalidade ou duplo benefício à Concessionária? O mesmo caso ocorre em outras tabelas do Anexo B."
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Vide contribuição
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a sua contribuição e esclarece que não há dupla avaliação sobre o indicador “relação preço-qualidade da alimentação” e nem dupla penalidade sobre os indicadores de qualidade de serviço (IQS) apresentados na Tabela 2 do Apêndice B, Anexo 2 do Contrato de Concessão, conforme esclarecimento a seguir: A Tabela 1 do Apêndice B, Anexo 2 do Contrato de Concessão, apresenta todos os indicadores que devem ser aferidos mensalmente pela Concessionária, sendo que os últimos três compõem o grupo de indicadores denominado de índices de satisfação (no qual a “relação preço-qualidade da alimentação do Operador Aeroportuário” está incluído). Este grupo de indicadores não é objeto de comparação com padrões preestabelecidos e os indicadores são representados em termos percentuais do universo pesquisado, vale dizer, a porcentagem dos passageiros que se declaram satisfeitos, conforme apresentado nos itens 49 a 51 do Apêndice B do Anexo 2 do Contrato de Concessão. Os IQS que têm padrões preestabelecidos estão listados na Tabela 2. Como não há padrão preestabelecido para os indicadores do grupo índices de satisfação, este grupo não está sujeito à reincidência de baixo desempenho na qualidade de serviço e, por isso, não há que se falar em dupla penalidade ou duplo benefício à Concessionária. O item 10.1 do Apêndice B, do Anexo 2 do Contrato diz que somente os IQS que possuem padrões preestabelecidos, que estão relacionados na Tabela 2, serão levados em consideração para efeitos da reincidência de baixo desempenho: “10.1 serão levados em consideração, de forma individual, para efeitos da reincidência de baixo desempenho na qualidade de serviço, os IQS relacionados na Tabela 2 deste apêndice (...)”. Diante do exposto, considera-se esclarecida a questão apresentada por essa contribuição.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11807
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
GLP BRASIL GESTÃO DE RECURSOS E ADMINISTRAÇÃO IMOBILIÁRIA LTDA.; Danillo de Matos Marcondes
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>4.29.1: "A comprovação de patrimônio líquido de instituição financeira controladora da declarante deve ser feita mediante cópia autenticada da íntegra das demonstrações financeiras disoníveis da controladora, não se aplicando o disposto no item 4.29.1.1."</p> <p>Sugerimos a alteração do dispositivo para constar que, em caso de controladoras que sejam instituições financeiras estrangeiras, a obrigação de demonstração será suficientemente cumprida mediante a apresentação da cópia simples das demonstrações financeiras, acompanhada da indicação de sua publicação de acordo com as regras do país de origem (normalmente publicação no próprio site do banco) e de tradução juramentada apenas da página indicativa do patrimônio líquido.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>De todos os custos burocráticos gerados pela preparação da proposta, em caso de empresa estrangeira, este está, sem dúvida, entre os maiores. O tratamento isonômico dos licitantes locais e estrangeiros (e de seus respectivos parceiros) passa, necessariamente, pela flexibilização deste requisito.</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que as disposições constantes da minuta de Edital submetida à consulta pública serão mantidas uma vez que o presente processo licitatório é regido pela Lei de Concessões, Lei nº 8.987/1995, e, subsidiariamente, pela Lei de Licitações e Contratos, Lei nº 8.666/93. De tal forma, os documentos redigidos em língua estrangeira deverão seguir o tratamento disposto no art. 32, § 4º, da Lei nº 8.666/93, o qual faz referência à exigência de apresentação de documentos traduzidos para o português por tradutor juramentado. Além disso, informa-se que não serão aceitas cópias simples das demonstrações financeiras, sujeitas à confrontamento com eventual publicação de acordo com as regras do país de origem dado que, tratando-se de norma estranha ao ordenamento brasileiro, ponderiam ser suscitadas inseguranças e incertezas acerca de sua aplicação pela Comissão Especial de Licitação.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11808
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
"Sugerimos que a redação da cláusula 55.5 seja alterada da seguinte maneira: A ANAC poderá, ainda, estender a pesquisa de satisfação a outros Usuários, desde que comprovado o racional para inclusão dos outros Usuários a serem considerados." "
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Vide contribuição
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e informa que esta Agência atua em consonância com os princípios gerais que fundamentam a atuação da Administração Pública Federal, em estrita observância aos critérios e às formalidades essenciais à garantia dos direitos dos administrados, nos termos da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999, em particular, no art. 50 desta Lei, em que diz que todos os atos administrativos deverão ser motivados. Em especial, a ANAC está submetida à Lei 13.848, de 25 de junho de 2019, a qual preconiza nos seus artigos 4º e 5º que esta Agência deverá observar, em suas atividades, a devida adequação entre meios e fins, vedada a imposição de obrigações em medida superior àquela necessária ao atendimento do interesse público. Além disso, deverá indicar os pressupostos de fato e de direito que determinarem as suas decisões. Nesse sentido, a decisão de estender a pesquisa de satisfação a outros Usuários deverá estar devidamente motivada pela ANAC, por força dos normativos e princípios que regem a Administração Pública e os Órgãos Reguladores, sendo desnecessário constar explicitamente no Contrato. Portanto, a contribuição não foi aceita.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11809
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Entendemos que a cota de entrevistas a ser feita é calculada em termos anuais. Qual o racional para a aplicação de multa com base na aplicação mensal da Pesquisa de Satisfação?
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Vide contribuição
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece a sua contribuição e esclarece que o Anexo 2 do Contrato de Concessão estabelece uma quantidade mínima de entrevistas a ser realizada durante o ano, com os passageiros que estão embarcando. Para os aeroportos com movimentação anual de passageiros igual ou superior a 5 mi/pax, a amostra deverá contemplar 1.500 entrevistas anuais (item 45 do Apêndice B do Anexo 2 do Contrato). Para o cálculo do tamanho dessa amostra, foi considerada a margem de erro de 2,5%, associada ao nível de confiança estabelecido de 95%. Já para os aeroportos com movimentação anual de passageiros igual ou superior a 1 mi/pax e inferior a 5mi/pax, a amostra deverá contemplar 1.000 entrevistas anuais (item 14 do Apêndice C do Anexo 2 do Contrato), considerando uma margem de erro de 3%, associada ao mesmo nível de confiança de 95%. Contudo, conforme item 45 do Apêndice B e item 14 do Apêndice C do Anexo 2, para fins de aferição dos Indicadores de Qualidade de Serviço (IQS) relacionados à Pesquisa de Satisfação de Passageiros, essa quantidade anual de entrevistas será escalonada durante cada mês, para cada aeroporto, considerando a distribuição em função da movimentação anual e da sazonalidade mensal, conforme determinação a ser expedida pela ANAC. Nesse sentido, para os aeroportos que já foram concedidos até a 5ª rodada, por exemplo, a quantidade mínima mensal da amostra de entrevistas já se encontra publicada no Anexo XIII da Portaria 3.730/SRA, de 3 de dezembro 2019, observadas as regras dos diversos contratos de concessão. Dessa forma, com a quantidade mensal de entrevistas estabelecida pela ANAC, os valores dos IQS que compõem a Pesquisa de Satisfação de Passageiros são auferidos em termos mensais, possibilitando o monitoramento por parte desta Agência da qualidade dos serviços da Concessionária e a verificação da existência de algum indicador com baixo desempenho em periodicidade mensal. Assim é que a realização da pesquisa deve observar o quantitativo mensal, razão pela qual faz-se necessária a previsão de multa com base na aplicação mensal da Pesquisa de Satisfação. Considera-se, assim, esclarecida a questão apresentada por essa contribuição.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11810
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Entendemos que a cota de entrevistas a ser feita é calculada em termos anuais. Qual o racional para a aplicação de multa com base na aplicação mensal da Pesquisa de Satisfação?
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Vide contribuição
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece a sua contribuição e esclarece que o Anexo 2 do Contrato de Concessão estabelece uma quantidade mínima de entrevistas a ser realizada durante o ano, com os passageiros que estão embarcando. Para os aeroportos com movimentação anual de passageiros igual ou superior a 5 mi/pax, a amostra deverá contemplar 1.500 entrevistas anuais (item 45 do Apêndice B do Anexo 2 do Contrato). Para o cálculo do tamanho dessa amostra, foi considerada a margem de erro de 2,5%, associada ao nível de confiança estabelecido de 95%. Já para os aeroportos com movimentação anual de passageiros igual ou superior a 1 mi/pax e inferior a 5mi/pax, a amostra deverá contemplar 1.000 entrevistas anuais (item 14 do Apêndice C do Anexo 2 do Contrato), considerando uma margem de erro de 3%, associada ao mesmo nível de confiança de 95%. Contudo, conforme item 45 do Apêndice B e item 14 do Apêndice C do Anexo 2, para fins de aferição dos Indicadores de Qualidade de Serviço (IQS) relacionados à Pesquisa de Satisfação de Passageiros, essa quantidade anual de entrevistas será escalonada durante cada mês, para cada aeroporto, considerando a distribuição em função da movimentação anual e da sazonalidade mensal, conforme determinação a ser expedida pela ANAC. Nesse sentido, para os aeroportos que já foram concedidos até a 5ª rodada, por exemplo, a quantidade mínima mensal da amostra de entrevistas já se encontra publicada no Anexo XIII da Portaria 3.730/SRA, de 3 de dezembro 2019, observadas as regras dos diversos contratos de concessão. Dessa forma, com a quantidade mensal de entrevistas estabelecida pela ANAC, os valores dos IQS que compõem a Pesquisa de Satisfação de Passageiros são auferidos em termos mensais, possibilitando o monitoramento por parte desta Agência da qualidade dos serviços da Concessionária e a verificação da existência de algum indicador com baixo desempenho em periodicidade mensal. Assim é que a realização da pesquisa deve observar o quantitativo mensal, razão pela qual faz-se necessária a previsão de multa com base na aplicação mensal da Pesquisa de Satisfação. Considera-se, assim, esclarecida a questão apresentada por essa contribuição.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11811
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
GLP BRASIL GESTÃO DE RECURSOS E ADMINISTRAÇÃO IMOBILIÁRIA LTDA.; Danillo de Matos Marcondes
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>4.7.: "Sem prejuízo do disposto no item 5.1, os Representantes Credenciados deverão assinar e reconhecer firma de todas as declarações e documentos referidos neste Edital, inclusive o contrato de intermediação entre a Participante Credenciada e a Proponente."</p> <p>Na linha da desburocratização, sugerimos retirar a obrigação de reconhecimento de firma em TODAS as declarações e documentos. Tal obrigações poderia ser trocada por uma declaração dos representantes credenciados, sendo que tal declaração, sim, poderia ter firma reconhecida.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O reconhecimento de firma de assinatura dos representantes credenciados em todos os documentos por eles assinados gera morosidade e custos burocráticos desnecessários, sem adicionar qualquer benefício em termos de segurança jurídica ao processo.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acolhida, com a manutenção das disposições constantes da minuta do Edital. Tal decisão respalda-se pelo fato de que o reconhecimento de firma garante a presunção de veracidade das assinaturas apostas nos documentos, conferindo maior segurança jurídica aos atos que comporão o processo licitatório. Logo, considerando a dimensão do presente certame, cujo objeto trata irrefutavelmente de matéria de interesse público e social, considera-se que a obrigatoriedade do reconhecimento de firma não se trata de mera burocracia, mas tem como objetivo precípua conferir maior lisura e segurança ao procedimento licitatório como um todo.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11812
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Sugerimos que a desocupação de áreas em posse ou detenção de terceiros, existentes antes da assinatura do contrato, sejam resolvidas pelo Poder Concedente, de modo que o futuro concessionário receba as áreas livres e desimpedidas.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Vide contribuição
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que o item 2.3 da minuta do Contrato de Concessão estabelece expressamente que os Complexos Aeroportuários integrantes do Bloco serão transferidos à Concessionária no estado em que se encontram, concomitantemente à celebração do Contrato.</p> <p>Ademais, esclarecem os itens 2.4 e 2.5 da minuta de Contrato de Concessão apresentada que 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>Tal modelagem foi assim estabelecida por julgar-se que o agente privado possui melhores condições de gerenciar a desocupação da área do aeroporto, nos moldes definidos em seu projeto.</p> <p>Pelas razões expostas, a alocação dos riscos relacionados à desocupação do Complexo Aeroportuário seguirá o disposto nos itens 5.2.4, 5.5.23 e 5.5.24 da minuta de Contrato.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11813
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
O atendimento das condicionantes das LI's iniciado pela INFRAERO deve ser concluído pela mesma.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Vide contribuição
<b>RESPOSTA</b>
<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>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11814
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
GLP BRASIL GESTÃO DE RECURSOS E ADMINISTRAÇÃO IMOBILIÁRIA LTDA.; Danillo de Matos Marcondes
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
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:" Sugerimos deixar explícito que, na situação de encampação, o cálculo da indenização levará em conta os valores pagos a título de outorga fixa e variável.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Maior clareza do mecanismo e mais segurança para o investidor.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e informa que a Contribuição Inicial mencionada na cláusula sugerida para inclusão é reconhecida no ativo intangível da concessionária e, num evento de encampação, será considerada no cálculo da indenização pelos lucros cessantes. Os valores pagos a título de Contribuição Variável, por outro lado, não representam ativo para a Concessionária, visto que os benefícios econômicos correspondentes já fluíram para ela no curso normal do respectivo período de apuração, não fazendo parte, portanto, do cálculo da indenização. Dessa forma, mantém-se a redação original.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11815
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Manter a integridade da área dos Aeroportos, inclusive adotando as providências necessárias à desocupação das áreas do sítio aeroportuário ocupadas por terceiros ocorrentes após a assinatura do contrato. As ocupações irregulares existentes antes da assinatura do contrato devem ser resolvidas pelo Poder Concedente, o qual deve entregar para o futuro concessionário as áreas livres e desimpedidas.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Vide contribuição
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que o item 2.3 da minuta do Contrato de Concessão estabelece expressamente que os Complexos Aeroportuários integrantes do Bloco serão transferidos à Concessionária no estado em que se encontram, concomitantemente à celebração do Contrato.</p> <p>Ademais, esclarecem os itens 2.4 e 2.5 da minuta de Contrato de Concessão apresentada que 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>Tal modelagem foi assim estabelecida por julgar-se que o agente privado possui melhores condições de gerenciar a desocupação da área do aeroporto, nos moldes definidos em seu projeto.</p> <p>Pelas razões expostas, a alocação dos riscos relacionados à desocupação do Complexo Aeroportuário seguirá o disposto nos itens 5.2.4, 5.5.23 e 5.5.24 da minuta de Contrato.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11816
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Sugere-se que custos decorrentes das desocupações do sítio aeroportuário, bem como de eventuais reassentamentos e realocações sejam atribuídos à concessionária somente àqueles que ocorram após a assinatura do contrato, ou seja, as ocupações irregulares existentes antes da assinatura do contrato devem ser responsabilidade do poder concedente.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Vide contribuição
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que o item 2.3 da minuta do Contrato de Concessão estabelece expressamente que os Complexos Aeroportuários integrantes do Bloco serão transferidos à Concessionária no estado em que se encontram, concomitantemente à celebração do Contrato.</p> <p>Ademais, esclarecem os itens 2.4 e 2.5 da minuta de Contrato de Concessão apresentada que 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>Tal modelagem foi assim estabelecida por julgar-se que o agente privado possui melhores condições de gerenciar a desocupação da área do aeroporto, nos moldes definidos em seu projeto.</p> <p>Pelas razões expostas, a alocação dos riscos relacionados à desocupação do Complexo Aeroportuário seguirá o disposto nos itens 5.2.4, 5.5.23 e 5.5.24 da minuta de Contrato.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11817
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
GLP BRASIL GESTÃO DE RECURSOS E ADMINISTRAÇÃO IMOBILIÁRIA LTDA.; Danillo de Matos Marcondes
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
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;" Sugerimos incluir no valor mínimo da indenização também o montante de capital aportado como equity na concessionária.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Maior clareza do mecanismo e mais segurança para o investidor.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a indenização por Lucros Cessantes representa o resultado econômico que o concessionário deixaria de perceber em razão da extinção antecipada do Contrato. Dessa forma, valores de equity que já tenham sido remunerados por resultados apurados pela Concessionária em exercícios anteriores não farão parte da indenização a ser paga pelo Poder Concedente.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11818
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Custos incorridos para cumprimento de condicionantes ambientais, inclusive aquelas pré-existentes à assinatura do Contrato, observado o item 3.1.17.2 e não o item 5.2.12, que trata de passivos ambientais.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Vide contribuição
<b>RESPOSTA</b>
A Anac agradece a contribuição e esclarece que a remissão feita no item 5.5.26 ao item 5.2.12 está correta. O objetivo foi destacar que, embora seja risco da Concessionária os custos incorridos para o cumprimento de condicionantes ambientais, inclusive aquelas pré-existentes à assinatura do Contrato, é de responsabilidade do Poder Concedente o risco relacionado à existência de passivos ambientais desconhecidos que tenham origem e não sejam conhecidos até a data de publicação do edital do leilão da concessão.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11819
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
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.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Vide contribuição
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que as ações judiciais já instauradas pela Infraero e informadas à SAC encontram-se dispostas no data-room da sexta rodada, disponível a todo e qualquer interessado no sítio do MInfra na internet: <a href="ftp://ftpaeroportoos.transportes.gov.br">ftp://ftpaeroportoos.transportes.gov.br</a> . As orientações para acessar o FTP também podem ser encontradas no site do MInfra: <a href="https://infraestrutura.gov.br/estudos-e-documentos.html">https://infraestrutura.gov.br/estudos-e-documentos.html</a> .

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11820
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
GLP BRASIL GESTÃO DE RECURSOS E ADMINISTRAÇÃO IMOBILIÁRIA LTDA.; Danillo de Matos Marcondes
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
5.5.3: "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;" Sugerimos que o risco da implantação de novas infraestruturas aeroportuárias dentro da área de influência do Aeroporto seja alocado ao Poder Concedente.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O investidor privado não tem ingerência nenhuma sobre tal ação, que pode ter impacto muito danoso na demanda e performance financeira dos ativos.
<b>RESPOSTA</b>
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 no item 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.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11821
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Companhia de Participações em Concessões – CPC
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>Inclusão das seguintes cláusulas da minuta do Contrato de Concessão da seguinte forma:</p> <p>3.1.43.1. A Concessionária considerou na proposta apresentada no Leilão o montante para desapropriação de R\$ [__] para o Bloco Sul, R\$ [__] para o Bloco Central e R\$ [__] para o Bloco Norte.</p> <p>3.1.43.2. Os montantes previstos para desapropriação deverão ser utilizados exclusivamente para a execução das desapropriações e servidões administrativas e da ocupação provisória de bens imóveis necessários à execução e conservação de obras e serviços vinculados à Concessão;</p> <p>3.1.34.3. Não serão cobertas pela verba de desapropriação e nem farão jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, despesas da Concessionária com assessoria jurídica, cadastro e laudo da propriedade, taxas judiciais e honorários do perito.</p> <p>5.2.14. custos com desapropriação nos valores que excederem o montante indicado na cláusula 3.1.43.1;</p> <p>5.5.30. valor dos investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes das desapropriações, instituição de servidões administrativas, imposição de limitações administrativas ou ocupação provisória de bens imóveis, até o limite da verba destinada para desapropriações, conforme prevista na cláusula 3.1.43.1;</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>A título de conhecimento, a utilização de mecanismo de compartilhamento de risco por meio da definição de um cap financeiro foi recentemente utilizado na Concorrência nº 02/2019, promovida pela Agência Nacional de Transportes Terrestres, referente à concessão da BR 101/SC, por meio do qual estabeleceu que até determinado valor a concessionária assume os custos decorrentes da desapropriação, os montantes excedentes serão arcados pelo Poder Concedente. Neste contexto, visando conferir maior segurança e previsibilidade econômico-financeira às concessões, sugere-se que seja criado um mecanismo de cap financeiro de modo os custos de desapropriação se excederem a este cap sejam compartilhados entre a concessionária e o Poder Concedente.</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que ela não foi acatada. Inicialmente, as disposições constantes da minuta de contrato e a legislação aplicável à matéria são suficientes para que as Concessionárias adotem as providências necessárias para a desapropriação e desocupação das áreas de sua responsabilidade. No mais, considerando que todos os atos relativos a regularização de posse e aquisição de áreas caberão às Concessionárias, julga-se que o agente privado possuirá melhores condições de gerenciar tal risco, inclusive no que tange ao valor de indenizações eventualmente devidas. Registra-se ainda que a necessidade e abrangência de eventuais desapropriações dependerão do plano de investimentos da</p>

Concessionária. Adicionalmente, a posse da área do aeroporto será transferida à Concessionária concomitantemente à celebração do Contrato de Concessão. Assim, caberá à Proponente considerar os custos relativos a esse risco na formulação de sua proposta. Ressalta-se que, segundo o 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, disponibilizados pela Secretaria Nacional de Aviação Civil, 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. Adicionalmente, informa que 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.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11822
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
GLP BRASIL GESTÃO DE RECURSOS E ADMINISTRAÇÃO IMOBILIÁRIA LTDA.; Danillo de Matos Marcondes
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Sugerimos que o risco de alterações no regramento e benefícios fiscais da Zona Franca de Manaus que tragam impacto no volume de cargas do aeroporto, seja alocado ao Poder Concedente.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Tais alterações podem ter impacto relevante no aeroporto de Manaus, que é o principal e o único rentável com VPL positivo, ativo do Bloco Norte. Ter tal risco com o investidor privado não é razoável e reduziria o grau de interesse no bloco.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a situação concernente à Zona Franca de Manaus não é objeto inerente à moldura contratual delineada para a exploração da infraestrutura aeroportuária. Ademais, conforme item 5.5.3, a não efetivação da demanda projetada ou sua redução por qualquer motivo constitui risco da Concessionária.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11823
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
GLP BRASIL GESTÃO DE RECURSOS E ADMINISTRAÇÃO IMOBILIÁRIA LTDA.; Danillo de Matos Marcondes
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Sugerimos que o risco de alterações na regulamentação aduaneira que tragam impacto na receita de cargas do aeroporto seja alocado ao Poder Concedente.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Tais alterações podem ter impacto relevante nos aeroportos que têm maior dependência da receita de carga, a exemplo de Manaus.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os contratos da sexta rodada de concessões, assim como aqueles da quinta rodada, estabeleceram novo modelo de regulação à atividade de armazenagem e capatazia da carga importada e exportada. Nesse novo cenário, as atividades relativas à armazenagem e capatazia da carga internacional podem ser operadas, no âmbito do sítio aeroportuário, em regime de concorrência, conforme determinam os itens 11.5 e 11.11 e seguintes. Desse modo, não há que se falar em assegurar receitas relativas a essa atividade. Destaca-se que, tampouco, tal risco compõe os riscos alocados ao Poder Concedente nos contratos de concessão anteriores.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11824
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Luiz Alberto Lanaro
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>Trata-se de contribuição à Concessão do Aeroporto Internacional Afonso Pena - Curitiba-PR. A ANAC tem excelente oportunidade de corrigir o edital em suas exigências quanto ao determinado no PEA do SBCT. Faz-se extremamente necessário a inclusão da viabilização de uma pista de pousos e decolagens para aeronaves comerciais de qualquer porte para destinos na América do Norte e Europa com full de combustível/carga/passageiros, ou seja sem restrições de operação para a conectividade mínima para estes continentes referenciados. Como o próprio PDIR do SBCT prevê há anos, a terceira pista, que possui área desapropriada e reservada dentro do sítio aeroportuário para este fim, é a alternativa que possui maior viabilidade para corrigir uma carência técnica deste importante equipamento aeroportuário que é o SBCT.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>De acordo com dados do IBGE, Curitiba é a cidade com o quinto maior PIB do país e tem em sua Região Metropolitana mais de 3,5 milhões de habitantes. O estado do Paraná tem o quinto maior PIB entre os 26 estados do país. Curitiba tem o quarto maior IDH entre as capitais e está à frente de São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte.</p> <p>Com parque industrial multinacional, Curitiba e região foram escolhidas por suas vantagens para sediar plantas de grandes corporações, entre elas a francesa Renault, as alemãs Audi-Wolkswagen e Bosch, as suecas Volvo e Electrolux, as japonesas Sumitomo e Furukawa, a chilena Arauco, a italiana Case New Holand, a norueguesa Aker, as americanas Caterpillar, Mondelez e Exxon (esta última, a maior petrolífera do mundo que escolheu Curitiba para sua sede na América Latina). Entre as nacionais, não menos importantes, a região tem o orgulho de sediar sedes e plantas de empresas renomadas como O Boticário, Positivo Tecnologia, Refinaria da Petrobrás, Grupo Votorantim, Rumo (maior logística ferroviária), entre tantas outras. Empresas de tecnologia e o maior conjunto das mais fortes cooperativas do agronegócio nacional produzem para o mercado nacional e do exterior, sempre somando números representativos ao PIB do país. A 90 km de Curitiba está o segundo porto mais movimentado do país (Paranaguá), que bate recorde a cada ano, impulsionado por políticas públicas e privadas de investimento em eficiência e crescimento.</p> <p>Dentro deste cenário, a região se desenvolveu, mas a infraestrutura aeroportuária não acompanhou o crescimento da economia regional. Assim, é o momento do modal aéreo executar a sua contribuição para atender a evolução do desenvolvimento econômico da região de Curitiba e do Paraná, que sempre contribuiu aos cofres do Brasil.</p>

O aeroporto Afonso Pena é eficiente e isto se deve muito à competente equipe que nele trabalha. Mas o aeroporto precisa deixar no passado as restrições da pista de pouso e decolagem que impedem voos transcontinentais sem escala e que reprimem a demanda de carga e passageiros, seja para o turismo ou viagens corporativas (profissionais e executivos de negócios). Mais que isto, o aeroporto precisa voltar a cumprir o seu papel de indutor do desenvolvimento regional. Com este objetivo, o sítio aeroportuário do Afonso Pena tem reservado a área para a construção de uma pista que possa oferecer um novo patamar de evolução no transporte aéreo no Afonso Pena e assim fomentar a economia da região.

Porém o conteúdo do Plano de Exploração Aeroportuária do edital do leilão da concessão não determina que a concessionária vencedora do contrato construa e opere a terceira pista, a qual está prevista no Plano Diretor vigente do aeroporto.

Pouco se sabe sobre empresas que poderiam ter se somado às existentes na região, mas por restrição de logística do modal aéreo optaram por fazer o seu investimento em outra cidade ou país que faz parte da lista de locais que dispõem de um modal aéreo com conectividade direta para cidades da Europa e Estados Unidos.

É necessário lembrar que o Plano Nacional de Desestatização prevê que um dos objetivos das privatizações é permitir a retomada de investimentos nas empresas e atividades que vierem a ser transferidas à iniciativa privada e contribuir para a modernização da infraestrutura.

Como grandes contribuintes dos índices de desenvolvimento do país, a região de Curitiba e o Paraná não pode ver mais uma vez serem preteridos em questões de infraestrutura do Governo Federal, que reprimam o seu desenvolvimento econômico e impeçam a geração de receitas e de empregos.

Assim faz-se necessário adotar a política pública de viabilização da melhoria de um equipamento de uso público em prol do desenvolvimento de uma região que tanto contribui para o país.

Por fim, é importante observar que esta contribuição de política pública ficará a cargo da iniciativa privada que conquistar a concessão do SBCT.

## **RESPOSTA**

A SAC/MInfra agradece a contribuição. Considerando o recebimento de inúmeras contribuições, tanto na Audiência Pública presencial, como na virtual, as quais apresentaram argumentos técnicos quanto a necessidade e o anseio da população pela construção de uma nova Pista de Pouso e Decolagem (PPD) no Aeroporto de Curitiba, ou mesmo a ampliação da atual, de modo a viabilizar economicamente voos diretos entre Curitiba e cidades da Europa e dos Estados Unidos; considerando que as análises das projeções de demanda apresentadas no relatório de mercado dos Estudos de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental (EVTEA) que subsidiam a

modelagem da concessão do aeroporto apontam para demanda de passageiros, na análise origem destino, para cidades da Europa e América do Norte (pág. 136 do Estudo de Mercado), a qual justifica a criação de rotas diretas do Aeroporto de Curitiba para as referidas localidades já no início da concessão (tabela 6-23, pág. 143 do Estudo de Mercado); considerando ainda que os estudos de mercado apontam para uma conectividade do fluxo internacional de aeronaves cargueiras entre SBCT e América do Norte; esta Secretaria Nacional de Aviação Civil solicitou que o consórcio selecionado para elaboração dos estudos realizasse uma análise de diferentes cenários de forma a viabilizar voos diretos do SBCT para cidades da Europa e Estados Unidos (estudo inserido no Data room).

Considerando que os custos estimados para construção de uma terceira PPD foram muito próximos da alternativa mais econômica de ampliação da atual PPD; considerando os riscos inerentes ao processo de desapropriação, presentes em volume consideravelmente superior na alternativa de ampliação da atual PPD; considerando que os obstáculos a navegação aérea já estão mapeados no cenário de construção da nova PPD; considerando a valorização do ativo resultante da construção de nova PPD; considerando que a construção da nova PPD irá possibilitar a descontinuidade nas operações da pista secundária 11/29, resultando em disponibilização de relevante área de exploração comercial para o aeroporto; considerando, por fim, que o plano diretor do aeroporto prevê como melhor alternativa à expansão de longo prazo do aeroporto, a construção da nova PPD; esta SAC irá determinar como diretriz de política pública, a implantação de um sistema de pistas 15R/33L, projetado para aeronaves Código 4E, com comprimento mínimo de pista de pouso e decolagem de 3.000 metros, possuindo os requisitos de infraestrutura exigidos na legislação em vigor para possibilitar procedimentos de aproximação paralela e independente ao atual sistema de PPD 15/33, em operação noturna e diurna, com pista de aproximação de precisão, sem restrição, que atenda aos requisitos de mínimos operacionais equivalentes à Categoria II. O novo sistema de Pistas de Pouso e Decolagem deverá estar implantado e concluído em até 60 meses após a data de eficácia do contrato.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11825
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
GLP BRASIL GESTÃO DE RECURSOS E ADMINISTRAÇÃO IMOBILIÁRIA LTDA.; Danillo de Matos Marcondes
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Uma vez passada a crise que o país e o mundo enfrentam, sugerimos a revisão da projeção de demanda utilizada pelos estudos de viabilidade que embasam a 6ª rodada.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
A demanda no setor de aeroportos foi fortemente impactada, com reflexos potenciais nos estudos elaborados. Tudo precisaria ser avaliado após a crise, para entender se existem alterações significativamente na valoração dos ativos.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que 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 6ª Rodada de Concessões Aeroportuárias (cenário de 30 anos, a partir de outubro/novembro de 2021). Entretanto, no presente momento seria prematuro se fazer qualquer diagnóstico conclusivo, devido as 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.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11826
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
GLP BRASIL GESTÃO DE RECURSOS E ADMINISTRAÇÃO IMOBILIÁRIA LTDA.; Danillo de Matos Marcondes
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Incluir mecanismo de proteção cambial no projeto para financiamentos em moeda externa.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Tais mecanismos vem sendo disponibilizados em concessões de rodovias no Estado de São Paulo e também está sendo estudado para ser aplicado nos próximos leilões de rodovias que estão sendo estruturados pelo governo federal. São mecanismos que não impactam o usuário, uma vez que o buffer de ajuste são os valores das outorgas variáveis. A inclusão de tal mecanismo certamente aumentará o interesse de investidores externos nos projetos, uma vez que endereça um dos principais riscos do investidor estrangeiro em projetos de infra no país.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e informa que a regra que norteia uma adequada alocação de riscos é a de sua atribuição 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.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11827
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
GLP BRASIL GESTÃO DE RECURSOS E ADMINISTRAÇÃO IMOBILIÁRIA LTDA.; Danillo de Matos Marcondes
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>No EVTEA, o pagamento de IPTU foi calculado conforme as regras específicas do município de cada aeroporto, incidindo sobre áreas comerciais internas ao TPS e demais áreas externas com atividades não tarifadas. Porém não está claro nos materiais do certame se haverá a cobrança do IPTU e como ela incidirá.</p> <p>Sugerimos que o Contrato de Concessão declare "EXPLICITAMENTE" a isenção da incidência e/ou cobrança do IPTU para a Concessionária do aeroporto ou equivalente.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>O IPTU é um imposto municipal a ser pago por proprietários de terrenos ou bens imóveis. Durante o processo de privatização, os aeroportos (tanto os terrenos quanto a infraestrutura em si) permanecem sendo de propriedade do governo federal; somente o direito de concessão é transferido da Infraero para uma empresa privada. Portanto, o Concessionário deve ser isento de pagamento do IPTU. A ausência de declaração explícita de isenção / não-incidência de IPTU cria um risco e incerteza significativos para os Proponentes, de difícil avaliação e precificação.</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que, acerca das obrigações tributárias, deverão ser observadas e cumpridas as normas editadas pelo ente público a quem a Constituição Federal atribuiu competência legislativa para discipliná-las.</p> <p>Além disso, ressalta-se que segundo o artigo 123 do Código Tributário Nacional, salvo disposição legal em sentido contrário, o presente Contrato de Concessão não pode ser oposto à Fazenda Pública para modificar a definição legal de sujeito passivo das obrigações tributárias correspondentes.</p> <p>No que tange ao Contrato de Concessão, importa destacar que o tratamento a ser dispensado à eventual cobrança de Imposto sobre Propriedade Predial e Territorial Urbana consta do item 5.2.7, não demandando enfrentamento diferenciado frente às demais obrigações tributárias.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11828
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
GLP BRASIL GESTÃO DE RECURSOS E ADMINISTRAÇÃO IMOBILIÁRIA LTDA.; Danillo de Matos Marcondes
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
4.24.1.: "Em caso de concessão de benefício tributário do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura – REIDI, a ANAC procederá à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a favor do Poder Concedente." Sugerimos a exclusão do reequilíbrio econômico-financeiro ao Poder Concedente em função da habilitação ao REIDI pela concessionária.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O REIDI é um benefício que existe justamente para incentivar o aumento dos investimentos em infraestrutura. Não faz sentido tirar tal benefício. Sua manutenção, vai estimular os investidores privados a serem mais eficientes, a buscarem tal benefício, repassando tal benefício na proposta.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição. Primeiramente, importante considerar que desde a 4a. rodada de concessões, a partir das contribuições recebidas em Audiência Pública, adotou-se como premissa na modelagem de concessões aeroportuárias a não aplicação do benefício do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (REIDI), instituído pela Lei nº 1.488/2007, na modelagem econômico financeira. Tal procedimento deve-se ao fato de o benefício não estar sendo utilizado em sua totalidade pelos concessionários das rodadas já consolidadas. Além da dificuldade para habilitação no regime especial, com trâmite junto ao ministério setorial, agência reguladora e Receita Federal, inclusive com necessidade de habilitação dos fornecedores das obras, verificou-se pouco interesse por parte dos concessionários em razão dos créditos existentes no regime de não cumulatividade do PIS e da COFINS, demonstrando ser mais vantajoso utilizar-se dos créditos tributários de PIS e COFINS do que ficar isento de seu recolhimento.</p> <p>Ressalta-se ainda que, das concessões em curso (Natal/São Gonçalo do Amarante, Guarulhos, Brasília, Viracopos, Galeão, Confins, Porto Alegre, Fortaleza, Florianópolis, Salvador e os 12 aeroportos da quinta rodada), apenas as concessões de Brasília e de São Gonçalo do Amarante usufruem do benefício, sendo que o valor de investimento habilitado e efetivamente beneficiado pela isenção fiscal corresponde a apenas 2,54% e 1,19%, respectivamente, do valor dos investimentos realizados até setembro de 2016 nos dois aeroportos. Em especial, pelo levantamento do histórico da aplicação do Regime nas concessões em que o benefício estava previsto, constata-se a ineficiência da desoneração, com altos custos de transação o que pode contribuir negativamente para a sustentabilidade das futuras concessões, além de não gerar a finalidade do benefício tributário: a redução das tarifas aos usuários. Ademais, a inclusão do benefício do REIDI na previsão de investimentos poderia majorar o valor mínimo a ser pago pela outorga por considerar para a totalidade dos investimentos um benefício que não se verifica na prática. Sendo assim, passa a ser</p>

possível o aproveitamento dos créditos de PIS e COFINS, conforme o regime tributário da não-cumulatividade incidente para os aeroportos.

De modo a evitar o usufruto do benefício do REIDI, sem a devida precificação nos EVTEAs e assim no âmbito da valoração do projeto e do contrato, foram elaboradas cláusulas editalícias e contratuais prevendo reequilíbrio econômico e financeiro do contrato na hipótese do futuro concessionário eventualmente obter o supracitado benefício. Por fim, destaca-se que referido posicionamento guarda consonância com o que foi discutido no âmbito da quarta rodada em que o TCU se manifestou acerca da não aplicação do referido benefício nas concessões de infraestrutura aeroportuária, conforme Acórdão nº 3016/2016-TCU-Plenário.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11829
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
GLP BRASIL GESTÃO DE RECURSOS E ADMINISTRAÇÃO IMOBILIÁRIA LTDA.; Danillo de Matos Marcondes
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Sugerimos a adaptação dos Blocos Norte e Central, com a exclusão de pelo menos dois aeroportos em cada bloco que sejam muito pequenos e tenham VPL negativo, já que tais ativos não tem potencial de desenvolvimento e continuarão sendo muito pequenos mesmo após 30 anos, de acordo com as projeções do EVTEA.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
De acordo com os estudos apresentados, os blocos Norte e Central dependem exclusivamente do valor das sinergias para serem financeiramente viáveis, e mesmo assim, o payback é muito longo. Carregar muitos ativos com VPL negativo é extremamente oneroso e coloca em risco a atratividade do bloco.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição. Inicialmente, cabe notar que modelagem em bloco reflete o subsídio cruzado já existente na gestão de aeroportos conduzida pela Infraero, onde ativos de maior valor econômico propiciam superávits para que a Infraero possa gerir também as infraestruturas deficitárias de modo que a gestão sistêmica se torne sustentável propiciando modicidade tarifária, investimentos adequados e qualidade na gestão. Ademais, cabe esclarecer que a modelagem em bloco promove apenas um intercâmbio entre o valor de contribuição a ser pago ao Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) e a gestão de um ativo deficitário. Isso porque, no modelo de concessão de ativos de forma individualizada, todo o valor “excedente” do projeto, o chamado valor presente líquido (VPL), é capturado pelas outorgas que deverão ser recolhidas pelo concessionário junto ao FNAC.</p> <p>Logo, no modelo individualizado, o excedente do projeto gerado pelo aeroporto superavitário não é utilizado no próprio aeroporto, mas sim recolhido junto ao FNAC através das outorgas e reinvestido no sistema de aviação civil do país, garantindo o subsídio cruzado que permite a sustentabilidade do sistema como um todo. Esse mecanismo é clássico, e sempre foi empregado no país, de diversas formas. Já a concessão em bloco apenas transfere parte desse excedente para a gestão de ativos deficitários do próprio bloco, garantindo nível de serviço adequado a uma maior parte da população e investimentos necessários em aeroportos de menor porte sem qualquer prejuízo aos aeroportos superavitários do bloco.</p> <p>Por outro lado, importante esclarecer que o critério para inclusão de um aeroporto no Bloco não se deve a sua viabilidade econômica no decorrer do prazo da concessão. De fato, o VPL do bloco de aeroportos, antes da incidência das outorgas, deve ser superavitário, a taxa de desconto aplicada, de modo a remunerar de forma adequada o concessionário pelo custo médio do capital ponderado. Logicamente, os ganhos de escala advindos da operação de um bloco de aeroportos, sejam eles tributários, operacionais ou financeiros, devem ser devidamente computados para que o modelo econômico-financeiro seja aderente a realidade. Portanto, constata-se de maneira clara, que a exclusão de ativos deficitários do bloco de aeroportos Central e Norte apenas resultaria em aumento no Valor de Outorga (Fixa e Variável) a ser pago pelo</p>

concessionário de modo a zerar o Valor Presente Líquido do projeto. Por outro lado, deixaríamos de fora do programa de concessão infraestruturas aeroportuárias carentes de investimento e gestão adequada, privando as populações locais de um serviço público adequado.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11830
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
GLP BRASIL GESTÃO DE RECURSOS E ADMINISTRAÇÃO IMOBILIÁRIA LTDA.; Danillo de Matos Marcondes
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Sugerimos que, especialmente em relação ao Bloco Norte, que além do prazo inicial de 30 anos para a efetiva amortização dos investimentos, seja permitida a prorrogação de tal prazo para fins de reequilíbrio econômico-financeiro, por prazo adicional de 10 a 20 anos (portanto superior aos 5 anos previstos na minuta do contrato).
<b>JUSTIFICATIVA</b>
A justificativa para a sugestão é o fato de o aeroporto de Manaus, o mais relevante do Bloco Norte, ser muito dependente da receita proveniente de carga ligada à Zona Franca de Manaus, sendo que atualmente a continuidade da Zona Franca está em discussão. Além disso, o bloco envolve aeroportos menores, apresenta nível mais alto de risco operacional e geopolítico e, portanto, tende a ser mais desafiador sob a ótica dos operadores internacionais.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A Anac agradece a contribuição e informa que a regulamentação vigente (Resolução nº 302/2014) preve que o operador aeroportuário deve assegurar o livre acesso, em condições não discriminatórias, para que as empresas aéreas ou terceiros possam atuar na prestação de serviços auxiliares ao transporte aéreo. A experiência recente demonstrou que as regras existentes não têm sido suficientes para garantir a concorrência no mais relevante, em termos de impacto sobre os custos para os usuários, dos mercados de serviços auxiliares – o de abastecimento de aeronaves.</p> <p>A operação de redes de dutos e hidrantes nos aeroportos – infraestruturas muitas vezes essenciais à prestação do serviço de abastecimento em igualdade de condições – por empresas distribuidoras de combustíveis de aviação pode favorecer a imposição de barreiras à entrada de potenciais concorrentes, o que tende a ter impacto sobre os preços finais dos combustíveis de aviação praticados nos aeroportos.</p> <p>Diante disso, julgou-se necessário incluir previsão contratual específica com os meios para aumentar a probabilidade de contestação desse mercado. Optou-se por não estipular a priori regra sobre a participação no mercado, contudo, previu-se que, nos aeroportos com redes de dutos e hidrantes, a ANAC poderá atuar em casos concretos sobre a estrutura do mercado, exigindo restrições à participação das operadoras dessas infraestruturas na distribuição de combustível de aviação ou, equivalentemente, à participação de empresas distribuidoras de combustíveis de aviação na operação de redes de dutos e hidrantes nos aeroportos. Além disso, exigiu-se que contratos envolvendo a construção e/ou operação dessas infraestruturas sejam submetidos à análise da ANAC previamente a sua assinatura. Portanto, a sugestão não será acatada, ao passo que os itens 11.11.4 e 11.11.4.1 serão mantidos.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11831
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Associação Brasileira de Agencias de Viagens do Paraná
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Necessidade de adequar a pista atual para atender voos internacionais de grande distancia , com carga máxima de combustível e de capacidade, de cargas e de passageiros e sem restrições em relação, com 3.mil metros de comprimento e 45 metros de largura podendo ser por alongamento da da atual ou por uma nova pista . Essa decisão deve fazer parte do processo de privatização especificando que o concessionário deve fazer executar essa obra na primeira fase da concessão.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O aeroporto de Curitiba está situado a cerca de mil metros de altitude e como tal precisa de uma pista com pelo 3.mil metros e atende a macro região de Curitiba e em seu entorno grande parte dos municípios situados a oeste e norte do Estado do Paraná e uma grande faixa a oeste abrangendo ainda o Norte de Santa Catarina e Sul de São Paulo , A cidade de Curitiba 2 milhões de abitantes mas somando seus em seus em entornos abrange atende cerca de 10 milhões de pessoas com grandes industrias inclusive automobilísticas e o primeiro lugar em agro negócio e um turismo forte e diversificado de 5 milhões de turista por ano. com tendencia a crescer ainda mais. a cada ano.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição. Considerando o recebimento de inúmeras contribuições, tanto na Audiência Pública presencial, como na virtual, as quais apresentaram argumentos técnicos quanto a necessidade e o anseio da população pela construção de uma nova Pista de Pouso e Decolagem (PPD) no Aeroporto de Curitiba, ou mesmo a ampliação da atual, de modo a viabilizar economicamente voos diretos entre Curitiba e cidades da Europa e dos Estados Unidos; considerando que as análises das projeções de demanda apresentadas no relatório de mercado dos Estudos de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental (EVTEA) que subsidiam a modelagem da concessão do aeroporto apontam para demanda de passageiros, na análise origem destino, para cidades da Europa e América do Norte (pág. 136 do Estudo de Mercado), a qual justifica a criação de rotas diretas do Aeroporto de Curitiba para as referidas localidades já no início da concessão (tabela 6-23, pág. 143 do Estudo de Mercado); considerando ainda que os estudos de mercado apontam para uma conectividade do fluxo internacional de aeronaves cargueiras entre SBCT e América do Norte; esta Secretaria Nacional de Aviação Civil solicitou que o consórcio selecionado para elaboração dos estudos realizasse uma análise de diferentes cenários de forma a viabilizar voos diretos do SBCT para cidades da Europa e Estados Unidos (estudo inserido no Data room). Considerando que os custos estimados para construção de uma terceira PPD foram muito próximos da alternativa mais econômica de ampliação da atual PPD; considerando os riscos inerentes ao processo de desapropriação, presentes em volume consideravelmente superior na alternativa de ampliação da atual PPD; considerando que os osbtáculos a navegação aérea já estão mapeados no cenário

de construção da nova PPD; considerando a valorização do ativo resultante da construção de nova PPD; considerando que a construção da nova PPD irá possibilitar a descontinuidade nas operações da pista secundária 11/29, resultando em disponibilização de relevante área de exploração comercial para o aeroporto; considerando, por fim, que o plano diretor do aeroporto prevê como melhor alternativa à expansão de longo prazo do aeroporto, a construção da nova PPD; esta SAC irá determinar como diretriz de política pública, a implantação de um sistema de pistas 15R/33L, projetado para aeronaves Código 4E, com comprimento mínimo de pista de pouso e decolagem de 3.000 metros, possuindo os requisitos de infraestrutura exigidos na legislação em vigor para possibilitar procedimentos de aproximação paralela e independente ao atual sistema de PPD 15/33, em operação noturna e diurna, com pista de aproximação de precisão, sem restrição, que atenda aos requisitos de mínimos operacionais equivalentes à Categoria II. O novo sistema de Pistas de Pouso e Decolagem deverá estar implantado e concluído em até 60 meses após a data de eficácia do contrato.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11832
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Gabriel Prétola
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>Linha do Tempo da Fase I-B</p> <p>Para o Aeroporto de SBNF, as obras da Fase 1, conforme proposto pelos EVTEA, incluem a construção de um novo terminal, vias terrestres associadas, estacionamento de veículos, infraestruturas de apoio, entre outros, para alcançar a conformidade com os requisitos do Anexo 2.</p> <p>A escala desses trabalhos é equivalente em complexidade à entrega de uma nova pista e seria um desafio do programa cumprir com as determinações no período de 36 meses da Fase IB. Isto se dá especialmente considerando a estimativa apresentada pelos EVTEA do período de 20 meses para obter licenças ambientais necessárias antes do início da construção. Desse modo, solicita-se um período mais longo da Fase IB neste cenário.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
As previsões objeto dessa contribuição possuem impacto no Capex do Projeto.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que, no processo de concessão aeroportuária, 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.</p> <p>Sob esse aspecto, é facultado à concessionária, por exemplo, a construção de um novo terminal de passageiros, em local divergente do atual, caso se verifique a necessidade de um terminal maior para atender à demanda projetada para o período, visando atender ao nível de serviço previsto no Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), anexo ao Contrato de Concessão celebrado.</p> <p>Adicionalmente, em que pese tal liberdade para propor eventual redesenho do layout do terminal de passageiros em questão, é dever da concessionária realizar as adequações adicionais que surgirem como necessárias para otimização do uso do terminal, tendo em vista, em especial, as obrigações constantes no PEA, bem como nas normas vigentes sobre o tema: "3.1. São direitos e deveres da Concessionária durante todo o prazo da Concessão: (...) 3.1.9. assegurar a adequada prestação do serviço concedido, conforme definido no artigo 6º 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, conforme a demanda existente e de acordo com o estabelecido no PEA, na forma e prazos previstos no referido Anexo; (...) 3.1.40. 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</p>

aeronaves, sistema de pistas de pouso e decolagem, sistema de pistas de rolamento, estacionamentos de veículos, vias de acesso, dentre outras;"

Por fim, esclarece-se que o prazo de 36 meses para o cumprimento dos investimentos obrigatórios iniciais, a chamada Fase 1B do Contrato de Concessão, foi estabelecida a partir da análise de histórico de cronogramas de obras constantes nos estudos de viabilidade das rodadas anteriores, a exemplo do aeroporto de Florianópolis/SC.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11833
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Machado Meyer, Sendacz E Opice Advogados
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>Há menção do termo “Remuneração” iniciado em letra maiúscula, no entanto, não há definição de referido termo no documento.</p> <p>Entendemos que esta definição deverá ser incluída no Manual de Licitação ainda a ser editado. Todavia, em decorrência de ser fato futuro, mas referenciado como uma obrigação a ser considerada pelo proponente, por se tratar de obrigação processual, a sugestão é esclarecer o termo, além de incluir seu significado na Seção I do Capítulo I da minuta de Edital.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Justificativa acima.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a palavra "remuneração" foi adotada na minuta de Edital em sentido literal, dispensando, assim, definição no Capítulo I. Nada obstante, para evitar quaisquer dúvidas nesse sentido, o item 6.2.8.1 foi revisto de modo a grafar "remuneração" em minúsculo.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11834
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Gabriel Prétola
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Cláusula 7, Aeroporto de Curitiba, Itens 7.2.1. 7.2.2. Exigências relacionadas ao Sistema visual indicador de rampa de aproximação do tipo PAPI e às Áreas de segurança de fim de pista (RESA) Favor confirmar se os requisitos para fornecer PAPI e RESA são aplicáveis ??a todas as pistas operacionais atuais de cada aeroporto em que esta cláusula é prevista. Além disso, favor confirmar se a exigência é aplicável nas duas direções de operação/em cada limiar das pistas.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
As previsões objeto dessa contribuição possuem impacto no Capex do Projeto.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que nos que se refere ao PAPI e RESA, suas implantações devem ser realizada em todas as cabeceiras de todas as pistas de pouso e decolagem existentes na infraestrutura aeroportuária. Ademais, esclarece-se que, conforme item 154.601(g) do RBAC nº 154, que não serão aceitos dispositivos padrão T-VASIS e AT-VASIS.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11835
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Entendemos que a contribuição anexada contém os mínimos esperados pelas empresas associadas à ABEAR para atender a demanda atual e futura.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Entendemos que a contribuição anexada contém os mínimos esperados pelas empresas associadas à ABEAR para atender a demanda atual e futura.
<b>RESPOSTA</b>
<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.</p> <p>Com efeito, para a atual rodada de concessões, foi estabelecido como diretriz de política pública emanada da SAC, refletida no Anexo 2 do Contrato de Concessão, que a concessionária deverá realizar todas as adequações de infraestrutura aeroportuárias necessárias para que os aeroportos estejam habilitados a operar, no mínimo, com aeronaves código 3C, em pista tipo instrumento (IFR) não precisão sem restrição, noturno e diurno, até o fim da Fase 1B do contrato de concessão, a qual prevê os investimentos obrigatórios iniciais nos aeroportos. Tal determinação tem por finalidade possibilitar que os aeroportos concedidos tenham infraestrutura mínima capaz de atender a aeronaves utilizadas para voos regulares na forma como operam hoje no país. De fato, nota-se que hoje existe um gargalo de infraestrutura em aeroportos que não atendem pelo menos aeronaves código 3C (a exemplo do Airbus A318; Boeing 737-700; Embraer ERJ 190-200 LR; ATR 72; dentre outros).</p> <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.</p> <p>Além disso, o concessionário poderá realizar as adequações adicionais que entender necessárias para otimização do uso do aeroporto, inclusive no que tange a adequações para aeronaves maiores. Tal situação já pode ser verificada nos contratos de concessão existentes, onde as concessionárias, muitas vezes, vão além das exigências contratuais de forma a aumentar o fluxo de passageiros do aeroporto. Isso porque, entende-se haver incentivos financeiros para tal, pois, o concessionária fará jus às receitas tarifárias e não tarifárias envolvidas na operação de aeronaves de maior porte e de um maior número no fluxo de passageiros.</p>

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.

Em complemento, a ANAC informa que, após atualização da diretriz descrita pela SAC/MInfra, foram emanadas novas orientações, as quais serão incorporadas ao Contrato. Desta forma, as novas diretrizes emanadas pela SAC/MInfra, altera os mínimos operacionais determinados para os aeroportos do Bloco Sul, de forma a diferenciar da regra geral os aeroportos SBCT, SBLO, SBFI e SBJV.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11836
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Gabriel Prétola
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Cláusula 7, Aeroporto de Curitiba, Itens 7.2.3. Requisito de pista de aproximação de não-precisão, sem restrição, noturno e diurno, aeronaves código 3C Favor confirmar se o requisito é aplicável a todas as pistas operacionais atuais de cada aeroporto em que esta cláusula é prevista. Além disso, favor confirmar se a exigência é aplicável nas duas direções de operação das pistas.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
As previsões objeto dessa contribuição possuem impacto no Capex do Projeto.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição. Do ponto de vista da diretriz de política pública, a Concessionária deverá realizar todas as adequações de infraestrutura aeroportuária necessárias para que os aeroportos estejam habilitados a operar, no mínimo, com aeronaves código 3C, em pista tipo instrumento (IFR) não precisão sem restrição, noturno e diurno, até o fim da Fase 1B do contrato de concessão, a qual prevê os investimentos obrigatórios iniciais nos aeroportos. Logo, entende-se que a operação acima descrita em qualquer das cabeceiras e/ou pista, quando for o caso, atende a diretriz da SAC. Em que pese a diretriz descrita acima, a ANAC esclarece que, das análises afetas à infraestrutura regulamentada pela ANAC, não há diferenças significativas de requisitos para o caso de uma cabeceira apresentar aproximações IFR Não Precisão e a cabeceira oposta aproximações VFR, em relação a uma pista com as duas cabeceiras apresentando aproximações IFR Não Precisão. Dessa forma, para fins de atendimento contratual, clarifica-se que as duas cabeceiras devem ser adequadas para aproximações IFR Não precisão.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11837
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Machado Meyer, Sendacz E Opice Advogados
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>Favor esclarecer a razão para inclusão das cláusulas 11.11.4 e 11.11.4.1. Cabe destaque ao aparente conflito com a regulamentação dessa Agência, particularmente o que dispõe o art. 9º da Resolução 302/ANAC/2014, pois esta deixa claro que a diretriz normativa é o fomento à ampla concorrência dentre os prestadores de serviços aeroportuários, e que, segundo o §2º, do art. 1º, determina: “nos casos em que não haja escassez de áreas aeroportuárias, definida nos termos desta Resolução, prevalece a autonomia de gestão do operador de aeródromo na sua alocação e no estabelecimento das condições de sua utilização”.</p> <p>Ainda, entendemos que tal exigência representa um elevado risco ao mercado, pois a leitura é de que poderá afetar uma fonte importante de remuneração da Concessionária, ao se atribuir desmedidamente uma ingerência relevante para a ANAC. Sugerimos suprimir as cláusulas.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Justificativa acima.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A Anac agradece a contribuição e informa que a regulamentação vigente (Resolução nº 302/2014) preve que o operador aeroportuário deve assegurar o livre acesso, em condições não discriminatórias, para que as empresas aéreas ou terceiros possam atuar na prestação de serviços auxiliares ao transporte aéreo. A experiência recente demonstrou que as regras existentes não têm sido suficientes para garantir a concorrência no mais relevante, em termos de impacto sobre os custos para os usuários, dos mercados de serviços auxiliares – o de abastecimento de aeronaves. A operação de redes de dutos e hidrantes nos aeroportos – infraestruturas muitas vezes essenciais à prestação do serviço de abastecimento em igualdade de condições – por empresas distribuidoras de combustíveis de aviação pode favorecer a imposição de barreiras à entrada de potenciais concorrentes, o que tende a ter impacto sobre os preços finais dos combustíveis de aviação praticados nos aeroportos.</p> <p>Diante disso, julgou-se necessário incluir previsão contratual específica com os meios para aumentar a probabilidade de contestação desse mercado. Optou-se por não estipular a priori regra sobre a participação no mercado, contudo, previu-se que, nos aeroportos com redes de dutos e hidrantes, a ANAC poderá atuar em casos concretos sobre a estrutura do mercado, exigindo restrições à participação das operadoras dessas infraestruturas na distribuição de combustível de aviação ou, equivalentemente, à participação de empresas distribuidoras de combustíveis de aviação na operação de redes de dutos e hidrantes nos aeroportos. Além disso, exigiu-se que contratos envolvendo a construção e/ou operação dessas infraestruturas sejam submetidos à análise da ANAC previamente a sua assinatura.</p>

Portanto, a sugestão não será acatada, ao passo que os itens 11.11.4 e 11.11.4.1 serão mantidos.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11838
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Gabriel Prétola
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Anexo 2 (PEA), Cláusula 7, Aeroporto de Foz do Iguaçu, Item 7.5.3.2 e Anexo 3 (Penalidades), Infração B-02 Código do Aeroporto de SBFI A Infração B-02, do Anexo 3 (Penalidades), da Minuta de Contrato de Concessão, lista as penalidades aplicáveis ao Aeroporto de Foz do Iguaçu em caso de descumprimento do código de aeródromo 4D. No entanto, o Item 7.5.3.2, do Anexo 2 (PEA), da Minuta de Contrato de Concessão, lista o código 4D como requisito apenas se uma nova pista for construída, caso contrário, o requisito é o do código 3C. Favor confirma que não haverá aplicação de penalidades caso a pista existente no Aeroporto de SBFI for mantida como uma operação em conformidade com o código 3C.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
As previsões objeto dessa contribuição possuem impacto no Capex do Projeto.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece sua contribuição e informa que a minuta disponibilizada apresentava uma omissão com relação ao item abordado. Tal erro foi corrigido. Destaca-se que, conforme novas diretrizes de política pública encaminhadas pela SAC/MInfra, foram acrescentadas outras alterações ao item.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11839
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Gabriel Prétola
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Anexo 2 (PEA), Cláusula 6, Item 6.6.1. Favor confirmar que, de acordo com a quinta rodada, o tráfego que não é apropriado para a veiculação em pontes de embarque, ou seja, ATRs, pode ser excluído dos cálculos das pontes de embarque. Favor confirmar se o equipamento de embarque "Mamuth" será utilizado para contar no serviço de pier.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
As previsões objeto dessa contribuição possuem impacto no Capex do Projeto.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição. Esclarece-se que aeronaves que por limitação técnica não possam se utilizar de pontes de embarque, como é o caso do modelo citado, são excluídas do cômputo para atendimento ao requisito contratual de percentual de passageiros atendidos em pontes de embarque, e que conectores do tipo "Mamuth", conforme definido no PEA, não são considerados pontes de embarque, para fins de adimplemento de obrigações contratuais.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11840
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Machado Meyer, Sendacz E Opice Advogados
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>De acordo com esclarecimentos prestados pela ANAC em consulta pública, redação da cláusula 16.12.1 foi inspirada nos contratos de exploração de petróleo celebrados pela Agência Nacional de Petróleo - ANP. No âmbito de exploração de campos de petróleo, faz sentido a indicação de câmaras internacionais de arbitragem, uma vez que existem diversos players estrangeiros nesse segmento econômico. No entanto, no âmbito da exploração de infraestrutura aeroportuária, a utilização de câmaras internacionais sem representação no Brasil deixa de fazer sentido, uma vez que eventual disputa envolverá, necessariamente, a ANAC e empresas baseadas no país, ainda que tenham acionistas estrangeiros. Diante disso, apesar de entendermos que a previsibilidade de escolha das câmaras arbitrais em sede contratual ser positiva, sugerimos que a ANAC inclua câmaras nacionais ou internacionais com escritório de representação no Brasil. A previsão de câmaras nacionais e internacionais que já atuam no país contribuirá para um processo arbitral mais célere e mais qualificado tecnicamente.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Justificativa acima.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que a mesma não será acatada. A minuta do contrato privilegia a escolha consensual da câmara arbitral pelas partes envolvidas na controvérsia, podendo as partes escolherem câmara com representação no Brasil. Portanto, a utilização de uma das câmaras apontadas na cláusula apenas ocorre na falta de consenso, situação em que a escolha caberá à ANAC. Em todo caso, destaca-se que, seja a câmara escolhida consensualmente pelas partes, ou pela ANAC, deverá atender aos requisitos de credenciamento determinados pela Advocacia Geral da União, o que assegura padrões de qualificação técnica e adequação ao exercício da arbitragem para as controvérsias do contrato de concessão.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11841
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Gabriel Prétola
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Extensão da Pista do Aeroporto de SBF1 Favor confirmar o status da extensão planejada da pista oeste do Aeroporto de SBF1, incluindo o escopo e o cronograma, e a responsabilidade financeira da futura Concessionária por essas obras.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
As previsões objeto dessa contribuição possuem impacto no Capex do Projeto.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que os Estudos de Viabilidade (EVTEA) apresentam no item "2.1.1 Obras existentes" o resumo e um descritivo de todas as obras em andamento no aeroporto conforme informações disponibilizadas à época. Sobre o tema, a SAC/MInfra informa que, conforme cronograma disponibilizado pela Infraero, a conclusão das obras de ampliação da PPD ocorrerão antes do início da concessão. Deste modo, os Estudos de viabilidade serão ajustados de modo a prever a execução de todo o escopo das referidas obras antes do início da concessão. Sobre o tema, não há previsão de realização de obras por parte da Infraero no período da concessão. Vale lembrar, por fim, que os Estudos de Viabilidade não são vinculativos, cabendo aos interessados a análise das condições de cada sítio aeroportuário.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11842
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Entendemos que a contribuição anexada contém os mínimos esperados pelas empresas associadas à ABEAR para atender a demanda atual e futura na área operacional (lado ar).
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Entendemos que a contribuição anexada contém os mínimos esperados pelas empresas associadas à ABEAR para atender a demanda atual e futura na área operacional (lado ar).
<b>RESPOSTA</b>
<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.</p> <p>Com efeito, para a atual rodada de concessões, foi estabelecido como diretriz de política pública emanada da SAC, refletida no Anexo 2 do Contrato de Concessão, que a concessionária deverá realizar todas as adequações de infraestrutura aeroportuárias necessárias para que os aeroportos estejam habilitados a operar, no mínimo, com aeronaves código 3C, em pista tipo instrumento (IFR) não precisão sem restrição, noturno e diurno, até o fim da Fase 1B do contrato de concessão, a qual prevê os investimentos obrigatórios iniciais nos aeroportos. Tal determinação tem por finalidade possibilitar que os aeroportos concedidos tenham infraestrutura mínima capaz de atender a aeronaves utilizadas para voos regulares na forma como operam hoje no país. De fato, nota-se que hoje existe um gargalo de infraestrutura em aeroportos que não atendem pelo menos aeronaves código 3C (a exemplo do Airbus A318; Boeing 737-700; Embraer ERJ 190-200 LR; ATR 72; dentre outros).</p> <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.</p> <p>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, a concessionária</p>

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.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11843
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Gabriel Prétola
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Novo Terminal de Cargas (TECA) do Aeroporto de SBNF De acordo com documentos disponibilizados no Data Room (05-03-2020), há planos de construção de uma nova instalação da TECA pela PAC LOG. Favor confirmar o escopo das obras e quais são os termos contratuais existentes que podem impor obrigações à futura Concessionária.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
As previsões objeto dessa contribuição possuem impacto no Capex do Projeto.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que, conforme informações disponibilizadas no data-room e encaminhadas pela Infraero, a empresa realizou licitação para construção de novo terminal de cargas, localizado no extremo oeste do sítio, em terreno indicado nos EVTEA (ÁREA PARA DESENVOLVIMENTO COMERCIAL). Segundo informações do atual operador, na primeira semana de março a terraplenagem estava com 25% do total previsto concluída e as obras de drenagem estavam previstas para começar no prazo de uma semana. Foi informado ainda que o cronograma, disponível no data room a todo e qualquer interessado (pasta 73), previu início dos serviços em dois de dezembro de 2019, mas apresentou pequeno atraso.</p> <p>Sobre o tema, os Estudos de Viabilidade estimam que referido terminal atuará como porto seco, de modo que não se vislumbra processamento de carga aérea naquele local.</p> <p>Com relação ao TECA atual, conforme pode ser verificado nos EVTEA selecionados, com destaque para a Tabela 1-146 do relatório de engenharia elaborado para o SBNF, a área de terminal de cargas disponível atualmente atende em completude a demanda do aeroporto. Na sequência, no que concerne ao horizonte da concessão, de 30 anos, o texto do relatório afirma que a capacidade existente é suficiente para atender a demanda de carga até o final do período de concessão, não sendo necessárias quaisquer intervenções no sistema de cargas, conforme indicado na Figura 1-243 (página 285 do relatório).</p> <p>Por fim, a ANAC esclarece que um contrato para instalação de Terminal de Cargas enquadraria-se como contrato de cessão de uso de área no Complexo Aeroportuário. Assim, caso esse contrato seja firmado nos termos da Portaria do Ministério da Infraestrutura nº 577, de 08 de novembro de 2019, e do contrato de concessão, haverá sub-rogação integral dos direitos e deveres a ele relacionado pela Concessionária, nos termos e limites dos itens 2.22.4, 3.1.7 e 11.2 do contrato de concessão.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11844
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Machado Meyer, Sendacz E Opice Advogados
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>O Plano de Exploração Aeroportuária - PEA prescreve o dever de realização, pela Concessionária, de investimentos de melhoria necessários para adequação da infraestrutura aeroportuária na Fase 1B, fase de Investimentos.</p> <p>Por outro lado, determina que o pleno atendimento às especificações mínimas da infraestrutura aeroportuária e ao nível de serviço previsto neste PEA durante toda a Fase II de realização do objeto da Concessão, deverá ser alcançado mediante a realização de investimentos e/ou ações de gestão operacional e obtenção dos recursos necessários.</p> <p>Há aeroportos, como exemplo, o aeroporto de Navegantes, conforme indicado no referido Estudo de Viabilidade Técnica que exigirá, nas três opções de atendimento ao nível de serviço trazidos como possibilidades por esse EVTEA, a construção de novo Terminal de Passageiros, de Pátio de Aeronaves associado e Estacionamento de Veículos compatível; com a consequente desapropriação e desocupação das áreas requeridas para estas instalações.</p> <p>Ocorre que, independente da escolha dentre as três opções trazidas por esse estudo, somente será técnica e economicamente viável a implementação dessas construções em área onde hoje não há acesso por vias públicas.</p> <p>O risco se torna ainda mais concreto diante das manifestações ocorridas em Consulta Pública em Curitiba, quando o Município de Navegantes se posicionou no sentido de que não irá arcar com as obras de implementação de acesso ao Aeroporto de Navegantes.</p> <p>Por outro lado, a SAC, em resposta verbal às manifestações, informou que o Operador aeroportuário somente se responsabiliza pelos acessos no interior do sítio e a ANAC, em complemento, manifestou entendimento de que qualquer atraso ou omissão por parte do Poder Público ensejaria reequilíbrio econômico e financeiro do contrato, desde que este seja devidamente comprovado.</p> <p>É sabido que o Concessionário tem a responsabilidade de promover a desapropriação dos imóveis necessários à realização de investimentos ao longo da concessão na forma da cláusula 3.1.43. da minuta do contrato.</p> <p>Em contrapartida, conforme já mencionado, o Poder Concedente assumiu a responsabilidade pelos custos decorrentes do impedimento ou da redução do processamento de passageiros, aeronaves ou cargas no aeroporto, atribuídos a órgãos públicos, por ação imprevista ou omissão.</p> <p>Diante de uma possível interpretação de que não caberá a responsabilidade ao concessionário tão somente a desapropriação necessária à construção da infraestrutura aeroportuária, mas, também, a desapropriação das áreas necessárias à construção e/ou melhoramento dos acessos viários, sugerimos esclarecer no PEA a delimitação de quem será a responsabilidade pela implantação e pelo custeio do acesso ao novo terminal do Aeroporto de Navegantes ou qualquer outro aeroporto com exigência semelhante, caso este realmente seja necessário.</p>

## JUSTIFICATIVA

Justificativa acima.

## RESPOSTA

A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que, no processo de concessão aeroportuária, 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.

Sob esse aspecto, é facultado à concessionária, por exemplo, a construção de um novo terminal de passageiros, em local divergente do atual, caso se verifique a necessidade de um terminal maior para atender à demanda projetada para o período, visando atender ao nível de serviço previsto no Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), anexo ao Contrato de Concessão celebrado.

Adicionalmente, em que pese tal liberdade para propor eventual redesenho do layout do terminal de passageiros em questão, é dever da concessionária realizar as adequações de infraestrutura aeroportuárias adicionais que surgirem como necessárias para otimização do uso do terminal, tendo em vista, em especial, as obrigações constantes no PEA, bem como nas normas vigentes sobre o tema: "3.1. São direitos e deveres da Concessionária durante todo o prazo da Concessão: (...) 3.1.9. assegurar a adequada prestação do serviço concedido, conforme definido no artigo 6º 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, conforme a demanda existente e de acordo com o estabelecido no PEA, anexo ao contrato de concessão, na forma e prazos previstos no referido Anexo; (...) 3.1.40. 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;".

Entre as obrigações previstas nos PEA (Plano de Exploração Aeroportuária), destaca-se a cláusula 4.1.1 que esclarece que as obrigações do concessionário estabelecidas em contrato aplicam-se às áreas localizadas no interior do sítio aeroportuário, objeto da concessão: "4.1.1 A exploração aeroportuária objeto da presente Concessão recai sobre a área civil dos Aeroportos objeto deste contrato, composta pelas áreas descritas no Apêndice E deste PEA, que constituem universalidades, nos termos do art. 38 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986". Prevê ainda o PEA, em seu item 4.1.6, que "Caberá à Concessionária tomar todas as medidas, administrativas e/ou judiciais necessárias para aquisição das áreas necessárias à ampliação do sítio aeroportuário civil e readequações para atendimento às normas de segurança operacional". Nesse sentido, a minuta de contrato prevê ainda como dever da concessionária, na cláusula 3.1.43, 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".

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11845
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Gabriel Prétola
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>A Cláusula 5.1 traz que os documentos referentes às Declarações Preliminares, Documentos de Representação e Garantia da Proposta deverão ser, preferencialmente, protocolados por meio do sistema eletrônico de controle de processos utilizado pela Anac. Em relação ao sistema eletrônico mencionado, favor confirmar que ele diz respeito ao SEI da Agência. Em caso negativo, qual será o sistema utilizado? Além disso, será possível realizar testes no sistema antes da data de entrega dos documentos como meio de garantir o adequado funcionamento do sistema - assim como existe, por exemplo, a simulação do leilão na entidade organizadora? Sugerimos uma sessão de esclarecimentos referente à entrega de documentos. Sugerimos, ainda, que a habilitação do representante da credenciada fosse etapa prévia à entrega da documentação para garantir que todos os representantes estejam credenciados no SEI.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>A iniciativa da Anac em substituir a apresentação de documentos físicos por documentos digitais - a não ser nos casos expressamente descritos no Edital - deve ser reconhecida como um grande avanço no âmbito das concessões aeroportuárias. Contudo, como em qualquer utilização de sistema eletrônico, é importante que as licitantes possam utilizar a plataforma com antecedência, de forma a compreender a forma de utilização e realizar testes, evitando que contratemplos comprometam sua participação no leilão.</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece a contribuição e confirma que o sistema eletrônico de controle de processos utilizado pela Agência hoje é o SEI. No mais, informa-se que será acatada a sugestão para que, durante a sessão de esclarecimentos ao edital, realizem-se demonstrações junto ao Sistema.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11846
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Gabriel Prétola
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Taxa de crescimento do Tráfego do Aeroporto de SBFI De acordo com as projeções presentes nos Estudos de Mercado do Aeroporto de SBFI integrantes do EVTEA, o tráfego do aeroporto deverá aumentar em cerca de 20% em 2020 em comparação com o ano passado. Favor confirmar essas informações.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
As previsões objeto dessa contribuição possuem impacto no Capex do Projeto.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e informa que a previsão da demanda para o aeroporto segue a metodologia detalhada no capítulo 6 do Estudo de Mercado. A análise de demanda vale-se de método de previsão por regressão que processou dados de movimentação mensais desde 2000 e sua relação com diversas variáveis explicativas. Os coeficientes escolhidos foram os que melhor explicam o comportamento da demanda no passado, ainda que não sejam livres de resultar em vicissitudes próprias da metodologia como distanciamentos maiores em algumas observações, como é o caso do ano de 2019.</p> <p>Ressalta-se que o estudo, cuja elaboração foi autorizada em junho e foi concluído em outubro de 2019, baseou-se nos dados disponibilizados no data room e em outras fontes consultadas ao longo do período de sua realização e, portanto, não incluíram os dados completos desse ano. Ainda, cumpre notar que o aeroporto de Foz do Iguaçu apresentou crescimentos relevantes ao longo dos anos. Em 2017, por exemplo, apresentou crescimento superior a 18%, ou até mesmo crescimentos da ordem de 40% na demanda doméstica em 2010 e 2011.</p> <p>Portanto, o fato identificado na Contribuição resulta da combinação de um elevado crescimento histórico do Aeroporto com as propriedades da metodologia de projeção. Ademais, é esperado que essa taxa seja decrescente ao longo da projeção, atingindo menos de 5%a.a. após 10 anos e menos de 2%a.a. ao fim do horizonte de concessão. Por fim, é esperado que as projeções de passageiros a cada ano incorporem os efeitos da evolução das variáveis explicativas correlacionadas. Estas, por sua vez, possuem projeções que se baseiam em referências oficiais da época de realização dos estudos. Com relação aos efeitos da projeção sobre o Capex do projeto, deve-se observar que os investimentos na Fase II da concessão ocorrem por efeito de gatilhos de demanda: caso as projeções se mostrem inferiores às projetadas, também serão menores as obrigações de investimento.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11847
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Gabriel Prétola
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
É muito importante que a Anac redobre as regras de segurança da informação em relação aos documentos submetidos, de modo a não haver brechas para que a opção de escolha de qual dos blocos o Participante deseja apresentar proposta acabe sendo tornado público antes da apresentação do Volume 2. É fundamental que a Anac adote as medidas necessárias para garantir que não será possível identificar para quais blocos um determinado participante entregou o envelope.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Conforme pontuado, a inovação trazida pela apresentação de documentos digitais dev ser elogiada e representa avanço no âmbito das concessões aeroportuárias. No entanto, há uma enorme preocupação com a confidencialidade dos documentos e dados submetidos, em especial, os documentos que são submetidos especificadamente para um determinado bloco, como é o caso da Garantia da Proposta.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contruição e esclarece que o sistema eletrônico de controle de processos utilizado pela ANAC hoje conta com ferramentas de segurança que garantirão que somente os integrantes da Comissão Especial de Licitação tenham acesso aos documentos apresentados pelas Proponentes. Assim, todas as providências serão adotadas para resguardar a identidade das Proponentes e o sigilo das propostas até o momento adequado.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11848
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Machado Meyer, Sendacz E Opice Advogados
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>O Contrato de Concessão prevê um prazo de mínimo de 5 (cinco) anos (lock-up) para permanência do Operador Aeroportuário no capital social da Concessionária. Entendemos que esse prazo é muito longo e poderá impedir que a Concessionária tome decisões e adote medidas importantes relativas à operação.</p> <p>É sabido que esta cláusula é remanescente de uma política de concessões que foi virtuosa até o momento, mas que não se justifica mais, diante de um cenário de setor estável com vários operadores internacionais presentes no Brasil.</p> <p>O lock-up de 5 (cinco) anos é prejudicial à competitividade do certame, uma vez que diminui as chances de os investidores encontrarem operador aeroportuário que atenda às exigências de habilitação técnica e ao mesmo tempo aceite uma vinculação societária por no mínimo 5 (cinco) anos. De acordo com experiências recentes, é possível concluir que os players internacionais não estão familiarizados a adotar arranjos societários para viabilizar a operação no segmento de infraestrutura aeroportuária, ainda mais por um período tão longo. A exigência de vínculo societário por 5 (cinco) anos poderá afastar potenciais interessados no certame.</p> <p>Além do impacto na competitividade do certame, o lock-up causará diminuição da ingerência da concessionária sobre a concessão. Isso porque a Concessionária não poderá afastar o Operador Aeroportuário mesmo em caso de baixa performance ou inadimplemento contratual, o que provavelmente a levaria a responder por penalidades aplicadas pela ANAC por culpa exclusiva do Operador Aeroportuário.</p> <p>Sugerimos a exclusão do período de lock-up sendo exigível apenas que a concessionária se comprometa a continuar atendendo os requisitos de qualificação técnica previstos no edital. De forma alternativa, propomos a diminuição do prazo de lock-up para no 2 (dois) anos.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Justificativa acima.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que ela será acatada. A Agência recebeu diretriz política que recomenda a alteração do modelo atual, com o objetivo de promover a concorrência no leilão, e, por essa razão, será admitida uma nova forma de demonstração da qualificação técnica para participação de proponente individual ou em consócio no leilão, qual seja, por meio da celebração de compromisso de contratação de pessoa jurídica que detenha a qualificação exigida no Edital para prestar assistência técnica na execução das operações aeroportuárias. A celebração do contrato de assistência técnica propriamente dito será condição prévia à assinatura do contrato de concessão. Tendo em vista que esse novo modelo não exige a permanência do vínculo de assistência técnica por 5 (cinco) anos, entende-se que é razoável e isonômico que essa situação seja igualmente aceita para aquela</p>

que participou do leilão como um Consórcio, com um Operador Aeroportuário detendo parte das ações da Concessionária. Portanto, os documentos jurídicos serão modificados no sentido de excluir a vedação absoluta à redução da participação do Operador Aeroportuário no Consórcio nos 5 (cinco) primeiros anos da concessão, veiculada até então no item 10.7.3 da minuta de contrato. Todavia, reitera-se que as alterações na composição do Consórcio ainda dependerão de prévia aprovação da ANAC, nos termos do Capítulo X da minuta de Contrato, que deverá considerar na análise a manutenção dos requisitos de habilitação e do certificado operacional dos aeroportos integrantes do Bloco, quando aplicável.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11849
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Gabriel Prétola
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Projeções de Tráfego Projeções de Tráfego - Favor confirmar se o tráfego real da Aviação Geral de 2018 relatado para cada aeroporto nos resumos executivos dos EVTEA está correto. Além disso, favor confirmar o tráfego real da Aviação Geral de 2019.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
As previsões objeto dessa contribuição possuem impacto no Capex do Projeto.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e informa que os dados de aviação geral utilizados para as projeções e relatados nos relatórios e resumos executivos foram obtidos a partir de informações disponibilizadas pela INFRAERO, por meio da Lei de Acesso à Informação, conforme indicado no Capítulo 8 dos Estudos de Mercado.</p> <p>De posse dos dados fornecidos, a fim de se obter o tráfego real de aviação geral de cada aeroporto da 6ª rodada, seguiu-se a definição presente no Decreto 7.186/2010 (“aviação geral: todas as operações de aviação civil que não configurem transporte aéreo público de passageiros ou carga”) e agrupou-se os dados de “aviação geral” e “táxi aéreo”, originalmente disponibilizados pela INFRAERO de forma segregada. Especificamente nos resumos executivos, ressalta-se que é apresentado o tráfego real de aviação geral com agrupamento anual, segregado entre doméstico e internacional.</p> <p>Com relação ao tráfego real de 2019, informamos que é possível obter estes dados junto à INFRAERO por meio da Lei de Acesso à Informação.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11850
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Machado Meyer, Sendacz E Opice Advogados
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>Uma das grandes inovações do edital da 6ª rodada é a inexistência de investimentos obrigatórios. A Concessionária deverá cumprir com os parâmetros de desempenho previstos no Contrato de Concessão, cabendo a ela elencar os investimentos necessários para viabilizar o atendimento desses parâmetros. No entanto, tomamos conhecimento de que existe, por parte da comunidade local, expectativa em relação à realização de obras para expansão da capacidade dos aeroportos. De acordo com a lógica do contrato, o atendimento dos parâmetros, nesses aeroportos, poderá ser feito sem a necessidade de realização das obras esperadas pela comunidade local. Sendo assim, entendemos que seria importante que a ANAC deixasse expresso no PEA quais obras devem ser executadas pela concessionária a fim de evitar frustrações às expectativas da comunidade local onde os aeroportos estão situados bem como impacto à avaliação de desempenho da concessionária.</p> <p>Favor esclarecer de forma expressa se há a necessidade de realização de obras de ampliação de capacidade de pista e operações IFR nos aeroportos do Bloco Sul.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Justificativa acima.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que considerando o recebimento de inúmeras contribuições, tanto na Audiência Pública presencial, como na virtual, as quais apresentaram argumentos técnicos quanto a necessidade e o anseio da população pela construção de uma nova Pista de Pouso e Decolagem (PPD) no Aeroporto de Curitiba, ou mesmo a ampliação da atual, de modo a viabilizar economicamente voos diretos entre Curitiba e cidades da Europa e dos Estados Unidos; considerando que as análises das projeções de demanda apresentadas no relatório de mercado dos Estudos de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental (EVTEA) que subsidiam a modelagem da concessão do aeroporto apontam para demanda de passageiros, na análise origem destino, para cidades da Europa e América do Norte (pág. 136 do Estudo de Mercado), a qual justifica a criação de rotas diretas do Aeroporto de Curitiba para as referidas localidades já no início da concessão (tabela 6-23, pág. 143 do Estudo de Mercado); considerando ainda que os estudos de mercado apontam para uma conectividade do fluxo internacional de aeronaves cargueiras entre SBCT e América do Norte; esta Secretaria Nacional de Aviação Civil solicitou que o consórcio selecionado para elaboração dos estudos realizasse uma análise de diferentes cenários de forma a viabilizar voos diretos do SBCT para cidades da Europa e Estados Unidos (estudo inserido no Data room).</p> <p>Considerando que os custos estimados para construção de uma terceira PPD foram muito próximos da alternativa mais econômica de ampliação da atual PPD; considerando os riscos inerentes ao processo de desapropriação, presentes em</p>

volume consideravelmente superior na alternativa de ampliação da atual PPD; considerando que os obstáculos à navegação aérea já estão mapeados no cenário de construção da nova PPD; considerando a valorização do ativo resultante da construção de nova PPD; considerando que a construção da nova PPD irá possibilitar a descontinuidade nas operações da pista secundária 11/29, resultando em disponibilização de relevante área de exploração comercial para o aeroporto; considerando, por fim, que o plano diretor do aeroporto prevê como melhor alternativa à expansão de longo prazo do aeroporto, a construção da nova PPD; esta SAC irá determinar como diretriz de política pública, a implantação de um sistema de pistas 15R/33L, projetado para aeronaves Código 4E, com comprimento mínimo de pista de pouso e decolagem de 3.000 metros, possuindo os requisitos de infraestrutura exigidos na legislação em vigor para possibilitar procedimentos de aproximação paralela e independente ao atual sistema de PPD 15/33, em operação noturna e diurna, com pista de aproximação de precisão, sem restrição, que atenda aos requisitos de mínimos operacionais equivalentes à Categoria II. O novo sistema de Pistas de Pouso e Decolagem deverá estar implantado e concluído em até 60 meses após a data de eficácia do contrato.

Em relação à contribuição sobre o Aeroporto de Foz do Iguaçu informa-se que os Estudos de Viabilidade já contemplam as obras para construção de um novo sistema de Pista com 3.000 metros x 45 metros, de modo a atender as adequações necessárias para operações de aeronaves código 3C, em IFR, sem restrição. Ressalte-se que a solução final será dada pela futura concessionária, que poderá apresentar planejamento distinto, porém desde que atenda igualmente aos requisitos exigidos para a infraestrutura do aeroporto. Em outro giro, de acordo com as necessidades operacionais verificadas por meio dos produtos climatológicos da REDEMET e apresentadas no estudo, informa-se que será acrescentada diretriz de política pública, considerando a necessidade do sistema de pistas atender aos requisitos de infraestrutura exigidos na legislação em vigor para possibilitar operações de aproximação e pousos, seja em situação diurna ou noturna, por meio de procedimentos por instrumento de precisão, atendendo aos requisitos de mínimos operacionais equivalentes à Categoria I (Precision Approach CAT I). A configuração proposta não impede que futuramente o operador implemente operações CAT II para melhoria das operações, que seria demandada naturalmente pelas companhias aéreas caso necessário.

Em relação ao aeroporto de Londrina, cumpre informar que os EVTEA apresentam as considerações realizadas para a definição do comprimento necessário de pista de acordo com as considerações de demanda, rotas e frota de aeronaves previstas nos estudos de mercado. O comprimento considerado no plano de desenvolvimento garante o atendimento das rotas propostas no estudo de mercado, sendo que a sua expansão poderá ser viabilizada de acordo com a análise econômica do concessionário frente a demanda das companhias aéreas. No que tange ao sistema de aproximação, considerando o recebimento de diversas contribuições, tanto na Audiência Pública presencial, como na virtual, dos mais diversos setores, incluindo os operadores aéreos (levantamentos da empresa Azul Linhas Aéreas sobre impactos de meteorologia adversa na disponibilidade do Aeroporto de Londrina, considerando dados de 3 anos para os meses entre maio e setembro, indicam que poderia haver ganho operacional em todas as faixas horárias) e suas associações, as quais apresentaram necessidades de melhorias quanto à segurança operacional e à disponibilidade do Aeroporto de Londrina em situações de meteorologia adversa (condições IMC); considerando os ganhos sociais em termos de redução nos

impactos na malha aérea nacional ou nas necessidade em se alternar voos em função da interrupção das operações no Aeroporto de Londrina devido à falta de teto ou visibilidade; considerando a busca pela continuidade na prestação do serviço público; informamos que será acrescentada diretriz de política pública, considerando a necessidade de se atender aos requisitos de infraestrutura exigidos na legislação em vigor para possibilitar operações de aproximação e pousos, seja em situação diurna ou noturna, por meio de procedimentos por instrumento de precisão, atendendo aos requisitos de mínimos operacionais equivalentes à Categoria I (Precision Approach CAT I). A configuração proposta não impede que futuramente o operador aeroportuário desenvolva um projeto em conjunto com o operador de navegação aérea visando investimentos que viabilizem operações de precisão em nível equivalente a CAT II, a fim de obter melhorias operacionais em seus aeroportos, caso seja identificada necessidade, ou por demanda das companhias aéreas.

Em complemento, a ANAC reitera que as obrigações de investimento são estabelecidas no Plano de Exploração Aeroportuária, PEA, Anexo 02 ao Contrato de Concessão. Como bem mencionado na contribuição, o modelo regulatório relativo a investimentos e obras do Contrato de Concessão da atual rodada privilegia uma definição precisa dos parâmetros a serem observados, ficando a cargo da Concessionária, com sua expertise e seu plano de negócios, a definição sobre os investimentos que serão realizados para atendimento a esses requisitos. Dessa maneira, a capacidade de pista, bem como a capacidade das demais infraestruturas do aeroporto, deverá ser ampliada de acordo com o plano da Concessionária para o adequado atendimento da demanda.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11851
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Machado Meyer, Sendacz E Opice Advogados
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Todas as penalidades de referência B-01 possuem a seguinte descrição: "deixar de cumprir a obrigação de manter o atendimento integral ao nível de serviço, de acordo com o PEA, após o início da Fase II". O valor, invariavelmente, é de 5% por evento. Sugerimos que sejam definidos alguns critérios objetivos para mitigar a amplitude de tal tipo de infração, uma vez que a redação como consta atualmente impõe que qualquer descumprimento de nível de serviço, independente da dosimetria (da gravidade da infração), insurge multa com valor de 5% da receita bruta da Concessionária.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Justificativa acima.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição, mas informa que, conforme previsto na cláusula 2.7 do Anexo 3 do Contrato de Concessão, no processo de cálculo do valor base da multa aplicável às infrações descritas na Tabela B, poderão ser considerados adimplementos parciais, desde que a parte da infraestrutura efetivamente disponibilizada se encontre apta à operação aeroportuária, tanto funcional quanto tecnicamente. Nessas hipóteses, os valores indicados na tabela serão reduzidos de forma proporcional ao efetivo ganho operacional propiciado pela parte da infraestrutura entregue em comparação com o contratualmente exigido. Portanto, já há um mecanismo contratual que visa alinhar a gravidade da infração à dosimetria de eventual sanção.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11852
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Gabriel Prétola
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Receitas Comerciais Favor confirmar que o Aeroporto de Bacacheri obteve receitas comerciais negativas em 2018.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
As previsões objeto dessa contribuição possuem impacto nas Receitas do Projeto.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e informa que o Aeroporto de Bacacheri obteve receitas comerciais superiores a R\$7MM em 2018, principalmente relacionadas às atividades de hangaragem e abastecimento de aeronaves. Tais informações estão presentes no Estudo de Mercado e estão disponíveis nas demonstrações financeiras da Infraero.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11853
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Gabriel Prétola
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Gostaríamos que fosse incluído mais um item da justificativa esclarecendo o porquê de existirem diferenças entre cada um dos blocos e se o WACC é diferente porque as premissas macroeconômicas são iguais.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Determinados pela Secretaria de Aviação Civil - SAC, os diferentes Custos Médio Ponderado de Capital (Weighted Average Cost of Capital - WACCs) consideram metodologia aplicada diferente das melhores práticas de mercado. A probabilidade arbitrada diferenciando os WACCs de cada bloco pode dar a entender que os mesmos foram ajustados somente para que os 3 blocos tornem-se viáveis.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição. Informamos que a taxa de desconto definida na referida Nota Técnica nº 01/2018/STN/SEAE/MF que subsidiou a modelagem a 5ª rodada de concessões aeroportuárias, serviu apenas de parâmetro inicial à elaboração dos EVTEA que subsidiam a 6ª rodada de concessões, até que a STN encaminhasse os novos valores de referência evidenciados na Nota Conjunta SEI nº 5/2019/STN/SPE/FAZENDA-ME, de 23 de julho de 2019. A partir da metodologia estabelecida pelo Ministério da Economia, esta SAC elaborou a NOTA TÉCNICA Nº 7/2020/DPR/SAC, de 31 de janeiro de 2020, trazendo análise detalhada dos elementos que levaram a escolha das diferentes taxas de desconto para cada bloco de aeroportos que compõem a 6ª rodada de concessões. Os documentos supramencionadas, os quais apresentam análise detalhada para definição do WACC para a 6ª rodada de concessões podem ser obtidos no Data Room da 6ª rodada de concessões. Importa por fim informar que dentre os critérios utilizadas para definição das diferentes taxas de desconto aplicadas nos projetos, não se inclui dar viabilidade econômica a qualquer um dos blocos, caso contrário, logicamente, o bloco de menor VPL deveria ter o menor weighted average capital cost (WACC), ou custo médio ponderado de capital, e vice-versa.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11854
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Gabriel Prétola
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
O EVTEA deveria deixar claro estes eventos considerando os respectivos riscos e deveriam ser incluídas cláusulas específicas sobre o assunto no Edital e no Contrato.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Como é de conhecimento, os TECAs (Terminais de Cargas) são assuntos recorrentes no âmbito das concessões aeroportuárias. Isso porque nem todas as licitações de terminais de carga tiveram mais de um proponente e alguns desses contratos são objetos de ações judiciais que questionam a legalidade desses processos. Ainda hoje, existem contratos que ainda irão durar mais de 5 anos com litígios a serem solucionados na esfera federal sem nenhuma solução.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a sua contribuição e esclarece que, nos termos do Contrato de Concessão, em especial a cláusula 3.1.7 é dever da 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, desde que tenham sido firmados nos termos da Portaria do Ministério da Infraestrutura nº 577, de 08 de novembro de 2019, e do contrato de concessão e, ainda, observadas eventuais determinações provenientes do Poder Judiciário em razão dos aludidos processos judiciais. Nesses termos, o futuro concessionário tem o dever de sub-rogar referidos contratos, podendo se valer de cláusulas rescisórias, quando avaliar vantajoso os custos rescisórios frente as oportunidades de exploração por meios próprios ou por realizar contrato comercial mais vantajoso. Portanto, para os sítios em que se tenha atualmente Terminais de Carga concedidos, caso permaneça tal situação até o momento da assunção da infraestrutura pelo futuro operador, esse contrato deverá ter tratamento idêntico a todos os outros em vigor. De fato, os estudos de mercado e a modelagem econômico-financeira do projeto considera os termos dos contratos vigentes que serão sub-rogados até o seu término, momento em que se faz uma análise com base em benchmarks de mercado para se analisar as possíveis receitas a serem auferidas como o novo contrato. Por fim, importa considerar que faz parte do due diligence do interessado a análise de possíveis litígios judiciais que levem a extinção de contratos entre o atual operador e terceiros.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11855
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Gabriel Prétola
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>Com isso, algumas alternativas são sugeridas: (i) determinar que os EVTEAS são vinculantes, em sua totalidade ou que variações acima de uma determinada margem (por exemplo, 15%), abrigam pedido de reequilíbrio econômico-financeiro das Concessionárias, deveriam ensejar desconto na próxima outorga variável ou então fazer parte dos itens da próxima RPC (Revisão dos Parâmetros da Concessão). Caso decida-se por não determinar o caráter vinculativo dos EVTEAS, (ii) quando as informações previstas no Edital forem incertas, omissas ou obscura, o previsto no EVTEA deveria tornar-se vinculativo; (iii) ainda que não impacte na determinação do valor da outorga, as condições divulgadas no EVTEA deveriam ser validadas por instituições financeiras citadas como fontes dos estudos.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>A Cláusula 1.32 da Minuta de Edital para a 6ª Rodada de Leilões da Anac traz que as informações, documentos e estudos apresentados pelo Poder Concedente não apresenta qualquer caráter vinculativo que responsabilize o Poder Concedente perante as futuras Concessionárias.</p> <p>Diversas questões surgem da previsão e demonstram que a disposição precisa ser urgentemente revista pela Agência. O primeiro ponto diz respeito ao fato de que os estudos podem ser considerados como valores substanciais a serem pagos pelas Concessionárias (30M para o Bloco Sul, 22M para o Bloco Central e 24M para o Bloco Norte). No caso dos Blocos Central e Norte, os valores do estudo representam cerca de 50% do valor mínimo da Contribuição Inicial a ser apresentada para o Bloco.</p> <p>Na rodada anterior, a Agência apresentou argumentos no sentido de que os EVTEAS possuem o intuito de fazer com que cada uma das proponentes não precise contratar estudos individualmente, como modo de economicidade e simetria de informações. Contudo, a Anac também afirma não se responsabilizar pelo seu conteúdo, no sentido que eventuais dúvidas ou confirmações devem ser contratadas separadamente pelas Proponentes.</p> <p>A problemática deve ser considerada especialmente por casos anteriores em que as Concessionárias verificaram distorções relevantes em relação às informações apresentadas pelos estudos.</p> <p>Finalmente, a recente Portaria nº 577/2019 da Anac determina que o contrato de exploração comercial que envolva a utilização de espaços no complexo aeroportuário e extrapole o período de vigência da concessão deve atender a diversos requisitos, entre eles o custo ponderado de capital considerado no empreendimento. O artigo 6º, inciso III, traz que o custo ponderado de capital considerado no empreendimento deverá ser igual ou inferior àquele utilizado para a gestão econômica da concessão, mediante aplicação do Fluxo de Caixa Marginal ou, caso esse custo ainda não tenha sido definido pelo poder concedente, àquele utilizado nos Estudos de Viabilidade que subsidiaram a modelagem da concessão, conferindo caráter vinculante ao EVTEA para os fins do dispositivo.</p>

Diante da relevância do conteúdo produzido, o mesmo deveria ser utilizado para melhorar a matriz de risco entre Poder Concedente e Concessionária. Os valores apresentados referentes a IPTU das áreas comerciais internas e externas ao terminal, assim como os custos referentes a desapropriações e aos passivos ambientais, deveriam servir de referência (Cap). Ou seja, variações abruptas superiores deveriam ensejar reequilíbrio, desconto na próxima outorga variável ou então fazer parte dos itens da próxima RPC (Revisão dos Parâmetros da Concessão).

### **RESPOSTA**

A ANAC agradece a contribuição, todavia a mesma não será acatada. As concessões de serviços públicos possuem como pressuposto a permissão para que o privado adote práticas alternativas para a elaboração do projeto, utilizando-se notadamente das práticas encontradas no setor privado. O objetivo é tornar a prestação de serviço mais eficiente, se comparada aos instrumentos disponíveis à Administração Pública, sem abandono da qualidade do serviço a ser disponibilizado ao usuário. Além disso, não se pode perder de vista que será o agente privado o responsável pela execução do contrato, devendo portanto ter a prerrogativa de adotar as soluções que considere mais adequadas.

Portanto, a não vinculação dos estudos preliminares elaborados pela Administração Pública vai ao encontro do dever de eficiência do Estado, pois permite que os licitantes, futuros sócios da concessionária de serviços públicos, realizem seus próprios estudos, sem estarem vinculados às premissas publicadas pelo Poder Concedente. O agente privado poderá prestar os serviços de forma mais eficiente, adotando os métodos e soluções encontrados na iniciativa privada. Da mesma forma, a não vinculação dos estudos gera maior atratividade para concessão, pois garante ao agente privado a liberdade necessária à adequada prestação do serviço.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11856
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Machado Meyer, Sendacz E Opice Advogados
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>No PEA, há determinação para que, em todos os aeroportos, Itens 7.2.2, 7.5.2, 7.8.2, 7.11.2, 7.14.2, 7.16.2, 7.18.2, 7.21.2, 7.24.2 (...) o novo concessionário realize investimentos em infraestrutura, atendendo às regras previstas no Contrato e seu Anexos, devendo estar plenamente operacionais, a fim de, “Implantar áreas de segurança de fim de pista (RESA), conforme RBAC 154 vigente, nas cabeceiras das pistas de pouso e decolagem, em até 36 meses após a data de eficácia do contrato”.</p> <p>Na rodada anterior, adotou-se a mesma redação, salvo para os aeroportos de Campina Grande (item 6.11.3 do respectivo PEA), que expressamente exigia uma RESA de dimensões mínimas de 90m de comprimento. Ocorre que o RBAC 154 EMD04 vigente à época do certame anterior exigia, como regra, uma RESA de dimensões de 240m de comprimento e largura igual à da faixa de pista, e como exceção a ANAC aceitar uma RESA de até 90m, de acordo com este Regulamento.</p> <p>Já, no atual certame, o RBAC 154 EMD06 vigente exige como regra uma RESA de 90m, porém informa que em determinados casos, à juízo da ANAC, esta poderá exigir uma RESA de 240m. Ou seja, uma inversão clara de regra e exceção.</p> <p>Potencializando esta instabilidade, o EVTEA, que não vincula a estratégia do proponente, prevê situações para ambos os casos, citando como exemplo SBCT, onde indicam a regularização das RESA’s, com 90m nas cabeceiras 11 e 29 e de 240 nas cabeceiras 15 e 33.</p> <p>Ora, diante da dúvida, solicitamos que esclareça quais serão os critérios a serem considerados pela ANAC para aprovação do anteprojeto e para recebimento dos investimentos de infraestrutura, no sentido de atender às exigências contratuais de regularização das RESA’s no prazo estabelecido, inclusive para as pistas de pouso e decolagens novas, caso o concessionário entenda por construí-las.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Justificativa acima.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece sua contribuição e informa que O RBAC nº 154, na sua versão vigente, exige RESA de, no mínimo, 90 m de comprimento e com largura equivalente ao dobro da largura de pista requerida para a operação. No entanto, é desejável que seja implantada RESA de 240 m de comprimento e com largura equivalente à largura da faixa preparada requerida para a operação sempre que possível.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11857
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Gabriel Prétola
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Capítulo X, Cláusula 10.2 e 10.7.3 Sugere-se a manutenção do limite mínimo de 15% de participação do Operador Aeroportuário na Concessionária durante todo o prazo da concessão.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
A Minuta de Contrato de Concessão permite, a partir do 5º ano da concessão, que aeroportos do Bloco sejam operados por uma Concessionária sem um Operador Aeroportuário. Assim, os responsáveis diretos pelos riscos operacionais não serão os mesmos responsáveis pelos riscos financeiros e que se responsabilizaram pelas garantias previstas no Contrato de Concessão. Além de não seguir as melhores práticas de Governança e Sustentabilidade Corporativa, tal flexibilização oferece riscos a esta d. Agência Reguladora, aos passageiros, às companhias aéreas e à sociedade.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que segundo o item 10.2, "durante todo o prazo da Concessão, a transferência de ações de propriedade do Operador Aeroportuário, ou qualquer outra operação, que implique redução de sua participação societária na Concessionária a patamar inferior a 15% (quinze por cento), somente poderá ser efetuada mediante prévia e expressa anuência da ANAC, que deverá considerar na análise a manutenção dos requisitos de habilitação, inclusive técnica, observado o item 10.5". Com isso, após cinco anos de contrato é dado ao Poder Concedente avaliar a viabilidade de eventual redução, sem prejuízo dos requisitos operacionais. Bem por isso, preserva-se a disciplina mais restritiva para os primeiros 5 (cinco) anos de concessão, quando "a mudança de composição acionária da Concessionária, ainda que não implique mudança de controle societário, somente poderá ser efetuada mediante prévia e expressa anuência da ANAC" (item 10.7.2), e "não será concedida anuência prévia a qualquer alteração societária da Concessionária que implique redução da participação societária do Operador Aeroportuário na Concessionária a patamar inferior a 15% (quinze por cento)"(item 10.7.3).

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11858
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Gabriel Prétola
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
O Edital/Contrato já prevê os valores referentes à entidade organizadora do leilão, empresa encarregada dos EVTEAs e o pagamento destinado à Infraero. No entanto, a definição de capital social mínimo não deveria ser definida em contrato uma vez que cabe ao participante definir a respeito da sua alocação de capital, respeitando as exigências de seus acionistas e credores.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Em prol da maior previsibilidade referente aos valores de constituição da Sociedade de Propósito Específico (SPE), o capital social mínimo não deveria ser exigência do Edital.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a mesma não foi acatada. Esclarecemos que as exigências de Capital Social visam a mitigar riscos de continuidade da prestação do serviço e de não-cumprimento das obrigações contratuais.</p> <p>Assim, a integralização dos valores constantes no item 6.2.4.7. do edital tem como principal objetivo assegurar o cumprimento das obrigações financeiras prévias à assinatura do contrato.</p> <p>Já a obrigação de integralizar a totalidade do seu capital social subscrito até o 48º (quadragésimo oitavo) mês da data de eficácia do contrato, prevista no item 3.1.57. do Contrato, por sua vez, visa a garantir o cumprimento dos investimentos previstos na seção 7 do Anexo 2 – Plano de Exploração Aeroportuária, ocorrendo a redução aos valores listados no subitem 3.1.57.1. uma vez concluídos estes investimentos.</p> <p>Com efeito, caso a Concessionária conclua os principais investimentos dentro do prazo previsto no Contrato de Concessão, não será necessário o aporte de capital próprio nos valores estabelecidos pelo item 3.1.57.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11859 i
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Iata - International Air Transport Association
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
- A atual proposta de adoção de uma abordagem paramétrica para determinar o "X" distancia ainda mais a configuração regulatória de uma abordagem relacionada a custos. Instamos a ANAC a reconsiderar as propostas mais recentes para definir automaticamente o fator "X" e manter uma construção que reflita melhor os ganhos de eficiência dos operadores aeroportuários.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
(Justificativa em anexo) A IATA congratula-se com a oportunidade de fornecer feedback sobre a documentação relacionada à 6ª rodada de concessão dos aeroportos brasileiros. Uma avaliação detalhada da documentação pode ser encontrada nas contribuições que ora apresentamos, cujos elementos mais importantes foram resumidos nessa contribuição Permanecemos disponíveis para discutir o conteúdo de nossa submissão. Atenciosamente,
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e destaca que passou a adotar a metodologia paramétrica a partir da primeira Revisão dos Parâmetros da Concessão – RPC dos Aeroportos Internacionais de Confins/MG e do Rio de Janeiro/RJ, discutida em Audiência Pública nº 9/2019, disponível em: <a href="https://www.anac.gov.br/participacao-social/consultas-publicas/audiencias-encerradas/audiencias-publicas-encerradas-de-2019">https://www.anac.gov.br/participacao-social/consultas-publicas/audiencias-encerradas/audiencias-publicas-encerradas-de-2019</a> . A opção por uma metodologia paramétrica se deve à redução das incertezas, tendo em vista que a metodologia de cálculo não poderá ser revista pela ANAC ao longo da vigência do contrato, e aos baixos custos de levantamento das informações necessárias para o cálculo. Os principais elementos da variação de produtividade são os ganhos de escala, a evolução tecnológica, as evoluções de gestão das empresas e as variações de preços dos insumos e dos impostos. Diante das dificuldades de se obter informações que permitam estimar os ganhos de produtividade decorrentes dos demais elementos, especialmente em virtude da existência de práticas contábeis não homogêneas entre as concessionárias de aeroportos, a metodologia paramétrica utiliza como informação apenas as variações de movimento, tomadas como indicador dos ganhos de escala do aeroporto. Destaca-se que a fórmula que compõe a metodologia paramétrica disposta em minuta de Contrato é originária da proposta realizada pela ANAC em 2011, apoiada pelo BNDES, em audiência pública da concessão dos aeroportos de Guarulhos, Viracopos e Brasília, e se baseou no modelo então vigente da concessão do aeroporto de Budapeste. Com algumas adaptações, a metodologia foi levada à Audiência Pública da primeira Revisão dos Parâmetros da Concessão – RPC dos Aeroportos Internacionais de

Confins/MG e do Rio de Janeiro/RJ, onde contou com a concordância das Concessionárias envolvidas.

Durante a Audiência Pública, novas mudanças a partir das contribuições realizadas pelas Concessionárias dos aeroportos de Galeão, Confins, Porto Alegre e Fortaleza foram incorporadas à metodologia, agora replicada em minuta de Contrato da 6ª rodada de Concessões.

Estabeleceu-se para o fator X, representado por uma função linear (sendo a variação de tráfego a variável independente dessa função), um limite superior e um limite inferior, de forma a minimizar riscos de que efeitos inesperados acarretem reduções ou majorações excessivas sobre as tarifas.

Por fim, se esclarece que todas as motivações que foram levadas em conta para a elaboração da fórmula paramétrica disposta em minuta de Contrato estão disponíveis no documento de justificativa e no Relatório de Análise das Contribuições à Audiência Pública nº 9/2019, disponibilizados em endereço eletrônico citado acima.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11859 ii
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Iata - International Air Transport Association
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>- Os padrões mínimos de tamanho prescritivos podem não atender às necessidades de cada aeroporto e correr o risco de ficar desatualizado. A referência a padrões internacionalmente reconhecidos seria a melhor abordagem.</p> <p>- Estabelecimento de critérios de planejamento para horários de pico e aplicação de gatilhos de demanda.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>(Justificativa em anexo)</p> <p>A IATA congratula-se com a oportunidade de fornecer feedback sobre a documentação relacionada à 6ª rodada de concessão dos aeroportos brasileiros. Uma avaliação detalhada da documentação pode ser encontrada nas contribuições que ora apresentamos, cujos elementos mais importantes foram resumidos nessa contribuição</p> <p>Permanecemos disponíveis para discutir o conteúdo de nossa submissão.</p> <p>Atenciosamente,</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece a contribuição.</p> <p>Esclarece-se que a necessidade de se estabelecer Parâmetros Mínimos de Dimensionamento, presentes em todas as rodadas de concessões de aeroportos, vem com o intuito de trazer segurança jurídica ao processo como um todo, com transparência e previsibilidade para todas as partes (Concessionária, Poder Concedente e partes interessadas) do nível de serviço esperado como prestação de serviço adequado. Nesse sentido, em um modelo regulatório menos prescritivo e mais orientado a resultados, é fundamental que os resultados esperados estejam bem definidos e estabelecidos, diminuindo riscos e trazendo segurança jurídica ao processo. Complementarmente, há instrumentos no próprio Contrato que abrem a possibilidade de revisão/atualização desses parâmetros, desde que fornecidas as justificativas técnicas pertinentes, como aqueles descritos nos itens 6.14.1 do Contrato e 6.8 do Anexo 02, Plano de Exploração Aeroportuária.</p> <p>Com relação à demanda de referência, para o caso da hora-pico registrada entre o 23o e o 34o mês da concessão, esclarece-se que, ao se estabelecer este critério de referência para avaliação da infraestrutura ao final da Fase I-B, espera-se que a Concessionária, com base nos dados de demanda do aeroporto de que dispõe, realize, como manda a boa prática internacional em planejamento aeroportuário, o dimensionamento da infraestrutura estabelecendo um horizonte de projeto razoável, que leve em consideração as previsões de demanda por ela realizadas. Não é crível que operadores aeroportuários experientes utilizem como base para esse dimensionamento a previsão exata de demanda na HP do período de referência - porém, é verdade que nada impede que o façam, arriscando tanto o descumprimento</p>

contratual ao final da fase I-B quanto o disparo imediato de gatilho de investimento ao início da Fase II.

Por fim, importante destaca que durante a Fase II, o conceito definido em Contrato para Gatilho de Investimento buscar trazer estabilidade à gestão contratual, de forma a criar um parâmetro objetivo para que as tratativas sejam realizadas entre regulador e regulado. Da mesma forma que descrito no item que versa sobre demanda para a Fase IB, espera-se que o privado, em sua gestão do sítio aeroportuário, adote as melhores ferramentas do mercado, adaptando tais ferramentas ao seu universo específico. Assim, não há impedimento que na gestão cotidiana do aeroporto, o Concessionário adote critérios mais específicos para definição dos seus gatilhos de investimento, sem prejuízo da obrigação contratual.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11859 iii
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Iata - International Air Transport Association
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Separadamente, e dado que o tráfego aéreo quase parou em função da crise atual e que a recuperação pode demorar mais do que o inicialmente previsto, recomendamos à ANAC que reveja os prazos dos leilões de concessão. Com a atual incerteza e falta de liquidez no sistema, é mais provável que haja ofertas significativamente baixas (em comparação com as oferecidas em circunstâncias normais) e potencialmente um número reduzido de partes interessadas. A ANAC pode querer esperar até que haja uma recuperação consistente e robusta do mercado e relançar o programa de concessão.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
(Justificativa em anexo) A IATA congratula-se com a oportunidade de fornecer feedback sobre a documentação relacionada à 6ª rodada de concessão dos aeroportos brasileiros. Uma avaliação detalhada da documentação pode ser encontrada nas contribuições que ora apresentamos, cujos elementos mais importantes foram resumidos nessa contribuição Permanecemos disponíveis para discutir o conteúdo de nossa submissão. Atenciosamente,
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que 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 6ª Rodada de Concessões Aeroportuárias (cenário de 30 anos, a partir de outubro/novembro de 2021). Entretanto, no presente momento seria prematuro se fazer qualquer diagnóstico conclusivo, devido as 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.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11860
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Machado Meyer, Sendacz E Opice Advogados
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>Os bônus de subscrição são títulos negociáveis que conferem aos titulares o direito de subscrever ações do capital social da companhia, dentro do limite de capital autorizado no estatuto.</p> <p>O Anexo 19 do Edital, que contém os requisitos do estatuto social da Concessionária, estabelece que o estatuto deverá conter, dentre as regras mínimas de governança, vedação à emissão de "partes beneficiárias e bônus de subscrição". Entendemos que a proibição prevista Edital busca impedir que o bônus de subscrição possa ser utilizado para diluir a participação do Operador Aeroportuário no capital social da concessionária. No entanto, a proibição pura e simples da emissão do bônus de subscrição, além de não atingir esse objetivo, limita a capacidade de captação de recursos da concessionária no mercado secundário. Existem outros mecanismos para impedir a diluição de participação do operador aeroportuário no capital social da Concessionária, como, por exemplo, a exigência de anuência prévia da ANAC. Sugerimos, dessa forma, a exclusão da vedação da emissão de bônus de subscrição.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Justificativa acima.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece a participação e informa que a contribuição foi parcialmente aceita. Foi excluída a vedação quanto à emissão de partes beneficiárias. Por outro lado, mantém-se a necessidade de avaliação da ANAC quanto à emissão de bônus de subscrição, que será realizada com vistas ao atendimento do Capítulo X do Contrato de Concessão:</p> <p>Desse modo, o item 2.2 do Anexo 19 do Edital passou a apresentar a seguinte redação: 2.2 Não emitir bônus de subscrição, salvo mediante prévia e expressa anuência da ANAC.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11861
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Gabriel Prétola
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Recomendamos que os valores referentes à Contribuição Inicial, EVTEA, B3 e pagamentos à Infraero não sejam indexados (IPCA) para podermos planejar a transferência operacional internamente da melhor forma possível reduzindo riscos e dificuldades de não cumprimento das obrigações iniciais.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Em prol da maior previsibilidade referente aos valores de constituição da Sociedade de Propósito Específico (SPE), faz-se necessária a desindexação dos valores das obrigações iniciais – considerando a burocracia existente e visando aumentar a velocidade de constituição da SPE, é de extrema importância saber com clareza e antecedência o capital social mínimo e o montante a ser integralizado.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e informa que a recomposição monetária dos valores referentes à Contribuição Inicial, ao ressarcimento pela elaboração dos EVTEA, ao pagamento a instituição promotora do leilão e ainda aqueles destinados ao programa de adequação do efetivo da Infraero são necessários. Isso porque, caso não houvesse essa previsão, os valores se tornariam defasados, implicando em um pagamento a menor das obrigações decorrentes do processo de concessão. No edital de chamamento público dos estudos, por exemplo, existe expressa previsão de recomposição dos valores, desde a data limite para submissão do pedido de autorização para realização dos estudos até o efetivo ressarcimento, conforme item 10.8.4 do Edital de Chamamento Público de Estudos nº 02/2019.</p> <p>No que tange aos valores destinados à adequação do efetivo da Infraero, vale lembrar que os mecanismos previstos pela Estatal, quando da efetivação do pagamento aos funcionários que optam pelos programas de adequação, também prevê a recomposição monetária. De igual modo, o pagamento à instituição promotora do leilão, bem como ao próprio FNAC, ficariam desatualizados e assim, seriam valores inferiores ao previsto quando da realização do leilão. Nesse sentido, devido às obrigações a serem honradas com os recursos provenientes dos pagamentos supramencionados, torna-se inviável que os valores não sejam atualizados da data do leilão para a data do efetivo pagamento.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11862
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Gabriel Prétola
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Sugere-se a alteração da Cláusula 4.44 para prever que o Operador Aeroportuário tenha experiência mínima de 5 (cinco) anos em um mesmo aeroporto.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Diante dos acontecimentos do setor aeroportuário, a redução para 1 ano da qualificação técnica referente ao Operador Aeroportuário oferece maiores riscos à sociedade, de modo que recomendamos fortemente a manutenção da exigência de qualificação observada na 5ª Rodada de Concessões Aeroportuárias, em que o Operador Aeroportuário deveria ter experiência mínima de 5 (cinco) anos em um mesmo aeroporto.
<b>RESPOSTA</b>
<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 cinco 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 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.</p> <p>Assim, opta-se por 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 4.44 do edital.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11863
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
IATA - International Air Transport Association
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Recomenda-se 12 (doze) meses, considerando o tamanho menor da maioria dos aeroportos que estão sendo concessionados nesta rodada. .
<b>JUSTIFICATIVA</b>
A Seção 2.25 especifica que o Concessionário tem 180 dias a partir da data efetiva do contrato para encaminhar o projeto preliminar e o cronograma de execução dos investimentos em expansão e adequação da infraestrutura do Aeroporto, para atender aos requisitos da PEA. Se houver um bom processo de consulta com os usuários (Item 15.2), provavelmente não será um tempo adequado a partir da data de efetividade do contrato para desenvolver o plano de investimento da Fase IB. Nas rodadas posteriores, ao lidar com aeroportos acima de 10 MAP (milhão de passageiros anuais), seria necessário mais tempo para a mesma consulta
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição. O prazo estabelecido na minuta de contrato é considerado adequado e foi estabelecido considerando-se o porte e características dos aeroportos incluídos na presente rodada de concessões.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11864
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Gabriel Prétola
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Visando estimular a competitividade tanto no leilão da 6ª rodada quanto na 7ª rodada e reduzir riscos, gostaríamos de sugerir algumas alternativas: i) outorga fixa representando 25% da outorga total e 75% restante poderia ser pago através da outorga variável a partir do 5º ano; ii) outorga fixa representando 25% da outorga total, extinção dos 5 anos de período de carência, e início do pagamento da outorga variável no 2º ano com 10% da alíquota da outorga variável, 3º ano com 20%, 4º ano com 30%, iii) outorga fixa representando 25% da outorga total após assinatura do contrato, outros 25% da outorga total em até 24 meses após a assinatura do contrato e os 50% como outorga variável a partir do 3º ano.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Vale notar que a outorga fixa representa hoje 50% da outorga total, o que pode representar um impacto na competitividade do leilão.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição. Primeiramente, importante informar 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 à 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.</p> <p>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. Sobre as alternativas para o pagamento das outorgas, importante primeiramente ressaltar a importância do pagamento de 50% do VPL do projeto a vista como forma de mitigar os riscos do governo, especialmente no que concerne a continuidade do projeto pelo parceiro privado. De fato, entende-se que um elevado comprometimento inicial com o projeto,</p>

além do benefício fiscal da arrecadação de recursos para o tesouro nacional em um momento de dificuldade fiscal do governo, traz uma série de garantias que são benéficas do ponto de vista do governo.

Tomando como exemplo o caso das primeiras concessões, o parceiro privado não tinha obrigação de aportar elevadas quantias no momento inicial da concessão, pelo contrário, todo o VPL do projeto e o ágio estavam distribuídos de forma linear ao longo do projeto. Tal mecanismo se mostrou ineficiente fazendo com que o privado não tivesse um custo afundando suficiente para garantir o continuado e esperado comprometimento em levar o projeto até o fim (vide exemplos dos Aeroportos de Viracopos e de São Gonçalo do Amarante que estão em processo de relicitação). Por fim, importante esclarecer que em termos nominais, desconsiderando-se a taxa de desconto do projeto, o valor a ser pago como outorga fixa a vista para o Bloco Sul, que apresenta o maior valor de outorga fixa entre os blocos licitados, corresponde a apenas cerca de 13,4% do valor total da outorga a ser paga pelo projeto. Diante de todo o exposto, acreditamos que atual modelagem para o pagamento das outorgas é adequada.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11865
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Iata - International Air Transport Association
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Temos o prazer de ver que a ANAC recomenda o desenvolvimento de Acordos de Nível de Serviço nos termos da Seção 3.1.15 e conforme o item 15.5 do Contrato.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
É importante destacar para a concessionária que o desenvolvimento de um SLA levará tempo e colaboração com seus usuários.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e informa que acompanha as melhores práticas nacionais e internacionais do setor e está ciente dos desafios para o desenvolvimento de Acordos de Nível de Serviço.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11866
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
IATA - International Air Transport Association
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Gostaríamos de entender se a ANAC analisou e determinou a causa dos diferenciais entre os valores de oferta e base e incorporamos esse entendimento na 6ª rodada.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>Na 5ª rodada de concessões, as ofertas vencedoras foram significativamente acima das contribuições da linha de base (Zurique ofereceu 832% do valor base, a Soricam-Sinnar pagou 4743% pelo bloco central e a AENA pagou 1011% pelo bloco leste. Embora isso constitua receita adicional para o governo, são notícias extremamente ruins para as companhias aéreas (e seus passageiros) que usarão esses aeroportos. Isso ocorre porque o nível de encargos básicos (e sua trajetória) que serão aplicados nessas concessões poderia ter sido significativamente menor.</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a sua contribuição. Primeiramente, importante informar 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. O percentual do ágio, por sua vez, era calculado tomando por base o valor total da Contribuição fixa a ser paga durante todo o período do projeto. No modelo atual, o valor da contribuição inicial fixa representa 50% do valor presente líquido (VPL) do fluxo de caixa livre do projeto. Note assim, que no modelo atual o percentual do ágio pode ser calculado de diversas maneiras. A forma apresentada na contribuição, calcula o percentual incidente sobre o pagamento de 50% do VPL do projeto. Nesse contexto, importante esclarecer que em termos nominais, desconsiderando-se a taxa de desconto do projeto, o valor a ser pago como outorga fixa a vista para o Bloco Sul, que apresenta o maior valor de outorga fixa entre os blocos licitados, corresponde a apenas cerca de 13,4% do valor total da outorga a ser paga pelo projeto. Importante ainda considerar todo o montante equivalente aos investimentos em infraestrutura previsto para todos os aeroportos do bloco.</p> <p>Em outro giro, devido ao modelo de concessão em bloco, os ativos deficitários acarretam em redução significativa do VPL dos aeroportos maiores. Tal modelagem faz com que 50% do VPL do projeto resulte em um valor absoluto baixo. Dessa forma, como a base é relativamente baixa, qualquer valor representará um lance percentual muito elevado em termos percentuais. Note, por exemplo, o lance vencedor do bloco norte de 39,2 milhões para uma outorga fixa mínima de 0,8 milhões. Nesse caso, um ágio de 38,6 milhões representa um ágio percentual de 4739%. Já para o Aeroporto de Viracopos, que tinha uma outorga fixa mínima de 1,471 bilhões, o lance vencedor de 3,821 bilhões, representa um ágio percentual de apenas 160%, porém em valores absolutos 2,350 bilhões.</p> <p>Por fim, cumpre informar que, nas concessões aeroportuárias, o valor de outorga e do ágio no leilão não tem qualquer implicação no modelo de regulação tarifária. Desta</p>

forma, independente do valor do ágio ofertado no leilão a Receita Teto por Passageiro já está pré-definida, conforme metodologia estabelecida no Anexo 4 ao contrato de concessão. Assim, entende-se não haver prejuízos as companhias aéreas ou aos usuários por encargos decorrentes do ágio do leilão.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11867
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
IATA - International Air Transport Association
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Que condições poderiam justificar a redução significativa da infraestrutura?
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Seção 3.1.42. especifica solicitar autorização prévia da ANAC para realizar investimentos, adaptações ou alterações na infraestrutura aeroportuária que reduzam significativamente o fornecimento de infraestrutura (conforme item 15.3 deste Contrato).
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição. Esclarece-se que o modelo regulatório relativo à disponibilidade de infraestrutura no atual Contrato de Concessão é baseado nos resultados obtidos e, dessa forma, as causas que levam ao pedido de redução da infraestrutura podem ser de diferentes ordens, não sendo possível elencar todas as possibilidades. Importante notar que todas as reduções significativas de infraestrutura, independentemente do motivo, devem seguir os ritos exigidos na minuta de Contrato de Concessão, incluindo a consulta às partes relevantes impactadas e a solicitação prévia da autorização da ANAC.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11868
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Machado Meyer, Sendacz E Opice Advogados
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>O Contrato de Concessão prevê um prazo mínimo de 5 (cinco) anos para a necessidade expressa de anuência da ANAC relativa a qualquer alteração de composição acionária, envolvendo ou não mudança no controle societário da Concessionária. Entendemos que a disposição contratual é muito abrangente e poderá impedir que o acionista tome decisões importantes relativas à gestão da concessionária. Essa regra, por exemplo, dificulta que a Concessionária acesse o mercado mobiliário para captação de recursos.</p> <p>Sugerimos que seja mantida a necessidade de anuência da ANAC apenas nos casos que envolvam a alteração no controle societário da Concessionária, bastando, para os demais casos, apenas comunicação da alteração acionária à ANAC.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Justificativa acima.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que ela não será acatada. O item 10.7 da minuta de contrato pretende viabilizar um controle mais eficiente por parte do Poder Concedente, acerca da preservação de todas as condições editalícias, incluindo mas não se limitando à habilitação técnica. Com efeito, nos cinco primeiros anos da concessão, a ANAC opta por exercer controle prévio - e não a posteriori - acerca dos atos societários que têm o condão de afetar premissas adotadas na condução do processo licitatório, seja quanto à habilitação jurídica, econômico-financeira e técnica, ou quanto à presença, no quadro societário da Concessionária, de pessoas sujeitas às limitações e impedimentos de que trata o item 3.15 e seguintes do Edital.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11869
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Gabriel Prétola
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Sugerimos a flexibilização do pagamento da Contribuição Inicial sem a exigência de necessidade de capital próprio e a inclusão da possibilidade de realizar o pagamento em duas parcelas sendo: (i) a primeira logo após a assinatura do Contrato de Concessão e a segunda após 5 dias úteis após a Data de Eficácia; ou (ii) a primeira logo após a assinatura do Contrato de Concessão e a segunda em até 24 meses após a assinatura do Contrato de Concessão. O pagamento em duas parcelas possibilitará a melhor estruturação do fluxo de caixa da Concessionária e poderá ainda reduzir os riscos de grandes variações cambiais.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Um ponto de grande importância relacionado ao planejamento econômico das Licitantes diz respeito ao pagamento da Contribuição Inicial. A Cláusula 2.12 da Minuta de Contrato para a 6ª Rodada de Leilões da Anac traz que a Contribuição Inicial deverá ser paga pela Concessionária em até 15 dias corridos da data da assinatura do Contrato de Concessão.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a mesma não foi acatada. Esclarecemos que as exigências de Capital Social visam mitigar riscos de continuidade da prestação do serviço e de não-cumprimento das obrigações contratuais.</p> <p>Ressaltamos ainda que as exigências de Capital Social foram flexibilizadas de forma a permitir que a Concessionária solicite redução dos valores mínimos de Capital Integralizado à ANAC após o cumprimento dos investimentos previstos na seção 7 do Anexo 2 – Plano de Exploração Aeroportuária.</p> <p>Adicionalmente, a SAC/ Minfra informa 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.</p> <p>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</p>

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. Importante por fim esclarecer que a regulação tarifária dos serviços aeroportuários não tem qualquer correlação com o percentual da outorga variável, definido automaticamente pelo modelo.

No que tange a sugestão para o pagamento de 50% da outorga fixa, 5 dias após a data de eficácia, não se vislumbra o motivo pela qual tal mecanismo mitigaria possíveis efeitos de variações cambiais. Vale lembrar que o acionista privado poderá, antes mesmo da assinatura do contrato, realizar o hedge cambial para pagamento das obrigações iniciais referentes ao contrato de concessão, tendo em vista que, o período entre a homologação do resultado do leilão e assinatura do contrato, leva em média mais de 2 meses. Já no que concerne a alternativa 2, entende-se que o aporte inicial a vista de 50% do VPL do projeto como condição de eficácia do contrato é importante para garantir o comprometimento com a continuidade do projeto desde o princípio da concessão. Diante de todo o exposto, esta SAC decide pela manutenção do método para pagamento das outorgas descrito nas minutas de edital e contrato.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11870
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
IATA - International Air Transport Association
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Se possível, solicitamos à ANAC que considere que o tempo mínimo entre o anúncio das tarifas aplicáveis e sua implementação seja superior a 30 dias (por exemplo, 60), uma vez que as companhias aéreas vendem bilhetes com antecedência e não podem cobrar nenhuma nova tarifa até que seja formalmente anunciado .
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Pode ser prudente esclarecer que o anúncio das tarifas por 30 dias deve ser precedido por uma consulta significativa aos usuários sobre essas alterações.
<b>RESPOSTA</b>
<p>ANAC agradece a contribuição e esclarece que a antecedência de 30 dias aplica-se à notificação final dos novos valores das tarifas antes da implementação e à apresentação do relatório de consulta, sendo que as empresas aéreas participarão do processo de consulta, cuja duração deverá ser suficiente para a sua efetiva participação.</p> <p>Adicionalmente, ressalta-se que, conforme o art. 18 da Resolução ANAC nº 432, de 19/06/2017, “o valor da tarifa de embarque, doméstica ou internacional, deve ser aquele estabelecido em tabela própria do operador do aeródromo na data de celebração do contrato de transporte aéreo para a data e horário de embarque do passageiro”. Assim, o aumento da tarifa de embarque não incide sobre os passageiros que celebraram contrato de transporte previamente à entrada em vigor dos novos valores.</p> <p>Dessa forma, entende-se que não há necessidade de ampliação do prazo dos itens 3.1.25 e 4.4.4.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11871
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Gabriel Prétola
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Capítulo IV, Seção V, Subseção IV, Cláusula 4.44 Sugere-se a alteração da Cláusula 4.44 do Edital para que a totalidade de passageiros de cada um dos Blocos no último ano seja de (i) 12 milhões para o Bloco Sul, (ii) 4 milhões para o Bloco Central e (iii) 7 milhões para o Bloco Norte.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Diante das particularidades do território brasileiro e da distância entre os aeroportos a serem operados em Blocos, é necessário que a qualificação técnica seja adequada à realidade de tais aeroportos. Em relação aos Blocos compostos por 6 (seis) a 9 (nove) aeroportos, é de extrema importância que o Operador Aeroportuário tenha experiência com um número de passageiros superior à totalidade do número de passageiros de cada um dos Blocos no último ano.
<b>RESPOSTA</b>
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 04 (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. Finalmente, a lógica de somar os movimentos de passageiros dos aeroportos do bloco para, assim, determinar o nível de exigência mínima a título de experiências anteriores, além de poder gerar sérias consequências como o esvaziamento do certame, uma vez que restringe a um seleto grupo de operadores aeroportuários ao nível mundial, na prática não guarda relação com a situação prática a ser deparada pelo futuro operador, que deverá administrar estruturas de níveis de complexidade bem distintas daquela caso adotado o modelo proposto. Portanto, o critério de habilitação técnica, referente a experiência do operador no processamento de passageiros, advém da classe do maior aeroporto do bloco.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11872
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Gabriel Prétola
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Acreditamos que o risco de não ressarcimento do consórcio responsável pelo EVTEA poderia ser reduzido caso FNAC ou a Infraero pudessem garantir o ressarcimento em caso de não ocorrência do leilão. Com menor risco, acredita-se que o custo dos EVTEAs dos 3 blocos seria reduzido.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Há dificuldades para justificar internamente o montante de R\$ 78 milhões referente aos estudos dos 3 blocos. Trata-se de um processo de venda de participação da Infraero onde o comprador deve honrar com os custos dos estudos do vendedor que, por sinal, encontra-se muito acima dos custos praticados no mercado.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a sua contribuição. Agradecemos pela sua contribuição. Primeiramente, importante informar que o Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI), processo utilizado pela Administração Pública para elaboração, seleção e definição dos valores de ressarcimento dos estudos que subsidiam a modelagem das concessões aeroportuárias, possui peculiaridades em relação aos demais procedimentos de seleção e contratação realizados pela Administração Pública. Não por acaso, foi regulamentado de forma específica pelo Decreto nº 8.428, de 02 de abril de 2015, em atenção ao disposto nos artigos 21 da Lei nº 8.987/95 e 31 da Lei nº 9.074/1995.</p> <p>Nesse contexto, o Decreto nº 8.428/2015, em seu art. 16, estabelece que "[O]s valores relativos a projetos, levantamentos, investigações e estudos selecionados, nos termos deste Decreto, serão ressarcidos à pessoa física ou jurídica de direito privado autorizada exclusivamente pelo vencedor da licitação, desde que os projetos, levantamentos, investigações e estudos selecionados tenham sido efetivamente utilizados no certame. Parágrafo único. Em nenhuma hipótese, será devida qualquer quantia pecuniária pelo Poder Público em razão da realização de projetos, levantamentos, investigações e estudos." (Grifou-se). Note, portanto, que o próprio dispositivo legal imputa de forma exclusiva o ressarcimento dos estudos pelo vencedor do certame e ainda proíbe, de forma expressa, o ressarcimento pelo poder público. Deste modo, entende-se como apropriada a metodologia estabelecida para ressarcimento do EVTEA.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11873
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Machado Meyer, Sendacz E Opice Advogados
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>O Contrato de Concessão estabelece vedação expressa à contratação, pela Concessionária, de Partes Relacionadas com o intuito de explorar atividades econômicas que gerem Receita Não Tarifária. Entendemos que a restrição é muito rígida e certamente causará limitação operacional à Concessionária, que eventualmente poderá ter dificuldades para conseguir uma contratação adequada. Sugerimos que a vedação de contratação com Partes Relacionadas para a exploração de atividades econômicas que gerem Receitas Não Tarifárias seja substituída pela necessidade de anuência prévia da ANAC e pela obrigatoriedade de atendimento da Política de Transações com Partes Relacionadas.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Justificativa acima.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a mesma não foi acatada. A vedação para a celebração de contratos com partes relacionadas para exploração de atividades econômicas que gerem receitas não tarifárias é justificada na medida em que existe risco de que essas contratações possam ser firmadas em valores não compatíveis com os de mercado, o que, por sua vez, leva à subavaliação dos valores a serem recolhidos a título de Contribuição Variável em decorrência da redução da sua base de cálculo.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11874
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Gabriel Prétola
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>É fundamental que a Agência aborde pública e expressamente esse assunto de forma clara (tanto nas respostas às contribuições como também no próprio Contrato de Concessão), para que todos os competidores possam estar em estado de equidade e entender a atribuição desse risco. Vale notar que na última rodada o entendimento da Anac era de que “o tratamento contratual a ser dispensado à eventual cobrança de Imposto sobre Propriedade Predial e Territorial Urbana consta do item 5.2.7, não demandando enfrentamento diferenciado frente às demais obrigações tributárias.”</p> <p>Portanto, eventual alteração na legislação tributária (inclusive, aquelas decorrentes de consolidação de entendimento jurisprudencial de Tribunais Superiores) que incida sobre receitas tarifárias ou afete os custos de obras ou de prestação de serviços associados às atividades remuneradas pelas Tarifas Aeroportuárias são riscos a serem suportados pelo Poder Concedente.</p> <p>Finalmente, por se tratar de concessionária prestadora de serviços públicos (ou de interesse público relevante), deve ser prevista expressamente nos documentos jurídicos (i) a não incidência do imposto; ou (ii) a cobrança única e exclusivamente em relação às áreas comerciais – e não operacionais dos aeroportos. A sugestão está alinhada com o que vem sendo praticado pelas diversas Concessionárias (por exemplo, Brasília, Porto Alegre, Fortaleza e Salvador).</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>Ponto de extrema importância a ser compreendido com a Anac cuida da questão relacionada à eventual incidência e cobrança de IPTU em relação às áreas ocupadas pelos aeroportos objeto da Concessão.</p> <p>A omissão em relação à não incidência do IPTU gera insegurança jurídica e permite a aplicação de entendimentos divergentes a situações análogas a critério de cada municipalidade, o que pode inviabilizar a operação do próprio aeroporto, tendo em vista os altíssimos valores muitas vezes envolvidos e, ainda, a possibilidade de que, a depender da localização dos aeroportos, parte deles deva realizar o pagamento de valores muito mais expressivos a título de IPTU quando comparada a outros. Dessa forma, para que todos os competidores possam estar em estado de equidade e entender a atribuição desse risco, recomenda-se fortemente que haja previsão expressa da não incidência de IPTU nas áreas afetas à operação nos documentos jurídicos, afinal, como já consolidado nos documentos da 6ª rodada (item 5.2.7 do Contrato de Concessão), eventual alteração na legislação tributária (inclusive, aquelas decorrentes de consolidação de entendimento jurisprudencial de Tribunais Superiores) que incida sobre receitas tarifárias ou afete os custos de obras ou de prestação de serviços associados às atividades remuneradas pelas Tarifas Aeroportuárias são riscos a serem suportados pelo Poder Concedente.</p> <p>Cabe ressaltar que há diversas dificuldades relacionadas ao tema: (i) a cobrança de IPTU em aeroportos de pequeno porte, baixa movimentação de passageiros e receita pode inviabilizar a operação do próprio aeroporto, tendo em vista os altíssimos valores muitas vezes envolvidos; (ii) não só, há a possibilidade de que, a depender</p>

da localização dos aeroportos, parte deles deva realizar o pagamento de valores muito mais expressivos a título de IPTU quando comparada a outros ou, ainda, estar localizado em locais que não há a incidência do imposto.

### **RESPOSTA**

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que, acerca das obrigações tributárias, deverão ser observadas e cumpridas 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 presente Contrato de Concessão não pode ser oposto à Fazenda Pública para modificar a definição legal de sujeito passivo das obrigações tributárias correspondentes.

No que tange ao Contrato de Concessão, importa destacar que o tratamento a ser dispensado à eventual cobrança de Imposto sobre Propriedade Predial e Territorial Urbana consta do item 5.2.7, não demandando enfrentamento diferenciado frente às demais obrigações tributárias.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11875
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Gabriel Prétola
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Capítulo I, Seção 1, Cláusula 1.1.7 Sugere-se que seja incluída restrição de participação de Coligadas.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Caso não haja vedação à participação de Coligadas, há risco de combinação de preços no Leilão entre as Coligadas, o que pode prejudicar a concorrência entre outros competidores. Caso haja três Propostas para determinado Bloco em que duas delas sejam de Coligadas, o terceiro Proponente estaria prejudicado.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e informa que ela não será acatada. Primeiramente, ressalta-se que não existe vedação legal à participação na mesma licitação de empresas que contenham influência significativa entre si. Portanto, há discricionariedade sobre o assunto, desde que observadas as precauções necessárias para se garantir a lisura do procedimento licitatório, fomentando-se, ao mesmo tempo, a mais ampla competitividade. Naturalmente, o entendimento pode variar entre as rodadas, em função das características dos ativos, estrutura de mercado, histórico dos leilões do setor, dentre outros fatores. Vale lembrar que diversos outros aspectos do edital e contrato sofreram alterações ao longo do tempo. Em segundo lugar, mesmo quando aplica-se o maior nível de restrição possível (por exemplo, impedir a participação de sociedades com qualquer tipo e quantidade de relação societária), não resta completamente afastada a possibilidade de ações anticompetitivas por parte dos licitantes, que, de toda sorte, são responsáveis por seus atos. Nesse sentido, o disposto no artigo 90 da Lei 8.666, de 21 de junho de 1993, segundo o qual configura crime "Frustrar ou fraudar, mediante ajuste, combinação ou qualquer outro expediente, o caráter competitivo do procedimento licitatório (...)". Os mecanismos de controle são limitados e há sempre que se presumir a boa-fé dos participantes, considerando, inclusive, a existência de outros mecanismos de controle, tais como denúncias, diligências, execução de garantias etc. Nesse sentido, estabeleceram-se mecanismos no Edital pelos quais há exigência de apresentação de garantia de proposta e participação na fase de viva voz (mínimo três empresas – número potencialmente superior, caso sejam apresentadas mais propostas no intervalo de 90% da maior proposta). Estes mecanismos reduzem a probabilidade de que eventual influência significativa entre sociedades impacte negativamente na dinâmica do leilão. Por fim, reafirma-se que a regra proposta aumenta a competitividade da licitação, permitindo que mais empresas participem desta, sem necessariamente trazer problemas de práticas que firam a ordem econômica.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11876
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Gabriel Prétola
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Sugere-se a divulgação de novas tarifas aeroportuárias junto à versão final do Contrato de Concessão.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Como foi possível observar na última rodada de leilões, pode haver alteração da categoria do aeroporto após a divulgação dos estudos. Dependendo do perfil dos passageiros do aeroporto, após a data de eficácia, o aeroporto poderá estar impedido de reajustar as suas tarifas nos próximos anos uma vez que os valores das tarifas apresentados no EVTEA e publicados no Edital estavam desatualizados. A falta de atualização da tarifa poderá gerar penalidades para a concessionária. Com isso, é indispensável que as novas tarifas aeroportuárias sejam publicadas junto à versão final do Contrato de Concessão.
<b>RESPOSTA</b>
<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, e pela Portaria nº 3.807/SRA, de 09/12/2019, 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>Antes de entrar no mérito da contribuição, é importante dizer que os valores das Receitas Teto por Passageiro dos aeroportos de Navegantes, São Luís e Teresina foram publicados com erro material. Os valores corretos podem ser encontrados na Justificativa levada à Audiência Pública e correspondem àqueles publicados na Portaria nº 3.807, de 9 de dezembro de 2019, que reajusta a Receita Teto dos aeroportos administrados pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – Infraero. (<a href="https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/portarias/2019/portaria-no-3807-sra-09-12-2019/@@display-file/arquivo_norma/PA2019-3807.pdf">https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/portarias/2019/portaria-no-3807-sra-09-12-2019/@@display-file/arquivo_norma/PA2019-3807.pdf</a>).</p> <p>Em relação ao patamar das Receitas Teto estabelecidas na Portaria, estes parâmetros foram estipulados baseados no histórico da receita média por passageiro, auferida por cada aeroporto nos últimos anos. Ainda, ressalta-se que não foi feita a verificação do cumprimento da Receita Teto por parte do operador aeroportuário atual nos aeroportos em questão em 2020, podendo haver excesso já com a estrutura tarifária atual.</p> <p>Porém, note que os valores das Receitas Teto por Passageiro dos aeroportos de Londrina, Navegantes e Teresina são respectivamente de R\$ 31,1282, R\$ 31,2864 e R\$ 30,9172, ou seja, são consideravelmente mais baixos que aqueles dos aeroportos que recebiam a classificação de aeroportos de categoria 1 até a publicação da Resolução ANAC nº 508, de 14/03/2019.</p>

Contudo, para fins de aplicabilidade dos requisitos do PEA (Apêndice A), os aeroportos de Londrina, Navegantes e Teresina foram incluídos na faixa 2 junto com os aeroportos de Foz do Iguaçu, Manaus, Porto Velho, Goiânia e São Luís. Assim os valores das receitas teto dos aeroportos de Londrina, Navegantes e Teresina serão alterados para R\$ 38,3816, o menor valor de Receita Teto dos aeroportos que antigamente recebiam a classificação de aeroportos de categoria 1, e que estão sendo concedidos nesta rodada.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11877
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Machado Meyer, Sendacz E Opice Advogados
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>O Contrato estabelece que a Fase I-A se refere à transferência das operações do aeroporto do operador aeroportuário anterior para a Concessionária. Na transferência, todos os bens utilizados nos aeroportos devem ser repassados à Concessionária, que verificará se estão presentes todos os bens listados no Anexo 22 do Edital (lista mínima de bens). Essa previsão tem por objetivo evitar, por exemplo, que o operador aeroportuário atual promova a retirada de equipamentos do aeroporto antes da transferência à Concessionária. No entanto, o Contrato é silente quanto às consequências em caso de efetiva retirada dos equipamentos antes da transferência. Não está claro, na linguagem do contrato, se o a Concessionária terá direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em caso de divergência entre a lista mínima de bens e os bens efetivamente entregues à Concessionária na transição da infraestrutura aeroportuária.</p> <p>Sugerimos que seja incluída uma nova subcláusula estabelecendo expressamente a possibilidade de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária no caso de retirada de equipamentos dos aeroportos pelo operador aeroportuário antes da transferência à Concessionária.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Justificativa acima.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a mesma não foi acatada. Salientamos que, por diretriz do Governo Federal, foi estabelecido o Anexo ao Edital que contém uma lista mínima de bens e equipamentos que serão entregues à nova concessionária. Caso tal transferência não seja realizada, a Concessionária 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, conforme consta nos itens 14.22.1 e 14.22.2. Por fim, registre-se também que segundo o item 5.5.28 da minuta de contrato, constituem risco da Concessionária os 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, ressalvada a possibilidade de o referido valor vir a ser abatido da parcela de contribuição variável, e ainda que eventual ausência ou inoperância dos bens acarrete impedimento ou redução do processamento de passageiros, aeronaves ou cargas no aeroporto.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11878
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Gabriel Prétola
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Capítulo I, Seção 1, Cláusula 1.1.8 Sugere-se que a definição de Coligadas não esteja relacionada ao percentual de capital votante de 20%.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
A influência poderá existir com qualquer montante de participação no Conselho de Administração. Conforme legislação da CVM, o acionista com participação relevante é aquele com participação de 5%.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e informa que ela não será acatada. A definição utilizada no Capítulo I, Seção I, item 1.1.7 da minuta de Edital incorporou as definições legais prevista na legislação societária brasileira, precipuamente os §§ 1º e 5º do art. 243 da lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, sem afastar outros diplomas legislativos aplicados ao caso. Está de acordo, também, com os normativos do Comitê de Pronunciamentos Contábeis. Por fim, esclarece-se que o percentual utilizado como parâmetro de presunção em 20% não exclui a possibilidade de participações inferiores a esse montante também enquadrarem-se neste conceito, caso demonstrada a efetiva influência significativa por quaisquer meios admitidos na legislação.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11879
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Gabriel Prétola
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Sugere-se que os Fatores X e Q sejam excluídos do cálculo da tarifa.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Manter a qualidade da infraestrutura aeroportuária de modo a garantir a melhor prestação de serviços para o passageiro é de total interesse da futura Concessionária responsável pelo Bloco de Aeroportos. Com isso, a exclusão dos Fatores X e Q do cálculo da tarifa é uma forma de simplificar as tarifas e não dar margens para avaliações subjetivas reduzindo as incertezas e facilitando a atração de novos competidores para o mercado.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a sua contribuição e justificativa a inclusão dos Fatores X e Q do cálculo da receita-teto conforme relatado a seguir. Com relação ao fator X, informa-se que sua adoção nos reajustes das receitas-teto decorre do Decreto nº 7.624, de 22 de janeiro de 2011, que em seu art. 7º, §1º, estabelece que “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.” Entretanto, ressalta-se que a fórmula paramétrica adotada para o fator X elimina qualquer subjetividade nas suas aplicações, visto que seu resultado depende unicamente da evolução do movimento de passageiros do aeroporto. Ressalta-se também que a fórmula é oriunda do processo da 1ª Revisão dos Parâmetros de Concessões dos aeroportos de Confins e Galeão, em 2019, cujos documentos estão disponíveis no processo 00058.021820/2019-98. Quanto ao Fator Q, informa-se que se trata de um instrumento regulatório utilizado para incentivar o aumento da qualidade dos serviços oferecidos pela Concessionária. A regulação cria incentivo para a redução dos custos por parte dos regulados, com o objetivo de aumentar seus lucros. Entretanto, há a possibilidade dessa redução de custos ser via redução da qualidade dos serviços ou dos investimentos, ao invés do aumento da eficiência. Assim sendo, deve haver nos Contratos de Concessão instrumentos regulatórios que revertam esse incentivo perverso. Nesse contexto, inserem-se os Indicadores de Qualidade de Serviço (IQS) e o Fator Q. Os IQS são parâmetros descritos no PEA utilizados para avaliar periodicamente a qualidade dos serviços, em que são estipulados níveis de padrão que deverão ser atendidos pelas Concessionárias. Caso estas não obtenham o padrão estabelecido para o mesmo IQS por dois períodos consecutivos ou alternados em um prazo de 5 anos, podem incorrer em multa (item 10 do Apêndice B do Anexo 2 e item 8 do Apêndice C do Contrato). A aplicação da sanção tem por finalidade evitar que a Concessionária ofereça serviços com padrão de qualidade inferior aos níveis mínimos estipulados no Contrato. Apesar de ser um instrumento regulatório, a sanção, por si só, não é suficiente para induzir à melhoria da qualidade dos aeroportos acima dos níveis mínimos estabelecidos, visto que possui um caráter estático. Assim sendo, para os

aeroportos com movimentação anual de passageiros igual ou superior a 5 mi/pax, foi estabelecido o Fator Q na fórmula da receita teto (cláusula 6.5 do Contrato de Concessão), de caráter mais dinâmico, com o intuito de elevar os incentivos dos regulados em alcançar cada vez mais níveis maiores de qualidade. O Fator Q pode afetar de forma positiva ou negativa o resultado do reajuste anual dependendo do desempenho apresentado pela Concessionária no que se refere à qualidade do serviço. A ideia é que haja incentivos para a Concessionária alcançar níveis ótimos de qualidade durante um ano, pois, se isso ocorrer, poderá obter um reajuste a maior das suas receitas no próximo ano e, com isso, influenciar positivamente nos lucros. Por outro lado, não há incentivos para que a Concessionária ofereça serviços com qualidades inferiores, dado que isso impactará negativamente no seu reajuste da sua receita. O decréscimo na receita é ainda uma forma de compensar a sociedade dos aeroportos pela falha dos serviços prestados. Diante do exposto, a contribuição não foi aceita.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11880
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Gabriel Prétola
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Recomenda-se que o EVTEA reflita a realidade e considere a parcela retida pelas companhias aéreas atualizando os cálculos da receita tarifária. Além disso, a Anac deve regular a retenção feita pelas companhias aéreas e avaliar possíveis reequilíbrios.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O EVTEA não prevê o recolhimento de valores junto às companhias aéreas, ou seja, acredita-se que 100% das receitas tarifárias seriam recebidas diretamente pela futura Concessionária. Na prática, a maior parte das companhias aéreas retém uma parcela de cerca de 3% e não repassa os valores integrais à Concessionária. Porém, as concessionárias devem realizar o recolhimento junto ao FNAC referente a 100% das Receitas Tarifárias. Isso gera desequilíbrios de receitas para as Concessionárias não resolvidos pelo Contrato de Concessão ou pelas Normas da Anac.
<b>RESPOSTA</b>
<p>ANAC agradece a contribuição e informa que a remuneração de um aeroporto a uma empresa aérea pelo serviço de arrecadação das tarifas de embarque é de caráter comercial e depende do interesse de ambas as partes, conforme expresso no art. 19 da Resolução ANAC nº 432, de 19/06/2017, assim não cabe retificação na citada premissa do EVTEA.</p> <p>Para deixar mais claro que não há obrigatoriedade em relação à mencionada remuneração, será incluído o seguinte subitem ao item 2.1 do Anexo 04 do Contrato de Concessão:</p> <p>.</p> <p>2.1.3.1.1. As tarifas de embarque serão arrecadadas pelas empresas aéreas, antes do embarque, e recolhidas ao operador do aeródromo, não sendo obrigatória a nenhuma das partes remunerar a outra por eventual vantagem ou desvantagem decorrente da arrecadação.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11881
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Gabriel Prétola
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Anexo 2 – Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), Cláusula 7.1 Sugere-se que a necessidade de 3ª pista no Aeroporto de Curitiba (SBCT) esteja atrelada à demanda.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Caso o investimento seja obrigatório, é necessário justificar a viabilidade e atualizar os documentos (EVTEA, Edital e Contrato de Concessão).
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição. Considerando o recebimento de inúmeras contribuições, tanto na Audiência Pública presencial, como na virtual, as quais apresentaram argumentos técnicos quanto a necessidade e o anseio da população pela construção de uma nova Pista de Pouso e Decolagem (PPD) no Aeroporto de Curitiba, ou mesmo a ampliação da atual, de modo a viabilizar economicamente voos diretos entre Curitiba e cidades da Europa e dos Estados Unidos; considerando que as análises das projeções de demanda apresentadas no relatório de mercado dos Estudos de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental (EVTEA) que subsidiam a modelagem da concessão do aeroporto apontam para demanda de passageiros, na análise origem destino, para cidades da Europa e América do Norte (pág. 136 do Estudo de Mercado), a qual justifica a criação de rotas diretas do Aeroporto de Curitiba para as referidas localidades já no início da concessão (tabela 6-23, pág. 143 do Estudo de Mercado); considerando ainda que os estudos de mercado apontam para uma conectividade do fluxo internacional de aeronaves cargueiras entre SBCT e América do Norte; esta Secretaria Nacional de Aviação Civil solicitou que o consórcio selecionado para elaboração dos estudos realizasse uma análise de diferentes cenários de forma a viabilizar voos diretos do SBCT para cidades da Europa e Estados Unidos (estudo inserido no Data room).</p> <p>Considerando que os custos estimados para construção de uma terceira PPD foram muito próximos da alternativa mais econômica de ampliação da atual PPD; considerando os riscos inerentes ao processo de desapropriação, presentes em volume consideravelmente superior na alternativa de ampliação da atual PPD; considerando que os obstáculos a navegação aérea já estão mapeados no cenário de construção da nova PPD; considerando a valorização do ativo resultante da construção de nova PPD; considerando que a construção da nova PPD irá possibilitar a descontinuidade nas operações da pista secundária 11/29, resultando em disponibilização de relevante área de exploração comercial para o aeroporto; considerando, por fim, que o plano diretor do aeroporto prevê como melhor alternativa à expansão de longo prazo do aeroporto, a construção da nova PPD; esta SAC irá determinar como diretriz de política pública, a implantação de um sistema de pistas 15R/33L, projetado para aeronaves Código 4E, com comprimento mínimo de pista de pouso e decolagem de 3.000 metros, possuindo os requisitos de infraestrutura exigidos na legislação em vigor para possibilitar procedimentos de aproximação</p>

paralela e independente ao atual sistema de PPD 15/33, em operação noturna e diurna, com pista de aproximação de precisão, sem restrição, que atenda aos requisitos de mínimos operacionais equivalentes à Categoria II. O novo sistema de Pistas de Pouso e Decolagem deverá estar implantado e concluído em até 60 meses após a data de eficácia do contrato.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11882
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
IATA - International Air Transport Association
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- O concessionário deve publicar demonstrações financeiras auditadas (Balanço, lucros e perdas, alterações de fluxo de caixa no patrimônio, etc.), incluindo todas as notas nas contas</li><li>- Como a concessão é uma rede de aeroportos, o concessionário deve publicar informações consolidadas e por aeroporto</li></ul>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Apoiamos totalmente a publicação de informações financeiras no site da concessionária. Para evitar mal-entendidos, recomendamos que a ANAC a inclusão dessas informações
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e informa que a mesma não foi acatada. O item 3.1.39 do Contrato de Concessão já estabelece a obrigatoriedade de publicação de demonstrações financeiras de acordo com a lei aplicável.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11883
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Gabriel Prétola
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
É indispensável que seja publicada lista de bens com caráter final e vinculante por auditoria independente garantindo os bens que serão encontrados pela Concessionária quando da assinatura do Contrato de Concessão.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Considerando as experiências já verificadas em outras Concessões, as listas apresentadas não impede a movimentação de equipamentos relevantes para a operação aeroportuária por parte da Infraero. Sugerimos a inclusão de lista de inventário elaborada por entidade independente vinculada ao edital final. Ainda, a Cláusula 14.22 da Minuta de Contrato para a 6ª Rodada de Leilões da Anac determina que caso algum dos bens listados não seja encontrado no respectivo aeroporto, a Anac comunicará a ocorrência à SAC, para imediata instauração de procedimento administrativo específico visando a localização ou a reposição do bem em até 60 dias a contar do recebimento da comunicação. Isto facilitará o controle de bens, bem como facilitará o período de transição dos bens da Infraero à Concessionária.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que o conteúdo previsto na minuta de contrato de concessão que trata da lista mínima de bens atende a diretriz estabelecida por esta Secretaria para elaboração dos documentos jurídicos. Com efeito, em atenção ao disposto no item 10.15 do Edital de Chamamento Público de Estudos nº 2/2019, encontra-se em elaboração pelo consórcio selecionado a lista de bens móveis relevantes para a operação dos aeroportos da sexta rodada. A lista completa já foi disponibilizada pela Infraero para os 22 aeroportos e endereçada ao consórcio, que providenciará a elaboração de relatório contendo informações sobre a identificação, caracterização e condições verificadas para aqueles bens considerados relevantes. Esse material será disponibilizado a todo e qualquer interessado por meio do data-room, mantido pela SAC, e subsidiará a elaboração da lista mínima que constará nos respectivos contratos de concessão (anexo 22 do Edital de leilão).

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11884
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Machado Meyer, Sendacz E Opice Advogados
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>É de conhecimento desta Agência que uma parte significativa dos pleitos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro apresentados pelas atuais concessionárias diz respeito a custos que foram incorridos por elas para promover adequação da infraestrutura aos atos normativos da ANAC e demais órgãos públicos. O inadimplemento do operador aeroportuário atual em relação a esses atos normativos, na maioria dos casos, só pode ser identificado após a assunção da infraestrutura aeroportuária pela concessionária, de modo que é bastante difícil precificar os custos com essas adequações na proposta comercial. Como consequência, a concessionária será surpreendida pela necessidade de custeio de adequações na infraestrutura aeroportuária. Sendo assim, sugerimos que os custos necessários para adequação da infraestrutura aeroportuária aos atos normativos da ANAC e demais órgãos públicos seja passível de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Justificativa acima.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a sugestão não será acatada. A lógica da concessão da infraestrutura aeroportuária no Brasil é permitir que sejam executados os investimentos necessários para a melhoria, expansão e manutenção da infraestrutura aeroportuária no país.</p> <p>Nesse sentido, o consórcio vencedor do leilão assume a operação do Aeroporto tendo consciência de que reformas serão necessárias, assim como adaptações, adequações, expansão da infraestrutura e outros tipos de melhorias. Dessa forma, os custos incorridos para adequação da infraestrutura e serviços prestados aos normativos da ANAC e demais órgãos públicos pré-existentes à assinatura do Contrato cumpre à Concessionária.</p> <p>Ressalte-se que, conforme disposto pelo item 5.2.2, os investimentos em equipamentos ou obras de infraestrutura decorrentes de nova exigência da ANAC ou regulamentação pública e legislação brasileiras supervenientes à assinatura do Contrato de Concessão é um risco alocado ao Poder Concedente. Assim, o item 5.5.25, ao fazer referência ao item 5.2.2 está excetuando dos riscos assumidos pela Concessionária os investimentos decorrentes de regulamentação superveniente à assinatura do Contrato.</p> <p>Adicionalmente, 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</p>

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. Nesse sentido, cabe destacar que será facultada 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.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11885
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Gabriel Prétola
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Sugere-se a inclusão de Cláusula cujo conteúdo determine que seja mandatória a solicitação prévia junto à SAC para qualquer tipo de movimentação de equipamentos relevantes para a operação após a inclusão de determinado aeroporto no Plano Nacional de Desestatização (PND).
<b>JUSTIFICATIVA</b>
No atual desenho das Concessões aeroportuárias, a Infraero possui permissão para movimentar equipamentos relevantes dos aeroporotos para sua operação, mesmo após a realização do leilão do Aeroporto/Bloco de Aeroportos do qual o aeroporto faça parte. Considerando as experiências já verificadas em outras Concessões, para que não haja novas movimentações de caminhões de bombeiros, ônibus de passageiros e outros equipamentos importantes para a operação, sugere-se a solicitação de aprovação prévia da SAC, especialmente para, caso autorizada, tenha-se controle de onde os equipamentos realmente se encontram.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que o conteúdo previsto na minuta de contrato de concessão que trata da lista mínima de bens atende a diretriz estabelecida por esta Secretaria para elaboração dos documentos jurídicos.</p> <p>Com efeito, em atenção ao disposto no item 10.15 do Edital de Chamamento Público de Estudos nº 2/2019, encontra-se em elaboração pelo consórcio selecionado a lista de bens móveis relevantes para a operação dos aeroportos da sexta rodada. A lista completa já foi disponibilizada pela Infraero para os 22 aeroportos e endereçada ao consórcio, que providenciará a elaboração de relatório contendo informações sobre a identificação, caracterização e condições verificadas para aqueles bens considerados relevantes. Esse material será disponibilizado a todo e qualquer interessado por meio do data-room, mantido pela SAC, e subsidiará a elaboração da lista mínima que constará nos respectivos contratos de concessão (anexo 22 do Edital de leilão).</p> <p>Com relação à movimentação de equipamentos e eventual ausência do bem quando da transferência da operação, a questão encontra-se endereçada na minuta de contrato de concessão submetida a consulta pública, em especial no item 14.22 e subitens, e ainda no item 2.20.1.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11886
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Gabriel Prétola
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Sugere-se a exclusão da obrigatoriedade de adequação de infraestrutura para que os aeroportos estejam habilitados a operar com, no mínimo, aeronaves código 3C, em pista tipo instrumento (IFR) não precisão sem restrição, noturno e diurno, até o fim da Fase 1B do Contrato de Concessão.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
A obrigatoriedade de adequação de infraestrutura para que os aeroportos estejam habilitados a operar com, no mínimo, aeronaves código 3C poderá estimular o investimento em aeroportos menores de forma ineficiente. A requisição pode ser comparada à necessidade de pontos de embarques em aeroportos de rodadas anteriores que podem ter como solução o retorno da concessão.
<b>RESPOSTA</b>
<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. Com efeito, para a atual rodada de concessões, foi estabelecido como diretriz de política pública emanada da SAC, refletida no Anexo 2 do Contrato de Concessão, que a concessionária deverá realizar todas as adequações necessárias para que os aeroportos estejam habilitados a operar, no mínimo, com aeronaves código 3C, em pista tipo instrumento (IFR) não precisão sem restrição, noturno e diurno, até o fim da Fase 1B do contrato de concessão, a qual prevê os investimentos obrigatórios iniciais nos aeroportos. Tal determinação tem por finalidade possibilitar que os aeroportos concedidos tenham infraestrutura mínima capaz de atender a aeronaves utilizadas para voos regulares na forma como operam hoje no país. De fato, nota-se que hoje existe um gargalo de infraestrutura em aeroportos que não atendem pelo menos aeronaves código 3C (a exemplo do Airbus A318; Boeing 737-700; Embraer ERJ 190-200 LR; ATR 72; dentre outros).</p> <p>Hoje, no Brasil, em geral, 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</p>

concessionárias, muitas vezes, vão além das exigências contratuais de forma a aumentar o fluxo de passageiros do aeroporto.

Entende-se haver incentivos financeiros para tal, pois o Concessionário 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), 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.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11887
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Raízen Combustíveis S.A.
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Sugere-se a exclusão das cláusulas 11.11.4 e 11.11.4.1 da minuta de Contrato de Concessão.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<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> <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).” Os trabalhos, todavia, encontram-se em fase de estudos, ou seja, na etapa de levantamento de informações sobre o problema regulatório que está sob análise da área finalística da ANAC (art. 6º, §§ 4º e 5º da IN 107/2016), não tendo sequer sido realizados procedimentos de participação social (tais como tomadas de subsídios, workshops, benchmarkings, reuniões participativas, por exemplo), conforme disposto expressamente no art. 6º, §4º, da Instrução Normativa ANAC nº 107/2016, e Análise de Impacto Regulatório – AIR com as eventuais alternativas voltadas a tratar sobre este assunto.</p>

Portanto, 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.

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.

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 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 ANAC agradece a contribuição e esclarece que é equivocada a afirmação da interessada segundo a qual por meio dos itens 11.11.4 e 11.11.4.1 “pretende-se incluir nova prerrogativa para a ANAC”, e de que tais cláusulas “não encontram amparo na regulamentação atual da ANAC”. Com efeito, os Contratos de Concessão da quinta rodada de Concessão possuem cláusulas idênticas.

Tampouco é correta a afirmação de que o tema apenas pode ser regulamentado por meio de ato normativo à parte do Contrato de Concessão e de que é “necessário, por certo, aguardar o desfecho desta frente para que se possa criar uma regulação específica que possa refletir sobre os contratos de concessão.” Antes mesmo do início do processo de Concessões aeroportuárias, a ANAC, após discussão do tema com os órgãos públicos envolvidos e com os demais interessados, criou regras relativas à utilização das áreas e atividades operacionais. Ou seja, o tema já é regulado por meio dos Contratos de Concessão há mais de 8 anos.

Como é de conhecimento da interessada, a preocupação da ANAC com a promoção da concorrência relativa às atividades aeroportuárias operacionais reside no fato de que tais atividades são realizadas de forma mais eficiente por mais de uma empresa e em um ambiente competitivo. Dentro desse grupo podemos incluir as atividades de limpeza de aeronaves, de fornecimento de combustível, de manuseio de bagagem e de fornecimento de refeições de bordo (catering).

A contestabilidade destes mercados é essencial para garantir a competição, estimular a eficiência e elevar o bem-estar dos usuários do transporte aéreo. Em um ambiente de baixa concorrência, as incumbentes têm capacidade de explorar o poder de mercado, extraindo grande parte do excedente do usuário final do transporte aéreo, além de ofertarem um nível de serviço inferior ao socialmente ótimo. Nesse sentido, pode-se afirmar que barreiras à entrada para empresas que atuam em áreas e atividade operacionais dificultam o desenvolvimento do setor, indo contra a Política Nacional de Aviação Civil.

O risco de que haja restrição de acesso para ESATAS surge ao permitir que o gestor aeroportuário confira acesso às áreas e infraestruturas em caráter de exclusividade para uma ou poucas empresas. Na relação entre o provedor de infraestrutura e seus clientes é comum a celebração de contratos que privilegiem determinado cliente mediante, por exemplo, uma contrapartida financeira (entre essas práticas, podemos citar os contratos de exclusividade ou de divisão de mercado).

Dessa forma, por meio dos Contratos de Concessão, a ANAC estabelece regras que devem ser observadas pelo operador aeroportuário para que este evite que as empresas incumbentes imponham dificuldades ao acesso de concorrentes às áreas e atividades operacionais, tal como ocorreu no aeroporto de Guarulhos. Em relação ao caso de Guarulhos, o CADE se pronunciou da seguinte forma por meio da Nota Técnica nº 27/2018/CGAA4/SGA1/SG/CADE:

“Dessa forma, conclui-se que há indícios de imposição artificial de barreiras à entrada que podem não só barrar a entrada de um competidor específico – a Gran Petro – bem como de tentativas futuras de entrada por outras empresas e até retirar o incentivo de que novas empresas busquem entrar nesse mercado. Tal resultado certamente tem o potencial de gerar impactos negativos na concorrência do mercado de distribuição de QAV no Aeroporto de Guarulhos.”

Além disso, inexistente “tema 09” da Agenda Regulatória chamado “Desverticalização do acesso aos parques de abastecimento de aeronaves (PAA)”. O único tema da

agenda regulatória que trata da temática ora em discussão é de número 21 “Acesso ao mercado de distribuição de combustível de aviação”.

A interessada questiona ainda que se a ANAC não estaria invadindo as competências do CADE ao “estabelecer restrições à livre atuação dos agentes econômicos por “motivos concorrenciais””. Contudo, no âmbito do Processo nº 00058.025960/2019-35, no qual a interessada relata supostas irregularidades levadas a efeito pela Concessionária Voa SP, no Aeroporto Comandante Rolim Adolfo Amaro (SBJD), localizado em Jundiaí, referente ao Parque de Abastecimento de Aeronaves, a interessada reconhece a competência da ANAC para estabelecer restrições à livre atuação dos agentes econômicos por motivos concorrenciais. De acordo com o documento “Petição com informações complementares – urgente (SEI 3347757)” protocolado em 13 de agosto de 2019, a interessada afirma:

“A legalidade da operação do Aeroporto de Jundiaí está visivelmente comprometida, e o cenário que se desenha é preocupante: contra a Resolução ANAC nº 302/2014, contra o Convênio de Delegação nº 006/2013, contra o Contrato de Concessão nº 0356/ARTESP/2017, contra a decisão judicial e contra a livre concorrência, a Voa SP caminha em direção a estabelecer de um monopólio no abastecimento de combustíveis em SBJD. 12. É necessário e urgente barrar esse avanço ilegal. As previsões da Resolução ANAC nº 302/2014 não podem ser vilipendiadas como se não passassem de escritos em uma folha de papel, sem qualquer aplicação prática. A ANAC deve, no exercício das competências que lhe foram conferidas pela Lei nº 11.182/05 e asseguradas no Convênio e no Contrato de Concessão, agir de modo a evitar e reprimir o descumprimento da regulação setorial.”

Assim, informa-se que a sugestão não será acatada.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11888
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
IATA - International Air Transport Association
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Gostaríamos que a ANAC comentasse os valores usados como restrições de tarifas (conforme incluído na parte 3 do anexo 4); e como esses valores se relacionam com os custos de operação dos aeroportos sujeitos à concessão atual.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Buscamos esclarecimento sobre essa informação
<b>RESPOSTA</b>
<p>A Anac agradece a contribuição e informa que os valores iniciais da Receita Teto por Passageiro foram calculados com base na receita média por passageiro dos aeroportos da Infraero nos últimos anos, de forma a se realizar uma transformação neutra em relação aos tetos tarifários vigentes. Estes valores serão reajustados anualmente conforme o item 6.5.</p> <p>Além disso, manteve-se a regulação por teto tarifário para a Tarifa de Capatazia da Carga Importada em Trânsito e de Carga Exportada em Trânsito, de forma permitir competição entre zonas primárias e secundárias na importação e exportação da carga.</p> <p>Como é de conhecimento da IATA, a variável de leilão é o maior valor de Contribuição ao FNAC pago antes da assinatura do Contrato. Logo, considerando que o certame licitatório é competitivo, e a julgar pelos resultados dos leilões das cinco primeiras rodadas de Concessão essa hipótese parece ser incontestável, é possível afirmar que as tarifas iniciais dos Contratos de Concessão são compatíveis com um modelo single till, no qual a soma das receitas tarifárias e não tarifárias são apenas suficientes para remunerar os investimentos, o custo operacional, o custo de capital, e o valor de Contribuição ao FNAC pago ao governo.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11889
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Gabriel Prétola
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Sugere-se a inclusão de Cláusula cujo conteúdo determine que a partir da homologação do resultado do leilão, o atual Operador Aeroportuário (Infraero) está obrigado a consultar o futuro Operador Aeroportuário (Adjudicatária/futura Concessionária) sobre os novos contratos a serem celebrados, independentemente de sua classificação (comerciais, contratação de terceiros, etc).
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Verifica-se, a partir da experiência de Concessionárias Aeroportuárias, que o Operado Aeroportuário anterior (Infraero) continua celebrando contratos entre a data de realização do leilão e a transferência operacional do Aeroporto/Bloco de Aeroportos ao novo Operador sem comunicação prévia.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que, inicialmente, que segundo o item 3.1.7 da minuta de Contrato de Concessão veiculada, somente é dever da Concessionária assumir os Contratos que envolvam a cessão de espaços nos Complexos Aeroportuários integrantes do Bloco, conforme as condições contratadas, mediante sub-rogação. Quanto aos demais contratos, estes deverão ser rescindidos, razão pela qual não é necessário discipliná-los por meio do contrato de concessão. Ademais, conforme Portaria do Ministério da Infraestrutura nº 577, de 08 de novembro de 2019, para os aeroportos incluídos no Plano Nacional de Desestatização - PND ou qualificados para parcerias no Programa de Parcerias e Investimentos - PPI e que ainda não tiveram contrato de concessão assinado, a celebração, prorrogação, renovação e o aditamento de contratos de exploração comercial que envolvam a utilização de espaços no complexo aeroportuário deverão ter prazo igual ou inferior a 36 (trinta e seis) meses, podendo ser prorrogados pelo mesmo período até que se assine o contrato de concessão para o respectivo aeroporto. Assim, entende-se que não é possível que a ANAC restrinja esse direito do Operador Aeroportuário atual de celebrar contratos comerciais, antecipando a data limite para tal atividade do momento da assinatura do contrato de concessão para o momento da homologação do resultado da licitação. No mais, entende-se que, no momento da homologação e adjudicação, o que se tem é somente uma expectativa de direito do adjudicatário em relação à assinatura do contrato, não havendo ainda uma relação jurídica formalmente estabelecida com o Poder Concedente, a qual só acontece após a assinatura do contrato. Dessa forma, não é possível estabelecer direitos e obrigações para qualquer momento anterior à assinatura. Por último, acrescenta-se que, caso os contratos não sejam firmados pelo Operador Aeroportuário anterior nos termos da referida Portaria nº 577/2019 e do contrato de concessão não haverá qualquer obrigação da Concessionária de sub-rogá-los.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11890
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Machado Meyer, Sendacz E Opice Advogados
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>O Contrato de Concessão estabelece que o impacto do desequilíbrio será medido pelo valor presente líquido do fluxo de caixa marginal projetado em razão do evento que ensejou a recomposição, utilizando-se a taxa de desconto em vigor na data do pedido.</p> <p>Ocorre que a metodologia do fluxo de caixa marginal é mais adequada para mensurar custos extraordinários incorridos pela Concessionária decorrentes da materialização de riscos alocados ao Poder Concedente.</p> <p>Para os casos em que o desequilíbrio é causado pela frustração de receitas da Concessionária em decorrência de um risco alocado ao Poder Concedente, como, por exemplo, a materialização de caso fortuito ou força maior não seguráveis, seria mais adequado mensurar esse desequilíbrio levando em conta a receita bruta anual média das concessionárias nos últimos anos.</p> <p>A cláusula estabelece que o evento será qualificado como desequilíbrio apenas se o impacto na remuneração da concessionária for superior a 1%, levando em conta a receita bruta média anual dos últimos três anos. Sugerimos a adoção dessa mesma metodologia para mensuração de eventuais perdas de receita da concessionária em caso de materialização de eventos de desequilíbrio.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Justificativa acima.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a metodologia de fluxo de caixa marginal tem sido utilizada em todos os contratos de concessão, inclusive, para quantificação dos desequilíbrios relacionados à perda de receita.</p> <p>Assim, a mensuração do desequilíbrio para fins de caracterização de alteração relevante está abarcada pela moldura contratual a qual a concessionária está atrelada, conforme item 6.24, não sendo adequado considerar receitas de outras concessionárias para tal mister.</p> <p>Adicionalmente, convém elucidar, conforme Anexo 5 do Contrato de Concessão, que o processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro será realizado de forma que seja nulo o valor presente líquido do Fluxo de Caixa Marginal projetado em razão do evento que ensejou a recomposição, considerando (i) os fluxos dos dispêndios marginais resultantes do evento que deu origem à recomposição; e (ii) os fluxos das receitas marginais resultantes do evento que deu origem à recomposição.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11891
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Gabriel Prétola
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Sugere-se que a SAC e a ANAC passem a aceitar as pesquisas de satisfação internacionais e, caso decidam manter pesquisas específicas para critérios válidos apenas no Brasil, cogitem arcar com os respectivos custos, evitando assim a proliferação de múltiplas pesquisas com o mesmo propósito, que afetam a eficiência operacional dos aeroportos.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
A fiscalização e a análise da qualidade dos serviços oferecidos pelas concessionárias faz parte da competência dos órgãos reguladores do setor de aviação civil (Secretaria Nacional de Aviação Civil e Agência Nacional de Aviação Civil). Nesse contexto, grande parte das concessionárias já arca voluntariamente com os custos de pesquisas de qualidade e satisfação de passageiro que seguem metodologias e padrões internacionais, como, por exemplo, a Airport Service Quality (ASQ) da Airports Council International (ACI).
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e informa que a Pesquisa de Satisfação de Passageiros - PSP prevista no Contrato de Concessão é distinta das pesquisas realizadas pela SAC e pela ACI. As diferenças estão relacionadas aos objetivos das pesquisas, à metodologia aplicada e às ferramentas de controle e auditoria implementadas. O resultado da PSP, assim como de outros Indicadores de Qualidade de Serviço - IQS, serão considerados no cálculo anual do fator de qualidade de serviço (Fator Q) a ser aplicado no reajuste anual (de acordo com o porte do aeroporto e conforme estabelecido no Contrato). Esses instrumentos buscam estimular a Concessionária a prestar um serviço com qualidade ao usuário, sob pena de ter suas receitas reduzidas ou de aplicação de penalidades específicas relacionadas à qualidade do serviço prestado. Em face do exposto, a ANAC publica e constantemente aprimora normativos relacionados à aplicação da PSP, buscando garantir a representatividade e confiabilidade dos dados. Também há normas complementares expedidas pela ANAC que determinam procedimentos de verificação e auditoria das entrevistas realizadas. Por fim, quanto aos custos e realização de outras pesquisas, cabe ressaltar que a ANAC autoriza a inclusão de perguntas de interesse da Concessionária na PSP, o que permite, em alguns casos, otimizar a utilização dos recursos para medir a percepção dos usuários em relação aos serviços prestados no aeroporto.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11892
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Gabriel Prétola
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>Tendo em vista que o zoneamento é instrumento que avalia as áreas de determinada cidade para que possam incidir diferentes diretrizes quanto ao uso, ocupação e parcelamento do solo, os aeroportos que estão localizados em Municípios que estão sob processo de atualização de seus respectivos zoneamentos podem estar sujeitos a eventuais restrições à operação do aeroporto, tanto por questões sonoras, ambientais, como também de localização. Requer-se esclarecimento sobre a previsão da publicação de tais portarias, bem como quais os impactos previstos de eventuais mudanças para a análise das Licitantes em seu planejamento econômico-financeiro. Ainda que os aeroportos já estejam construídos e muito provavelmente isso esteja sendo considerado para fins de zoneamento, é de se considerar que eventuais restrições impostas possam dificultar que a concessionária adapte sua operação ao novo zoneamento, o que deveria constituir risco a ser arcado pelo Poder Concedente e, portanto, motivo para o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>Na Justificativa apresentada pela Anac, há a menção de que encontram-se em processo de conclusão os novos zoneamentos dos aeroportos: (i) Bloco Norte – Aeroportos de Porto Velho/RO (SBPV); Boa Vista/RR (SBBV); (ii) Bloco Central – São Luís/MA (SBSL); e (iii) Bloco Sul – Bacacheri/PR (SBBI). Além disso, há também menção de que assim que as Portarias forem publicadas, os zoneamentos atualizados deverão ser considerados para o objeto da concessão. É importante que a Anac apresente mais informações em relação à mudança de zoneamento dos aeroportos mencionados, especialmente considerando que assim que as Portarias forem publicadas, os zoneamentos atualizados deverão ser considerados para o objeto da concessão.</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que as legislações de ordenamento urbano vigentes e em atualização estão descritas no Capítulo 7- Compatibilidade atual e futura entre as atividades aeroportuárias e o uso do solo dos relatórios de Estudos Ambientais. Caberá ao operador aeroportuário atuar em parceria com o município para que as restrições impostas pelos planos de proteção do aeroporto sejam devidamente incorporadas nos procedimentos municipais.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11893
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Gabriel Prétola
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Sugere-se a inclusão de Cláusula cujo conteúdo determine que para a habilitação de novos aeroportos (especialmente municipais e estaduais) em um raio de até 200km de distância de qualquer aeroporto integrante dos Blocos, a Anac deva consultar a Concessionária e solicitar seu parecer sobre o ponto, o qual será não só considerado para os fins do processo de habilitação, mas também para eventual futuro pedido de reequilíbrio econômico-financeiro da Concessionária em caso em operação do novo aeroporto.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Sobre a possibilidade de implantação de novos Aeroportos em regiões próximas, atualmente considera-se o risco especialmente para o Aeroporto de Curitiba, integrante do Bloco Sul. Esta questão afeta diretamente os serviços objeto do Contrato de Concessão e deve contar com a participação ativa da Concessionária no processo decisório da Anac.
<b>RESPOSTA</b>
<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 no item 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> <p>Por outro lado, entende-se que os altos custos para investimentos em infraestrutura aeroportuária, por si só, já funcionam como uma natural barreira a entrada.</p> <p>A despeito do exposto acima, entende-se que a avaliação e a precificação dos riscos do negócio fazem parte das análises de qualquer pretendente ao processo licitatório. Assim, considera-se que qualquer limitação à concorrência deva ser tratada como medida excepcional.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11894
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
lata - International Air Transport Association
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>Embora entendamos que os encargos podem variar de acordo com as diferenças de qualidade do serviço (o que seria justificado por uma diferença de custo), não podemos suportar a modulação de encargos com base no dia, hora ou estação do ano. Isso ocorre porque não existem diferenciais de custo que justifiquem essa modulação.</p> <p>A modulação das cobranças com base no tempo diverge do princípio do usuário paga, pois determinados usuários pagarão muito mais pelo mesmo serviço.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>Embora entendamos que os encargos podem variar de acordo com as diferenças de qualidade do serviço (o que seria justificado por uma diferença de custo), não podemos suportar a modulação de encargos com base no dia, hora ou estação do ano. Isso ocorre porque não existem diferenciais de custo que justifiquem essa modulação.</p> <p>A modulação das cobranças com base no tempo diverge do princípio do usuário paga, pois determinados usuários pagarão muito mais pelo mesmo serviço.</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que conforme disposto no item 4.4.1., as regras de tarifação presentes nesta minuta de Contrato seguem as recomendações descritas em manuais de organizações internacionais, como nos DOC 9082 - ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services e DOC 9562 – Airport Economics Manual da International Civil Aviation Organization (ICAO).</p> <p>Por exemplo, o DOC 9562 traz a seguinte discussão sobre precificação econômica: “With respect to peak period or congestion pricing, in which there are significant variations in the level of service by time of day, charges could be established on the basis of short- and long-run marginal costs. To ensure consistency with ICAO’s policies on charges, airport operators should make certain that users engaged in similar types of operations are treated equally. To implement this particular form of economic pricing, airport operators need to identify peak and off-peak users, the costs of serving peak and off-peak users, and how users’ behaviour changes once the pricing scheme has been implemented. The effectiveness of economic pricing should be periodically evaluated.”</p> <p>Ainda sobre a discussão de incentivos promovidos pelo gerenciamento do congestionamento: “(...) a type of incentive would target the demand for airport access by affecting users’ decisions regarding their services, for example with respect to scheduling or the capacity of aircraft used. Airport charges could be set in such a way that higher charges would apply during peak periods when demand for the airport’s limited capacity is greatest, and lower charges would apply during off-peak hours of service.”</p>

É importante notar, entretanto, que as Concessionárias devem sempre observar os quatro princípios-chave na tarifação, descritos no DOC 9082 da ICAO: transparência, critérios não-discriminatórios, consulta aos usuários e relação com os custos.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11895
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Gabriel Prétola
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Sugere-se a exclusão dos três aeroportos localizados no Rio Grande do Sul (SBPK, SBUG e SBBG) do Bloco Sul.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Os Aeroportos de Pelotas (SBPK), de Uruguaiana (SBUG) e de Bagé (SBBG), localizados no Rio Grande do Sul e integrantes do Bloco Sul geram aumento do ressarcimento referente às despesas da Infraero, atingindo a cifra de 297 milhões de reais. Ainda que consideradas as diretrizes de política pública do Governo Federal e da Anac, a inclusão deles no Bloco Sul pode implicar a realização de investimentos não viáveis. Além deste fato vir a reduzir o valor da Contribuição Inicial ofertada pelos Licitantes, a futura Concessionária poderá enfrentar sérios problemas na tentativa de manutenção da infraestrutura exigida e pouco utilizada no decorrer do prazo da Concessão. Com isso, sugere-se a exclusão destes três aeroportos do Bloco Sul sob pena de se gerar ineficiência na região.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição. Inicialmente, cabe esclarecer que a modelagem em bloco promove apenas um intercâmbio entre o valor de contribuição a ser pago ao FNAC e a gestão de um ativo deficitário, sem qualquer impacto sobre os investimentos nos aeroportos. Isso porque, no modelo de concessão de ativos de forma individualizada, todo o valor “excedente” do projeto, o chamado valor presente líquido (VPL), é capturado pelas outorgas que deverão ser recolhidas pelo concessionário junto ao FNAC.</p> <p>Logo, no modelo individualizado, o excedente do projeto gerado pelo aeroporto superavitário não é utilizado no próprio aeroporto, mas sim recolhido junto ao FNAC através das outorgas e reinvestido no sistema de aviação civil do país, garantindo o subsídio cruzado que permite a sustentabilidade do sistema como um todo. Esse mecanismo é clássico, e sempre foi empregado no país, de diversas formas. Já a concessão em bloco apenas transfere parte desse excedente para a gestão de ativos deficitários do próprio bloco, garantindo nível de serviço adequado a uma maior parte da população e investimentos necessários em aeroportos de menor porte sem qualquer prejuízo aos aeroportos superavitários do bloco.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11896
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Gabriel Prétola
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Recomenda-se fortemente que as premissas utilizadas para a elaboração do EVTEA sejam revistas em razão da pandemia causada pela COVID-19.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
O atual momento crítico de pandemia afetou a indústria aeroportuária como um todo e seus reflexos ainda serão sentidos por um longo período até o setor venha a ser recuperar. Com isso, basear a próxima rodada de concessões em parâmetros adotados antes da pandemia mundial não é adequado, realista ou mesmo eficiente. O cenário mundial relacionado à operação de aeroportos mudou nos últimos meses e, com isso, as premissas macroeconômicas também devem ser revistas para que se mantenham a utilidade e eficiência do projeto.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que 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 6ª Rodada de Concessões Aeroportuárias (cenário de 30 anos a partir de outubro/novembro de 2021). Entretanto, no presente momento seria prematuro se fazer qualquer diagnóstico conclusivo, devido as 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.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11897
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Machado Meyer, Sendacz E Opice Advogados
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>O Contrato de Concessão estabelece que a ANAC poderá recompor o equilíbrio do contrato de concessão por meio da revisão da contribuição ao sistema devida pela concessionária.</p> <p>A contribuição ao sistema é composta pela contribuição inicial, paga em até 15 dias após a assinatura do contrato de concessão, e a contribuição variável, correspondente a alíquota aplicável a receita bruta da concessionária e paga anualmente.</p> <p>Veja que, ao contrário de outras concessões, a contribuição inicial não será diluída durante o contrato de concessão. A concessionária deverá pagar a contribuição inicial já no início da concessão. Sendo assim, a revisão de que trata o item 6.26.5 será aplicável, na prática, apenas à contribuição variável.</p> <p>É preciso mencionar que a depender da intensidade do desequilíbrio suportado pela concessionária a revisão da contribuição variável pode não ser suficiente para neutralizar ou mitigar o desequilíbrio suportado pela concessionária, uma vez que a revisão na alíquota da contribuição variável terá efeitos prospectivos. Como a experiência tem nos mostrado que os desequilíbrios, na maioria dos casos, impactam negativamente o capital de giro da concessionária.</p> <p>Sendo assim, seria adequado prever uma forma de utilização da contribuição variável para diminuir os impactos sofridos pela concessionária e não apenas para aliviar seus encargos futuros.</p> <p>Diante disso, propomos que a Concessionária possa segregar parte dos recursos destinados ao pagamento da Contribuição Variável para uma conta de movimentação restrita que será utilizada para recomposição de eventual reequilíbrio suportado pela Concessionária.</p> <p>Para tanto, sugerimos a inclusão da seguinte subcláusula ao capítulo de recomposição do equilíbrio econômico financeiro bem como um apêndice para regular o funcionamento desse mecanismo.</p> <p>6.25.6. Revisão dos valores de Contribuição Variável.</p> <p>(...)</p> <p>6.30. Observado o regramento estabelecido neste Contrato, o Poder Concedente, preferencialmente, utilizará os valores de Contribuição Variável para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, conforme regramento estabelecido no Apêndice A".</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Justificativa acima.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o item 6.26.5, do contrato de concessão, em linha com o comando do artigo 18, do Decreto nº 7.624, de 22 de

novembro de 2011, já prevê o cabimento de outra forma de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, além das expressamente citadas no item 6.26, desde que definida de comum acordo entre a ANAC e a Concessionária, mediante prévia aprovação do Ministério da Infraestrutura.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11898
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
IATA - International Air Transport Association
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Semelhante aos comentários feitos para 3.1.25; A ANAC pode precisar considerar a possibilidade de alterar de 30 para 60 dias o anúncio de alterações nas tarifas. Além do argumento mencionado anteriormente sobre a inclusão das alterações nos tickets, também seria concedido tempo suficiente para a ANAC processar qualquer recurso potencial antes da implementação da nova cobrança.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Semelhante aos comentários feitos para 3.1.25; A ANAC pode precisar considerar a possibilidade de alterar de 30 para 60 dias o anúncio de alterações nas tarifas. Além do argumento mencionado anteriormente sobre a inclusão das alterações nos tickets, também seria concedido tempo suficiente para a ANAC processar qualquer recurso potencial antes da implementação da nova cobrança.
<b>RESPOSTA</b>
<p>ANAC agradece a contribuição e esclarece que a antecedência de 30 dias aplica-se à notificação final dos novos valores das tarifas antes da implementação e à apresentação do relatório de consulta, sendo que as empresas aéreas participarão do processo de consulta, cuja duração deverá ser suficiente para sua efetiva participação.</p> <p>Adicionalmente, ressalta-se que, conforme o art. 18 da Resolução ANAC nº 432, de 19/06/2017, “o valor da tarifa de embarque, doméstica ou internacional, deve ser aquele estabelecido em tabela própria do operador do aeródromo na data de celebração do contrato de transporte aéreo para a data e horário de embarque do passageiro”. Assim, o aumento da tarifa de embarque não incide sobre os passageiros que celebraram contrato de transporte previamente à entrada em vigor dos novos valores.</p> <p>Por fim, considera-se que o prazo de 30 dias é suficiente para eventual avaliação por parte da ANAC em relação ao processo de consulta.</p> <p>Dessa forma, entende-se que não há necessidade de ampliação do prazo dos itens 3.1.25 e 4.4.4.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11899
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Machado Meyer, Sendacz E Opice Advogados
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Identificamos na Minuta do Contrato que a prática de diversos atos societários por parte da Concessionária está sujeita à anuência prévia da ANAC. Entendemos que a exigência de submissão desses atos à anuência prévia da ANAC poderá causar limitação à capacidade de gestão da concessionária. Atos societários simples dependerão, para sua conclusão, a anuência prévia da ANAC, agregando, dessa forma, complexidade e demora na prática desses atos societários. Sugerimos que a exigência de anuência prévia seja aplicável apenas àquelas situações que acarretem alteração do controle acionário da concessionária. Para todas as outras situações, bastaria apenas o envio de comunicação posterior à ANAC.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Justificativa acima.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e esclarece, primeiramente, que a anuência prévia e expressa da ANAC para toda e qualquer mudança da composição acionária da Concessionária somente ocorrerá nos 5 (cinco) primeiros anos do prazo da concessão, segundo o item 10.7.2 da minuta de Contrato. Após esses 5 (cinco) primeiros anos, segundo o item 10.8.2, "a mudança de composição acionária da Concessionária que não implique mudança de controle societário poderá ser efetuada sem a prévia anuência da ANAC, devendo ser comunicada à ANAC em até 15 (quinze) dias após a mudança". O regime mais restritivo para os 5 (cinco) primeiros anos do Contrato de concessão pretende viabilizar um controle mais eficiente por parte do Poder Concedente, acerca da preservação de todas as condições editalícias, incluindo mas não se limitando à habilitação técnica. Com efeito, nos cinco primeiros anos da concessão, a ANAC opta por exercer controle prévio - e não a posteriori - acerca dos atos societários que têm o condão de afetar premissas adotadas na condução do processo licitatório, seja quanto à habilitação jurídica, econômico-financeira e técnica, ou quanto à presença, no quadro societário da Concessionária, de pessoas sujeitas às limitações e impedimentos de que trata o item 3.15 e seguintes do Edital.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11900
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
IATA - International Air Transport Association
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Não está claro por que as tarifas sujeitas ao Teto Tarifario são ajustadas automaticamente pela inflação, sem qualquer consideração aparente dos custos desses serviços..
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Não está claro por que as tarifas sujeitas ao Teto Tarifario são ajustadas automaticamente pela inflação, sem qualquer consideração aparente dos custos desses serviços.
<b>RESPOSTA</b>
<p>ANAC agradece a contribuição e esclarece que a única tarifa submetida a teto tarifário é a de Capatazia da Carga Importada em Trânsito e Carga Exportada em Trânsito, conforme item 3.2.2 do Anexo 4 ao Contrato. As tarifas de embarque, conexão, pouso e permanência, a depender do aeroporto e da operação, podem estar sujeitas a teto de receita média.</p> <p>Esclarece ainda que o teto tarifário é reajustado somente pela inflação, sem incidência de fator X, mas que o reajuste do teto não significa que as tarifas praticadas são reajustadas automaticamente. Ao contrário, qualquer proposta do administrador aeroportuário que envolva aumento tarifário precisa ser precedida de consulta às partes interessadas relevantes, conforme item 4.4.3 do Contrato de Concessão. No processo de consulta, por sua vez, é requerido que o aeroporto compartilhe com os usuários diversas informações, incluindo as relacionadas aos seus custos.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11901 i
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>A AZUL possui algumas sugestões gerais de inclusão que seguem no documento anexo.</p> <p>A AZUL julga adequado que seja considerado para todos os fins de engenharia o maior avião homologado para determinada categoria, por exemplo, 3C se adequa tanto para A320Neo, Embraer 195E2 e ATR-72-600 ou seja, aeronaves completamente distintas e que fazem parte da mesma categoria. Portanto, todas as posições e construções deveriam ser dimensionadas ao maior avião homologado naquela categoria. Ressaltando que, em peso, o A320Neo é o maior (maior exigência de PCN), em envergadura o A320Neo também é o maior, porém, em comprimento, o ERJ-190-400 (E2) é o maior.</p> <p>Portanto, o PCN de pátio e pista deveria ser adequado ao A320Neo (79 toneladas MTOW), a largura das posições de estacionamento deveria atender adequadamente a envergadura de 35,92m (737-7 Max), deveria adequar o comprimento das posições de estacionamento para 41,5m (Embraer 195E2), adequar a capacidade do terminal considerando a maior aeronave operando 3C de 195 passageiros (A320Neo em configuração de Alta Densidade). Assim não haveria assincronismo de capacidade do aeroporto uma vez que o entendimento 3C vai do ATR72 até o A320, ou seja, configurações operacionais totalmente distintas.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>Ao analisar o contrato de concessão, observa-se que esta I. Agência se preocupa em trazer previsões sobre o terminal de passageiros, com um foco na operação terra. Todavia, a infraestrutura da operação também deve ser analisada sob a ótica do lado ar do aeroporto.</p> <p>Nesse sentido, nota-se que as empresas aéreas estão recorrentemente renovando sua frota de aviões, utilizando-se das aeronaves mais modernas disponíveis no mercado, sendo que a infraestrutura aeroportuária deve ter a capacidade de atender esta demanda não somente em relação a pista, mas também em relação ao pátio de aeronaves, considerando que a maioria das operações são realizadas concomitantemente pelas empresas aéreas. Ou seja, além da concessionária fornecer a infraestrutura do terminal para receber um grande número de passageiros ao mesmo tempo, também deve ter estrutura para receber as aeronaves que transportam estes passageiros e estrutura para empresas de handling e de manutenção de linha.</p> <p>Dessa forma, a AZUL julga adequado que seja considerado para todos os fins de engenharia o maior avião homologado para determinada categoria, por exemplo, 3C se adequa tanto para A320Neo, Embraer 195E2 e ATR-72-600 ou seja, aeronaves</p>

completamente distintas e que fazem parte da mesma categoria. Portanto, todas as posições e construções deveriam ser dimensionadas ao maior avião homologado naquela categoria. Ressaltando que, em peso, o A320Neo é o maior (maior exigência de PCN), em envergadura o A320Neo também é o maior, porém, em comprimento, o

ERJ-190-400 (E2) é o maior.

Portanto, o PCN de pátio e pista deveria ser adequado ao A320Neo (79 toneladas MTOW), a largura das posições de estacionamento deveria atender adequadamente a envergadura de 35,92m (737-7 Max), deveria adequar o comprimento das posições de estacionamento para 41,5m (Embraer 195E2), adequar

a capacidade do terminal considerando a maior aeronave operando 3C de 195 passageiros (A320Neo em configuração de Alta Densidade). Assim não haveria assincronismo de capacidade do aeroporto uma vez que o entendimento 3C vai do ATR72 até o A320, ou seja, configurações operacionais totalmente distintas.

Ademais, ainda que a AZUL concorde no modelo de contrato menos prescritivo que seria mais benéfico às concessionárias, a falta de prescrição de algumas questões

se mostra temerária. Se o contrato não é prescritivo quanto ao investimento na infraestrutura, qual é a garantia de que as concessionárias irão se adequar caso haja o aumento da demanda? Desse modo, a AZUL entende que o contrato deve trazer segurança para as companhias aéreas, dando maior garantia de que haverá a infraestrutura necessária para a demanda projetada.

## **RESPOSTA**

A SAC/MInfra agradece a contribuição e informa que os estudos seguiram as diretrizes emanadas pelo setor público, em observância às melhores práticas para se projetar de forma conjunta o atendimento às necessidades do mercado e a racionalidade do gasto. Desta forma, partiu-se das projeções de demanda, que visam prever a necessidade futura da infraestrutura, para enfim somá-las às necessidades de investimento para adequação de possíveis não conformidades. As projeções de demanda possuem não só uma abordagem quantitativa, mas também qualitativa, por meio da qual procura-se identificar, a partir dos dados históricos dos aeroportos, as características evolutivas individuais para então se traçar o perfil de expansão e desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária.

Dentre as características analisadas, encontram-se não só a aeronave crítica do projeto, mas também o mix de aeronaves que historicamente opera no aeroporto. Projetos de aeroportos demandam soluções por vezes complexas e de análise caso a caso. É necessário que se busque soluções customizadas, já que cada sítio aeroportuário possui suas particularidades, suas dificuldades, como falta de área no sítio para comportar determinadas soluções, bem como diferentes graus de atendimento às regulamentações vigentes. Nesse contexto, o grande desafio é atender à demanda, ao mercado, à regulação, mas dentro de um cenário que não é sempre o mesmo, isto é, soluções “one size fits all” não se aplicam neste caso. Relevante mencionar também que, para algumas infraestruturas, como pista de pouso e decolagem e taxiways, é racional que se projete baseado na maior aeronave de projeto para cada requisito, como resistência e largura da pista por exemplo. No entanto, não se enxerga racionalidade em necessariamente dimensionar todas as posições de pátio de acordo com a maior aeronave hipotética possível (composta pela maior envergadura, maior comprimento, e assim por diante), uma vez que não

haverá homogeneidade no uso de tal equipamento, os espaços (e os recursos) disponíveis para construção são limitados, e tal assunção incorrerá em perdas no uso racional da infraestrutura aeroportuária. Visando tal maximização, prevê-se o mix de aeronaves a serem operadas no aeroporto, de forma a se customizar o projeto para melhor atendimento do mercado, o qual apresenta, como citado na contribuição, um amplo espectro de aeronaves em uma mesma categoria.

O dimensionamento pelo componente máximo não é observado em muitos projetos, sejam eles em estacionamentos de veículos automotores ou até mesmo nas próprias aeronaves. À título de exemplificação, traça-se uma situação hipotética em que a regulamentação exigisse dos operadores aéreos que a configuração dos assentos das aeronaves obedecesse o maior perfil de seus passageiros. Provavelmente tal fato reduziria a capacidade das aeronaves e não se encontraria, nesse caso, a racionalidade do dimensionamento. O mesmo raciocínio aplica-se no caso do horário pico de movimentação do aeroporto. Por este raciocínio, as infraestruturas deveriam ser dimensionadas para o atendimento irrestrito dos operadores aéreos que, como bem citado na contribuição, “a maioria das operações é realizada concomitantemente pelas empresas aéreas”. Portanto, nos demais períodos, tais infraestruturas devem ficar ociosas. Portanto, o dimensionamento dos projetos procura colocar, lado a lado, a melhor solução para atender o mercado de uma forma racional.

Não obstante, alguns documentos de registro obrigatórios dão a dimensão e as soluções propostas pelo operador aeroportuário para exploração, gestão e expansão da infraestrutura aeroportuária, como Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI), Plano Diretor e Anteprojetos de expansão. Alguns destes documentos são requeridos em periodicidade que seja compatível com o monitoramento da demanda projetada, seja no sentido de verificar se a demanda realizada encontra-se aquém ou além da projetada.

Portanto, entende-se que o desenho regulatório procurou endereçar tal questão. No entanto, importa ressaltar que os operadores aéreos devem cumprir importante papel nos projetos de expansão e desenvolvimento aeroportuários. Os operadores aeroportuários e aéreos devem manter canal de diálogo para alinhamento de expectativas, uma vez que os operadores aéreos devem contribuir na expansão na infraestrutura aeroportuária ao indicar suas intenções futuras, tanto em questão de volume de movimentação, quanto em equipamentos a serem utilizados, mas, ao mesmo tempo, tentar se manter fiel (o tanto quanto possível), a fim de que o operador aeroportuário possa incluir tais sinais do mercado no desenvolvimento do seu sítio, bem como atender da melhor e mais racional forma possível os seus clientes, ou seja, alinhar seus incentivos aos dos operadores aéreos.

A ANAC por sua vez informa que, usualmente, o valor do PCN é uma decisão de negócio, já que não se trata de uma propriedade intrínseca do pavimento, mas de uma função da estrutura do pavimento, do mix de aeronaves previsto a utilizar o pavimento, bem como o número / frequência de movimentos dessas aeronaves e da vida útil desejada.

Esclarece-se que, conforme explicação acima, não é possível afirmar que um pavimento com um dado PCN seja incapaz de receber novas frequências de aeronaves com ACN superior. Deve ser feita uma nova análise e avaliada a vida útil resultante da inclusão dessa aeronave. Portanto, entende-se que não seria adequado razoável prever valores de resistência de pavimento em contrato de concessão.

Importante ressaltar que o Contrato de Concessão prevê como objeto da Concessão, descrito no item 3 do PEA, que deve ser provido capacidade adequada para atendimetno aos Usuários durante a Fase II do Contrato. O termo "Usuários" deve

ser entendido neste contexto de maneira ampla, incluindo, nesse sentido, empresas aéreas e prestadores de serviço aeroportuário. A mesma cláusula traz, ainda, a descrição do sistema de pátio e pistas no rol dos sistemas a serem observados no quesito de capacidade:

"3.1.6 O provimento de capacidade adequada para o atendimento dos Usuários durante toda a Fase II de realização do objeto da Concessão, 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, vias de acesso, dentre outras"

Ademais, o item 7 do PEA, que trata de Melhorias da Infraestrutura Aeroportuária, apresenta para cada aeroporto o código de aeronave cuja infraestrutura deve ser adequada para que seja realizada operação sem restrição.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11901 ii
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>A AZUL possui algumas sugestões gerais de inclusão que seguem no documento anexo.</p> <p>A desestatização dos aeroportos, transferindo a gestão da infraestrutura aeroportuária do poder público para o âmbito privado, trouxe grande qualidade a infraestrutura dos terminais de passageiros. Todavia, a AZUL solicita que a promoção desta infraestrutura aos terminais de passageiros e dos Tecas acompanhem o crescimento da demanda nos respectivos aeroportos, observando ainda o padrão de qualidade IATA, sem que, contudo, sejam cometidos excessos que possam resultar em “elefantes brancos”, ou seja, grandes estruturas subutilizadas ou até mesmo inutilizadas, apenas gerando grande ônus às empresas aéreas, como por exemplo os aeroportos do Galeão no Rio de Janeiro/RJ, de Porto Alegre/RS e de Fortaleza/CE.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
As sugestões tem o objetivo de trazer a visão da companhia aérea sobre a presente concessão, bem como as concessões já realizadas nas rodadas anteriores.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição. A Agência compartilha das preocupações externadas e entende que a linha proposta na minuta de Contrato vai justamente ao encontro dessas preocupações, ao propor a realização de investimentos na ampliação de capacidade da infraestrutura compatíveis com o crescimento da demanda nos aeroportos.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11901 iii
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>A AZUL possui algumas sugestões gerais de inclusão que seguem no documento anexo.</p> <p>Seguindo a política de consultation estabelecido nos contratos de concessões modernos, o check-in compartilhado não deve ser obrigatório, mas sim deve ser previamente negociado entre as administradoras aeroportuárias e as empresas aéreas.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>As sugestões tem o objetivo de trazer a visão da companhia aérea sobre a presente concessão, bem como as concessões já realizadas nas rodadas anteriores.</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que não há no Contrato obrigação de compartilhamento de check-in. Adicionalmente, o contrato prevê, no capítulo XV, que as propostas de investimentos que afetem os usuários, bem como as propostas de remuneração, devem ser submetidas a processo de consulta às partes interessadas relevantes.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11901 iv
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>A AZUL possui algumas sugestões gerais de inclusão que seguem no documento anexo.</p> <p>Ainda que haja a previsão de pontes de embarque no terminal de passageiros, o contrato de concessão deve prever que as operadoras aeroportuárias devem enviar todos os esforços para o fornecimento dos equipamentos de acessibilidade aos passageiros.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>As sugestões tem o objetivo de trazer a visão da companhia aérea sobre a presente concessão, bem como as concessões já realizadas nas rodadas anteriores.</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>ANAC agradece a contribuição e esclarece que as questões inerentes aos procedimentos relativos à acessibilidade de passageiros com necessidade de assistência especial ao transporte aéreo estão abrangidas na Resolução nº 280, de 11 de julho de 2013. Nesta norma estão listadas obrigações que devem ser seguidas pelos operadores aeroportuários, incluindo, assim, as Concessionárias que assumirão os aeroportos da presente rodada de concessões. Entre as obrigações previstas nesta norma, destaca-se que os operadores aeroportuários devem adotar as medidas necessárias para garantir a integridade física e moral do PNAE e implementar um sistema de controle de qualidade de serviço prestado ao PNAE. O não cumprimento das obrigações enseja o pagamento de multas previstas no Anexo IV da Resolução. Nesse sentido, entende-se que a Resolução nº 280, de 11 de julho de 2013 já abrange a questão sobre o fornecimento dos equipamentos de acessibilidade aos passageiros.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11901 v
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>A AZUL possui algumas sugestões gerais de inclusão que seguem no documento anexo.</p> <p>Conforme a experiência oriunda das concessões anteriores, a AZUL vem encontrando dificuldades na falta de padronização nos layouts de cobranças e faturamentos de tarifas pelos operadores aeroportuários, pois cada aeroporto impõe um modelo diferente para realizar a cobrança causando entraves operacionais e financeiros para as empresas aéreas, não restando alternativa ao operador aéreo.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
As sugestões tem o objetivo de trazer a visão da companhia aérea sobre a presente concessão, bem como as concessões já realizadas nas rodadas anteriores.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a proposta de padronização dos formatos de cobrança dos aeroportos não pertence ao escopo da audiência pública da 6ª rodada de concessão de aeroportos pelo Governo Federal. A sugestão poderá ser oportunamente estudada em eventual processo normativo sobre o assunto. Ressalta-se que a Resolução Nº 432, de 19 de junho de 2017, estabelece que o processamento, a cobrança e a arrecadação das tarifas aeroportuárias podem ser feitos pelo próprio aeródromo tarifador, por sistema por ele gerido.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11901 vi
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>A AZUL possui algumas sugestões gerais de inclusão que seguem no documento anexo.</p> <p>O contrato deve prever que não haja concomitância de obras nas pistas dos aeroportos que importem em interdição das pistas. Essa situação ocorreu nos anos de 2019 e 2018 quando Curitiba/PR (CWB), Florianópolis/SC (FLN), Porto Alegre/RS (POA) e Foz do Iguaçu/PR (IGU) fecharam concomitante gerando um grande problema para o Planejamento de Malha para realocação dos voos além de um problema de Safety, por não ter opções na região sul para programar os voos alternados. Sem a previsão desta proibição, tal situação poderá ocorrer de novo, gerando novamente um problema para as companhias aéreas e usuários do sistema.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
As sugestões tem o objetivo de trazer a visão da companhia aérea sobre a presente concessão, bem como as concessões já realizadas nas rodadas anteriores.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que, no que concerne às competências do MInfra, os Estudos de Viabilidade não são vinculativos, foi estabelecido como diretriz de política pública emanada da SAC, refletida no Anexo 2 do Contrato de Concessão, que a concessionária deverá realizar todas as adequações de infraestrutura aeroportuárias necessárias para que os aeroportos estejam habilitados a operar, no mínimo, com aeronaves código 3C, em pista tipo instrumento (IFR) não precisão sem restrição, noturno e diurno, até o fim da Fase 1B do contrato de concessão, a qual prevê os investimentos obrigatórios iniciais nos aeroportos. Tal determinação tem por finalidade possibilitar que os aeroportos concedidos tenham infraestrutura mínima capaz de atender a aeronaves utilizadas para voos regulares na forma como operam hoje no país. De fato, nota-se que hoje existe um gargalo de infraestrutura em aeroportos que não atendem pelo menos aeronaves código 3C (a exemplo do Airbus A318; Boeing 737-700; Embraer ERJ 190-200 LR; ATR 72; dentre outros).</p> <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</p>

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. A ANAC, por sua vez esclarece que situações como a exemplificada, inegavelmente prejudiciais ao setor, são pontuais e transitórias e sua solução requer gestão e planejamento em nível nacional, exigindo coordenação entre os entes públicos e privados. Nesse sentido, o Contrato de Concessão endereça a questão nos termos da cláusula 3.1.18, estabelecendo que a Concessionária deve considerar no planejamento e realização de suas operações a integração de cada Aeroporto com o sistema aeroportuário brasileiro.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11901 vii
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>A AZUL possui algumas sugestões gerais de inclusão que seguem no documento anexo.</p> <p>As RESAS (Runway End Safety Area) a serem construídas não podem reduzir as atuais distâncias declaradas da maior pista do aeroporto, ou seja, deverá haver a manutenção ao menos da TORA (Take-Off Run Available).</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>As sugestões tem o objetivo de trazer a visão da companhia aérea sobre a presente concessão, bem como as concessões já realizadas nas rodadas anteriores.</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece a contribuição. Na cláusula 3.1.43 do Contrato de Concessão, estabelece-se que, para redução significativa da oferta de infraestrutura, a Concessionária deverá previamente solicitar autorização da ANAC e realizar consulta às partes relevantes impactadas. Dessa maneira, tem-se por propósito justamente evitar que a infraestrutura seja reduzida de forma a impactar negativamente às operações.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11901 viii
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>A AZUL possui algumas sugestões gerais de inclusão que seguem no documento anexo.</p> <p>O contrato do Bloco Sul deveria ter cláusulas que especifiquem os procedimentos a serem implementados no aeroportos, uma vez que fica muito simplório apenas a necessidade de IFR full de não precisão, onde isso pode ser interpretado como um mero RNAV, quando há a possibilidade de se implementar procedimentos de ILS (desejáveis em LDB e NVT) e/ou procedimentos RNAV (RNP). Essa sugestão também deve ser considerada aos aeroportos com movimentação superior a 0.5M por ano de passageiros.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>No contrato de concessão não há uma exigência enfática para os operadores aeroportuários de implementação de procedimentos IFR para a região sul, fato este que pode levar a uma acomodação do operador em não tomar as medidas necessárias,</p> <p>considerando ainda que, diante da falta de estrutura, as empresas evitam operar em horário crítico de nevoeiros e etc.</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece não ser possível a inclusão de tais exigências no contrato com o futuro operador aeroportuário, uma vez que foge à sua área de atuação. Aos operadores aeroportuários são exigidos, por contrato, aspectos relativos à infraestrutura aeroportuária. Nesse íterim, os procedimentos aeronáuticos sugeridos na presente contribuição são de responsabilidade do provedor de serviços de navegação aérea, cuja competência para homologação é da Autoridade Aeronáutica. No Brasil, os papéis de provisão de serviços de navegação aérea são, a depender do aeroporto, de responsabilidade da Infraero ou do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), que também exerce o papel de regulador.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11901 ix
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>A AZUL possui algumas sugestões gerais de inclusão que seguem no documento anexo.</p> <p>a AZUL entende que para mitigar cenário de monopólio na prestação de serviços e preços abusivos, a ANAC deveria garantir condições para um mínimo de competição entre os fornecedores de serviços, inclusive com a indicação das empresas aéreas.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>O operador aeroportuário é quem determina o fornecedor de infraestruturas de telecomunicações e os operadores aéreos ficam condicionados a usá-lo, proporcionando um monopólio de serviços e conseqüentemente, gerando preços abusivos. A situação pode ainda piorar, quando vemos que um mesmo fornecedor é utilizado por mais de um aeroporto. A Arion, por exemplo, atende VCP, CNF e FLN, o</p> <p>que reduz a capacidade dos operadores aéreos de uma negociação, o que vem ocasionando altos preços.</p> <p>Segue abaixo alguns exemplos práticos:</p> <p>Valores do administrador de GRU praticados na última mudança (LPU).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Valor Total da proposta R\$ 35.313,98</li> </ul> <p>Valores da LPU do contrato com parceiro Azul.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Valor Total da proposta R\$ 2.011,88</li> </ul> <p>Valores do administrador de VCP para Instalação de 14 pontos no Crew Desk avançado.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Total da proposta R\$ 14.657,87</li> </ul> <p>Valores da LPU do contrato com parceiro Azul.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Total da proposta R\$ 6.830,00</li> </ul>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que o Contrato prevê, em seu item 11.11, regras de livre acesso à prestação de atividades operacionais do complexo aeroportuário, que são aquelas essenciais à prestação dos serviços de transporte aéreo. Adicionalmente, os itens 11.7 e seguintes preveem a necessidade de consulta às partes interessadas relevantes a respeito das propostas de remuneração.</p> <p>Adicionalmente, caso a AZUL queira apresentar à ANAC algum caso concreto de postura que considere abusiva, estamos a disposição para receber e analisar, lembrando que sempre incentivamos que haja previamente uma tentativa de solução por negociação direta entre as partes. A esse respeito, disponibilizamos no SEI (<a href="https://www.anac.gov.br/acesso-a-informacao/protocolo-eletronico/">https://www.anac.gov.br/acesso-a-informacao/protocolo-eletronico/</a>) um formulário que orienta os usuários a respeito dos procedimentos e documentos recomendados para a protocolização de denúncia contra aeroportos, que é aberto ao se criar um</p>

processo do tipo "Aeródromos: Denúncias - Acesso e Remuneração da Infraestrutura".

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11901 x
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>A AZUL possui algumas sugestões gerais de inclusão que seguem no documento anexo.</p> <p>No entendimento da AZUL, os administradores aeroportuários não deveriam ter a prerrogativa de criar novas tarifas. Atualmente a AZUL tem aeroportos cobrando taxas sobre o combustível, onde o abastecimento é feito por caminhões e as distribuidoras que arcaram com toda a infraestrutura do parque de abastecimento. Tal cobrança é justificada em aeroportos onde existem dutos e os caminhões não são utilizados. Portanto, toda nova taxa criada pela administradora aeroportuária deveria ser acompanhada com uma justificativa e ter o aval da ANAC e da empresa aérea.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
As sugestões tem o objetivo de trazer a visão da companhia aérea sobre a presente concessão, bem como as concessões já realizadas nas rodadas anteriores.
<b>RESPOSTA</b>
<p>ANAC agradece a contribuição e esclarece que as receitas classificadas como tarifárias são aquelas discriminadas no rol exaustivo do item 2.3.1 do Anexo 4 ao Contrato de Concessão. No que diz respeito às receitas não tarifárias relacionadas a áreas e atividades operacionais, o item 11.7 do Contrato de Concessão prevê que “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, conforme previsto no item 15.2.2”.</p> <p>Assim, entende-se que a proposta da contribuição já está contemplada no contrato</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11902
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Iata - International Air Transport Association
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>A ANAC propõe agora parametrizar completamente a evolução das cobranças implementando porcentagens vinculadas à evolução do tráfego passado. Até os sinais de porcentagem estão sempre na direção correta (se o tráfego estiver entre 0 e 2%, as cobranças ainda aumentam, além do ajuste automático da inflação).</p> <p>Como mencionado anteriormente, a separação das tarifas dos custos pode levar a uma situação em que a concessionária receba cobranças excessivas ou perdas significativas. A predeterminação de X como proposto aumentará a possibilidade de acabar em tais circunstâncias. Além disso, limita significativamente a utilidade de um processo de consulta e a possibilidade de chegar a qualquer proposta apoiada.</p> <p>Instamos a ANAC a reconsiderar a implementação de tal abordagem paramétrica e retornar à adoção de medidas baseadas na produtividade (se a relação de custo estiver fora de questão).</p> <p>De qualquer forma, solicitamos à ANAC que detalhe como foram alcançadas as porcentagens propostas neste parágrafo; e gostaria de ter a oportunidade de discutir mais sobre esse assunto.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>As disposições deste parágrafo são motivo de preocupação.</p> <p>Como mencionado, inúmeras vezes, a IATA acredita firmemente que os encargos devem se basear em custos eficientes. A IATA também acredita que, quando a regulamentação de incentivos é aplicada, a metodologia mais comum é a utilização da metodologia do teto de preço baseado em RAB.</p> <p>Vemos que a ANAC propõe continuar com uma abordagem não relacionada a custos. No entanto, estamos ainda mais preocupados com as novas propostas para o cálculo do X. A 5ª rodada de concessões incluiu disposições de que o "X" seria baseado na eficiência, custos e produtividade passados ??do aeroporto e da indústria; pelo menos a evolução das cobranças teria sido influenciada pela evolução dos custos (e incluía o repasse de eficiências alcançadas aos usuários)</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que passou a adotar a metodologia paramétrica a partir da primeira Revisão dos Parâmetros da Concessão – RPC dos Aeroportos Internacionais de Confins/MG e do Rio de Janeiro/RJ, discutida em Audiência Pública nº 9/2019, disponível em: <a href="https://www.anac.gov.br/participacao-social/consultas-publicas/audiencias-encerradas/audiencias-publicas-encerradas-de-2019">https://www.anac.gov.br/participacao-social/consultas-publicas/audiencias-encerradas/audiencias-publicas-encerradas-de-2019</a>.</p> <p>A opção por uma metodologia paramétrica se deve à redução das incertezas, tendo em vista que a metodologia de cálculo não poderá ser revista pela ANAC ao longo da vigência do contrato, e aos baixos custos de levantamento das informações necessárias para o cálculo.</p>

Os principais elementos da variação de produtividade são os ganhos de escala, a evolução tecnológica, as evoluções de gestão das empresas e as variações de preços dos insumos e dos impostos. Diante das dificuldades de se obter informações que permitam estimar os ganhos de produtividade decorrentes dos demais elementos, especialmente em virtude da existência de práticas contábeis não homogêneas entre as concessionárias de aeroportos, a metodologia paramétrica utiliza como informação apenas as variações de movimento, tomadas como indicador dos ganhos de escala do aeroporto.

Destaca-se que a fórmula que compõe a metodologia paramétrica disposta em minuta de Contrato é originária da proposta realizada pela ANAC em 2011, apoiada pelo BNDES, em audiência pública da concessão dos aeroportos de Guarulhos, Viracopos e Brasília, e se baseou no modelo então vigente da concessão do aeroporto de Budapeste.

Com algumas adaptações, a metodologia foi levada à Audiência Pública da primeira Revisão dos Parâmetros da Concessão – RPC dos Aeroportos Internacionais de Confins/MG e do Rio de Janeiro/RJ, onde contou com a concordância das Concessionária envolvidas.

Durante a Audiência Pública, novas mudanças a partir das contribuições realizadas pelas Concessionárias dos aeroportos de Galeão, Confins, Porto Alegre e Fortaleza foram incorporadas à metodologia, agora replicada em minuta de Contrato da 6ª rodada de Concessões.

Estabeleceu-se para o fator X, representado por uma função linear (sendo a variação de tráfego a variável independente dessa função), um limite superior e um limite inferior, de forma a minimizar riscos de que efeitos inesperados acarretem reduções ou majorações excessivas sobre as tarifas.

Por fim, se esclarece que todas as motivações que foram levadas em conta para a elaboração da fórmula paramétrica disposta em minuta de Contrato estão disponíveis no documento de justificativa e no Relatório de Análise das Contribuições à Audiência Pública nº 9/2019, disponibilizados em endereço eletrônico citado acima.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11903
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
lata - International Air Transport Association
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>1) Garantir o acesso aberto a terceiros: não permitir que "taxas de royalties" sejam impostas a terceiros pelo direito de acessar a área operacional de um aeroporto, ou seja, evitar que a aviação seja excessivamente carregada.</p> <p>2) Alternativamente, inclua as receitas dessas atividades como parte do limite de receita: dessa forma, a concessionária não será perversamente incentivada a cobrar excessivamente.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>Os contratos de concessão atuais separam os fluxos de receita relacionados à aviação com aqueles que têm um limite de receita, como pouso, estacionamento, encargos de iluminação e os fluxos de receita de contratos com terceiros para o uso de áreas operacionais, conforme o Capítulo XI, no qual os preços são acordados livremente entre o aeroporto e terceiros. Estes são os chamados "preços especiais". É uma posição da IATA que as taxas impostas a prestadores terceirizados de serviços relacionados à aviação (por exemplo, manipuladores em terra, catering, combustível) devem estar diretamente relacionadas ao custo do aeroporto de fornecer um serviço específico a essas partes (por exemplo, depósito, infraestrutura centralizada, etc). Os aeroportos não devem poder cobrar uma "taxa de royalties" pelo "direito de acesso às áreas operacionais". Embora isso ainda seja permitido em algumas partes do mundo, já foi explicitamente proibido em outras, como na Europa. Como apenas certas tarifas estão abaixo do limite de receita, os revendedores terão o incentivo perverso para aumentar todas as tarifas não regulamentadas, incluindo as "taxas de royalties", a fim de aumentar sua lucratividade e "jogar o sistema". Como amplamente aceito, quaisquer tarifas excessivas, como "taxas de royalties" cobradas de terceiros, como manipuladores em terra, fornecedores de combustível e fornecedores, serão eventualmente repassadas às companhias aéreas.</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o Contrato de Concessão prevê, em seu item 11.11, regras de livre acesso a prestação de atividades operacionais do complexo aeroportuário. Adicionalmente, os itens 11.7 e seguintes preveem a necessidade de consulta às partes interessadas relevantes a respeito das propostas de remuneração.</p> <p>As regras de consulta, introduzidas desde a 4ª rodada de concessões, são uma prática internacional 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.</p> <p>Contudo, considerando a preocupação externada na contribuição e a exposição a seguir, propõe-se uma alteração do item 11.7 do Contrato.</p> <p>Com base na experiência da gestão contratual, verificou-se que muitas vezes alguns dos prestadores dos serviços de que trata o item 11.5 do Contrato, tais como</p>

despacho de aeronaves, passageiros e bagagens, serviços auxiliares de rampa, carga e descarga de aeronaves, recebimento e despacho de carga e de bens transportados por aeronaves, abastecimento de combustível e lubrificantes, armazenagem e capatazia doméstica e internacional, se encontram em posição frágil diante do processo de negociação da remuneração com o operador aeroportuário, e a ANAC não toma conhecimento da situação ou apenas é informada muito depois da vigência do novo contrato de cessão de áreas.

Cumprе ressaltar também que, de acordo com item 11.7.1, as empresas aéreas podem não fazer parte do processo de consulta sobre as propostas de definição e de alteração dos valores e critérios de remuneração das empresas prestadoras dos serviços de que trata o item 11.5 do Contrato, apesar de serem são indiretamente afetadas pelos preços cobrados pelo operador aeroportuário. Assim, com vistas a gerar um melhor equilíbrio no processo de negociação e consulta, propõe-se alterar o item 11.7 para estabelecer que as empresas aéreas deverão fazer parte do processo de consulta sobre as propostas de definição e de alteração dos valores e critérios de remuneração das empresas prestadoras dos serviços de que trata o item 11.5 do Contrato.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11904
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
IATA - International Air Transport Association
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Conforme proposto anteriormente, pode ser prudente implementar um valor residual de ativos até o final da concessão, que poderá ser “comprado” por uma nova concessionária. Gostaríamos de discutir mais sobre este item.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Conforme destacado em ocasiões anteriores, o fato de que todos os ativos precisam ser totalmente amortizados durante o período da concessão implica que os usuários terão pago integralmente por determinados ativos que terão uma vida útil muito mais longa que a duração do contrato de concessão, levando a valores superiores a encargos necessários. Essa situação é particularmente aguda para ativos construídos mais perto do final da concessão ou infraestrutura com vida útil particularmente longa. O concessionário também pode ter o incentivo perverso para não investir.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e informa que a mesma não foi aceita. Os licitantes deverão precificar a necessidade de investimentos até o final da concessão, sem direito a indenização ao final do prazo contratual. Ademais, lembra-se que "os bens revertidos à União deverão estar em condições adequadas de conservação e funcionamento, para permitir a continuidade dos serviços que eram objeto da Concessão, pelo prazo mínimo adicional de 24 (vinte e quatro) meses, salvo nos casos excepcionais quando tiverem vida útil menor."

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11905
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
IATA - International Air Transport Association
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Estabelecer como obrigatoriedade a consulta aos usuários, na medida em que o texto apenas aponta a possibilidade.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>Em geral, esta seção prevê um esforço proativo da concessionária para realizar a consulta do usuário. Estamos muito satisfeitos em ver isso.</p> <p>No entanto, pode haver um furo na seção 15.2 para alguns dos elementos mais importantes. Esta seção fornece diretrizes sobre consulta obrigatória ('deve ser consultada') com as partes relevantes na Seção 15.1, que está redigida claramente e beneficiará a operação do aeroporto</p> <p>No entanto, a Seção 15.2 sugere apenas que o concessionário 'pode' consultar as partes interessadas. Não está claro por que os seguintes itens ficam a critério do concessionário ('pode consultar'):</p> <p>15.2.1 Suas propostas para cumprir as obrigações previstas no SAP, em particular no que se refere a projetos de investimento e à elaboração do Plano de Gerenciamento de Infraestrutura - IGP e Plano de Ação da Concessionária;</p> <p>15.2.2 Suas propostas de remuneração pelo uso de Áreas e Atividades Operacionais, nos termos da Seção II do Capítulo XI;</p> <p>15.2.3 Suas propostas de preços, na Seção I do Capítulo IV.</p> <p>O exposto acima são três áreas principais que devem ter a consulta do usuário com as partes interessadas como parte integrante do seu desenvolvimento.</p> <p>Não apoiamos o texto 'pode' na Seção 15.2. A consulta do usuário também é obrigatória aqui.</p>
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e informa que a proposta será parcialmente acatada, com as alterações realizadas nos itens 15.2 e 15.3 do contrato.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11906
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
IATA - International Air Transport Association
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>Por que a concessionária poderia reduzir significativamente o fornecimento de infraestrutura? Em quais cenários haveria uma redução significativa no fornecimento de infraestrutura?</p> <p>Veja também o comentário do Capítulo II: Subseção V - Investimentos, Seção 3.1.42, acima.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Necessário esclarecer esses pontos
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o modelo regulatório relativo à disponibilidade de infraestrutura no atual Contrato de Concessão é baseado nos resultados obtidos e, dessa forma, as causas que levam ao pedido de redução da infraestrutura podem ser de diferentes ordens, não sendo possível elencar todas as possibilidades. Importante notar que todas as reduções significativas de infraestrutura, independentemente do motivo, devem seguir os ritos exigidos na minuta de Contrato de Concessão, incluindo a consulta às partes relevantes impactadas e a solicitação prévia da autorização da ANAC.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11907
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Raízen Combustíveis S.A.
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Sugere-se a exclusão das cláusulas 11.11.4 e 11.11.4.1 da minuta de Contrato de Concessão.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<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> <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).” Os trabalhos, todavia, encontram-se em fase de estudos, ou seja, na etapa de levantamento de informações sobre o problema regulatório que está sob análise da área finalística da ANAC (art. 6º, §§ 4º e 5º da IN 107/2016), não tendo sequer sido realizados procedimentos de participação social (tais como tomadas de subsídios, workshops, benchmarkings, reuniões participativas, por exemplo), conforme disposto expressamente no art. 6º, §4º, da Instrução Normativa ANAC nº 107/2016, e Análise de Impacto Regulatório – AIR com as eventuais alternativas voltadas a tratar sobre este assunto.</p>

Portanto, 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.

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.

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 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 ANAC agradece a contribuição e esclarece que é equivocada a afirmação da interessada segundo a qual por meio dos itens 11.11.4 e 11.11.4.1 “pretende-se incluir nova prerrogativa para a ANAC”, e de que tais cláusulas “não encontram amparo na regulamentação atual da ANAC”. Com efeito, os Contratos de Concessão da quinta rodada de Concessão possuem cláusulas idênticas.

Tampouco é correta a afirmação de que o tema apenas pode ser regulamentado por meio de ato normativo à parte do Contrato de Concessão e de que é “necessário, por certo, aguardar o desfecho desta frente para que se possa criar uma regulação específica que possa refletir sobre os contratos de concessão.” Antes mesmo do início do processo de Concessões aeroportuárias, a ANAC, após discussão do tema com os órgãos públicos envolvidos e com os demais interessados, criou regras relativas à utilização das áreas e atividades operacionais. Ou seja, o tema já é regulado por meio dos Contratos de Concessão há mais de 8 anos.

Como é de conhecimento da interessada, a preocupação da ANAC com a promoção da concorrência relativa às atividades aeroportuárias operacionais reside no fato de que tais atividades são realizadas de forma mais eficiente por mais de uma empresa e em um ambiente competitivo. Dentro desse grupo podemos incluir as atividades de limpeza de aeronaves, de fornecimento de combustível, de manuseio de bagagem e de fornecimento de refeições de bordo (catering).

A contestabilidade destes mercados é essencial para garantir a competição, estimular a eficiência e elevar o bem-estar dos usuários do transporte aéreo. Em um ambiente de baixa concorrência, as incumbentes têm capacidade de explorar o poder de mercado, extraindo grande parte do excedente do usuário final do transporte aéreo, além de ofertarem um nível de serviço inferior ao socialmente ótimo. Nesse sentido, pode-se afirmar que barreiras à entrada para empresas que atuam em áreas e atividade operacionais dificultam o desenvolvimento do setor, indo contra a Política Nacional de Aviação Civil.

O risco de que haja restrição de acesso para ESATAS surge ao permitir que o gestor aeroportuário confira acesso às áreas e infraestruturas em caráter de exclusividade para uma ou poucas empresas. Na relação entre o provedor de infraestrutura e seus clientes é comum a celebração de contratos que privilegiem determinado cliente mediante, por exemplo, uma contrapartida financeira (entre essas práticas, podemos citar os contratos de exclusividade ou de divisão de mercado).

Dessa forma, por meio dos Contratos de Concessão, a ANAC estabelece regras que devem ser observadas pelo operador aeroportuário para que este evite que as empresas incumbentes imponham dificuldades ao acesso de concorrentes às áreas e atividades operacionais, tal como ocorreu no aeroporto de Guarulhos. Em relação ao caso de Guarulhos, o CADE se pronunciou da seguinte forma por meio da Nota Técnica nº 27/2018/CGAA4/SGA1/SG/CADE:

“Dessa forma, conclui-se que há indícios de imposição artificial de barreiras à entrada que podem não só barrar a entrada de um competidor específico – a Gran Petro – bem como de tentativas futuras de entrada por outras empresas e até retirar o incentivo de que novas empresas busquem entrar nesse mercado. Tal resultado certamente tem o potencial de gerar impactos negativos na concorrência do mercado de distribuição de QAV no Aeroporto de Guarulhos.”

Além disso, inexistente “tema 09” da Agenda Regulatória chamado “Desverticalização do acesso aos parques de abastecimento de aeronaves (PAA)”. O único tema da

agenda regulatória que trata da temática ora em discussão é de número 21 “Acesso ao mercado de distribuição de combustível de aviação”.

A interessada questiona ainda que se a ANAC não estaria invadindo as competências do CADE ao “estabelecer restrições à livre atuação dos agentes econômicos por “motivos concorrenciais””. Contudo, no âmbito do Processo nº 00058.025960/2019-35, no qual a interessada relata supostas irregularidades levadas a efeito pela Concessionária Voa SP, no Aeroporto Comandante Rolim Adolfo Amaro (SBJD), localizado em Jundiaí, referente ao Parque de Abastecimento de Aeronaves, a interessada reconhece a competência da ANAC para estabelecer restrições à livre atuação dos agentes econômicos por motivos concorrenciais. De acordo com o documento “Petição com informações complementares – urgente (SEI 3347757)” protocolado em 13 de agosto de 2019, a interessada afirma:

“A legalidade da operação do Aeroporto de Jundiaí está visivelmente comprometida, e o cenário que se desenha é preocupante: contra a Resolução ANAC nº 302/2014, contra o Convênio de Delegação nº 006/2013, contra o Contrato de Concessão nº 0356/ARTESP/2017, contra a decisão judicial e contra a livre concorrência, a Voa SP caminha em direção a estabelecer de um monopólio no abastecimento de combustíveis em SBJD. 12. É necessário e urgente barrar esse avanço ilegal. As previsões da Resolução ANAC nº 302/2014 não podem ser vilipendiadas como se não passassem de escritos em uma folha de papel, sem qualquer aplicação prática. A ANAC deve, no exercício das competências que lhe foram conferidas pela Lei nº 11.182/05 e asseguradas no Convênio e no Contrato de Concessão, agir de modo a evitar e reprimir o descumprimento da regulação setorial.”

Assim, informa-se que a sugestão não será acatada.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11908
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Iata - International Air Transport Association
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Agradecemos se houver a oportunidade de trabalhar com a ANAC no desenvolvimento de tais diretrizes
<b>JUSTIFICATIVA</b>
A IATA tem know-how sobre o desenvolvimento de diretrizes previstas na Seção 15.6
<b>RESPOSTA</b>
ANAC agradece a contribuição e esclarece que está aberta ao recebimento de toda contribuição para o desenvolvimento da regulamentação, incluindo para a elaboração dos documentos citados no item 15.7 do contrato.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11909
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
IATA - International Air Transport Association
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>Nível de serviço dos terminais de passageiros</p> <p>Conforme recomendado anteriormente, a seção "Parâmetros mínimos de dimensionamento" não deve incluir números detalhados de planejamento. Isso pode ser facilmente resolvido com referência direta a padrões internacionalmente reconhecidos, como Anexos / Manuais da ICAO, Manual de Referência para o Desenvolvimento do Aeroporto (ADRM) produzidos em conjunto pela IATA / ACI e outros padrões reconhecidos ao estabelecer parâmetros de dimensionamento e requisitos de nível de serviço. Ao fazer isso, o risco de os parâmetros de dimensionamento ficarem desatualizados seria removido, pois as referências sempre se referiam à versão mais recente disponível desses padrões internacionais.</p> <p>Conforme definido no Anexo 2, existem valores definidos que são considerados "Sobre projeto" com base na ADRM. Além disso, para a definição do espaço de check-in, assumiríamos que as mesas de check-in podem ser usadas para passageiros domésticos ou internacionais, mas os padrões definidos são diferentes. A tabela também não considera as tecnologias de autoatendimento.</p> <p>Seção 6.6 Processamento de passageiros em pontes de embarque nos aeroportos das pistas 2 e 3 (mais de 1 MAP) desde o início da Fase II.</p> <p>É altamente recomendável não ter porcentagens predefinidas para o uso de PBB. Isso deve ser desenvolvido em acordo entre a concessionária e os usuários.</p> <p>Consulte também a discussão no Capítulo III, 3.3 Pontes de embarque de passageiros (PBB), parágrafo 186 do documento Justificativa 14Fev20.</p> <p>Seção 6.7.2 Estamos satisfeitos que haja uma disposição na Seção 6.7.2 que permita ao Concessionário e aos usuários revisar os parâmetros de nível de serviço</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Consideramos equivocado que tenha sido tomada a decisão de prescrever parâmetros mínimos de dimensionamento.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a necessidade de se estabelecer Parâmetros Mínimos de Dimensionamento, presentes em todas as rodadas de concessões de aeroportos, vem com o intuito de trazer segurança jurídica ao processo como um todo, com transparência e previsibilidade para todas as partes (Concessionária, Poder Concedente e partes interessadas) do nível de serviço esperado como prestação de serviço adequado. Nesse sentido, em um modelo regulatório menos prescritivo e mais orientado a resultados, é fundamental que os resultados esperados estejam bem definidos e estabelecidos, diminuindo riscos e trazendo segurança jurídica ao processo. Complementarmente, há instrumentos no próprio Contrato que abrem a possibilidade de revisão/atualização desses parâmetros, desde que fornecidas as justificativas técnicas pertinentes, como aqueles descritos nos itens 6.14.1 do Contrato e 6.8 do Anexo 02, Plano de Exploração Aeroportuária.</p>

Com relação ao uso de check-in compartilhado DOM/INT, tal possibilidade não é vedada pelo Contrato; tal situação é avaliada no caso concreto, conforme as diferentes configurações de terminais, levando em consideração as demandas, quantidade de equipamentos e tempos de atendimento para cada fluxo (DOM e INT). Assim, o fato dos parâmetros para check in serem diferentes apenas representa necessidades distintas, mas a infraestrutura é avaliada conforme a operação que ela atenda, seja INT ou DOM, ou mesmo infraestruturas mistas / reversíveis, durante os processos de verificação do nível de serviço de Terminais de Passageiros.

Da mesma forma, a crescente utilização de totens de auto-atendimento é levada em consideração, tanto nas análises dos anteprojetos quanto nas avaliações periódicas de nível de serviço, ao longo da concessão, como parte integrante da demanda atendida.

Com relação ao percentual de passageiros a serem atendidos em pontes de embarque, esclarece-se que o mesmo visa resguardar o conforto oferecido ao passageiro nas instalações do aeroporto, bem como representa um parâmetro para a ampliação de posições próximas nos aeroportos.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11910
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
PAC LOGÍSTICA E HANGARAGEM LTDA
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Item 3.1.7 da Minuta do Contrato - A obrigação de assunção e sub-rogação integrais prevista no Edital engloba a concessão em vigor dos Terminais de Carga de Recife - PE e Vitória - ES?
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Aferição da segurança jurídica da concessionária sobre a manutenção do seu contrato.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que o presente instrumento de audiência pública tem o objetivo de esclarecer dúvidas e analisar contribuições referentes aos documentos jurídicos da 6ª rodada de concessão de infraestrutura aeroportuária. Nesse sentido, informamos que dúvidas gerais relativas às concessões dos Aeroportos de Recife e Vitória poderão ser endereçadas diretamente às suas respectivas Concessionárias ou direcionadas ao canal institucional dedicado a esse fim, denominado "Fale com a ANAC", por meio do endereço eletrônico <a href="https://www.anac.gov.br/fale-com-a-anac">https://www.anac.gov.br/fale-com-a-anac</a> ou pelo telefone 163.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11911
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
lata - International Air Transport Association
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>No anexo 2 do contrato (PEA), os investimentos necessários para a fase IB também são parcialmente definidos.</p> <p>Tomando o exemplo do Aeroporto de Curitiba: Cálculo da hora de pico:</p> <p>Na Seção 7.1.1, a concessionária é obrigada a calcular a demanda de passageiros no horário de pico calculada nos 12 (doze) meses entre o 23º (vigésimo terceiro) e o 34º (trigésimo quarto) mês da concessão.</p> <p>Se esta diretriz for usada para investimentos entregues até o final de 36 meses (Fase IB), o horário de pico já será excedido quando os investimentos em infraestrutura para processar passageiros e bagagem no aeroporto forem concluídos. A infraestrutura já estará em sua capacidade no dia da abertura. Seria muito mais prudente desenvolver uma previsão para um período de 12 meses entre o 49º e o 60º mês da concessão. Usando esse método, quando os investimentos em infraestrutura forem concluídos no 36º mês, deve haver uma estimativa de 2 anos de capacidade disponível no terminal (dois anos após a abertura da nova infraestrutura).</p> <p>Em 7.1.2, o concessionário deve disponibilizar um avental de aeronave para acomodar, simultânea e independentemente, 24 (vinte e quatro) posições de código "C", 2 (duas) posições de código "D" e 2 (duas) posições Código "E".</p> <p>Qual é a base para esse dimensionamento de avental (suportes de aeronaves)? É nossa recomendação que o tamanho do avental também seja baseado na previsão. É muito bom que a concessionária consiga calcular os parâmetros de planejamento da hora de ponta previstos. É importante observar que os cálculos de previsão também precisam ser consultados com os usuários.</p> <p>A seção 7.2.3 refere-se à pista com aeronave Código 3C. Você poderia esclarecer qual é a referência ao Código 3C neste caso? Tomando os exemplos do Aeroporto de Joinville Cálculo da hora de pico</p> <p>A Seção 7.13.1 descreve que, para a Fase IB, é necessário fornecer infraestrutura para a demanda de passageiros nos aeroportos equivalente a 1,3 vezes o número de assentos oferecidos pela aeronave representativa de maior capacidade de passageiros para operar vôos comerciais no aeroporto, por um período de 12 (doze) meses entre o 23º (vigésimo terceiro) e o 34º (trigésimo quarto) ) mês da concessão, a bordo e em pouso, ou 1,3 (um e três décimos) vezes o número total de assentos oferecidos simultaneamente.</p> <p>Como acima, recomendamos desenvolver uma previsão para um período de 12 meses entre o 49º e o 60º mês da concessão. Usando esse método, quando os investimentos em infraestrutura forem concluídos no 36º mês, deve haver uma estimativa de 2 anos de capacidade disponível no terminal (dois anos após a abertura da nova infraestrutura).</p> <p>Você poderia esclarecer por que um buffer de 30% (1,3) é considerado?</p>

Se o aeroporto tivesse uma única aeronave durante seu pico, essa abordagem proporcionaria assentos demais para um único avião.

Se houvesse vários planos durante o pico, seria necessário 1,3 vezes o número total de assentos de todas as aeronaves? Isso seria um superdimensionamento dramático dos portões de embarque.

Em qualquer caso, o fator de 1,3 vezes o número de assentos para a maior aeronave que opera no aeroporto não deve ser usado para dimensionar outras áreas do edifício do terminal, como check-in, segurança, imigração e reclamação de bagagem. Isso resultaria em instalações de grandes dimensões.

A Seção 7.13.2 exige quatro posições de estacionamento do Código C.

A determinação das posições de estacionamento de aeronaves também deve ser baseada na previsão, idealmente na previsão da hora de ponta e não usando um fator de 1,3.

As questões acima se aplicam a todos os aeroportos listados na seção 7 do anexo 2.

### **JUSTIFICATIVA**

Necessidade de esclarecimentos e alterações ao anexo 2

### **RESPOSTA**

A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que, no que tange às competências desta Secretaria, foi estabelecido como diretriz de política pública emanada da SAC para a elaboração dos EVTEA, aplicável à fase inicial de investimentos para os aeroportos Classe I-B (com voos regulares) e Classe II, que seja considerada no dimensionamento dos terminais de passageiros e infraestruturas associadas 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). Tal critério mínimo baseia-se no 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.

Por exemplo: se, em um primeiro momento, um pequeno aeroporto concedido processa um voo com uma aeronave de 70 assentos (e, em média, 56 passageiros são por ele efetivamente transportados), a infraestrutura do terminal precisará estar já previamente dimensionada para 91 passageiros (pela regra de 1,3 estabelecida); se, em um segundo momento, esse aeroporto passa a operar com uma aeronave de 100 assentos (com uma média de transporte de 80 passageiros), a infraestrutura poderá acomodar esse salto na demanda sem perdas significativas de qualidade. De modo inverso, a recepção de voos adicionais em grandes aeroportos tem efeitos apenas marginais na infraestrutura: o acréscimo de 24 passageiros em terminais como o de Guarulhos ou de Brasília não chega a comprometer os parâmetros de dimensionamento estabelecidos nos respectivos Contratos de Concessão.

Já para o caso do Aeroporto de Bacacheri (classe I-A, com até 200 mil pax/ano, sem voo regular), não foram aplicados tais Parâmetros Mínimos de Dimensionamento. Nesse caso, os investimentos previstos foram pensados com o objetivo de sanar não conformidades e de manter as operações atuais na vocação do aeroporto, conforme suas características.

A ANAC, por sua vez, informa que com relação à demanda de referência, para o caso da hora-pico registrada entre o vigésimo terceiro e o trigésimo quarto mês da concessão, esclarece-se que, ao se estabelecer este critério de referência para avaliação da infraestrutura ao final da Fase I-B, espera-se que a Concessionária, com base nos dados de demanda do aeroporto de que dispõe, realize, como manda a boa prática internacional em planejamento aeroportuário, o dimensionamento da infraestrutura estabelecendo um horizonte de projeto razoável, que leve em consideração as previsões de demanda por ela realizadas. Não é crível que operadores aeroportuários experientes utilizem como base para esse dimensionamento a previsão exata de demanda na HP do período de referência - porém, é verdade que nada impede que o façam, arriscando tanto o descumprimento contratual ao final da fase I-B quanto o disparo imediato de gatilho de investimento ao início da Fase II. Para os casos em que a demanda de referência é de 1,3x o número de assentos da maior aeronave operada, esclarece-se que esse parâmetro foi avaliado pelo Estudo de Viabilidade Técnico Econômico e Financeiro e eventuais sobre dimensionamentos apontados, de forma que a diretriz de política pública que incluiu esse investimento no contrato pode avaliar os custos e benefícios dessa opção. Esclarece-se ainda que o fator 1,3 deve ser aplicado sobre a demanda de cada componente, sendo utilizada no cálculo de capacidade de todos os componentes operacionais descritos no capítulo 6 do PEA.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11912
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
PAC LOGÍSTICA E HANGARAGEM LTDA
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Item 1.1.20. da Minuta do Contrato - Quais razões de ordem regulatória e econômica que levaram a ANAC a abolir o sistema de remuneração do contrato através de outorga fixa e adotar a outorga variável ?
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Esclarecimentos sobre a manutenção de ambiente competitivo saudável entre os aeroportos.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição. Primeiramente, importante informar 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.</p> <p>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.</p> <p>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. Note, portanto, que a definição de um alto percentual de valor de outorga variável a ser pago pela concessão do bloco sul, deve-se a um elevado valor presente líquido do projeto, especialmente quando comparado aos blocos norte e central. Importante por fim esclarecer, que a regulação tarifária dos serviços aeroportuários não tem qualquer correlação com o percentual da outorga variável, definido automaticamente pelo modelo.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11913
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
IATA - International Air Transport Association
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Anexo B Solicitamos à ANAC que reconsidere a utilização de bônus no regime da Qualidade. Também gostaríamos de receber mais explicações sobre como as metas foram atingidas e o desempenho atual do aeroporto para cada KPI.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Como mencionado em ocasiões anteriores, não vemos a necessidade de oferecer bônus no regime de qualidade proposto. Os usuários estão pagando uma taxa pelo determinado nível de serviço, nem mais nem menos. Se um bônus for implementado, os usuários poderão acabar em uma situação em que estão pagando mais por algo que não precisam.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e informa que os incentivos relativos à qualidade do serviço previstos no contrato de concessão para aeroportos com movimentação igual ou superior a 5 mi/pax/ano englobam (i) penalidade por não cumprimento dos padrões definidos no contrato de concessão por dois períodos consecutivos ou não; (ii) decréscimo de até 7,5% a ser aplicado no reajuste anual com base na performance do serviço prestado pela concessionária; e (iii) bônus de até 2% a ser aplicado no reajuste anual com base na excelência do serviço prestado pela concessionária. Dessa forma, verifica-se que o contrato prevê uma gama de incentivos, com pesos maiores para o caso de não atendimento dos padrões de qualidade esperados. Contudo, é prevista uma bonificação em casos de superação dos padrões mínimos de qualidade definidos, o que visa a estimular a prestação de serviço de excelência, em um setor reconhecidamente dinâmico e com uma evolução tecnológica constante, o que exige uma modernização e atualização continuada dos serviços prestados. Ademais, importante destacar que a concessão de aeroportos no Brasil é recente, portanto o fator concorrencial que pode gerar um incentivo natural para a melhoria da prestação dos serviços ainda está em fase inicial, o que também corrobora a escolha regulatória da Agência nesta rodada de concessões em manter os incentivos supramencionados na classe de aeroportos que movimentam mais de 5 milhões de passageiros por ano. Destaca-se ainda que na busca de manter as obrigações contratuais de acordo com as melhores práticas internacionais, foi realizado um benchmarking internacional englobando países com maior experiência no campo de concessão de aeroportos, como por exemplo na Inglaterra e França, que verificou como prática a adoção de mecanismo de incentivo à prestação de serviço com qualidade através da possibilidade de obtenção de bônus pelos concessionários. Ainda no contexto de melhores práticas, foi incorporado ao contrato de concessão a possibilidade de apresentação de uma Proposta Apoiada - a ser apresentada pela Concessionária, com apoio das empresas aéreas -, oportunidade em que poderá ser discutido e apresentado para aprovação da ANAC novos mecanismos de incentivo à qualidade do serviço, incluindo as bandas de decréscimo

e bônus previstas inicialmente para o Fator Q. Por fim, no âmbito legal, a Lei Nº 8.987, de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, define como incumbência do poder concedente, no caso a ANAC, o estímulo ao aumento da qualidade do serviço prestado pelos concessionários. Diante de todo o exposto, entende-se que a opção regulatória da Agência em prever a possibilidade de aplicação de bônus no reajuste de acordo com a qualidade do serviço prestado está justificada. Quanto aos valores das metas, cabe informar que foram calculados no âmbito da última Revisão dos Parâmetros dos Contratos de Concessão de Galeão, Confins e São Gonçalo do Amarante, após amplo debate entre as partes e análise das contribuições recebidas na Audiência Pública nº 07/2019. Para mais detalhes sobre esse cálculo, cabe consultar a Nota Técnica nº 20/2019/GQES/SRA e seus anexos, constantes no processo 00058.016726/2019-17, por meio do sistema SEI – Pesquisa Pública – SEI/ANAC (nº SEI da Nota Técnica é 3414571). Resumidamente, para a construção dos valores inferior, padrão e superior, tomou-se como preceito norteador as seguintes hipóteses: Valor inferior = performance inferior dos aeroportos concedidos no Brasil; Valor padrão = performance média dos aeroportos concedidos no Brasil; e Valor superior = performance superior dos aeroportos concedidos no Brasil. Assim, a ideia é que resultados abaixo do valor padrão indicam que o aeroporto está performando abaixo da média do mercado e, por isso, é passível de receber decréscimo no Fator Q. Já resultados acima deste valor indicam que o aeroporto está performando acima da média do mercado e, por isso, faz jus a receber bonificação. Para a estimação desses valores, foi considerada a base de dados disponíveis dos IQS, que incluem as informações referentes aos resultados desses IQS dos aeroportos concedidos até a 4ª rodada de concessões, a saber, (1) São Gonçalo do Amarante, (2) Guarulhos, (3) Viracopos, (4) Brasília, (5) Galeão, (6) Confins, (7) Salvador, (8) Florianópolis, (9) Porto Alegre e (10) Fortaleza. Como universo temporal, utilizou-se os dados de janeiro de 2015 a dezembro de 2018, pelas seguintes razões: (i) 2015 foi o ano em que começaram a ser coletados os indicadores de qualidade dos aeroportos de Galeão, Confins e São Gonçalo do Amarante; (ii) a RPC é um mecanismo de revisão de periodicidade quinquenal, logo é razoável rever os parâmetros nos últimos 5 anos; (iii) os dados de 2019 não foram incluídos porque ainda não foram validados para o cômputo do Fator Q. Para cada um dos indicadores, foi calculado o resultado mensal separadamente por aeroporto. Depois, para cada mês, foi realizada uma média entre os aeroportos, ponderada pela movimentação mensal dos passageiros. Com base nessas médias ponderadas, foram computados os valores inferior, padrão e superior, do seguinte modo: Valor inferior = mínimo das médias ponderadas; Valor padrão = média aritmética das médias ponderadas; e Valor superior = máximo das médias ponderadas. Quanto ao desempenho atual do aeroporto de Cuiabá para cada KPI (único aeroporto desta rodada que atualmente possui movimentação anual igual ou superior a 5 milhões de passageiros), a ANAC não possui essa informação. Contudo, com base nos dados disponíveis dos aeroportos concedidos nas rodadas anteriores, geralmente no primeiro ano da concessão, os valores dos IQS ficam abaixo ou no limiar do valor padrão, sendo que ao longo dos anos, esses valores tendem a aumentar, atingindo, às vezes, valores superiores dos IQS. Considera-se, assim, esclarecida a questão apresentada por essa contribuição.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11914
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
lata - International Air Transport Association
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>Parágrafo 10e A necessidade de ter pontes de embarque são todos os aeroportos de Classe III e IV (aeroportos que servem 1MAP e mais) não é algo que deva ser predeterminado. É altamente recomendável que essa decisão seja consultada entre as companhias aéreas e a concessionária, aeroporto por aeroporto.</p> <p>Veja também os comentários do Anexo 2 abaixo.</p> <p>Seção III 2.3 Fase IB e Fase II Seção 49. Ficamos muito satisfeitos ao ler que a concessionária tem a oportunidade de manter o nível de serviço por meio de ações de gerenciamento, melhorias operacionais ou investimentos.</p> <p>III 2.4 Disparadores de investimento Seções 51-56</p> <p>Temos o prazer de ver a inclusão desta seção. O objetivo é atingir os níveis de serviço e que a concessionária possa apresentar um plano de ação para atingir os níveis de serviço que não são necessariamente investimentos de capital.</p> <p>Seção III 2.14 Qualidade de serviço</p> <p>As seções 109 - 112 parecem revisões muito razoáveis ??da linha de base da qualidade do serviço, para simplificar a medição, incentivar a disponibilidade quando necessário e algumas se tornarem obrigações gerais da concessionária.</p> <p>Capítulo III 3.3 Pontes de embarque de passageiros (PBB), parágrafo 186</p> <p>O padrão para a seção PBB agora está definido em 70% para passageiros domésticos e 85% para passageiros internacionais. Nas rodadas anteriores, isso foi de 65% e 90%, respectivamente.</p> <p>Nós sentimos fortemente que essa meta não deve ser predeterminada para todos os aeroportos (aeroportos das faixas 3 e 4), mas precisa ser determinada, aeroporto por aeroporto, entre as companhias aéreas e a concessionária. O padrão não é um reflexo das operações em cada aeroporto nem um padrão universal.</p> <p>O parágrafo 188 estabelece que isso permitirá espaço para acomodar novos modelos de negócios de companhias aéreas, incluindo modelos de baixo custo, para fornecer serviços flexíveis para embarque / desembarque de passageiros em posições remotas. No entanto, a determinação de PBBs de 70% e 85% implicaria que novos modelos de negócios de companhias aéreas (companhias aéreas de baixo custo) que desejassem operar ou expandir operações em um aeroporto desse tipo, usando apenas posições remotas, se limitariam a uma participação máxima no mercado de passageiros de 30% e 15% para nacionais e internacionais, respectivamente, devido à limitação do padrão de serviço da concessionária. Esse cenário seria economicamente prejudicial e não faria sentido. Não há fundamento ou benefício em prescrever esses padrões.</p> <p>O parágrafo 189, no entanto, deixa espaço para uma Proposta Suportada entre a concessionária e as companhias aéreas para alterar os padrões de serviço do PBB, o que é bom. Como a concessionária consultará os usuários das companhias aéreas, não há necessidade de predeterminar o padrão PBB para todos os aeroportos.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>

Comentários à justificativa. Esses comentários foram inseridos nesse campo pela ausência de um campo de documento específico

### **RESPOSTA**

A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que foi estabelecida diretriz para elaboração dos Estudos de Viabilidade de modo a prever a instalação de ponte de embarque nos aeroportos classes III e IV, ou seja, com operação anual de passageiros superior a um milhão, com o objetivo de prover avanço na disponibilidade de infraestrutura e celeridade no processamento dos mesmos, além de agregar conforto e qualidade na prestação do serviço nos aeroportos de maior porte.

Complementarmente, a ANAC entende, com relação às pontes de embarque, que o equipamento representa uma infraestrutura que traz ganhos significativos à prestação de serviços aos passageiros (facilitação, acessibilidade, atenuação de ruídos, reduz a exposição à chuva e ao sol e proporciona maior segurança aos passageiros). A inclusão dessa obrigação levou em conta, nesse sentido, os aeroportos incluídos na presente rodada de concessões, suas atuais condições e necessidades de melhorias em sua infraestrutura. Além disso, a disponibilidade de posições próximas com ponte de embarque pode permitir operações mais rápidas a depender do porte das aeronaves, reduzindo o turnaround time. Dessa forma, o percentual de passageiros a serem atendidos em pontes de embarque visa resguardar o conforto oferecido ao passageiro nas instalações do aeroporto, bem como representa um parâmetro para a ampliação de posições próximas nos aeroportos. Como bem notado, a minuta de Contrato prevê a possibilidade de flexibilização do requisito por meio de proposta apoiada. No item 6.20 do Contrato de Concessão, inclusive, prevê-se expressamente a possibilidade de Proposta Apoiada por empresa aérea ou grupo de empresas aéreas que flexibilize os requisitos de nível de serviço, atendendo a uma eventual de novo modelo de negócios. Não obstante, foram realizados ajustes contratuais de forma a trazer mais eficiência ao uso da infraestrutura.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11915
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Iata - International Air Transport Association
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Documento anexo com contribuição para o estabelecimento de gatilhos para investimento em aeroportos
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>Visão geral a partir do know-how e melhores práticas identificadas pela IATA</p> <p>Airport development projects are often complex and costly. They involve many stakeholders, long design and construction lead times and are developed in the midst of evolving markets and technological change. It is therefore important to determine the timing of an expansion project through a process that ensures that the right capacity is delivered at the right time.</p> <p>Development triggers for airport projects need to be carefully considered. Using simple rules of thumb to trigger major infrastructure projects is a flawed approach that can result in extra or unnecessary costs, and capacity that is provided either too early or too late.</p> <p>This document summarizes IATA's view on best practices for infrastructure development triggers.</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece sua contribuição. A definição dos gatilhos de investimento no Contrato de Concessão não deve ser entendida como o planejamento a ser realizado pela Concessionária. Tratam-se 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. Naturalmente, espera-se que o operador, no âmbito da gestão aeroportuária, adote as melhores práticas do setor, como, por exemplo, as descritas no documento anexo à contribuição. A adoção de melhores práticas internacionais é, inclusive, obrigação contratual, conforme previsto no item 5.1 do Anexo 02 do Contrato.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11916
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
lata - International Air Transport Association
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>6. Nível de serviço dos terminais de passageiros</p> <p>Entendemos inadequado que tenha sido tomada a decisão de prescrever os parâmetros mínimos de dimensionamento.</p> <p>Conforme recomendado anteriormente, a seção "Parâmetros mínimos de dimensionamento" não deve incluir números detalhados de planejamento. Isso pode ser facilmente resolvido com referência direta a padrões internacionalmente reconhecidos, como Anexos / Manuais da ICAO, Manual de Referência para o Desenvolvimento do Aeroporto (ADRM) produzidos em conjunto pela IATA / ACI e outros padrões reconhecidos ao estabelecer parâmetros de dimensionamento e requisitos de nível de serviço. Ao fazer isso, o risco de os parâmetros de dimensionamento ficarem desatualizados seria removido, pois as referências sempre se referiam à versão mais recente disponível desses padrões internacionais.</p> <p>Conforme definido no Anexo 2, existem valores definidos que são considerados "Sobre projeto" com base na ADRM. Além disso, para a definição do espaço de check-in, assumiríamos que as mesas de check-in podem ser usadas para passageiros domésticos ou internacionais, mas os padrões definidos são diferentes. A tabela também não considera as tecnologias de autoatendimento.</p> <p>Seção 6.6 Processamento de passageiros em pontes de embarque nos aeroportos das pistas 2 e 3 (mais de 1 MAP) desde o início da Fase II.</p> <p>É altamente recomendável não ter porcentagens predefinidas para o uso de PBB. Isso deve ser desenvolvido em acordo entre a concessionária e os usuários.</p> <p>Consulte também a discussão no Capítulo III, 3.3 Pontes de embarque de passageiros (PBB), parágrafo 186 do documento Justificativa 14Fev20.</p> <p>Seção 6.7.2 Estamos satisfeitos que haja uma disposição na Seção 6.7.2 que permita ao Concessionário e aos usuários revisar os parâmetros de nível de serviço</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>Entendemos inadequada a decisão de prescrever parâmetros mínimos de dimensionamento. Ao fazer isso, o risco de os parâmetros de dimensionamento ficarem desatualizados seria removido, pois as referências sempre se referiam à versão mais recente disponível desses padrões internacionais.</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a necessidade de se estabelecer Parâmetros Mínimos de Dimensionamento, presentes em todas as rodadas de concessões de aeroportos, vem com o intuito de trazer segurança jurídica ao processo como um todo, com transparência e previsibilidade para todas as partes (Concessionária, Poder Concedente e partes interessadas) do nível de serviço esperado como prestação de serviço adequado. Nesse sentido, em um modelo regulatório menos prescritivo e mais orientado a resultados, é fundamental que os resultados esperados estejam bem definidos e estabelecidos, diminuindo riscos e trazendo segurança jurídica ao processo. Complementarmente, há instrumentos no</p>

próprio Contrato que abrem a possibilidade de revisão/atualização desses parâmetros, desde que fornecidas as justificativas técnicas pertinentes, como aqueles descritos nos itens 6.14.1 do Contrato e 6.8 do Anexo 02, Plano de Exploração Aeroportuária.

Com relação ao uso de check-in compartilhado DOM/INT, tal possibilidade não é vedada pelo Contrato; tal situação é avaliada no caso concreto, conforme as diferentes configurações de terminais, levando em consideração as demandas, quantidade de equipamentos e tempos de atendimento para cada fluxo (DOM e INT). Assim, o fato dos parâmetros para check in serem diferentes apenas representa necessidades distintas, mas a infraestrutura é avaliada conforme a operação que ela atenda, seja INT ou DOM, ou mesmo infraestruturas mistas / reversíveis, durante os processos de verificação do nível de serviço de Terminais de Passageiros.

Da mesma forma, a crescente utilização de totens de auto-atendimento é levada em consideração, tanto nas análises dos anteprojetos quanto nas avaliações periódicas de nível de serviço, ao longo da concessão, como parte integrante da demanda atendida.

Com relação ao percentual de passageiros a serem atendidos em pontes de embarque, esclarece-se que o mesmo visa resguardar o conforto oferecido ao passageiro nas instalações do aeroporto, bem como representa um parâmetro para a ampliação de posições próximas nos aeroportos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
11917
NOME DO CONTRIBUINTE
lata - International Air Transport Association
CONTRIBUIÇÃO
<p>7. Melhorias na infraestrutura aeroportuária</p> <p>No Anexo 2 do Contrato (PEA), os investimentos necessários para a Fase IB também são parcialmente definidos.</p> <p>Tomando o exemplo do Aeroporto de Curitiba:</p> <p>Cálculo da hora de pico:</p> <p>Na Seção 7.1.1, a concessionária é obrigada a calcular a demanda de passageiros no horário de pico calculada nos 12 (doze) meses entre o 23º (vigésimo terceiro) e o 34º (trigésimo quarto) mês da concessão.</p> <p>Se esta diretriz for usada para investimentos entregues até o final de 36 meses (Fase IB), o horário de pico já será excedido quando os investimentos em infraestrutura para processar passageiros e bagagem no aeroporto forem concluídos. A infraestrutura já estará em sua capacidade no dia da abertura. Seria muito mais prudente desenvolver uma previsão para um período de 12 meses entre o 49º e o 60º mês da concessão. Usando esse método, quando os investimentos em infraestrutura forem concluídos no 36º mês, deve haver uma estimativa de 2 anos de capacidade disponível no terminal (dois anos após a abertura da nova infraestrutura).</p> <p>Em 7.1.2, o concessionário deve disponibilizar um avental de aeronave para acomodar, simultânea e independentemente, 24 (vinte e quatro) posições de código "C", 2 (duas) posições de código "D" e 2 (duas) posições Código "E".</p> <p>Qual é a base para esse dimensionamento de avental (suportes de aeronaves)?</p> <p>É nossa recomendação que o tamanho do avental também seja baseado na previsão. É muito bom que a concessionária consiga calcular os parâmetros de planejamento da hora de ponta previstos. É importante observar que os cálculos de previsão também precisam ser consultados com os usuários.</p> <p>A seção 7.2.3 refere-se à pista com aeronave Código 3C.</p> <p>Você poderia esclarecer qual é a referência ao Código 3C neste caso?</p> <p>Tomando os exemplos do Aeroporto de Joinville</p> <p>Cálculo da hora de pico</p> <p>A Seção 7.13.1 descreve que, para a Fase IB, é necessário fornecer infraestrutura para a demanda de passageiros nos aeroportos equivalente a 1,3 vezes o número de assentos oferecidos pela aeronave representativa de maior capacidade de passageiros para operar vôos comerciais no aeroporto, por um período de 12 (doze) meses entre o 23º (vigésimo terceiro) e o 34º (trigésimo quarto) ) mês da concessão, a bordo e em pouso, ou 1,3 (um e três décimos) vezes o número total de assentos oferecidos simultaneamente.</p> <p>Como acima, recomendamos desenvolver uma previsão para um período de 12 meses entre o 49º e o 60º mês da concessão. Usando esse método, quando os investimentos em infraestrutura forem concluídos no 36º mês, deve haver uma estimativa de 2 anos de capacidade disponível no terminal (dois anos após a abertura da nova infraestrutura).</p>

Você poderia esclarecer por que um buffer de 30% (1,3) é considerado?  
Se o aeroporto tivesse uma única aeronave durante seu pico, essa abordagem proporcionaria assentos demais para um único avião.  
Se houvesse vários planos durante o pico, seria necessário 1,3 vezes o número total de assentos de todas as aeronaves? Isso seria um superdimensionamento dramático dos portões de embarque.  
Em qualquer caso, o fator de 1,3 vezes o número de assentos para a maior aeronave que opera no aeroporto não deve ser usado para dimensionar outras áreas do edifício do terminal, como check-in, segurança, imigração e reclamação de bagagem. Isso resultaria em instalações de grandes dimensões.  
A Seção 7.13.2 exige quatro posições de estacionamento do Código C.  
A determinação das posições de estacionamento de aeronaves também deve ser baseada na previsão, idealmente na previsão da hora de ponta e não usando um fator de 1,3.  
As questões acima se aplicam a todos os aeroportos listados na seção 7 do anexo 2.

#### **JUSTIFICATIVA**

Necessidades de alterações conforme esclarecido no campo contribuição

#### **RESPOSTA**

A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que, no que tange às competências desta Secretaria, foi estabelecido como diretriz de política pública emanada da SAC para a elaboração dos EVTEA, aplicável à fase inicial de investimentos para os aeroportos Classe I-B (com voos regulares) e Classe II, que seja considerada no dimensionamento dos terminais de passageiros e infraestruturas associadas 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). Tal critério mínimo baseia-se no 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.

Por exemplo: se, em um primeiro momento, um pequeno aeroporto concedido processa um voo com uma aeronave de 70 assentos (e, em média, 56 passageiros são por ele efetivamente transportados), a infraestrutura do terminal precisará estar já previamente dimensionada para 91 passageiros (pela regra de 1,3 estabelecida); se, em um segundo momento, esse aeroporto passa a operar com uma aeronave de 100 assentos (com uma média de transporte de 80 passageiros), a infraestrutura poderá acomodar esse salto na demanda sem perdas significativas de qualidade. De modo inverso, a recepção de voos adicionais em grandes aeroportos tem efeitos apenas marginais na infraestrutura: o acréscimo de 24 passageiros em terminais como o de Guarulhos ou de Brasília não chega a comprometer os parâmetros de dimensionamento estabelecidos nos respectivos Contratos de Concessão.

Já para o caso do Aeroporto de Bacacheri (classe I-A, com até 200 mil pax/ano, sem voo regular), não foram aplicados tais Parâmetros Mínimos de Dimensionamento. Nesse caso, os investimentos previstos foram pensados com o objetivo de sanar não conformidades e de manter as operações atuais na vocação do aeroporto, conforme suas características.

A ANAC, por seu turno, informa que com relação à demanda de referência, para o caso da hora-pico registrada entre o vigésimo terceiro e o trigésimo quarto mês da concessão, esclarece-se que, ao se estabelecer este critério de referência para avaliação da infraestrutura ao final da Fase I-B, espera-se que a Concessionária, com base nos dados de demanda do aeroporto de que dispõe, realize, como manda a boa prática internacional em planejamento aeroportuário, o dimensionamento da infraestrutura estabelecendo um horizonte de projeto razoável, que leve em consideração as previsões de demanda por ela realizadas. Não é crível que operadores aeroportuários experientes utilizem como base para esse dimensionamento a previsão exata de demanda na HP do período de referência - porém, é verdade que nada impede que o façam, arriscando tanto o descumprimento contratual ao final da fase I-B quanto o disparo imediato de gatilho de investimento ao início da Fase II. Para os casos em que a demanda de referência é de 1,3x o número de assentos da maior aeronave operada, esclarece-se que esse parâmetro foi avaliado pelo Estudo de Viabilidade Técnico Econômico e Financeiro e eventuais sobre dimensionamentos apontados, de forma que a diretriz de política pública que incluiu esse investimento no contrato pode avaliar os custos e benefícios dessa opção. Esclarece-se ainda que o fator 1,3 deve ser aplicado sobre a demanda de cada componente, sendo utilizada no cálculo de capacidade de todos os componentes operacionais descritos no capítulo 6 do PEA.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
11918
NOME DO CONTRIBUINTE
IATA - International Air Transport Association
CONTRIBUIÇÃO
<p>8 Plano de gerenciamento de Infraestrutura  A definições nos item 8.2 de ter 12 meses para enviar o PGI e item 8.3 para ter a revisão do PGI a cada 5 anos são ótimas diretrizes.</p> <p>8.4 O Concessionário deve enviar a Revisão Antecipada do PGI sempre que:</p> <p>8.4.1 a demanda efetiva de passageiros em Hora Pico exceder em 30% (trinta por cento) a demanda esperada no PGI em vigor no mesmo período;</p> <p>8.4.2 o movimento efetivo de aeronaves medido anualmente excede 10% (dez por cento) da Demanda Esperada no PGI em vigor no mesmo período.</p> <p>Essas diretrizes descritas na Seção 8.4 podem ser usadas em princípio para comparar o crescimento da demanda com a demanda prevista. No entanto, se a demanda de tráfego estiver crescendo a uma taxa muito rápida, não haverá tempo suficiente para conduzir o planejamento, o design e a construção da nova infraestrutura. Uma abordagem melhor seria usar as diretrizes descritas no documento de gatilhos de demanda da IATA para Investimentos Aeroportuários - Melhores Práticas.</p> <p>Além disso, se o concessionário for orientado pelos requisitos das normas de serviço, não haveria um incentivo claro para realizar sua revisão de IGP em tempo hábil e tomar medidas muito antes de atingir a capacidade.</p> <p>8.10 Avaliação das condições das instalações  Seria necessário tomar as medidas sob 8.10.2 se se espera que a concessionária atenda aos padrões de serviço? Não seria apenas benéfico apenas para a Fase IA?</p> <p>8.11 Programa de melhoria da infraestrutura  É muito bom que o concessionário apresente uma previsão de demanda por 20 anos, mesmo que ultrapasse o prazo do contrato e que a previsão de demanda seja atualizada para cada Revisão do PGI (8.11.2.2)</p> <p>8.11.3 Gatilhos de investimento  85% do terminal de passageiros no horário de pico (1.1.31 do Contrato de Concessão)</p> <p>Seção 8.11 Programa de melhoria de infraestrutura  Para os gatilhos de investimento descritos nas Seções 8.11.3.1 e 8.11.3.2, há uma inconsistência. A seção 8.11.3.1 diz que o gatilho precisa ser definido levando em consideração o tempo necessário para expandir o terminal. Enquanto a Seção 8.11.3.2 diz que deve ser definido em 85% na capacidade do terminal. Conforme descrito acima, não há razão para que uma medida de 85% forneça tempo suficiente para planejar, consultar e investir. Por exemplo, em uma situação com um aumento de 20% ao ano por passageiro, o terminal estaria realmente cheio antes mesmo de o planejamento ser concluído.</p>
JUSTIFICATIVA
Necessidades de alterações e ajustes nos itens

## RESPOSTA

A ANAC agradece a contribuição. Sobre a Revisão Antecipada do PGI, em relação à taxa de crescimento da demanda, o mecanismo contratual de revisão quando houver descolamento entre demanda prevista e demanda realizada superior a 30% visa fornecer um parâmetro objetivo para a atualização obrigatória do planejamento da Concessionária. Naturalmente, espera-se que a Concessionária, como maior interessada na gestão da infraestrutura e no cumprimento contratual, acompanhe as variações de movimentação e realize os ajustes antes de que seja disparada uma obrigação de investimento, uma vez que deve manter o pleno atendimento ao nível de serviço e às especificações mínimas da infraestrutura aeroportuária durante todo o período da concessão, incidindo em penalidade caso não os observe.

Já no tocante à Avaliação das Condições da Infraestrutura, estas possuem relevância para a gestão contratual ao longo de toda a vigência da Concessão, de forma que devem ser realizadas na periodicidade apontada no Contrato.

Por fim, em relação aos gatilhos de investimentos, o gatilho observado pela Agência a fim de monitoramento do plano de ação é aquele em que a capacidade atingir 85% do componente, nos termos do item 2.28 do Contrato de Concessão. Por outro lado, busca-se incentivar, no item 8.11.3.1 do PEA, que a Concessionária verifique, dentro de seu plano de negócios, o tempo necessário para execução dos seus investimentos previstos. Por esse último ponto, o gatilho definido pelo operador pode se dar antes de a capacidade atingir 85%. Novamente estamos diante de uma situação em que o operador aeroportuário é quem melhor pode realizar a gestão do planejamento e, por isso, buscou-se trazer incentivos à prestação da informação, sem vincular o PGI em termos de execução.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
11919
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
IATA - International Air Transport Association
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>Apendice B - Solicitamos à ANAC que reconsidere a utilização de bônus no fator de Qualidade.</p> <p>Também gostaríamos de receber mais explicações sobre como as metas foram atingidas e o desempenho atual do aeroporto para cada KPI.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>Necessidades de alterações e esclarecimentos sobre o Item. Como mencionado em ocasiões anteriores, não vemos a necessidade de oferecer bônus no regime de qualidade proposto. Os usuários estão pagando uma taxa pelo determinado nível de serviço, nem mais nem menos. Se um bônus for implementado, os usuários poderão acabar em uma situação em que estão pagando mais por algo que não precisam.</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que os incentivos relativos à qualidade do serviço previstos no contrato de concessão para aeroportos com movimentação igual ou superior a 5 mi/pax/ano englobam (i) penalidade por não cumprimento dos padrões definidos no contrato de concessão por dois períodos consecutivos ou não; (ii) decréscimo de até 7,5% a ser aplicado no reajuste anual com base na performance do serviço prestado pela concessionária; e (iii) bônus de até 2% a ser aplicado no reajuste anual com base na excelência do serviço prestado pela concessionária. Dessa forma, verifica-se que o contrato prevê uma gama de incentivos, com pesos maiores para o caso de não atendimento dos padrões de qualidade esperados. Contudo, é prevista uma bonificação em casos de superação dos padrões mínimos de qualidade definidos, o que visa a estimular a prestação de serviço de excelência, em um setor reconhecidamente dinâmico e com uma evolução tecnológica constante, o que exige uma modernização e atualização continuada dos serviços prestados. Ademais, importante destacar que a concessão de aeroportos no Brasil é recente, portanto o fator concorrencial que pode gerar um incentivo natural para a melhoria da prestação dos serviços ainda está em fase inicial, o que também corrobora a escolha regulatória da Agência nesta rodada de concessões em manter os incentivos supramencionados na classe de aeroportos que movimentam mais de 5 milhões de passageiros por ano. Destaca-se ainda que na busca de manter as obrigações contratuais de acordo com as melhores práticas internacionais, foi realizado um benchmarking internacional englobando países com maior experiência no campo de concessão de aeroportos, como por exemplo na Inglaterra e França, que verificou como prática a adoção de mecanismo de incentivo à prestação de serviço com qualidade através da possibilidade de obtenção de bônus pelos concessionários. Ainda no contexto de melhores práticas, foi incorporado ao contrato de concessão a possibilidade de apresentação de uma Proposta Apoiada - a ser apresentada pela Concessionária, com apoio das empresas aéreas -, oportunidade em que poderá ser discutido e apresentado para aprovação da ANAC novos mecanismos de incentivo à qualidade do serviço, incluindo as bandas de decréscimo</p>

e bônus previstas inicialmente para o Fator Q. Por fim, no âmbito legal, a Lei Nº 8.987, de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, define como incumbência do poder concedente, no caso a ANAC, o estímulo ao aumento da qualidade do serviço prestado pelos concessionários. Diante de todo o exposto, entende-se que a opção regulatória da Agência em prever a possibilidade de aplicação de bônus no reajuste de acordo com a qualidade do serviço prestado está justificada. Quanto aos valores das metas, cabe informar que foram calculados no âmbito da última Revisão dos Parâmetros dos Contratos de Concessão de Galeão, Confins e São Gonçalo do Amarante, após amplo debate entre as partes e análise das contribuições recebidas na Audiência Pública nº 07/2019. Para mais detalhes sobre esse cálculo, cabe consultar a Nota Técnica nº 20/2019/GQES/SRA e seus anexos, constantes no processo 00058.016726/2019-17, por meio do sistema SEI – Pesquisa Pública – SEI/ANAC (nº SEI da Nota Técnica é 3414571). Resumidamente, para a construção dos valores inferior, padrão e superior, tomou-se como preceito norteador as seguintes hipóteses: Valor inferior = performance inferior dos aeroportos concedidos no Brasil; Valor padrão = performance média dos aeroportos concedidos no Brasil; e Valor superior = performance superior dos aeroportos concedidos no Brasil. Assim, a ideia é que resultados abaixo do valor padrão indicam que o aeroporto está performando abaixo da média do mercado e, por isso, é passível de receber decréscimo no Fator Q. Já resultados acima deste valor indicam que o aeroporto está performando acima da média do mercado e, por isso, faz jus a receber bonificação. Para a estimação desses valores, foi considerada a base de dados disponíveis dos IQS, que incluem as informações referentes aos resultados desses IQS dos aeroportos concedidos até a 4ª rodada de concessões, a saber, (1) São Gonçalo do Amarante, (2) Guarulhos, (3) Viracopos, (4) Brasília, (5) Galeão, (6) Confins, (7) Salvador, (8) Florianópolis, (9) Porto Alegre e (10) Fortaleza. Como universo temporal, utilizou-se os dados de janeiro de 2015 a dezembro de 2018, pelas seguintes razões: (i) 2015 foi o ano em que começaram a ser coletados os indicadores de qualidade dos aeroportos de Galeão, Confins e São Gonçalo do Amarante; (ii) a RPC é um mecanismo de revisão de periodicidade quinquenal, logo é razoável rever os parâmetros nos últimos 5 anos; (iii) os dados de 2019 não foram incluídos porque ainda não foram validados para o cômputo do Fator Q. Para cada um dos indicadores, foi calculado o resultado mensal separadamente por aeroporto. Depois, para cada mês, foi realizada uma média entre os aeroportos, ponderada pela movimentação mensal dos passageiros. Com base nessas médias ponderadas, foram computados os valores inferior, padrão e superior, do seguinte modo: Valor inferior = mínimo das médias ponderadas; Valor padrão = média aritmética das médias ponderadas; e Valor superior = máximo das médias ponderadas. Quanto ao desempenho atual do aeroporto de Cuiabá para cada KPI (único aeroporto desta rodada que atualmente possui movimentação anual igual ou superior a 5 milhões de passageiros), a ANAC não possui essa informação. Contudo, com base nos dados disponíveis dos aeroportos concedidos nas rodadas anteriores, geralmente no primeiro ano da concessão, os valores dos IQS ficam abaixo ou no limiar do valor padrão, sendo que ao longo dos anos, esses valores tendem a aumentar, atingindo, às vezes, valores superiores dos IQS. Considera-se, assim, esclarecida a questão apresentada por essa contribuição.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
S/N
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
EVTEA SBPJ. Relatório 1. Destaca-se que é conhecido que seu escopo se refere ao período de concessão planejado, ou seja, de 30 anos (de 2021 a 2051). Entretanto, considera-se que o relatório deveria apresentar possíveis cenários de mercado de extralongo prazo (de 50 anos ou mais), alternativos (pessimista, médio e otimista), especialmente um cenário otimista, isto é, com demandas acima das médias projetadas para o período de 30 anos da concessão planejada
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Isto seria muito desejável para melhor embasar as propostas de possíveis alternativas de configuração final do aeroporto (ou seja, da sua Implantação Final, na terminologia do Plano Diretor aeroportuário – PDir, que representa a capacidade máxima do sítio e independe de projeções) e, conseqüentemente, para o Planejamento e Gerenciamento da Integração Urbana do Aeroporto (PGIUA). A configuração final do aeroporto não será alcançada até 2051, último ano da concessão, muito provavelmente. Nesta contribuição, o PGIUA se refere apenas ao uso e ocupação do solo no entorno do aeroporto e à mobilidade urbana de interesse do aeroporto, sem incluir o sistema de saneamento. O uso e ocupação do solo do entorno diz respeito, principalmente, a edificações, que têm vida útil de 50 a 100 anos ou mais. Considera-se que o planejamento de extralongo prazo do aeroporto (de 50 anos ou mais, ou seja, para além dos 30 anos da concessão planejada) deveria ser levado em conta para a indicação das áreas e planos territoriais de segurança operacional e de ruído aeroportuário do aeroporto (PBZPA, PZPANA, áreas de proteção contra atividades de natureza perigosa para a aviação, ASA e PEZR; o aeroporto não tem PZPREAH e PBZPH; estas siglas constam no EVTEA) em bases compatíveis com todas as possibilidades de desenvolvimento urbano e o horizonte de extralongo prazo, a fim de que toda a infraestrutura existente no aeroporto seja aproveitada em sua totalidade, sem restrições operacionais
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que, muito embora as preocupações elencadas na contribuição sejam válidas, os Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA compõem um processo seletivo elaborado no âmbito do Chamamento Público de Estudos nº 02/2019 e possuem um fim específico, qual seja, a modelagem econômico-financeira do programa de concessões aeroportuárias do Governo Federal, que possui horizonte de 30 anos. Neste sentido, é importante que os documentos estejam aderentes ao horizonte do projeto (vinculação ao instrumento convocatório) a fim de fornecer os inputs necessários para as demais modelagens, sejam elas de infraestrutura (engenharia e outras dela recorrentes, como tópicos ambientais) ou financeiras (receitas e despesas). Os PDir exigidos pela Agência Reguladora, além de não vinculativos, não necessariamente tratam o horizonte de 50 anos.

Desta feita, os projetos de engenharia elaborados no âmbito dos EVTEAs trazem as implantações parciais e final do projeto. Finalmente, no que concerne às competências do MInfra, em especial no que tange à responsabilidade pela condução e aprovação dos EVTEA que subsidiarão a modelagem da concessão dos aeroportos, os Estudos de Viabilidade apresentam para cada tema, as informações e estudos que deverão subsidiar a elaboração dos ordenamentos municipais que disciplinam o uso e a ocupação do solo no entorno do aeroporto: Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo (PBZPA), Plano de Zona de Proteção de Auxílios à Navegação Aérea (PZPANA), Plano de Zoneamento de Ruído (PZR) e Área de Segurança Aeroportuária (ASA). Ademais, esclarece-se que os EVTEAs analisaram a compatibilidade atual e futura entre as atividades aeroportuárias e o uso do solo, considerando os seguintes aspectos: ordenamento urbano no entorno do aeroporto (Plano Diretor dos Municípios), ocupações irregulares no entorno do perímetro aeroportuário, PBZPANA, zoneamento de ruído (estimativa de pessoas e residências afetadas pelo ruído aeronáutico e receptores sensíveis afetados pelo ruído aeronáutico), bem como os focos atrativos à fauna levando em consideração a ASA. Esclarecemos ainda que os EVTEAs não são vinculativos, cabendo ao futuro operador desenvolver sua própria solução para atender aos requisitos do Contrato de Concessão e seus Anexos, bem como para a exploração comercial do sítio.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
S/N
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Prefeitura Municipal de Curitiba
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
A construção da nova pista ou a ampliação da pista existente do Aeroporto Internacional de Afonso Pena.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>As obras de expansão das imprescindíveis para que o Aeroportos de Afonso Pena possa realizar voos diretos para os Estados Unidos, Europa e outros destinos internacionais, o que hoje não é possível, em razão das restrições relativas à limitação de peso e de combustível incompleto nas decolagens, decorrentes da altitude da nossa região, que é de aproximadamente 900 metros acima do nível do mar.</p> <p>Vale lembrar dois importantes pontos: o Afonso Pena é considerado o melhor aeroportos do país, na avaliação dos passageiros, e ocupa posição de destaque internacional em pontualidade de voos; e Curitiba é um dos principais destinos turísticos do país, recebendo 5.5 milhões de turistas ao ano e ocupando a terceira posição entre as cidades brasileiras que mais recebem turistas internacionais, por motivo de negócios e eventos.</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição. Considerando o recebimento de inúmeras contribuições, tanto na Audiência Pública presencial, como na virtual, as quais apresentaram argumentos técnicos quanto a necessidade e o anseio da população pela construção de uma nova Pista de Pouso e Decolagem (PPD) no Aeroporto de Curitiba, ou mesmo a ampliação da atual, de modo a viabilizar economicamente voos diretos entre Curitiba e cidades da Europa e dos Estados Unidos; considerando que as análises das projeções de demanda apresentadas no relatório de mercado dos Estudos de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental (EVTEA) que subsidiam a modelagem da concessão do aeroporto apontam para demanda de passageiros, na análise origem destino, para cidades da Europa e América do Norte (pág. 136 do Estudo de Mercado), a qual justifica a criação de rotas diretas do Aeroporto de Curitiba para as referidas localidades já no início da concessão (tabela 6-23, pág. 143 do Estudo de Mercado); considerando ainda que os estudos de mercado apontam para uma conectividade do fluxo internacional de aeronaves cargueiras entre SBCT e América do Norte; esta Secretaria Nacional de Aviação Civil solicitou que o consórcio selecionado para elaboração dos estudos realizasse uma análise de diferentes cenários de forma a viabilizar voos diretos do SBCT para cidades da Europa e Estados Unidos (estudo inserido no Data room).</p> <p>Considerando que os custos estimados para construção de uma terceira PPD foram muito próximos da alternativa mais econômica de ampliação da atual PPD; considerando os riscos inerentes ao processo de desapropriação, presentes em volume consideravelmente superior na alternativa de ampliação da atual PPD; considerando que os obstáculos a navegação aérea já estão mapeados no cenário de construção da nova PPD; considerando a valorização do ativo resultante da construção de nova PPD; considerando que a construção da nova PPD irá possibilitar</p>

a descontinuidade nas operações da pista secundária 11/29, resultando em disponibilização de relevante área de exploração comercial para o aeroporto; considerando, por fim, que o plano diretor do aeroporto prevê como melhor alternativa à expansão de longo prazo do aeroporto, a construção da nova PPD; esta SAC irá determinar como diretriz de política pública, a implantação de um sistema de pistas 15R/33L, projetado para aeronaves Código 4E, com comprimento mínimo de pista de pouso e decolagem de 3.000 metros, possuindo os requisitos de infraestrutura exigidos na legislação em vigor para possibilitar procedimentos de aproximação paralela e independente ao atual sistema de PPD 15/33, em operação noturna e diurna, com pista de aproximação de precisão, sem restrição, que atenda aos requisitos de mínimos operacionais equivalentes à Categoria II. O novo sistema de Pistas de Pouso e Decolagem deverá estar implantado e concluído em até 60 meses após a data de eficácia do contrato.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
S/N
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
PREFEITURA DE TERESINA
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
as desapropriações relacionadas às áreas localizadas no sítio aeroportuário e seu entorno, principalmente de terrenos residenciais, sejam feitas na menor quantidade possível, somente em casos de extrema necessidade, e que nesses casos, os decretos de declaração de utilidade pública com objetivo de possibilitar a ações de desapropriação sejam expedidos pelo governo federal, como previsto na legislação (decreto-lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941).
<b>JUSTIFICATIVA</b>
N/I
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que segundo o item 3.1.43 da minuta de contrato, é dever da Concessionária promover a desapropriação dos imóveis necessários à realização de investimentos ao longo da concessão cuja fase executória não tenha ainda sido iniciada, e indenizar seus proprietários, devendo ainda, quando for o caso, solicitar a publicação dos decretos ao Poder Concedente e a outorga de poderes necessária, nos termos do artigo 29, inciso VIII, da Lei nº 8.987/95. Além disso, registra-se que a necessidade e abrangência de eventuais desapropriações dependerão do plano de investimentos da Concessionária. Em face disso, julga-se que a Concessionária possuirá melhores condições de defender e manter a integridade da área do Aeroporto, inclusive com a adoção das medidas judiciais e administrativas necessárias à garantia da efetividade dessas ações. Informa-se, por fim, que a possibilidade de concessionários de serviços públicos promoverem desapropriações consta do Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
S/N
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
PREFEITURA DE TERESINA
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
a escolha de um novo sítio adequado ao funcionamento de um novo aeroporto na capital piauiense, que seria custeado através de uma PPP, onde a empresa vencedora da licitação poderia explorar o terreno do aeroporto atual para a realização de empreendimentos imobiliários, com auxílio da prefeitura na adequação do plano diretor para tal finalidade, além da concessão da exploração comercial do novo aeroporto. Na manutenção da concessão nos moldes atuais em detrimento de um novo modelo de concessão, mesmo na posse das informações aqui citadas, pedimos então, que seja incluído a obrigatoriedade da realização de estudos para a construção de um novo aeroporto no atual PMI, além da realização de estudo de viabilidade e modelagem econômica para concessão pelo governo federal do mesmo, assim como a formalização de estimativas de custo para a desativação do aeroporto Senador Petrônio Portella .
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>O aeroporto de Teresina, quando da sua construção, foi alocado na região próxima ao encontro dos Rios Poti e Parnaíba, localidade de menor altitude da cidade. Com o crescimento do município, o Aeroporto foi “cercado” pelas construções urbanas, causando transtornos de operação para o mesmo e impossibilitando o adensamento urbano da capital piauiense, uma vez que para garantir a segurança mínima das operações, a prefeitura teve de limitar a altura dos edifícios na Zona de Proteção ao Aeródromo, que por sua vez se encontra a somente 2 (dois) quilômetros do centro histórico e comercial da cidade.</p> <p>Essa proximidade com o centro do município certamente garante facilidade de acesso da população ao aeroporto, mas as vantagens param por aqui. A localização do aeroporto causa insegurança por conta da proximidade e altura das construções urbanas em seu entorno (agravada pelo fato desses estar localizado em uma região de baixo relevo, como já citado), bem como o fato de estar cercado por residências e comércios, faz com que não exista área para ampliação, tanto para a pista, como para o terminal de passageiros, e impossibilita também melhorias na capacidade operacional do terminal de cargas, o que causa prejuízos econômicos para todo o estado do Piauí.</p>
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que a proposta apresentada na contribuição não é parte do escopo previsto no Edital de Chamamento Público para Estudos nº 02/2019, do MInfra, cujo objetivo foi chamar pessoas físicas ou jurídicas de direito privado interessadas na apresentação de projetos, levantamentos, investigações e estudos (estudos técnicos) que subsidiasse a modelagem da concessão para a expansão, exploração e manutenção dos aeroportos objeto do mencionado Chamamento Público de Estudos - CPE, entre eles o Aeroporto Senador Petrônio Portella.

Em especial para o bloco central, ao qual o Aeroporto de Teresina é parte, os Estudos de Viabilidade selecionados preveem valor presente líquido negativo na modelagem econômico financeira apresentada, o que representa, a priori, a inviabilidade econômico-financeira do bloco nas condições originais do Edital. Para contornar o problema, a SAC/MInfra decidiu retirar das obrigações prévias à assinatura do contrato o pagamento dos valores referentes ao Planos de Adequação de Efetivo, conduzido pela Infraero e previamente calculado para o Bloco Central, de modo a viabilizar a concessão de todos os ativos estudados naquele bloco, a exemplo da solução escolhida na quinta rodada de concessões. Com isso, não se vislumbram análises de alternativas prevendo a construção de novo aeroporto na região de Teresina/PI.

## 2.2 CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS PRESENCIALMENTE

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
S/N
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Carlos Lima (GRAMPETRO)
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Quanto ao sistema de fornecimento de combustível nos aeroportos no Brasil, por que não a adoção de modelo no qual haja "uma instalação centralizada, administrada ou não pelo concessionário do aeroporto, permitindo o livre acesso a todos, permitindo uma concorrência efetiva entre os fornecedores, permitindo que os usuários possam inclusive comprar produto fora do país ou mesmo dentro do país e fazer sua própria armazenagem, sua própria operação de abastecimento"
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Boa tarde aos presentes, meu nome é Carlos Lima, eu sou da Grampetro Distribuidora, provavelmente a minha colocação vai destoar da maioria dos presentes e dos que estiveram nas outras audiências públicas. Nós propositadamente deixamos para a última, porque existem alguns pontos que nós temos trabalhado nos últimos 12 anos para alterar a realidade do mercado de aviação no Brasil no que tange a distribuição de combustíveis de aviação. Hoje um dos fatores que mais dificultam o crescimento e a evolução da aviação brasileira é o alto custo do combustível de aviação. E esse alto custo é dividido em duas partes. A primeira parte é o custo efetivo do produto, que tem algumas variáveis, uma delas é o monopólio na produção e a impossibilidade de importação e outro é a parte tributária que afeta o custo desse insumo importante para a aviação. A outra parte, na verdade, se refere à distribuição, que é muito mais uma prestação de serviço. Outros mercados, como Europa ou Estados Unidos, essa parcela já foi dissociada do preço do combustível, ou seja, a venda do combustível se dá por um valor, mas a prestação de serviço de armazenagem, movimentação e o into-plane, que é o abastecimento das aeronaves, essa prestação de serviço foi dissociada e isso é praticado hoje por um operador, por uma exata que atua no sítio aeroportuário. No Brasil, por conta inclusive das características tributárias, essa partilha entre produto e serviço seria muito benéfica porque, todos aqui sabem que o ICMS é o principal tributo e quando você vende um produto fechado, um pacote, posto o combustível na asa da aeronave, o ICMS incide em 100% desse custo. Então se você tem uma parcela, 80% refere-se ao produto e 20% ao serviço, quando você dissocia, você tem o ISS, que normalmente é bem mais baixo, incidindo sobre 20% e o ICMS incidindo sobre o produto. Só isso já representaria um ganho significativo ou uma redução significativa no preço dos combustíveis. Mas para que isso aconteça, como aconteceu no mercado americano na década de 90, como aconteceu na Europa na comunidade europeia no início dos anos agora de 2000, precisa haver uma ação das autoridades envolvidas em aviação, para que esse mercado de Handling, esse mercado de exatas, de prestação de serviço, ele seja organizado. Então, o mercado americano impõe regras de livre acesso para que todos possam competir, quanto mais players prestando esse tipo de serviço no aeroporto, oferecendo combustíveis, maior a competição, menor as margens e melhor o preço. Na Europa isso também ocorre, inclusive eles têm regras claras em relação a esse livre acesso. E na maioria dos países que estão abrindo o

mercado para a aviação, essa incumbência passou a ser do concessionário do aeroporto, por quê? Vejam só, aqui no Brasil, no meu seguimento, você chega a alguns absurdos, nós somos um país pobre que estamos tentando acertar e entrar para um clube mais seleto de países onde a aviação realmente tem o peso que nós deveríamos ter já no Brasil atualmente, mas você fazer um investimento em um aeroporto hoje, uma distribuidora tem um nível de incerteza muito grande, porque você fecha um contrato com uma companhia aérea por uma determinada região, ou você tem um volume de uma companhia aérea e você precisa recuperar o seu investimento a curto prazo, então você joga o retorno do seu investimento em um horizonte de muito curto prazo. Quando a infraestrutura de armazenagem e distribuição, quando digo isso, infraestrutura de distribuição, a rede de hidrantes, ela pertence ao aeroporto, ela é um ativo do aeroporto e ela é operada pelo concessionário diretamente através de uma subsidiária ou é operada por um terceiro contratado, então o concessionário terceiriza essa operação, e ela é centralizada, então ela permite que todos os players, inclusive as próprias companhias aéreas, possam se utilizar dessa infraestrutura para realizar o seu próprio suprimento de combustíveis, coisa que aqui hoje não existe, tá certo? Quando isso ocorre, diminui o risco para os próprios distribuidores, foi o que aconteceu no mercado americano, foi o que aconteceu na Europa, por quê? A demanda do aeroporto não altera, dependendo do contrato entre distribuidor e companhia aérea. Às vezes vão continuar, o passageiro continua lá, só muda quem vai fornecer o combustível. Então, isso permite com que esses investimentos nesse tipo de infraestrutura sejam realizados a longo prazo, o que não ocorre no Brasil. No Brasil a gente tem aeroportos como o Santos Dumont, que não tem área hoje nem para colocar uma lixeira e você tem lá hoje quatro áreas para armazenagem de combustíveis. Em Congonhas, três. Campo de Marte, quatro. Bacacheri, quatro. Por quê? Porque nunca se pensou e nunca se questionou porquê nós vamos replicar instalações que são... representam um perigo potencial, representam um problema ambiental e não passar isso, não questionar se isso não poderia ser uma instalação centralizada, administrada ou não pelo concessionário do aeroporto, permitindo o livre acesso a todos, permitindo uma concorrência efetiva entre os fornecedores, permitindo que os usuários possam inclusive comprar produto fora do país ou mesmo dentro do país e fazer sua própria armazenagem, sua própria operação de abastecimento.

### **RESPOSTA**

A ANAC agradece a contribuição e informa que as regras de acesso para que empresas aéreas ou terceiros possam atuar na prestação de serviços auxiliares ao transporte aéreo, elencados de maneira não exaustiva no item 11.5. da minuta de contrato, foram baseadas na Diretiva 86/67/CE do Conselho da União Europeia.

Assim como previsto no Artigo 8º da diretiva, o Poder Concedente tem a prerrogativa de conceder a exclusividade na prestação de serviços auxiliares quando a “complexidade, custo ou impacto ambiental inviabiliza a divisão e/ou duplicação da infraestrutura correspondente, tornando antieconômica a prestação por mais de uma empresa” e a Concessionária assim o solicitar.

Cabe explicitar que, em regra, a concorrência econômica é a alternativa preferida para garantir preços competitivos, qualidade de serviço e disponibilidade de opções para os usuários. A exclusividade na prestação dos serviços em questão deve ser imposta apenas em casos excepcionais, e quando houver demonstrada vantagem aos usuários.

Além disso, é importante ressaltar que, além do item 11.5, existe previsão contratual para que, nos aeroportos com redes de dutos e hidrantes, a ANAC possa atuar em casos concretos sobre a estrutura do mercado, exigindo restrições à participação das operadoras dessas infraestruturas na distribuição de combustível de aviação ou, equivalentemente, à participação de empresas distribuidoras de combustíveis de aviação na operação de redes de dutos e hidrantes nos aeroportos. Além disso, exigiu-se que contratos envolvendo a construção e/ou operação dessas infraestruturas sejam submetidos à análise da ANAC previamente a sua assinatura.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
S/N
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Carlos Lima (GRAMPETRO)
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Dúvidas sobre as razões que levaram à inclusão de Bacacheri no Bloco Sul.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>Nós não entendemos a inclusão de Bacacheri no Bloco Sul. Dá para se ver que o investimento previsto lá é de 55 milhões, ou seja, é ínfimo comparado ao resto dos aeroportos, porque provavelmente esse aeroporto vai continuar sendo um aeroporto exclusivamente de aviação geral. Bom, os aeroportos de aviação geral não vivem de tarifas, todos os demais aeroportos que foram concedidos hoje vivem de tarifa e têm como foco a aviação regional, nacional e internacional. O aeroporto de ação geral vive de prestação de serviços especializados, então o operador que assumir um aeroporto de aviação executiva imaginando cobrar tarifa, imaginando ter receita imobiliária das áreas que serão locadas, ele não consegue viabilizar isso. Nós temos um caso recente em São Paulo que representa a comprovação do que a gente está falando aqui. Esses aeroportos, nós visitamos 16 aeroportos nos Estados Unidos e todos eles o operador era um full operador, ele faz, ele opera o estacionamento, ele opera o restaurante, ele opera os hangares, ele vende aeronaves, ele vende peças, ele vende o combustível, ele tem uma escola, ou seja, ele vai na atividade fim e não na locação diária para essas atividades. E só assim esse tipo de aeroporto se viabiliza. Então a colocação de Bacacheri ou futuramente Jacarepaguá, Campo de Marte, qualquer aeroporto executivo, estritamente executivo, estritamente aviação geral, em blocos, representa o fim desses aeroportos.</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que a inclusão do Aeroporto de Bacacheri na sexta rodada de concessões aeroportuárias compõe política pública que visa, desde 2012, garantir parcerias com a iniciativa privada para garantir investimentos na malha de aeroportos públicos de interesse do Governo Federal. Desde então, o setor aéreo tem tido sucesso na concessões, por meio das quais já foram investidos cerca de 17 bilhões de reais na adequação de não conformidades, expansão, modernização e desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária do país. Ademais, espera-se que com a conclusão da 6ª e 7ª rodadas de concessão, toda a rede de aeroportos outorgada a Infraero seja concedida a iniciativa privada. Em outro giro, ao contrário do alegado na motivação desta contribuição, pelo uso da infraestrutura do Aeroporto de Bacacheri, bem como qualquer outro aeroporto pela aviação geral e executiva, é devido o pagamento de tarifa de serviço público de pouso e permanência, conforme determinação do Decreto nº 6.009/1973, cujos valores vigentes podem ser consultados no Tarifário da Infraero (Tarifa Unificada de Pouso e Permanência - Grupo II).</p> <p>Superada esta questão, o Aeroporto de Bacacheri, em Curitiba, assim como os citados Aeroportos de Jacarepaguá, na do Rio de Janeiro, e Campo de Marte, em São Paulo, são aeroportos civis públicos, como todos os demais aeroportos desta</p>

rodada de concessão. Assim versa o Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565/1986, Art. 31, Inciso I), cuja construção, manutenção e exploração é de competência direta da União, de empresa especializada da Administração Federal Indireta, por estados ou municípios (mediante convênio), ou por concessão ou autorização (Lei nº 7.565/1986, Art. 36, Incisos I ao IV). Por outro lado, o Aeroporto de Bacacheri, apesar de não operar aviação comercial, atende o importante segmento da aviação geral e executiva, que deve estar abarcada nas políticas públicas para a aviação civil. Portanto, como descrito nos EVTEAs referentes ao Aeroporto de Bacacheri o futuro explorador poderá explorar tanto as receitas tarifárias como as não tarifárias, e terá diversas obrigações contratuais de investimento.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
S/N
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Matheus Motta (GOL linhas aéreas)
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Possibilidade de constar no edital de Concessão cláusula sobre a necessidade de "melhor infraestrutura ou de uma exigência maior da infraestrutura para as máquinas que as companhias aéreas pretendem operar em um curto espaço de tempo".
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>Eu sou o Matheus Motta, como falou, da GOL Linhas Aéreas, nós trabalhamos na parte de infraestrutura e acompanhamento dos requisitos de infraestrutura dos aeroportos que nós operamos e nós estamos acompanhando um processo de certificação, acho que como o Ricardo colocou e também o Bruno, desde as primeiras rodadas nós tivemos grandes evoluções, porém existem alguns pontos que nos chamam a atenção ainda, falando da parte técnica para a operação das nossas aeronaves, que eu acho que seriam importantes serem colocados. Em um primeiro momento eu acho que vai a respeito da questão, o Ricardo em algum momento falou sobre a questão de demanda versus operação do aeroporto, como se, caso por exemplo um aeroporto tivesse uma duplicação da sua demanda, a demanda dobrasse em um curto espaço de tempo, seria possível eventualmente que apenas o concessionário fizesse o investimento necessário para atender à demanda. Concordamos, eu acredito que deve ser assim mesmo, porém a nossa preocupação nesse momento e eu acho que isso deve constar nos editais, é a respeito da necessidade natural de melhor infraestrutura ou de uma exigência maior da infraestrutura para as máquinas que as companhias aéreas pretendem operar em um curto espaço de tempo. Hoje, falando da GOL Linhas Aéreas, isso são informações públicas, não tem nada sigiloso, a gente, por exemplo, tem cerca de 140 aeronaves e nós temos encomendado mais 140 aeronaves, mais de 100 aeronaves, né, e todas elas exigirão um nível da infraestrutura maior do que aquele que é provido hoje, embora elas tenham a mesma quantidade de assentos, seja por peso, seja por performance. E também é importante sempre destacar, acho que isso é fundamental, que atualmente, pensando na operação do dia de hoje, isso não é exclusividade da GOL, isso todas as companhias aéreas passam, nós acabamos por adaptar a operação, seja restringindo passageiro, seja restringindo carga, seja restringindo horários de operação, pensando na dificuldade da infraestrutura existente, na limitação da infraestrutura existente, por ser de responsabilidade do poder público, que infelizmente não consegue prover a infraestrutura na velocidade que nós gostaríamos. É justamente por isso, imagino, que nós estamos aqui hoje. A ideia é que isso não seja mais uma realidade. Ocorre que, no momento que nós passamos o aeroporto para o concessionário privado, eu entendo que o objetivo é justamente que ele equacione esses problemas, que a gente consiga retirar esses problemas da frente. E a nossa preocupação não é com aqueles aeródromos que vão ter franca expansão, isso vai acontecer, ou com aeródromos, que não é a pauta aqui, mas a SAC está viabilizando, como nós sabemos, aeródromos regionais que hoje não possuem operação regular ou que possuem até operação restrita, estão sendo ampliados e tudo o mais, é uma outra missão. Nosso medo, na verdade, a nossa</p>

preocupação é com os aeródromos que já têm oferta e que precisarão de adequação de infraestrutura em curto espaço de tempo para se adequar às máquinas que vão ser operadas, seja por mim falando de GOL ou seja pelos nossos concorrentes, que todos estão em processo em modernização de frota. Onde, nessa condição, nós teremos uma mudança repentina que não necessariamente justificará um grande aumento de arrecadação do aeroporto com taxas de embarque ou com novos voos ou com novas frequências, isso não vai necessariamente acontecer. Certo? Porém, caso o edital e/ou também as condições de contrato de concessão não abranjam isso de forma mais específica, e quando eu falo isso estou me referindo por exemplo à resistência de pavimento, à tamanho de pista, à taxiways (pistas de táxi) que vão levar até às cabeceiras das pistas do aeroporto, que por sua vez vão diminuir aí o tráfego aéreo, auxílios à navegação de precisão para localidades como no Bloco Sul, que nós sabemos que tem um histórico de fechamento por meteorologia, no inverno principalmente. Enfim, nós temos uma série de itens que precisarão de ação imediata e que nos preocupa se o contrato de concessão não prevê a obrigação daquilo, que o concessionário não tenha que fazer, ou que ele crie barreiras, ou que ele simplesmente abra mão daquele investimento porque sabe que o retorno é muito baixo. Porém, um investimento desse pode fazer com que nós tenhamos totalmente a diferença entre continuar ou não operando em um aeroporto. Nós compartilhamos com a ANAC, até com o Giovano inclusive, alguns dados falando das performances das nossas aeronaves, e acredito que alguns colegas também fizeram o mesmo, e o nosso objetivo aqui é justamente fazer com que seja possível analisar e tentar prescrever, embora, como o Ricardo falou, a ideia não é ser prescritivo, a ideia é que a gente tenha a coisa de forma aberta para o concessionário. Porém, eu acho que tem que ser um meio termo, a gente tem que estabelecer limites também, porque é aquilo, um aeródromo que hoje possui quatro voos, eu não consigo conceber que em um prazo de 10 anos vai passar a ter 16, ele no máximo vai passar a ter cinco, sete na alta temporada, 10. E assim, também falando de alta temporada, porém a máquina que eu opero hoje não vai ser a mesma daqui a 5 anos, provavelmente. E para que essa máquina continue operando e eu continue ofertando, e quando eu falo falando da GOL, mas isso mesmo acontece com as outras, com os nossos competidores, nós não vamos conseguir operar com o mesmo break-even no fim das contas e pode significar inclusive a suspensão da operação. Então isso vai acabar se tornando um problema em um curto espaço de tempo. Um paralelo, eu acho que fica fácil sanear essa equação, porque, falando francamente, nós teremos aí quatro ou cinco modelos de aeronaves narrow-body que vão operar no Brasil ou no mundo nos próximos 20 anos. Quatro delas já são operadas por empresas aéreas brasileiras e eventualmente poderia ter mais uma ou duas que apareceriam. Será que não seria o caso de a gente tentar, até em parceria com as companhias aéreas visto que elas estão aqui hoje e acredito, falando mais uma vez pela GOL com certeza, imagino que as outras também, disponíveis para compartilhar informações de performance por exemplo e a gente tentar chegar em um meio termo para garantir que esses aeródromos como Navegantes, como Joinville, como Cruzeiro do Sul, continuem tendo o serviço aéreo nos moldes que tem hoje e garantindo a expansão em um curto espaço de tempo, isso é, baseado na performance dessas aeronaves que hoje existem. Além disso, a gente tem que lembrar também sempre, para finalizar o tempo, da certificação operacional, que invariavelmente, o EVTEA já prevê isso, deu para notar pelas plantas e tudo o mais, mas invariavelmente pode ser que nós tenhamos restrições ainda maiores para a operação. Quando eu falo isso, primariamente eu estou falando de tamanho de pista, então é fundamental, no nosso ponto de vista, que a gente

possa prever, também, esses pontos, porque em um curto espaço de tempo e em um espaço de tempo realmente muito curto, em algo, eu diria, que em menos de 5 anos nós vamos ter uma movimentação de frota sensível no país inteiro. E as máquinas que estão vindo exigem um pouco mais da infraestrutura, que hoje ela não está conseguindo nos prover já com as máquinas que nós temos, nós temos restrições de quantidade de assentos, nós temos restrições de operação em certos horários do dia por causa da temperatura, nós temos restrições de pouso por questões meteorológicas, etc. É impossível ser perfeito, porque a aviação, a quantidade de fatores é enorme para que você garanta a operação do voo claro. Mas tem algumas coisas que a gente já podia prever e deixar claro para o concessionário que é necessário, que se não for feito, talvez em um curto espaço de tempo ele tenha um problema aí que... e nós tenhamos até que decidir a continuidade ou não da operação em alguma dessas localidades.

### **RESPOSTA**

A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que as diretrizes de políticas públicas para elaboração dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental consideram adequações de infraestrutura para correção de não conformidades visando a certificação operacional da infraestrutura aeroportuária pela entidade Reguladora. Desta forma, prevê-se o volume de investimentos necessários para tal adequação. Importante mencionar que os EVTEAs também obedecem a diretriz de categoria mínima de aeronave para a qual o projeto deve adequar sua geometria aeroportuária. Por outro lado, o desenvolvimento do sítio deve aliar fatores técnicos e econômicos, a fim de se evitar demandas por investimentos que possam se revelar superestimadas 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 (neste ponto específico, aplicam-se os parâmetros de dimensionamento para se evitar restrições de demanda pela oferta ou mesmo degradação do nível de serviço oferecido pelo operador aeroportuário aos usuários). O programa de concessão de aeroportos federais veio no sentido de preencher uma lacuna de oferta de infraestrutura aeroportuária ao setor, e vem cumprindo o papel para o qual foi desenhado. Desde a concessão da primeira infraestrutura aeroportuária, em 2012, já foram investidos cerca de 17 bilhões de reais para oferecer maior capacidade ao mercado. Entretanto, reforça-se novamente que tais investimentos devem estar pautados pela razoabilidade e racionalidade, caso contrário aumenta-se demasiadamente o risco de um aporte volumoso de capital sem o retorno esperado. Algumas pautas de razoabilidade podem ser elencadas, como:

- 1) dificilmente o mercado dobrará a quantidade de aeronaves a operar em determinado aeroporto em um curto período de tempo, a não ser em aeroportos regionais de menor porte, em que haja poucos movimentos semanais;
- 2) o plano de expansão de frotas das empresas aéreas são graduais e não abarca o recebimento de uma quantidade de aeronaves que dobrem a frota operada;
- 3) investimentos em infraestrutura aeroportuária (seja pelo lado ar, como pelo lado terra) demandam um aporte de capital significativo, demandam tempo (obras de longo curso para serem concluídas) e não vinculam os operadores aéreos a utilizá-la.

Portanto, o simples fato de se recorrer aos investimentos privados por meio das concessões de direito de exploração alinha incentivos de ambas as partes, seja público ou privado, mas em momento algum se foge ao prisma da racionalidade dos

investimentos. Quanto aos auxílios à navegação aérea, a 6ª rodada de concessões aeroportuárias trará ganhos à região sul visando uma maior disponibilidade do serviço em condições meteorológicas, uma vez que, além de serem mantidos os auxílios existentes de precisão à aproximação e ao pouso, será incluída a diretriz para adequação da infraestrutura, para tal tipo de operação, no Aeroporto de Londrina.

Entretanto, reportando aos argumentos da justificativa da contribuição, menciona-se que os projetos desenvolvidos no âmbito dos EVTEAs, apesar de serem extremamente importantes no sentido de dar uma dimensão da evolução da infraestrutura aeroportuária tanto pelo lado de soluções de engenharia necessários, como também de estimativas de aportes financeiros a serem demandados, não são vinculativos. O documento que vinculará o futuro operador será o Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), 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, por sua vez, esclarece que o contrato de concessão considera aspectos da contribuição apresentada, inclusive nos prazos considerados desejáveis e factíveis para as melhorias de infraestrutura aeroportuária

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
S/N
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
César Pereira (CIARB BRASIL)
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>A nossa sugestão é que neste momento agora da sexta rodada, haja uma reflexão adicional acerca da delimitação de três câmaras internacionais apenas, existem outras câmaras internacionais e a principal delas talvez seja o ICDR, que é o braço internacional da Triple A americana, com representação no Brasil também por meio da M-CHEM, que deveria ser considerada. Mas mais do que isso, talvez o ponto mais relevante nesse tópico específico é, existem diversas câmaras nacionais já de grande prestígio, a Câmara Brasil-Canadá, a Camarb, com sede em Belo Horizonte e escritório em Brasília, a Ciesp e Fiesp e a OCBMA, com sede no Rio de Janeiro . são câmaras que vêm sendo repetidamente utilizadas pela própria administração federal, pelas empresas brasileiras em geral, inclusive muitas envolvidas já nas concessões de aeroportos e que portanto devem perfeitamente poder ser consideradas para uma listagem padrão de câmaras constantes do contrato.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Conforme contribuição.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que a mesma não será acatada. A minuta do contrato privilegia a escolha consensual da câmara arbitral pelas partes envolvidas na controvérsia. Dessa forma, as câmaras indicadas na contribuição poderão participar dos processos arbitrais, desde que satisfaçam os requisitos de credenciamento da Advocacia Geral da União. A delimitação a três câmaras do item citado apenas ocorre na falta de consenso, situação em que a escolha caberá à ANAC.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
S/N
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
César Pereira (CIARB BRASIL)
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Nesta rodada específica, nesta minuta de contrato, há uma previsão que demonstra, sob um certo ângulo, a confiança da Agência na arbitragem como meio de solução de conflitos, mas que talvez seja excessiva, que é a previsão do árbitro de emergência, aparentemente, de modo taxativo e obrigatório e não meramente facultativo como é a prática internacional. Nós ressaltamos então que é muito bem-vinda a previsão do árbitro de emergência, mas é mais consistente do que a previsão atual do contrato, há uma ideia de facultatividade na sua utilização do que obrigatoriedade como aparentemente consta da minuta.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Conforme contribuição.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e informa que, contudo, não será acolhida. Entende-se que as tutelas e medidas de urgência requeridas com exclusividade ao árbitro de emergência, na forma proposta na cláusula submetida à Consulta Pública, estão alinhadas à lógica que informa a própria escolha da via arbitral como a forma exclusiva de resolução dos litígios, garantindo-se o acesso à tutela de emergência.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
S/N
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
César Pereira (CIARB BRASIL)
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Desnecessidade de previsão específica sobre o método de realização de prova pericial como consta no item 16.20.2 da minuta de contrato.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Parece excessivo que a cláusula de arbitragem desça a esse detalhe e nos parece mais produtivo que ela dê abertura ao acordo processual das partes, acerca do método de produção da prova técnica"
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e informa que, contudo, não será acolhida. O referido item contratual trata especificamente da prova pericial, motivo pelo qual, não restringe ou inviabiliza a outras formas de produção da prova técnica. Cumpre destacar que tal redação foi inspirada nos Contratos de Concessão da ANP, agência regulatória notoriamente reconhecida por sua maior experiência em arbitragens, e na minuta de Cláusula Modelo proposta pelo Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República - PPI.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
S/N
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
César Pereira (CIARB BRASIL)
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Nos itens 16.20.3 e 16.21, há uma referência à forma de execução da sentença arbitral. A sugestão é de que a minuta de contrato seja completamente aderente ao Decreto 10.025, ue regula hoje a arbitragem no âmbito da administração federal, em lugar da redação intermediária que se adotou na minuta de contrato.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
"Essa redação intermediária estabelece alguns requisitos que deveriam constar da sentença arbitral para que, por exemplo, o crédito reconhecido ao concessionário na sentença arbitral possa ser utilizado pela via de reequilíbrio econômico financeiro em lugar de cobrança por meio de precatório. O decreto é mais aberto do que a redação do contrato, nesse ponto, e a nossa sugestão é de que se adote especificamente e plenamente a redação do decreto e não a mais restritiva que consta do contrato"
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e informa que, contudo, não será acolhida, tendo em vista que o item da Minuta de Contrato está em consonância com o art. 100 da Constituição Federal de 1988. Ademais, a cláusula arbitral já faz expressa menção a necessidade de a arbitragem ser conduzida conforme o Decreto n. 10.025/2019, nos termos do item 16.10 da Minuta de Contrato.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
S/N
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
César Pereira (CIARB BRASIL)
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Sobre a definição da publicidade da arbitragem a sugestão é que esta seja feita pela Agência, "uma vez que cabe a ela o cumprimento do princípio da publicidade, estabelecido pela Constituição, e cujo destinatário é a administração pública. Mas que se estabeleça aqui, no caso de divergências entre as partes quanto à extensão da publicidade, essa divergência deva ser solucionada pelo tribunal arbitral"
<b>JUSTIFICATIVA</b>
"A questão da publicidade da arbitragem. A minuta de contrato atribui à instituição arbitral, à câmara arbitral, a tarefa de promover a publicidade. Isso, sob um certo ângulo, é positivo, porque, enfim, basta que a câmara se organize e inclusive o contrato diz preferencialmente por meios eletrônicos, etc., é para que se faça essa publicidade. Mas existe uma questão prévia que o contrato não enfrenta, que é quem define o que deve ser publicado"
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que a mesma não será acatada. As regras de publicidade estão determinadas pela Legislação Brasileira, e o contrato resguarda as informações confidenciais. Cabendo à instituição arbitral dar publicidade, por conseguinte, recai sobre ela o dever de observar a Legislação Brasileira e as informações confidenciais do contrato. A definição das informações que são albergadas por sigilo ou são destinatárias de publicidade decorre da lei e não de critérios internos da ANAC. Por fim, informa-se que foram incluídas os itens 16.19.1 e 16.19.2, os quais possibilitam a colaboração das partes na indicação de peças, documentos e dados que entendam sigilosos, desde que apresentados os fundamentos legais.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
S/N
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Diogo Magalhães (Prefeitura de Teresina)
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Seja incluído um estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental para a construção do novo aeroporto nessa concessão, onde a concessão aérea seria responsável pela realização desse estudo, para a gente saber se é mais viável continuar ou não com o aeroporto na posição geográfica que ele ocupa ou se é melhor, inclusive até a própria concessionária no futuro, a construção de um novo aeroporto
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Conforme contribuição.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que a proposta apresentada na contribuição não é parte do escopo previsto no Edital de Chamamento Público para Estudos nº 02/2019, do MInfra, cujo objetivo foi chamar pessoas físicas ou jurídicas de direito privado interessadas na apresentação de projetos, levantamentos, investigações e estudos (estudos técnicos) que subsidiasse a modelagem da concessão para a expansão, exploração e manutenção dos aeroportos objeto do mencionado Chamamento Público de Estudos - CPE, entre eles o Aeroporto Senador Petrônio Portella.</p> <p>Em especial para o bloco central, ao qual o Aeroporto de Teresina é parte, os Estudos de Viabilidade selecionados preveem valor presente líquido negativo na modelagem econômico financeira apresentada, o que representa, a priori, a inviabilidade econômico-financeira do bloco nas condições originais do Edital. Para contornar o problema, a SAC/MInfra decidiu retirar das obrigações prévias à assinatura do contrato o pagamento dos valores referentes ao Planos de Adequação de Efetivo, conduzido pela Infraero e previamente calculado para o Bloco Central, de modo a viabilizar a concessão de todos os ativos estudados naquele bloco, a exemplo da solução escolhida na quinta rodada de concessões.</p> <p>Com isso, não se vislumbram análises de alternativas prevendo a construção de novo aeroporto na região de Teresina/PI.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
S/N
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Bruno Coloca (Teodoro e Coloca Advogados Associados)
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Solicita esclarecimento quanto à motivação que levou a alteração da outorga fixa para a variável a partir da quinta rodada.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Basicamente nossa contribuição é do âmbito da outorga variável, da questão regulatória. Basicamente com explanação melhor da ANAC quanto à motivação que levou essa alteração da outorga fixa para a variável a partir da quinta rodada. E agora também será aplicado na sexta. Que quais foram os pontos, os requisitos, o objetivo e a motivação que levou a essa alteração, considerando aí a questão econômica que é regulatória do mercado de carga aérea.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição. Primeiramente, importante informar 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.</p> <p>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.</p> <p>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. Importante por fim esclarecer, que a regulação tarifária dos serviços aeroportuários não tem qualquer correlação com o percentual da outorga variável, definido automaticamente pelo modelo.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
S/N
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Luis Felipe Valerim Pinheiro (XVV Advogados)
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Considerando que os aeroportos dessa rodada não têm forte vocação de passageiros, especialmente no Bloco Norte, questiona se a qualificação técnica também não deveria ter alguma proximidade para além do requisito de movimentação mínima de passageiros.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Talvez esses aeroportos, em alguns dos blocos, a vocação de cargas seja especialmente importante em relação ao perfil dos outros aeroportos das outras rodadas. E se isso é verdade, talvez uma correlação entre o objeto da licitação e a qualificação técnica e a capacidade técnica exigida nesse edital mereceria, talvez, alguma ponderação diferente do que já, talvez, é tradicional da primeira até a quinta rodada, que naturalmente eram aeroportos com forte vocação em passageiros. Não que aqui não tenha, mas aqui talvez em alguns, na configuração exposta pelos blocos, talvez, sobretudo aqui, talvez no Bloco Norte, o perfil de cargas, até pela Zona Franca de Manaus, ele é especialmente relevante, então por esse aspecto se o objeto tem essa característica, se a qualificação técnica também não deveria ter alguma proximidade para além do requisito de movimentação mínima de passageiros.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que, em que pese o Aeroporto de Manaus represente um importante player de carga aérea na infraestrutura aeroportuária não só da Região Norte do país, mas também do país como um todo, a composição do seu WLU (Working Load Unit) ainda é explicado de forma mais significativa pela movimentação de passageiros 72,3% (referente dados de movimentação de passageiros e carga aérea pela Infraero no ano de 2019). Em adição, ressalta-se que o Aeroporto de Manaus compõe um bloco heterogêneo, com outros aeroportos de outros portes e características. Portanto, considera-se que a habilitação técnica mais importante ainda é a que se refere à movimentação de passageiros, o que não quer dizer que o processo não atraia, mesmo assim, operadores com capacidade técnica para tratar tal volume de carga aérea. Como exemplificação, cita-se o processo de concessão do Aeroporto de Guarulhos (cujas movimentação de carga aérea registrou um volume cerca de 4,40 vezes superior a de Manaus em 2019 - dados estatísticos da ANAC), cuja habilitação técnica em edital referia-se à experiência no processamento de 5 (cinco) milhões de passageiros anuais, considerando embarcados, desembarcados e em conexão.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
S/N
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Luis Felipe Valerim Pinheiro (XVV Advogados)
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Contratos de médio prazo, celebrados pela INFRAERO, para operação de Terminais de Carga, serão sub-rogados?
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Sobre licitações que foram promovidas ainda pela Infraero sobre a concessão dos terminais de cargas. Chegamos, quem vive o setor sabe, foi praticamente uma política pública adotada pela Infraero, ela fez uma concessão em massa de terminais de cargas em diversos aeroportos do país, diversas delas com contrato firmado e recentemente firmado. Aí por isso que eu disse, o segundo ponto é mais uma dúvida sobre as repercussões e riscos desses contratos que acabaram transferindo a movimentação de carga para concessionários, contratos de médio prazo, são contratos de 10 anos, como que isso fica na modelagem, é um caso de sub-rogação?
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece sua contribuição e informa que, respeitados os termos dos itens 2.22.4, 3.1.7 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, desde que tenham sido firmados nos termos da Portaria do Ministério da Infraestrutura nº 577, de 08 de novembro de 2019, e do contrato de concessão. Esclarece-se, portanto, que essa sub-rogação inclui os contratos relacionados a terminais de cargas.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
S/N
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Delegado Pablo
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
"...feitas as concessões, que são por período bastante longo, qual é a ideia que o Governo Federal tem e qual é o compromisso que ele está passando, para aqueles que vão adquirir as concessões, dos investimentos nesses aeroportos no sentido de integrar a população". "Então nós temos uma série de unidades aeroportuárias abandonadas e a minha pergunta para o Governo Federal que pretende fazer essas concessões é o que vai ser realizado de investimento após?"
<b>JUSTIFICATIVA</b>
(...)"a preocupação foi em colocar na mesa aquilo que é vendável, questão dos aeroportos que foram recentemente construídos com recursos vindos da Copa do Mundo e de outras origens, estão hoje em pleno vapor e capacidade 100% operacional, mas nós temos outras várias unidades que estão abandonadas. Além delas, outras que têm o movimento relativamente bom, como é o caso do aeroporto de Parintins, que eu também não entendi porque não foi colocado dentro dessa rodada de negociações, afinal de contas é o lugar onde a questão aeroportuária mexe mais com o turismo no estado do Amazonas e, como eu disse, existem várias visões a respeito desse tipo de negócio e a minha hoje é a visão da preocupação da população amazonense de qual será o resultado dessa concessão. Além de colocar o aeroportos na mão de empresas que pretendem sim dar mais qualidade, agilidade e melhoria dos serviços, saber o que nós vamos fazer nas outras dezenas de unidades aeroportuárias do estado do Amazonas, que tiveram a sua função social completamente esquecida na hora que foi colocada a negociação dessas áreas que estão sendo concedidas."
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição. Primeiramente, importante considerar que com a finalização da 6ª e 7ª rodadas de concessões aeroportuárias, espera-se que cerca de 98% do mercado nacional de aviação regular esteja atendido por aeroportos concedidos à iniciativa privada. No que tange aos aeroportos que não estão previstos para serem concedidos, o Governo Federal dispõe de outras alternativas. Nesse sentido, o governo federal conta com o Fundo Nacional de Aviação Civil - FNAC, um fundo de natureza contábil e financeira, vinculado ao Ministério da Infraestrutura, e criado por meio do Art. 63 da Lei nº 12.462, de 04 de agosto de 2011, destinado ao desenvolvimento e fomento do setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil. Dentre as ações financiadas com recursos do FNAC, encontram-se aquelas destinadas à manutenção e ao aprimoramento de infraestruturas aeroportuárias públicas. No sítio eletrônico desta SAC é possível acessar o relatório de aplicação dos recursos do FNAC em empreendimentos da aviação regional, sob gestão do Departamento de Investimento em Aeroportos Regionais - DINV ( <a href="https://infraestrutura.gov.br/fnac/2-uncategorised/9288-obras-execucao.html">https://infraestrutura.gov.br/fnac/2-uncategorised/9288-obras-execucao.html</a> ).

Importante ainda informar que, está em fase de estudos nesta SAC a viabilidade de se implementar um projeto piloto de Parceria Público Privada para a gestão e exploração de aeródromos da região norte do país.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
S/N
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Aldecir Lima (INFRAERO)
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Manifesta espanto e solicita informações sobre o lance inicial de R\$ 44 milhões para o Bloco Norte.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>Então quando a gente pensa na rede, então pensando no resultado (ininteligível 00:59:37) de Eduardo Gomes aqui, com simples ação de gestão e vai, gestão, né, vai realmente potencializar muito mais esse resultado. E quando você pensa numa rede de sete aeroportos cujo cinco são aeroportos novos, como é o caso de Manaus, como é o caso de Boa Vista, como é o caso de Cruzeiro do Sul, quem mais? Tefé e Tabatinga, né? Então me parece, de uma forma superficial e claro que os estudos de viabilidade são estudos confiáveis, com capacidade técnica reconhecida, a gente não tem dúvida quanto aos valores aí previstos e claro que as obrigações são gigantes também para quem for realmente vencedor da concessão. Mas parece, quando você olha 44 milhões é pro lance inicial e claro, é bom que chama atenção inicial, pode ter um ágio gigantesco como teve nos anteriores. Mas quando você olha 44 milhões e mesmo que chegue a 100, ou um pouco mais, e quando você olha o resultado de Eduardo Gomes e onde ele pode chegar, principalmente na questão de carga e quando você olha que mesmo os aeroportos deficitários, no caso de Tefé, Tabatinga, até mesmo Boa Vista um pouquinho, não são resultados assim que assustem quem vai ter o líder, que é no caso o Eduardo Gomes. Então, como eu falei, não chega a ser uma preocupação, mas o número começando com 44 espanta um pouco.</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição. Primeiramente, importante informar que o valor da contribuição inicial mínima por bloco para a 6ª rodada de concessões aeroportuárias reflete premissa definida por esta SAC para pagamento de 50% do Valor Presente Líquido (VPL) do projeto como contribuição inicial mínima. De fato, a modelagem individual do Aeroporto de Manaus, gerou um VPL, pré outorgas, equivalente a 714 milhões de reais. Entretanto, importante lembrar que no modelo de concessão de ativos de forma individualizada, todo o valor “excedente” do projeto, o chamado valor presente líquido (VPL), é capturado pelas outorgas que deverão ser recolhidas pelo concessionário junto ao FNAC e reinvestido no sistema de aviação civil do País, garantindo o subsídio cruzado que permite a sustentabilidade do sistema como um todo.</p> <p>A concessão em bloco, por sua vez, apenas transfere parte desse excedente para a gestão de ativos deficitários do próprio bloco, garantindo nível de serviço adequado a uma maior parte da população e investimentos necessários em aeroportos de menor porte sem prejuízo aos aeroportos superavitários do bloco. Por outro lado, cumpre informar que, para a concessão do bloco Norte, o concessionário terá a obrigação de efetuar o pagamento prévio a assinatura do contrato do montante de 191,7 milhões referentes a destinação de recursos para o Programa de Adequação do Efetivo da Infraero, ressarcimento dos EVTEA e pagamento a entidade promotora</p>

do leilão. Ademais, são estimados pelos EVTEA investimentos de cerca de 1,68 bilhão de reais nos aeroportos desse bloco. Além disso, o valor estimado a ser arrecado com as outorgas variáveis a serem pagas durante a concessão é estimado em 389 milhões a valores não descontados. Constatase, portanto, que o valor da contribuição inicial fixa para concessão do Bloco Norte representa pequena parcela das obrigações financeiras e de investimento subordinadas a referida concessão.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
S/N
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Flávio Ribeiro Betega (Ciarb)
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Crítica a uma cláusula que não consta exatamente na cláusula compromissória o dispositivo 16.5.1 que subordina o direito de acesso a arbitragem ao encerramento do que parece ser o encerramento da instância administrativa. "Não há porque se preocupar com a necessidade de esgotar em instância administrativa, sendo perfeitamente lícito ao particular recorrer à arbitragem assim como faz no contexto sem cláusula compromissória ao Poder Judiciário, caso em que naturalmente estará renunciando à discussão na instância administrativa."
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Conforme contribuição.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a redação do item questionado está conformidade com o disposto no art. 3o, inciso VIII , do Decreto n. 10.025/2019 e no art. 31 da Lei n. 13.448/2017.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
S/N
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Flávio Ribeiro Betega (Ciarb)
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Cláusula 16.12 e ss. "A questão da indicação de comum acordo de uma Câmara arbitral para administração do conflito. A cláusula faz menção em caso de ausência de consenso a 3 instituições bastante respeitáveis que é a CCI, a LCIA e a PCA. A nosso ver não há nenhuma razão pra que esse rol seja tão restrito. O que se propõe aqui é uma ampliação a priori, desse rol já que existe, sobretudo no ambiente brasileiro, instituições respeitáveis que têm se dedicado com sucesso também à solução de conflitos arbitrais envolvendo a administração pública. Fica aqui o registro portanto de uma sugestão de ampliação desse rol a priori, pra que contemple também instituições nacionais. Não vou nominá-las aqui, mas o próprio decreto e o processo de credenciamento feito pela AGU já identifica instituições aptas pra dar conta desse desiderato.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Conforme contribuição.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que a mesma não será acatada. A minuta do contrato privilegia a escolha consensual da câmara arbitral pelas partes envolvidas na controvérsia, podendo as partes escolherem câmaras nacionais. Portanto, a utilização de uma das câmaras apontadas na cláusula apenas ocorre na falta de consenso, situação em que a escolha caberá à ANAC. Em todo caso, destaca-se que, seja a câmara escolhida consensualmente pelas partes, ou pela ANAC, deverá atender aos requisitos de credenciamento determinados pela Advocacia Geral da União, o que assegura padrões de qualificação técnica e adequação ao exercício da arbitragem para as controvérsias do contrato de concessão.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
S/N
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Flávio Ribeiro Betega (Ciarb)
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Na cláusula 16.12.1.1 " fala se a possibilidade de substituição da instituição que administra o conflito caso alguma das câmaras perca a habilidade de atender alguns requisitos que não estão claros na cláusula, não há menção nenhuma a requisitos, salvo a habilidade dessas instituições administrar um conflito arbitral que parece fora de questão".
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Conforme contribuição.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os requisitos mencionados são aqueles exigidos para o credenciamento perante a Advocacia Geral de União, nos termos do art. 10 do Decreto n. 10.025/2019, bem como aqueles previstos na própria cláusula arbitral.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
S/N
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Flávio Ribeiro Betega (Ciarb)
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Na cláusula 16.18.2 o contrato "faz uma eleição de foro, o contrato de Brasília, parece razoável pra fins de ajuizamento da ação anulatória e também pra execução judicial de sentença arbitral. O que não parece fazer nenhum sentido sobretudo em caso de sucumbência do particular porque incumbirá aí ao poder concedente buscar a execução da condenação do particular onde houver bens e não no foro de Brasília o que só trará maior dificuldade pro processo de discussão patrimonial."
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Conforme contribuição.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a sua contribuição e esclarece que a mesma não será acatada, já que de acordo com o artigo 55, § 2o da Lei n. 8.666/93, nos contratos celebrados pela Administração Pública com pessoas físicas ou jurídicas, inclusive aquelas domiciliadas no estrangeiro, deverá constar necessariamente cláusula que declare competente o foro da sede da Administração para dirimir qualquer questão contratual.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
S/N
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Flávio Ribeiro Betega (Ciarb)
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Cláusula 16.19.1. " O contrato prevê a solicitação da medida a um dos árbitros que conste de lista das instituições previamente identificadas. Cabe aqui advertir que nenhuma dessas instituições conta com lista de árbitros. Então essa redação merece alteração pra que isso possa ser facilmente substituído por exemplo, pra indicação, alguém que venha a ser indicado pelo Presidente ou órgão responsável da Câmara indicada. É assim que se processa elas funcionando, portanto, como appoint authority".
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Conforme contribuição.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e informa que será acolhida, com os devidos ajustes.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
S/N
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Flávio Ribeiro Betega (Ciarb)
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Cláusula 16.20.1 e parâmetros razoáveis para honorários e árbitros. "Parece não se justificar essa preocupação na medida em que as câmaras já contêm nos seus regulamentos as regras aplicáveis a codificação dos honorários. Então na medida em que a Câmara e o regulamento é reputado aceitável, parece que incitar a estar a consideração de que não há nenhuma irrazoabilidade, ou falta de razoabilidade na remuneração."
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Conforme contribuição.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece sua contribuição e informa que, contudo, não será acatada. Trata-se de mera parametrização, a qual não afasta a necessidade de observância do regulamento da câmara arbitral, conforme mencionado na parte final do próprio item questionado.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
S/N
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Rodrigo Coelho
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Defende que o aeroporto de Joinville deveria ficar no bloco "central ou do centro-oeste", pois assim teria grande perspectiva de investimento. Pelas regras do edital, a empresa vencedora vai priorizar Curitiba, Navegantes, Foz do Iguaçu e Londrina.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Na lista de investimentos Curitiba, Foz de Iguaçu, Navegantes, Londrina, Joinville é a quinta. R\$ 250 milhões. Ótimo, vai ser um baita investimento. Temos o Finguer, o ILS a pouco tempo atrás que aliviou um pouquinho as causas de cancelamento dos voos. Temos hoje apenas 8 voos diários. Só um pra Guarulhos que foi agora, faz 4, 5 meses que foi instalado. Quem programa uma viagem com antecipação vai por Curitiba. Não só porque o preço é mais barato, mas porque realmente as instalações do aeroporto de Joinville que gira em torno de 500 mil passageiros/ano que podia no mínimo ser 3 vezes, no mínimo Joinville comportaria hoje, com as atuais instalações 3 vezes esses 500 mil. Mas o preço da passagem, o acesso foi duplicado, tudo bem, a Santos Dumont tem acesso ao aeroporto, melhorou bastante. Mas ainda temos muito a avançar e nós vemos nessa concessão a chance de avançar. Por isso que eu falei de estar em outro lote, porque certamente a empresa que ganharia teria grande investimento, grande perspectiva de investir no aeroporto de Joinville, pois ele pensa que vai ganhar o lote sul, até pelas regras do edital, ela vai priorizar essas quatro cidades que eu falei antes, em especial Curitiba e Navegantes que terão aeroporto de carga. Já tem, na verdade, mas será investimento muito maior. Só Navegantes vai ser quase o triplo de investimento do que será feito em Joinville. Então fica aqui o nosso apelo.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição. Inicialmente, cabe notar que modelagem em bloco reflete o subsídio cruzado já existente na gestão de aeroportos conduzida pela Infraero, onde ativos de maior valor econômico propiciam superávits para que a Infraero possa gerir também as infraestruturas deficitárias de modo que a gestão sistêmica se torne sustentável propiciando modicidade tarifária, investimentos adequados e qualidade na gestão. Ademais, cabe esclarecer que a modelagem em bloco promove apenas um intercâmbio entre o valor de contribuição a ser pago ao FNAC e a gestão de um ativo deficitário, sem qualquer impacto sobre os investimentos nos aeroportos.</p> <p>Importante ainda mencionar que o Plano de Exploração Aeroportuária, Anexo 2 ao contrato de concessão define os investimentos iniciais necessários para adequação da infraestrutura, a fim de disponibilizar os sistemas permanentes que possibilitem a prestação de serviço adequado aos Usuários de cada aeroporto. Note que as obrigações são definidas por aeroporto, e não por bloco, de modo a garantir o nível de serviço adequado a todos os aeroportos, conforme a demanda projetada. Desta forma, não há prejuízos para o Aeroporto de Joinville em compor o Bloco Sul. Pelo contrário, a inclusão deste ativo deficitário em um bloco de aeroportos superavitários,</p>

permite a sua inclusão no programa federal de concessões aeroportuárias garantindo os investimentos necessários a adequação da infraestrutura do Aeroporto e a prestação de um serviço adequado ao cidadão usuário do Aeroporto de Joinville.

Por outro lado, 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 o Aeroporto de Joinville 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

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
S/N
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Rodrigo Coelho
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Pede-se que seja feita audiência em Joinville.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Que façamos uma audiência pública em Joinville. Eu fiz esse apelo já pessoalmente na Anac e ratifico aqui o apelo. Uma audiência pública em Joinville, a SIJ inclusive já cedeu o espaço. Até porque hoje falei e repito é aniversário da cidade, então muitos estão impedidos de vir até aqui porque lá tem comemorações, aniversário, desfile e assim por diante.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, com vistas a permitir a mais ampla participação popular e, ao mesmo tempo, preocupando-se em onerar o erário o mínimo possível, é prática dessa Agência, no que tange à concessão de aeroportos, a realização de sessão presencial de Audiência Pública em uma única cidade do bloco, elegendo-se aquela em que esteja localizado o aeroporto com maior movimentação de passageiros por ano, que no caso é o de Curitiba. Adicionalmente, com a reconhecida pandemia de COVID19, a recomendação do Ministério da Saúde de limitar os deslocamentos, bem como reuniões e aglomerações de pessoas inviabilizaria, por tempo indeterminado, a realização de uma sessão de Audiência Pública. Por fim, é importante destacar que, embora não tenha sido possível a realização do evento solicitado, não houve qualquer cerceamento do direito de participação da população de Joinville e de suas entidades no processo, já que todos puderam enviar suas contribuições por meio de formulário eletrônico próprio disponível no sítio <a href="https://www.anac.gov.br/participacao-social/consultas-publicas/consultas-publicas-em-andamento/consulta-publica">https://www.anac.gov.br/participacao-social/consultas-publicas/consultas-publicas-em-andamento/consulta-publica</a> , até as 18 horas do dia 30 de março de 2020.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
S/N
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Rodrigo Coelho
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
O que será feito detalhadamente com os R\$250 milhões de investimentos, ao longo dos 30 anos? Espera-se qu sejam feitos investimentos no início.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Conforme contribuição.
<b>RESPOSTA</b>
<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, em especial quanto aos valores previstos para realização dos investimentos sugeridos. Complementarmente, a ANAC reitera que os investimentos mínimos iniciais, visando a ampliação e adequação do aeroporto para atendimento às especificações mínimas da infraestrutura aeroportuária (conforme capítulo 5 do Anexo 02 do contrato) e recomposição total do nível de serviço, ocorrerão no prazo da Fase I-B do contrato, conforme definido na cláusula 2.24 do Contrato e especificações do PEA (Anexo 02 do Contrato). Importante destacar que o volume financeiro previsto pelos estudos de viabilidade não vinculam a Concessionária, uma vez que o contrato é regulado pelo resultado alcançado, e não pelo volume financeiro executado. Feitos estes esclarecimentos, infoma-se que os investimentos mínimos para a Fase Inicial do Contrato estão previstos, por aeroporto, no Capiúto 07 do Anexo 02 do Contrato de Concessão.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
S/N
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Rodrigo Coelho
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
"Como a terceira economia do sul do país, Joinville merece no mínimo ser o terceiro menor e maior aeroporto do sul do país. Então esse é o nosso apelo, pra que seja também feito um aeroporto de carga, transporte de carga e não só de passageiro."
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Conforme contribuição.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental elaborados no âmbito de todas as rodadas de concessão buscam identificar não só as características operacionais já consolidadas nos aeroportos, mas também rastrear as potencialidade de exploração da infraestrutura no futuro, tendo como base a economia local e de toda a sua área de captação, que pode variar de aeroporto para aeroporto, e analisar, de forma complementar, as dinâmicas competitivas inter e intra modal. Por este motivo, o Termo de Referência do Edital de autorização para Chamamento Público de Estudos traz, de forma abrangente e multidisciplinar, vertentes que proporcionem uma visão ampla não só do aspecto relacionado a passageiros, mas também a cargas.</p> <p>Torna-se importante mencionar também que tal análise macro e microeconômica, bem como a análise de conectividades intermodais que impactem positivamente nas potencialidades não só do aeroporto, mas de toda a região a que a infraestrutura se propões a atender, visam identificar e comprovar sua importância econômica e social, como é o caso do município de Joinville, trazido nesta contribuição. No entanto, é igualmente importante mencionar que a identificação de regiões economicamente pujantes não leva a uma conclusão direta de que há oportunidades, assim como viabilidade econômica, para o modal aéreo. É necessário, para tanto, aprofundar a análise para se identificar se a característica produtiva assemelha-se àquela atendida pelo modal aéreo, uma vez que as cargas aéreas possuem características específicas e inerentes, como seu alto valor agregado ou até mesmo sua perecibilidade. Ademais, apenas apresentar tais características também não são garantias de sua viabilidade ao transporte aéreo, uma vez que necessitam de estudos específicos e individuais, tais como conectividade da malha aérea que atenderá, a disponibilidade de infraestrutura aeroportuária de carga na localidade de destino (capacidades logísticas na origem e no destino), tempo de deslocamento, custo do frete, ou até da análise combinada de custo x volume x valor, associado ao custo de oportunidade relacionado ao modal concorrente (a região sul possui malha rodoviária bem desenvolvida, o que pode tornar a concorrência do modal rodoviário com o aéreo significativa).</p> <p>Finalmente, mas não menos importante, no que concerne ao armazenamento de carga, é cada vez mais presente a competição nas zonas primárias (portos,</p>

aeroportos e zonas de fronteira) e secundárias (portos secos e CLIA's). Portanto, todas essas variáveis devem ser consideradas na indicação ou no dimensionamento de infraestruturas aeroportuárias para atendimento de carga aérea. No caso específico de Joinville, os estudos apontaram a ausência de voos internacionais atualmente, bem como a ausência de evidências de que tal cenário se altere durante o período da concessão. Desta feita, não há previsão para cargas de importação direta ou exportação (Relatório de Mercado, Seção 4.1.2, pg 48). Adicionalmente, as cargas domésticas previstas para o Aeroporto de Joinville devem se caracterizar por carga de barriga das aeronaves comerciais de passageiros. (Relatório de Mercado, Seção 7.2.2.2, pg 142). Portanto, os dimensionamentos de infraestrutura de carga visam atender de forma racional a característica rastreada, bem como o tratamento de carga de importação indireta não aérea na rede TECA (conforme histórico da Infraero, e que se encontra atualmente concedido), explicados por sua proximidade a centros industriais e ao Porto de Itapoá.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
S/N
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Rodrigo Meirinho Morimoto
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>" A nossa pergunta seria se tem a previsão dos investimentos fora aeroporto? Hoje o aeroporto de Navegantes tá recebendoum investimento já de ampliação do terminal atual, o qual vai passar de 2 milhões de passageiros para 4 milhões de passageiros. O município de Navegantes está sendo obrigado com recursos próprios no tocante de R\$8 milhões de fazer obras de melhoria do entorno viário. Porque nós temos toda uma região no transporte de cargas, município de Navegantes hoje é sede do terminal portuário privado e existem várias condomínios e terminais de porto seco na região, o que vai aumentar cada vez, mais a questão da mobilidade urbana para o aeroporto de cargas. Está previsto isto na concessão de melhorias no entorno do município ou se essa conta vai ficar pro município de Navegantes? Visto que o município de Navegantes não vai ter porte suficiente, recursos financeiros pra estar investindo em obras de infraestrutura no seu entorno, porque com certeza vai aumentar toda essa demanda, certo?</p> <p>(...)</p> <p>Que todos os documentos que nós analisamos, os investimentos estão sendo aportados somente dentro do perímetro do aeroporto sendo esquecido essa questão do aporte para todo transtorno do perímetro urbano que os municípios sede vão ter."</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Conforme contribuição.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que as obrigações estabelecidas em contrato aplicam-se às áreas localizadas no interior do sítio aeroportuário, objeto da concessão, em congruência com o exposto na cláusula 4.1.1 do Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), anexo ao contrato de concessão: "4.1.1 A exploração aeroportuária objeto da presente Concessão recai sobre a área civil dos Aeroportos objeto deste contrato, composta pelas áreas descritas no Apêndice E deste PEA, que constituem universalidades, nos termos do art. 38 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986".</p> <p>Prevê ainda o PEA, em seu item 4.1.6, que "[C]aberá à Concessionária tomar todas as medidas, administrativas e/ou judiciais necessárias para aquisição das áreas necessárias à ampliação do sítio aeroportuário civil e readequações para atendimento às normas de segurança operacional".</p> <p>Adicionalmente, é dever da concessionária realizar as adequações adicionais que surgirem como necessárias para otimização do uso do terminal, tendo em vista, em especial, as obrigações constantes no PEA, bem como nas normas vigentes sobre o tema: "3.1. São direitos e deveres da Concessionária durante todo o prazo da Concessão: (...) 3.1.9. assegurar a adequada prestação do serviço concedido, conforme definido no artigo 6º 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</p>

investimentos em futuras expansões, necessários para a manutenção dos níveis de serviço, conforme a demanda existente e de acordo com o estabelecido no PEA, na forma e prazos previstos no referido Anexo; (...) 3.1.40. 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;"

Nesse sentido, a minuta de contrato prevê ainda como dever da concessionária, na cláusula 3.1.43, 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".

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
S/N
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Rodrigo Meirinho Morimoto
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Na situação de "construção de um novo terminal, alteração do sentido de pista, vai haver uma desapropriação muito maior. Essa desapropriação vai pegar uma via importante do município a qual faz ligação com varias empresas, uma delas com no mínimo hoje 4 mil funcionários, com uma expansão pra mais 1 mil funcionários nesse ano. Como que vai ser tratado o acesso a essas novas empresas? Ou a esses terminais logísticos que estão sediados na mesma área?"
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Conforme contribuição.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição. Esclarecemos que os estudos de viabilidade (EVTEA) não vinculam a futura Concessionária com relação à solução proposta, de forma que não é possível precisar que será construído novo terminal, tampouco que a localização de um eventual terminal será aquela adotada no EVTEA. Destaca-se, ainda, o Capítulo III do Contrato de Concessão, que prevê na cláusula 3.1.43. a obrigação da Concessionária em promover a desapropriação dos imóveis necessários à realização de investimentos ao longo da concessão. Desas forma, caso haja a necessidade, a partir do plano de desenvolvimento do sítio aeroportuário proposta pela Concessionária, a promoção de desapropriações observará a legislação vigente para o assunto, inclusive atos estaduais e municipais.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
S/N
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
João Arthur Moro
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>Curitiba necessita de uma pista 4E, sem restrição para carga máxima e passageiros para fazer voos diretos para EUA e Europa, pois há potencial na região. E que essa pista seja feita nos primeiros 10 anos de concessão. Curitiba necessita dessa pista pois representa quase 50% dos passageiros, mas receberá apenas 18% dos investimentos.</p> <p>Prazo de execução. Que seja feita na fase 1. Que o prazo de execução dessa pista seja refeito, nós já temos as características hoje, já temos esse potencial hoje, então não seja feita essa pista no fina da concessão, final dos 30 anos, mas sim agora no inicio das concessões nesses primeiros 10 anos de concessão.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>Aeroporto Afonso Pena. Já foi falado muito, debatido muito, inclusive foi motivo até de um vídeo do próprio Roni, da Superintendência, da SAC, da Secretaria de Aviação Civil. Curitiba precisa de uma pista com comprimento suficiente para decolar aeronaves de grande porte, falo num 767, um A330, aviões transcontinentais que alcancem a Europa, que alcancem os Estados Unidos num voo direto sem restrições. Todos sabem da questão da altitude da pista de Curitiba que perde eficiência de decolagem das aeronaves. A nossa pista é igual a Porto Alegre. Porto Alegre, “decola aqui?”, “não”. “Porque?”, “Porque nós estamos a 900 metros de altitude”. Então nós precisamos sim de uma pista sem restrição para decolagem de categoria 4E que a gente pretende aí, uma pista, a nossa pista já é 4E hoje, mas trabalha com restrição. Tá, então nós precisamos dessa pista absolutamente sem restrição pra carga máxima, pra passageiros, completo. Já temos capacidade aqui no Paraná.</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição. Considerando o recebimento de inúmeras contribuições, tanto na Audiência Pública presencial, como na virtual, as quais apresentaram argumentos técnicos quanto a necessidade e o anseio da população pela construção de uma nova Pista de Pouso e Decolagem (PPD) no Aeroporto de Curitiba, ou mesmo a ampliação da atual, de modo a viabilizar economicamente voos diretos entre Curitiba e cidades da Europa e dos Estados Unidos; considerando que as análises das projeções de demanda apresentadas no relatório de mercado dos EVTEA que subsidiam a modelagem da concessão do aeroporto apontam para demanda de passageiros, na análise origem destino, para cidades da Europa e América do Norte (pág. 136 do Estudo de Mercado), a qual justifica a criação de rotas diretas do Aeroporto de Curitiba para as referidas localidades já no início da concessão (tabela 6-23, pág. 143 do Estudo de Mercado); considerando ainda que os estudos de mercado apontam para uma conectividade do fluxo internacional de aeronaves cargueiras entre SBCT e América do Norte; esta Secretaria Nacional de Aviação Civil solicitou que o consórcio selecionado para elaboração dos estudos realizasse uma análise de diferentes cenários de forma a viabilizar voos diretos do SBCT para cidades da Europa e Estados Unidos (estudo inserido no Data room).</p>

Considerando que os custos estimados para construção de uma terceira PPD foram muito próximos da alternativa mais econômica de ampliação da atual PPD; considerando os riscos inerentes ao processo de desapropriação, presentes em volume consideravelmente superior na alternativa de ampliação da atual PPD; considerando que os obstáculos a navegação aérea já estão mapeados no cenário de construção da nova PPD; considerando a valorização do ativo resultante da construção de nova PPD; considerando que a construção da nova PPD irá possibilitar a descontinuidade nas operações da pista secundária 11/29, resultando em disponibilização de relevante área de exploração comercial para o aeroporto; considerando, por fim, que o plano diretor do aeroporto prevê como melhor alternativa à expansão de longo prazo do aeroporto, a construção da nova PPD; esta SAC irá determinar como diretriz de política pública, a implantação de um sistema de pistas 15R/33L, projetado para aeronaves Código 4E, com comprimento mínimo de pista de pouso e decolagem de 3.000 metros, possuindo os requisitos de infraestrutura exigidos na legislação em vigor para possibilitar procedimentos de aproximação paralela e independente ao atual sistema de PPD 15/33, em operação noturna e diurna, com pista de aproximação de precisão, sem restrição, que atenda aos requisitos de mínimos operacionais equivalentes à Categoria II. O novo sistema de Pistas de Pouso e Decolagem deverá estar implantado e concluído em até 60 meses após a data de eficácia do contrato.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
S/N
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
João Arthur Moro
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Foz do Iguaçu necessita de " uma nova pista afastada do terminal pra permitir operação".
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Conforme contribuição.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que para o Aeroporto de Foz do Iguaçu/PR – Cataratas, foi estabelecido como diretriz para elaboração do edital de leilão e do contrato de concessão pela ANAC que: "caso o atendimento às diretrizes demande a construção de nova Pista de Pouso e Decolagem, a Concessionária deverá realizar as adequações necessárias na infraestrutura de modo a tornar o aeroporto apto a operar, no mínimo, com aeronaves código 4D, em pista tipo instrumento (IFR) não precisão sem restrição, noturno e diurno".</p> <p>Com efeito, os EVTEA preveem a construção de nova Pista de Pouso e Decolagem (PPD) como alternativa mais viável para a solução dos gargalos, os quais impedem a plena operação dos aeródromos segundo os requisitos mínimos solicitados, referentes ao sistema de pistas e pátio deste aeroporto. Em que pese tal previsão, reitera-se que os EVTEA não são vinculantes e que, portanto, a concessionária poderá prever nova solução para atender às adequações mínimas de infraestrutura aeroportuária previstas em contrato.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
S/N
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
João Arthur Moro
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Em Londrina sente-se " falta da questão da especificação do aparelho da aproximação por instrumentos, o sistema de operação IFR que é o termo lá", precisa-se "no mínimo o CAT 1, não foi falado isso, hoje aeroporto de Londrina, um dos que mais fecham no estado do Paraná. Problemas de chuva, neblina, nuvens baixas já tá fechando aeroporto".
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Conforme contribuição.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição. Considerando o recebimento de diversas contribuições, tanto na Audiência Pública presencial, como na virtual, dos mais diversos setores, incluindo os operadores aéreos e suas associações, as quais apresentaram necessidades de melhorias quanto à segurança operacional e à disponibilidade do Aeroporto de Londrina em situações de meteorologia adversa (condições IMC); considerando os ganhos sociais em termos de redução nos impactos na malha aérea nacional ou nas necessidade em se alternar voos em função da interrupção das operações no Aeroporto de Londrina devido à falta de teto ou visibilidade (apresentados em proporção moderada); considerando a busca pela continuidade na prestação do serviço público; esta SAC decide determinar, como diretriz de política pública, a implantação no sistema de pistas 13/31 os requisitos de infraestrutura de pista exigidos na legislação em vigor para possibilitar operações de aproximação e pousos, seja em situação diurna ou noturna, por meio de procedimentos por instrumento de precisão com guias lateral e vertical atendendo os requisitos de mínimos operacionais equivalentes à Categoria I (Precision Approach CAT I), sem restrição.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
S/N
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
José Maurício de Andrade Neto
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Em alguns editais resguarda-se áreas especiais (Comaer, serviço de navegação aérea etc). Questiona-se como fica a situação do "PE de Curitiba, já que a sede da Anac fica localizada logo depois de Bacachiria" e não foi encontrado "nesse edital, nos estudos de viabilidade técnica" a solução para alocação dos servidores da Anac.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Conforme contribuição.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e informa que a fim de endereçar a situação do prédio utilizado pela ANAC no Hangar 3 do Aeroporto do Bacacheri/PR, será inserido o item 4.1.8 na minuta de Anexo 2 - Plano de Exploração Aeroportuária, do Contrato, dispondo que ele somente será disponibilizado à Concessionária 1 (um) ano após a data de eficácia do Contrato

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
S/N
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Jaime Sunic
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>(...)então a gente tem uma posição muito crítica em relação a outorga onerosa e a gente acredita que haveria outras maneiras melhores de se fazer essa escolha da concessão. Especificamente nas concessões aéreas a nossa crítica vai muito em função do problema ocorrido em Viracopos. Não tanto Natal, você falou de Natal, mas pra nós Natal já pareceu que era meio furada já de cara. Mas Campinas é um aeroporto grande e que o fracasso realmente abalou bastante a questão das concessões. Então a gente acredita que o modelo de blocos como foi implantado, criado na época do Temer tem suas vantagens e algumas desvantagens, mas também tem seus problemas. A inclusão desses aeroportos deficitários nesses blocos como contrapartida às lucratividades muitas vezes aparece e a gente tem escutado a crítica do próprio governo, da SAC e da Infraero de ter que manter, à medida que estavam licitando os aeroportos superavitários, ter que se manter esses aeroportos deficitários.</p> <p>Então há que se ter uma certa coragem de em algum momento encerrar essas operações ou retirar essas operações deficitárias da malha pública no caso e não simplesmente jogar pra ser subsidiado pelas empresas privadas. Quer dizer, qual o sentido de Curitiba financiar ou outras Goiânia, Brasília, financiar aeroportos que são deficitários que obviamente não vão ser viabilizados nos próximos anos? Então teria que se pensar bem nesses planos de negócios desses aeroportos e ver se eles teriam algum tipo de viabilidade num longo prazo pra que se possam manter e que se especialmente esses aeroportos da fronteira sul que tem uma questão muito mais político-estratégica, até militar-estratégica do que comercial.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Conforme contribuição.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição. Inicialmente, cabe notar que modelagem em bloco reflete o subsídio cruzado já existente na gestão de aeroportos conduzida pela Infraero, onde ativos de maior valor econômico propiciam superávits para que a Infraero possa gerir também as infraestruturas deficitárias de modo que a gestão sistêmica se torne sustentável propiciando modicidade tarifária, investimentos adequados e qualidade na gestão.</p> <p>Ademais, cabe esclarecer que a modelagem em bloco promove apenas um intercâmbio entre o valor de contribuição a ser pago ao FNAC e a gestão de um ativo deficitário. Isso porque, no modelo de concessão de ativos de forma individualizada, todo o valor “excedente” do projeto, o chamado valor presente líquido (VPL), é capturado pelas outorgas que deverão ser recolhidas pelo concessionário junto ao FNAC. Logo, no modelo individualizado, o excedente do projeto gerado pelo aeroporto superavitário não é utilizado no próprio aeroporto, mas sim recolhido junto ao FNAC através das outorgas e reinvestido no sistema de aviação civil do país,</p>

garantindo o subsídio cruzado que permite a sustentabilidade do sistema como um todo. Esse mecanismo é clássico, e sempre foi empregado no país, de diversas formas. Já a concessão em bloco apenas transfere parte desse excedente para a gestão de ativos deficitários do próprio bloco, garantindo nível de serviço adequado a uma maior parte da população e investimentos necessários em aeroportos de menor porte sem qualquer prejuízo aos aeroportos superavitários do bloco.

Por outro lado, importante informar 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. Importante por fim esclarecer, que a regulação tarifária dos serviços aeroportuários não tem qualquer correlação com o percentual da outorga variável, definido automaticamente pelo modelo. Nota-se portanto, que o modelo de pagamento de outorgas previsto para a concessão do Aeroporto de Viracopos, assim como diversos outros aspectos da modelagem da concessão, sofreram grande evolução desde então.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
S/N
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Jaime Sunic
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>Prolongamento da pista do Aeroporto Afonso Pena.</p> <p>A questão do prolongamento da pista atual pelas dificuldades, alguma coisa pode fazer obviamente, mas pelas dificuldades técnicas do prolongamento, especialmente na cabeceira leste, que tem lá o rio e que tem alguma dificuldade e a outra é a nova, a terceira pista com uma área já desapropriada.</p> <p>(...)</p> <p>Nós esperamos que seja nos primeiros 36 meses, mas também não desconsidera que a nova pista vai dar uma outra dimensão pro aeroporto de Curitiba de poder atender seus compromissos comerciais.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Conforme contribuição.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição. Considerando o recebimento de inúmeras contribuições, tanto na Audiência Pública presencial, como na virtual, as quais apresentaram argumentos técnicos quanto a necessidade e o anseio da população pela construção de uma nova Pista de Pouso e Decolagem (PPD) no Aeroporto de Curitiba, ou mesmo a ampliação da atual, de modo a viabilizar economicamente voos diretos entre Curitiba e cidades da Europa e dos Estados Unidos; considerando que as análises das projeções de demanda apresentadas no relatório de mercado dos Estudos de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental (EVTEA) que subsidiam a modelagem da concessão do aeroporto apontam para demanda de passageiros, na análise origem destino, para cidades da Europa e América do Norte (pág. 136 do Estudo de Mercado), a qual justifica a criação de rotas diretas do Aeroporto de Curitiba para as referidas localidades já no início da concessão (tabela 6-23, pág. 143 do Estudo de Mercado); considerando ainda que os estudos de mercado apontam para uma conectividade do fluxo internacional de aeronaves cargueiras entre SBCT e América do Norte; esta Secretaria Nacional de Aviação Civil solicitou que o consórcio selecionado para elaboração dos estudos realizasse uma análise de diferentes cenários de forma a viabilizar voos diretos do SBCT para cidades da Europa e Estados Unidos (estudo inserido no Data room).</p> <p>Considerando que os custos estimados para construção de uma terceira PPD foram muito próximos da alternativa mais econômica de ampliação da atual PPD; considerando os riscos inerentes ao processo de desapropriação, presentes em volume consideravelmente superior na alternativa de ampliação da atual PPD; considerando que os obstáculos a navegação aérea já estão mapeados no cenário de construção da nova PPD; considerando a valorização do ativo resultante da construção de nova PPD; considerando que a construção da nova PPD irá possibilitar a descontinuidade nas operações da pista secundária 11/29, resultando em disponibilização de relevante área de exploração comercial para o aeroporto;</p>

considerando, por fim, que o plano diretor do aeroporto prevê como melhor alternativa à expansão de longo prazo do aeroporto, a construção da nova PPD; esta SAC irá determinar como diretriz de política pública, a implantação de um sistema de pistas 15R/33L, projetado para aeronaves Código 4E, com comprimento mínimo de pista de pouso e decolagem de 3.000 metros, possuindo os requisitos de infraestrutura exigidos na legislação em vigor para possibilitar procedimentos de aproximação paralela e independente ao atual sistema de PPD 15/33, em operação noturna e diurna, com pista de aproximação de precisão, sem restrição, que atenda aos requisitos de mínimos operacionais equivalentes à Categoria II. O novo sistema de Pistas de Pouso e Decolagem deverá estar implantado e concluído em até 60 meses após a data de eficácia do contrato.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
S/N
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Jaime Sunic
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
A concentração de pagamento no início afasta muita empresa séria. " Existem mecanismos financeiros que podem evitar entrada dos ditos aventureiros com seguros, com etc., né e que talvez não sejam tão restritivos em relação à participação de empresas tecnicamente competentes e que possam participar, tá. Acho eu que talvez o problema de caixa do governo prefira trazer pro início, ou seja até outro problema, mas a gente tem que considerar que existem empresas que não financeiras que poderiam participar mais diretamente.."
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Conforme contribuição.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição. Primeiramente, importante informar 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.</p> <p>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.</p> <p>Importante por fim esclarecer, que a regulação tarifária dos serviços aeroportuários não tem qualquer correlação com o percentual da outorga variável, definido automaticamente pelo modelo. No que tange a proposta de diminuir o valor da contribuição inicial a ser pago pelo projeto, de fato, entende-se que um elevado comprometimento inicial com o projeto, além do benefício fiscal da arrecadação de recursos para o tesouro nacional em um momento de dificuldade fiscal do governo,</p>

traz uma série de garantias que são benéficas do ponto de vista do governo. Tomando como exemplo o caso das primeiras concessões, o parceiro privado não tinha obrigação de aportar elevadas quantias no momento inicial da concessão, pelo contrário, tanto os valores de outorga quanto o do ágio eram distribuídos de forma linear ao longo do projeto. Tal mecanismo se mostrou ineficiente, ao passo que o investidor privado não teve custo afundando suficiente capaz de incentivá-lo a dar continuidade ao projeto até o fim (vide exemplos dos Aeroportos de Viracopos e de São Gonçalo do Amarante que estão em processo de relicitação). Em outro giro, importante esclarecer que em termos nominais, desconsiderando-se a taxa de desconto do projeto, o valor a ser pago como outorga fixa a vista para o Bloco Sul, por exemplo, corresponde a apenas cerca de 13,4% do valor total da outorga previsto a ser paga durante a concessão. Diante de todo o exposto, esta SAC decide pela manutenção do método para pagamento das outorgas descrito nas minutas de edital e contrato.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
S/N
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Tiago Parente (Packlog)
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
"Quais as lições aprendidas, quais foram os motivos que levaram a Anac a abolir a outorga fixa e substituir por uma outorga variável aderente ao fluxo de receitas e se olhando pra trás agora, realmente consideram que a outorga fixa, ela não é compatível com o mercado aeroportuário. "
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Conforme contribuição.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição. Primeiramente, importante informar 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.</p> <p>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. Importante por fim esclarecer, que a regulação tarifária dos serviços aeroportuários não tem qualquer correlação com o percentual da outorga variável, definido automaticamente pelo modelo.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
S/N
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Nelson Luís Gomes
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
"A observação maior diz respeito a que os aeroportos do Paraná, Bacacheri, Londrina, Foz do Iguaçu e Curitiba, geram um superávit que está nos dados lá de aproximadamente de R\$ 130 milhões. Em compensação nós temos 3 aeroportos no Rio Grande do Sul que geram um déficit de aproximadamente R\$ 10 milhões.." Defende-se que o subsídio cruzado seja entre paranaenses. Sugere-se, então, que os aeroportos deficitários tenham prazo menor para ingressarem na renovação de Porto Alegre e Florianópolis.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Conforme contribuição.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição. Inicialmente, cabe esclarecer que a modelagem em bloco promove apenas um intercâmbio entre o valor de contribuição a ser pago ao FNAC e a gestão de um ativo deficitário, sem qualquer impacto sobre os investimentos nos aeroportos. Isso porque, no modelo de concessão de ativos de forma individualizada, todo o valor "excedente" do projeto, o chamado valor presente líquido (VPL), é capturado pelas outorgas que deverão ser recolhidas pelo concessionário junto ao FNAC. Logo, no modelo individualizado, o excedente do projeto gerado pelo aeroporto superavitário não é utilizado no próprio aeroporto, mas sim recolhido junto ao FNAC através das outorgas e reinvestido no sistema de aviação civil do país, garantindo o subsídio cruzado que permite a sustentabilidade do sistema como um todo.</p> <p>Nesse sentido, importante observar que o pagamento das outorgas referentes a concessão dos mencionados Aeroportos de Porto Alegre e de Florianópolis, atualmente, geram recursos que são destinados ao FNAC e reinvestidos em aeroportos de todo o país, inclusive aqueles do Estado do Paraná. Esse mecanismo é clássico, e sempre foi empregado no país, de diversas formas. Já a concessão em bloco apenas transfere parte desse excedente para a gestão de ativos deficitários do próprio bloco, garantindo nível de serviço adequado a uma maior parte da população e investimentos necessários em aeroportos de menor porte sem qualquer prejuízo aos aeroportos superavitários do bloco.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
S/N
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Rodrigo Schimdt
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Defende a ampliação da pista em Curitiba.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>Neste momento já na fase 1, por tudo isso, por tudo que vai gerar pra economia paranaense. A maior conexão do Paraná com o mundo, maior possibilidade de atração de negócios, fortalecimento de turismo, de serviços e da indústria paranaense. Destacamos que no mundo hoje 57% do turismo se vale da via aérea e está em franca expansão. E em em cada 5 empregos gerados no mundo são da área do turismo. Então um aeroporto que permita voos continentais sem restrição, permite e muito que o Paraná tenha maior visibilidade dentro dessa área que tão bem ele já representa no Brasil, vemos Foz do Iguaçu e outras atrações aqui no nosso estado. E essa também é uma demanda defendida pelo G5 que é um grupo ligado fundamentalmente à área do turismo que é, que posso citar as entidades como a Associação Brasileira das Agências de Viagem do Paraná, Sindicato Empresarial de Hospedagem e Alimentação. Associação Brasileira de Bares e Restaurantes – Abrasel, Associação Brasileira das Indústrias e Hotéis do Paraná, a Fecomércio também se inclui nesse grupo e também a Associação Brasileira das Empresas de Eventos. Então por tudo que vai gerar de impacto econômico para o nosso estado e também para o comercio internacional, pois sabemos que 35% do comércio internacional se vale do modal aéreo e 1% dos produtos com maior valor agregado e menor valor, menor peso e volume, também e que valem desse, dessa logística aérea.</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição. Considerando o recebimento de inúmeras contribuições, tanto na Audiência Pública presencial, como na virtual, as quais apresentaram argumentos técnicos quanto a necessidade e o anseio da população pela construção de uma nova Pista de Pouso e Decolagem (PPD) no Aeroporto de Curitiba, ou mesmo a ampliação da atual, de modo a viabilizar economicamente voos diretos entre Curitiba e cidades da Europa e dos Estados Unidos; considerando que as análises das projeções de demanda apresentadas no relatório de mercado dos EVTEA que subsidiam a modelagem da concessão do aeroporto apontam para demanda de passageiros, na análise origem destino, para cidades da Europa e América do Norte (pág. 136 do Estudo de Mercado), a qual justifica a criação de rotas diretas do Aeroporto de Curitiba para as referidas localidades já no início da concessão (tabela 6-23, pág. 143 do Estudo de Mercado); considerando ainda que os estudos de mercado apontam para uma conectividade do fluxo internacional de aeronaves cargueiras entre SBCT e América do Norte; esta Secretaria Nacional de Aviação Civil solicitou que o consórcio selecionado para elaboração dos estudos realizasse uma análise de diferentes cenários de forma a viabilizar voos diretos do SBCT para cidades da Europa e Estados Unidos (estudo inserido no Data room).</p>

Considerando que os custos estimados para construção de uma terceira PPD foram muito próximos da alternativa mais econômica de ampliação da atual PPD; considerando os riscos inerentes ao processo de desapropriação, presentes em volume consideravelmente superior na alternativa de ampliação da atual PPD; considerando que os obstáculos a navegação aérea já estão mapeados no cenário de construção da nova PPD; considerando a valorização do ativo resultante da construção de nova PPD; considerando que a construção da nova PPD irá possibilitar a descontinuidade nas operações da pista secundária 11/29, resultando em disponibilização de relevante área de exploração comercial para o aeroporto; considerando, por fim, que o plano diretor do aeroporto prevê como melhor alternativa à expansão de longo prazo do aeroporto, a construção da nova PPD; esta SAC irá determinar como diretriz de política pública, a implantação de um sistema de pistas 15R/33L, projetado para aeronaves Código 4E, com comprimento mínimo de pista de pouso e decolagem de 3.000 metros, possuindo os requisitos de infraestrutura exigidos na legislação em vigor para possibilitar procedimentos de aproximação paralela e independente ao atual sistema de PPD 15/33, em operação noturna e diurna, com pista de aproximação de precisão, sem restrição, que atenda aos requisitos de mínimos operacionais equivalentes à Categoria II. O novo sistema de Pistas de Pouso e Decolagem deverá estar implantado e concluído em até 60 meses após a data de eficácia do contrato.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
S/N
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Cesar Meneses
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Tem-se a questão do aeroporto de Foz de Iguaçu no qual existem obras em andamento. "Essas obras, entendo que sobre responsabilidade da Infraero, ou que serão responsabilidade da Infraero até sua conclusão e a questão aqui é, haverá recursos orçamentários para a complementação dessas obras?"
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Conforme contribuição.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que os Estudos de Viabilidade (EVTEA) apresentam no item "2.1.1 Obras existentes" o resumo e um descritivo de todas as obras em andamento no aeroporto conforme informações disponibilizadas à época. Sobre o tema, a SAC/MInfra informa que, conforme cronograma disponibilizado pela Infraero, a conclusão das obras de ampliação da PPD ocorrerão antes do início da concessão. Deste modo, os Estudos de viabilidade serão ajustados de modo a prever a execução de todo o escopo das referidas obras antes do início da concessão. Vale lembrar que os Estudos de Viabilidade não são vinculativos, cabendo aos interessados a análise das condições de cada sítio aeroportuário.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
S/N
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Cesar Meneses
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
No que diz respeito a desapropriação de áreas, "está sendo feita alguma articulação com os órgãos responsáveis pela desapropriação?" Coloca-se no edital que as desapropriações são de responsabilidade das concessionárias, "mas não tem sido feito uma articulação pelo ente responsável pela decretação da utilidade pública." Sugere-se que os editais sejam claros quanto a "quais são as obrigações do concessionário em face do ente responsável pela desapropriação".
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Conforme contribuição.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que segundo o item 3.1.43 da minuta de contrato, é dever da Concessionária promover a desapropriação dos imóveis necessários à realização de investimentos ao longo da concessão cuja fase executória não tenha ainda sido iniciada, e indenizar seus proprietários, devendo ainda, quando for o caso, solicitar a publicação dos decretos ao Poder Concedente e a outorga de poderes necessária, nos termos do artigo 29, inciso VIII, da Lei nº 8.987/95. Adicionalmente, registre-se que o procedimento de desapropriação é dividido em duas fases, a saber, a fase declaratória, que tem por escopo a emissão de declaração de utilidade pública, e a fase executória, que compreende as providências concretas para efetivar a desapropriação. Assim, a emissão de declaração de utilidade pública está compreendida na fase declaratória da desapropriação, de modo que, nos termos da minuta de Contrato de Concessão, caberá à Concessionária a promoção das desapropriações e pagamento da indenização dos proprietários das áreas que já se encontrem na referida situação. Por fim, informa-se que a possibilidade de concessionários de serviços públicos promoverem desapropriações consta do Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
S/N
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Cesar Meneses
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Questiona a falta de previsão de obras acessórias nos estudos preliminares, considerando a incapacidade da Prefeitura fazer frente a essas obras.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
As obras acessórias. Me parece que, peço desculpa antecipadamente se eu estiver enganado, me parece que elas não estão incluídas nesses estudos preliminares. E aqui a gente pode chegar a um impasse, teria que me dedicar um pouco mais pra estudar cada um dos casos, mas a gente pode chegar e vamos dar o exemplo de Navegantes aqui, em que a própria Secretaria, ou a própria municipalidade já declara não ter capacidade de fazer as obras acessórias, como as obras extra concessão. Então, pode chegar a uma frustração de receitas por parte da concessionária que venha a assumir o bloco Sul por exemplo, pela incapacidade das municipalidade de fazerem frente a essa obra extra concessão, pela incapacidade dos órgãos de em tempo declararem a utilidade pública dos, das áreas necessárias à implantação das obras concessionárias. Gostaria que isso fosse contemplado.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que as obrigações estabelecidas em contrato aplicam-se às áreas localizadas no interior do sítio aeroportuário, objeto da concessão, em congruência com o exposto na cláusula 4.1.1 do Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), anexo ao contrato de concessão: "4.1.1 A exploração aeroportuária objeto da presente Concessão recai sobre a área civil dos Aeroportos objeto deste contrato, composta pelas áreas descritas no Apêndice E deste PEA, que constituem universalidades, nos termos do art. 38 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986". Prevê ainda o PEA, em seu item 4.1.6, que "Caberá à Concessionária tomar todas as medidas, administrativas e/ou judiciais necessárias para aquisição das áreas necessárias à ampliação do sítio aeroportuário civil e readequações para atendimento às normas de segurança operacional".</p> <p>Adicionalmente, é dever da concessionária realizar as adequações adicionais que surgirem como necessárias para otimização do uso do terminal, tendo em vista, em especial, as obrigações constantes no PEA, bem como nas normas vigentes sobre o tema: "3.1. São direitos e deveres da Concessionária durante todo o prazo da Concessão: (...) 3.1.9. assegurar a adequada prestação do serviço concedido, conforme definido no artigo 6º 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, conforme a demanda existente e de acordo com o estabelecido no PEA, na forma e prazos previstos no referido Anexo; (...) 3.1.40. 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</p>

pistas de pouso e decolagem, sistema de pistas de rolamento, estacionamentos de veículos, vias de acesso, dentre outras;"

Nesse sentido, a minuta de contrato prevê ainda como dever da concessionária, na cláusula 3.1.43, 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".

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
S/N
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Tadeu Felismino
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>O edital e os estudos prévios, eles preveem um valor de investimento, um capex pra cada um desses aeroportos. E em seguida os estudos apontam as obras que vão viabilizar aquilo. Eu gostaria de saber se o que a SAC, a Anac, as entidades vão considerar se são as obras previstas, ou o valor financeiro previsto. Esperamos que seja o valor financeiro, que essas, os vencedores tenham que prestar contas do valor. Porque? Porque nos 3 cenários de obras previstas pra Londrina, nós até com experiência de pessoas que atuam na implantação de aeroporto, nós vimos que os valores previstos estão bastante folgados, estão superestimados desses valores. Ou seja, nós temos uma série de demandas e solicitações pra melhorar a infraestrutura do nosso aeroporto e com o valor de capex previsto seria no nosso entendimento, mais do que suficiente pra realizar essas coisas, mas não é o que está previsto.</p> <p>(...)</p> <p>Em suma, a proposta que nós vamos formalizar, mas eu gostaria que depois de ter uma resposta sobre essa pergunta feita, a proposta que nós trazemos é no sentido de viabilizar um aeroporto não só com uma infraestrutura de transporte, mas é uma área que o João Antunes estuda aí na Fiep, mas com uma estrutura indutora do desenvolvimento regional. Então nós previmos e vamos pleitear aqui um novo terminal de passageiros com embarque por fingers, hoje a gente tem aqueles fingers bem improvisados. Novas esteiras. Existe um gargalo nisso. Ampliação da pista não 540 metros, mas pelo menos 1.000 metros, sendo que temos área pra isso e até 1.000 metros inclusive, sem grandes necessidades de terraplanagem. Ampliação da capacidade de carga na pista para nível superior ao atual que é o PCN 43. Instalação de equipamentos de proteção de voo atualizados e que permitam melhorar o nível das operações, área para estacionamento de veículos compatível, facilidade para oficinas de manutenção. Essa é uma atividade que muitas vezes fica subestimada e é de grande importância. Parte ampliada para aviação civil, terminal de cargas alfandegado e elevar a categoria do aeroporto para internacional.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Conforme contribuição.
<b>RESPOSTA</b>
<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. Com efeito, para a atual rodada de concessões, foi estabelecido como diretriz de política pública emanada da SAC, refletida no Anexo 2 do Contrato de Concessão, que a concessionária deverá realizar todas as adequações de infraestrutura aeroportuárias necessárias para que os aeroportos estejam habilitados a operar, no mínimo, com</p>

aeronaves código 3C, em pista tipo instrumento (IFR) não precisão sem restrição, noturno e diurno, até o fim da Fase 1B do contrato de concessão, a qual prevê os investimentos obrigatórios iniciais nos aeroportos. Tal determinação tem por finalidade possibilitar que os aeroportos concedidos tenham infraestrutura mínima capaz de atender a aeronaves utilizadas para voos regulares na forma como operam hoje no país. De fato, nota-se que hoje existe um gargalo de infraestrutura em aeroportos que não atendem pelo menos aeronaves código 3C (a exemplo do Airbus A318; Boeing 737-700; Embraer ERJ 190-200 LR; ATR 72; dentre outros).

Isso porque, hoje no Brasil, em geral, as principais empresas aéreas não tem na composição de suas frotas, aeronaves de menor porte para realização de transporte aéreo regular. Já as regras de voo por instrumento permitem que o aeródromo opere mesmo em condições climáticas adversas, permitindo assim maior previsibilidade e continuidade das operações e do serviço público de infraestrutura aeroportuária, trazendo grandes benefícios a todos os envolvidos no processo. 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.

ANAC, por sua vez, reitera que os estudos de viabilidade (EVTEA) não vinculam a futura Concessionária com relação à solução proposta. O acompanhamento contratual realizado pela ANAC é focada nos resultados contratuais exigidos, notadamente qualidade de serviço e nível de serviço. Dessa forma a solução a ser implementada pela Concessionária deve atender a estes critérios, independente dos valores e propostas de solução insediros no âmbito do EVTEA.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
S/N
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Mario Pereira
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Pleitea-se que conste do edital investimento na pista, de modo que o aeroporto seja 4E, sem restrições, facilitando o comércio exterior.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>Eu escutei o pronunciamento, o vídeo do ministério e no vídeo do ministério diz o seguinte, que houve um compromisso com o governo do estado, com o governador Ratinho, com o secretário Sandro Alex, de que ao longo da concessão seriam resolvidas essa questão de voos diretos de carga ou de passageiros para outros continentes. Pois muito bem, isso não está no edital. Nós queremos que isso conste do edital. Que o nosso aeroporto fique um 4E sem restrição. 4E já é, mas a Anac, ou sei lá quem estipula essas definições não leva em conta nós estamos a 900 metros de altitude, cada 300 metros cai 7% do tamanho da pista necessária, então dá 21% a menos. Então isso tem que estar no edital, senão é uma promessa vã.</p>
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição. Considerando o recebimento de inúmeras contribuições, tanto na Audiência Pública presencial, como na virtual, as quais apresentaram argumentos técnicos quanto a necessidade e o anseio da população pela construção de uma nova Pista de Pouso e Decolagem (PPD) no Aeroporto de Curitiba, ou mesmo a ampliação da atual, de modo a viabilizar economicamente voos diretos entre Curitiba e cidades da Europa e dos Estados Unidos; considerando que as análises das projeções de demanda apresentadas no relatório de mercado dos EVTEA que subsidiam a modelagem da concessão do aeroporto apontam para demanda de passageiros, na análise origem destino, para cidades da Europa e América do Norte (pág. 136 do Estudo de Mercado), a qual justifica a criação de rotas diretas do Aeroporto de Curitiba para as referidas localidades já no início da concessão (tabela 6-23, pág. 143 do Estudo de Mercado); considerando ainda que os estudos de mercado apontam para uma conectividade do fluxo internacional de aeronaves cargueiras entre SBCT e América do Norte; esta Secretaria Nacional de Aviação Civil solicitou que o consórcio selecionado para elaboração dos estudos realizasse uma análise de diferentes cenários de forma a viabilizar voos diretos do SBCT para cidades da Europa e Estados Unidos (estudo inserido no Data room). Considerando que os custos estimados para construção de uma terceira PPD foram muito próximos da alternativa mais econômica de ampliação da atual PPD; considerando os riscos inerentes ao processo de desapropriação, presentes em volume consideravelmente superior na alternativa de ampliação da atual PPD; considerando que os obstáculos a navegação aérea já estão mapeados no cenário de construção da nova PPD; considerando a valorização do ativo resultante da construção de nova PPD; considerando que a construção da nova PPD irá possibilitar a descontinuidade nas operações da pista secundária 11/29, resultando em disponibilização de relevante área de exploração comercial para o aeroporto; considerando, por fim, que o plano diretor do aeroporto prevê como melhor alternativa</p>

à expansão de longo prazo do aeroporto, a construção da nova PPD; esta SAC irá determinar como diretriz de política pública, a implantação de um sistema de pistas 15R/33L, projetado para aeronaves Código 4E, com comprimento mínimo de pista de pouso e decolagem de 3.000 metros, possuindo os requisitos de infraestrutura exigidos na legislação em vigor para possibilitar procedimentos de aproximação paralela e independente ao atual sistema de PPD 15/33, em operação noturna e diurna, com pista de aproximação de precisão, sem restrição, que atenda aos requisitos de mínimos operacionais equivalentes à Categoria II. O novo sistema de Pistas de Pouso e Decolagem deverá estar implantado e concluído em até 60 meses após a data de eficácia do contrato.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
S/N
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Mario Pereira
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Botar Pelotas, Bagé e Uruguaiana em cima do aeroporto de Curitiba, porque não põe em cima do aeroporto Salgado Filho em Porto Alegre? Joinville, Navegantes porque não em cima de Florianópolis? Apesar que Joinville e Navegantes não são deficitários. Agora, eu acho que isso é até, desculpa, Sandro Alex aqui presente, mas um pouco de desrespeito ao governo do Paraná por parte do ministério. Por mais amiguinho que seja, por mais legal a conversa, muita mão nas costas, mas é desrespeitoso. Botar aeroportos de outros estados pra ser pago pela tarifa a ser assumida pelos paranaenses. Isso eu acho que pecou muito o ministério apesar do grande Ministro Tarcísio ser o quem sabe, o melhor Ministro do governo, mas foi um pouco de desrespeito para com o estado do Paraná e especialmente para o governador Ratinho Junior e o secretário Sandro Alex.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Conforme contribuição.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição. Inicialmente, cabe esclarecer que a modelagem em bloco promove apenas um intercâmbio entre o valor de contribuição a ser pago ao FNAC e a gestão de um ativo deficitário, sem qualquer impacto sobre os investimentos nos aeroportos ou sobre a tarifa cobrada do usuário. Isso porque, no modelo de concessão de ativos de forma individualizada, todo o valor “excedente” do projeto, o chamado valor presente líquido (VPL), é capturado pelas outorgas que deverão ser recolhidas pelo concessionário junto ao FNAC. Logo, no modelo individualizado, o excedente do projeto gerado pelo aeroporto superavitário não é utilizado no próprio aeroporto, mas sim recolhido junto ao FNAC através das outorgas e reinvestido no sistema de aviação civil do país, garantindo o subsídio cruzado que permite a sustentabilidade do sistema como um todo.</p> <p>Nesse sentido, importante observar que o pagamento das outorgas referentes a concessão dos mencionados Aeroportos de Porto Alegre e de Florianópolis, atualmente, geram recursos que são destinados ao FNAC e reinvestidos em aeroportos de todo o país, inclusive aqueles do Estado do Paraná. Esse mecanismo é clássico, e sempre foi empregado no país, de diversas formas. Já a concessão em bloco apenas transfere parte desse excedente para a gestão de ativos deficitários do próprio bloco, garantindo nível de serviço adequado a uma maior parte da população e investimentos necessários em aeroportos de menor porte sem qualquer prejuízo aos aeroportos superavitários do bloco. Importante ainda ressaltar que a regulação tarifária das concessões aeroportuárias no Brasil não está relacionada ao custo da infraestrutura ou do bloco de aeroportos. Dessa forma, caso o bloco de aeroportos fosse composto exclusivamente por aeroportos do Estado do Paraná, a regulação tarifária seria exatamente a mesma.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
S/N
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Sandro Alex
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Solicita inclusão de investimentos para que o Aeroporto Afonso Pena receba voos internacionais. Informa que foi acertado com diversas autoridades que os "4 aeroportos desta concessão vão receber sim investimentos para garantir melhores condições, novos voos e operações" 4E, sem restrição "aqui do Afonso Pena tanto da Europa, quanto dos EUA", inclusive que o edital será atualizado para contemplar os investimentos combinados.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Na última semana fomos surpreendidos com a reportagem da Gazeta do Povo excluindo a possibilidade do aeroporto de Curitiba receber investimentos para realmente ter voos internacionais sem restrições e claro houve uma movimentação muito grande por parte da sociedade paranaense com relação a esse assunto. Eu falei naquele mesmo dia com o Secretário Roney da SAC, até porque eu estive pessoalmente com o governador Ratinho Junior há praticamente 1 mês, garantindo os investimentos do capex e garantindo os investimentos dos 4 aeroportos paranaenses de acordo com as demandas que a sociedade e as autoridades de cada um dos municípios nos solicitaram e naquela reunião nós já demos um encaminhamento para os aeroportos do Paraná e o próprio Secretário Roney permitiu a publicação daquela nossa reunião para tranquilizar os paranaenses. Quando saiu a reportagem da Gazeta, claro, nós tivemos uma demanda de pressão muito grande e o secretário gravou um vídeo onde ele externou seu compromisso com o governo do estado daquela reunião que fizemos então pessoalmente com o governador Ratinho.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição. Considerando o recebimento de inúmeras contribuições, tanto na Audiência Pública presencial, como na virtual, as quais apresentaram argumentos técnicos quanto a necessidade e o anseio da população pela construção de uma nova Pista de Pouso e Decolagem (PPD) no Aeroporto de Curitiba, ou mesmo a ampliação da atual, de modo a viabilizar economicamente voos diretos entre Curitiba e cidades da Europa e dos Estados Unidos; considerando que as análises das projeções de demanda apresentadas no relatório de mercado dos EVTEA que subsidiam a modelagem da concessão do aeroporto apontam para demanda de passageiros, na análise origem destino, para cidades da Europa e América do Norte (pág. 136 do Estudo de Mercado), a qual justifica a criação de rotas diretas do Aeroporto de Curitiba para as referidas localidades já no início da concessão (tabela 6-23, pág. 143 do Estudo de Mercado); considerando ainda que os estudos de mercado apontam para uma conectividade do fluxo internacional de aeronaves cargueiras entre SBCT e América do Norte; esta Secretaria Nacional de Aviação Civil solicitou que o consórcio selecionado para elaboração dos estudos realizasse uma análise de diferentes cenários de forma a viabilizar voos diretos do SBCT para cidades da Europa e Estados Unidos (estudo inserido no Data room).

Considerando que os custos estimados para construção de uma terceira PPD foram muito próximos da alternativa mais econômica de ampliação da atual PPD; considerando os riscos inerentes ao processo de desapropriação, presentes em volume consideravelmente superior na alternativa de ampliação da atual PPD; considerando que os obstáculos a navegação aérea já estão mapeados no cenário de construção da nova PPD; considerando a valorização do ativo resultante da construção de nova PPD; considerando que a construção da nova PPD irá possibilitar a descontinuidade nas operações da pista secundária 11/29, resultando em disponibilização de relevante área de exploração comercial para o aeroporto; considerando, por fim, que o plano diretor do aeroporto prevê como melhor alternativa à expansão de longo prazo do aeroporto, a construção da nova PPD; esta SAC irá determinar como diretriz de política pública, a implantação de um sistema de pistas 15R/33L, projetado para aeronaves Código 4E, com comprimento mínimo de pista de pouso e decolagem de 3.000 metros, possuindo os requisitos de infraestrutura exigidos na legislação em vigor para possibilitar procedimentos de aproximação paralela e independente ao atual sistema de PPD 15/33, em operação noturna e diurna, com pista de aproximação de precisão, sem restrição, que atenda aos requisitos de mínimos operacionais equivalentes à Categoria II. O novo sistema de Pistas de Pouso e Decolagem deverá estar implantado e concluído em até 60 meses após a data de eficácia do contrato.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
S/N
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Nelson Costa
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>Defende que é importante a adoção de um cronograma de investimento ao longo dessa concessão. Então é importante que nós tenhamos esse cronograma de obras e com prazos definidos especialmente na fase 1. Nós temos regiões, a exemplo de Londrina, Foz do Iguaçu, Navegantes e a própria Curitiba, nós crescemos, nós dobramos de tamanho em 10 anos. Se não tiver uma previsão de investimento nesses aeroportos, nós vamos ficar reféns 30 anos. Então é preciso ter esse cronograma efetivamente.</p> <p>Foz do Iguaçu, por exemplo, agora, a 15, 20 dias o Ministro Tarcísio esteve lá lançando a pedra fundamental da ampliação da pista com o dinheiro do governo do estado, uma parceria com Itaipu; o Governo Federal está fazendo acesso, a duplicação da estrada que chega até o aeroporto, então já está se dando pro novo concessionário um novo aeroporto estruturado, montado com as obras de investimento.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Conforme contribuição.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que foi estabelecida diretriz de política pública determinando prazo de 36 meses, contados a partir da data de eficácia dos contratos, para o cumprimento dos investimentos obrigatórios iniciais, conforme descrito no Plano de Exploração Aeroportuária (PEA). A chamada Fase 1B do Contrato de Concessão foi estabelecida a partir da análise de histórico de cronogramas de obras constantes nos estudos de viabilidade das rodadas anteriores sendo que, caso as adequações da infraestrutura decorrentes das diretrizes aqui expostas demandem a construção de uma nova Pista de Pouso e Decolagem, o prazo para a conclusão das referidas obras deverá ser de até 60 meses, tendo em vista a complexidade das obras e a necessidade de licenciamento ambiental.</p> <p>Esclarece-se ainda que é dever da concessionária realizar as adequações necessárias ao atendimento da demanda nas condições previstas em contrato, tendo em vista, em especial, as obrigações constantes no PEA, bem como nas normas vigentes sobre o tema: "3.1. São direitos e deveres da Concessionária durante todo o prazo da Concessão: (...) 3.1.9. assegurar a adequada prestação do serviço concedido, conforme definido no artigo 6º 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, conforme a demanda existente e de acordo com o estabelecido no PEA, na forma e prazos previstos no referido Anexo; (...) 3.1.40. 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</p>

pistas de pouso e decolagem, sistema de pistas de rolamento, estacionamentos de veículos, vias de acesso, dentre outras;"

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
S/N
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Nelson Costa
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Externa-se a preocupação quanto "a necessidade de no futuro fazer uma terceira pista, porque a 3ª pista vai pegar dentro do Parque Nacional de Foz do Iguaçu. Parte dela vai atingir o parque. Nós estamos com Embrolho, no Paraná, e a 30 anos de uma estrada, chamada Estrada Colono, que foi interrompida porque pegava o Parque de Iguaçu. Então nós não podemos imaginar e claro, que 30 anos nós vamos ter uma 3ª pista em Foz do Iguaçu, precisa de um prazo para isso, porque você vai ter um problema mil com o meio ambiente e nós não vamos conseguir as concessões necessárias pra isso".
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Conforme contribuição.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que para o Aeroporto de Foz do Iguaçu/PR – Cataratas, foi estabelecido como diretriz para elaboração do edital de leilão e do contrato de concessão pela ANAC que: "caso o atendimento às diretrizes demande a construção de nova Pista de Pouso e Decolagem, a Concessionária deverá realizar as adequações necessárias na infraestrutura de modo a tornar o aeroporto apto a operar, no mínimo, com aeronaves código 4D, em pista tipo instrumento (IFR) não precisão sem restrição, noturno e diurno". Com efeito, os EVTEA preveem a construção de nova Pista de Pouso e Decolagem (PPD) como alternativa mais viável para a solução dos gargalos, os quais impedem a plena operação dos aeródromos segundo os requisitos mínimos solicitados, referentes ao sistema de pistas e pátio deste aeroporto. A proposta prevê ainda adequações da pista de pouso e decolagem para que ela opere como taxiway paralela. Em que pese tal previsão, reitera-se que os EVTEA não são vinculantes e que, portanto, a concessionária poderá prever nova solução para atender às adequações mínimas de infraestrutura aeroportuária previstas em contrato.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
S/N
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Nelson Costa
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Londrina como muito bem foi colocado aqui, nós chegamos a citar, pasmem os senhores, uma semana com o aeroporto de Londrina fechado por mal tempo, por falta de equipamento. Nós temos que ter equipamentos lá em Londrina para poder descer em um dia de mal tempo e assim por diante. É importante não só as 540, existe esse espaço, ao longo dos 30 anos tem que se prever a ampliação de 530 para 1.000 metros. Existe o esforço da prefeitura para nas ações do próprio governo do estado.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Conforme contribuição.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que o projeto de engenharia constante no EVTEA do Aeroporto de Londrina descreve detalhadamente as intervenções necessárias para atender à demanda em um horizonte de 30 (trinta) anos, sem previsão de restrições na movimentação de aeronaves. As intervenções na pista incluirão a sua ampliação no sentido da cabeceira 31 (necessários para acomodar o descolamento da cabeceira 13, visando implantação de RESA), ampliação do sistema de taxiways, construção de taxiways de acesso à PPD (incluindo uma de acesso à cabeceira 31 e uma saída rápida, bem como a construção de RESAs em ambas as cabeceiras. Portanto, observa-se que o projeto prevê não só infraestrutura necessária para adequar as não conformidades atuais do aeroporto, visando seu processo futuro de certificação operacional, mas também intervenções que garantam ganho de capacidade para o aeroporto (cerca de 5 movimentos por hora). Importante frisar que atualmente o sistema de pistas comporta, sem restrições, a movimentação horária máxima do aeroporto, e assim permanecerá, com folga, durante toda a concessão.</p> <p>No que diz respeito às restrições operacionais em situação de baixa visibilidade, frisa-se que o aeroporto conta hoje com procedimentos e cartas aeronáuticas que permitem o uso de tecnologia satelital (GNSS), que já representam um incremento operacional e de segurança muito importante. No entanto, considerando o recebimento de diversas contribuições, tanto na Audiência Pública presencial, como na virtual, dos mais diversos setores, incluindo os operadores aéreos (levantamentos da empresa Azul Linhas Aéreas sobre impactos de meteorologia adversa na disponibilidade do Aeroporto de Londrina, considerando dados de 3 anos para os meses entre maio e setembro, indicam que poderia haver ganho operacional em todas as faixas horárias) e suas associações, as quais apresentaram necessidades de melhorias quanto à segurança operacional e à disponibilidade do Aeroporto de Londrina em situações de meteorologia adversa (condições IMC); considerando os ganhos sociais em termos de redução nos impactos na malha aérea nacional ou nas necessidade em se alternar voos em função da interrupção das operações no</p>

Aeroporto de Londrina devido à falta de teto ou visibilidade (apresentados em proporção moderada); considerando a busca pela continuidade na prestação do serviço público; esta SAC irá determinar, como diretriz de política pública, a implantação no sistema de pistas 13/31 os requisitos de infraestrutura de pista exigidos na legislação em vigor para possibilitar operações de aproximação e pousos, seja em situação diurna ou noturna, por meio de procedimentos por instrumento de precisão, com guias lateral e vertical atendendo aos requisitos de mínimos operacionais equivalentes à Categoria I (Precision Approach CAT I).

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
S/N
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Nelson Costa
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Nós precisamos de um terminal de cargas em Londrina, pra ter jeito de atender toda aquela região do norte do estado e também o sul de São Paulo.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
N/I
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição. De acordo com os resultados das projeções de demanda de carga aérea presentes nos Estudos de Mercado para o Aeroporto de Londrina, as cargas movimentadas no aeroproto até 2050 se constituirão de cargas domésticas, todas movimentadas nos porões das aeronaves de transporte de passageiros. As cargas aéreas movimentadas em porão são tratadas quase que exclusivamente pelas próprias companhias aéreas em sua estruturas operacionais nos aeroportos. No que tange aos fluxos internacionais de carga aérea, as seções 7.3.1 (Importação, pg 138) e 7.3.2 ( Exportação, pg 146) analisaram os dados estatísticos do Terminal de Carga (TECA) divulgados pela Infraero. De acordo com o relatório, o Aeroporto de Londrina não apresentou volumes de cargas importadas ou exportadas por via aérea, uma vez que não opera rotas internacionais (situação reforçada pela ausência de dados no Comex stat ou na base de dados da ANAC).</p> <p>Adicionalmente, houve uma análise sobre possíveis incrementos de carga internacional em função da entrada de novos rotas internacionais, o que não se prevê. No que concerne aos voos cargueiros, identificou-se também que o aeroporto de Londrina não recebeu voos cargueiros nos últimos anos, e tampouco se vislumbrou, no horizonte da concessão, algum fator que possa alterar o modo de transporte das cargas aéreas. Finalmente, os volumes de cargas registradas no sistema Infraero Cargo se caracterizam por importações indiretas não aéreas. Para o tratamento dessa demanda, o Aeroporto de Londrina já conta com um Terminal de Cargas (TECA) que atualmente se encontra concedido até o mês de julho de 2028.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
S/N
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Nelson Costa
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Afirma-se que Curitiba necessita de 3ª pista ou ampliação da existente. O crescimento de Curitiba demanda um cronograma de obras e investimentos garantidos no período de concessão "por escrito, no contrato".
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Nós não podemos ficar, como foi muito bem colocado aqui anteriormente, naquela informação de que vamos dar um jeito e o ditado colocou que é importante dar solução. Se não deixar por escrito, isso não vai ocorrer dentro de uns 30 anos. Então nós temos que ter no estado do Paraná fez um sacrifício danado, existe a área destinada, existe o problema de invasão que será resolvido, mas não custa tanto para se resolver o problema, a área está ai para a 3ª pista ou amplia a atual que existe espaço, mas a obra da engenharia e muito mais cara em função do seu desnível. Então trata-se de uma necessidade premente para Curitiba, nós temos voos que saem daqui e que cheguem aqui com cargas. Curitiba conforme eu disse, dobra de tamanho a cada 10 anos, as indústrias então aqui e elas precisam de aviões.
<b>RESPOSTA</b>
A SAC/MInfra agradece a contribuição. Considerando o recebimento de inúmeras contribuições, tanto na Audiência Pública presencial, como na virtual, as quais apresentaram argumentos técnicos quanto a necessidade e o anseio da população pela construção de uma nova Pista de Pouso e Decolagem (PPD) no Aeroporto de Curitiba, ou mesmo a ampliação da atual, de modo a viabilizar economicamente voos diretos entre Curitiba e cidades da Europa e dos Estados Unidos; considerando que as análises das projeções de demanda apresentadas no relatório de mercado dos EVTEA que subsidiam a modelagem da concessão do aeroporto apontam para demanda de passageiros, na análise origem destino, para cidades da Europa e América do Norte (pág. 136 do Estudo de Mercado), a qual justifica a criação de rotas diretas do Aeroporto de Curitiba para as referidas localidades já no início da concessão (tabela 6-23, pág. 143 do Estudo de Mercado); considerando ainda que os estudos de mercado apontam para uma conectividade do fluxo internacional de aeronaves cargueiras entre SBCT e América do Norte; esta Secretaria Nacional de Aviação Civil solicitou que o consórcio selecionado para elaboração dos estudos realizasse uma análise de diferentes cenários de forma a viabilizar voos diretos do SBCT para cidades da Europa e Estados Unidos (estudo inserido no Data room). Considerando que os custos estimados para construção de uma terceira PPD foram muito próximos da alternativa mais econômica de ampliação da atual PPD; considerando os riscos inerentes ao processo de desapropriação, presentes em volume consideravelmente superior na alternativa de ampliação da atual PPD; considerando que os obstáculos a navegação aérea já estão mapeados no cenário de construção da nova PPD; considerando a valorização do ativo resultante da construção de nova PPD; considerando que a construção da nova PPD irá possibilitar a descontinuidade nas operações da pista secundária 11/29, resultando em

disponibilização de relevante área de exploração comercial para o aeroporto; considerando, por fim, que o plano diretor do aeroporto prevê como melhor alternativa à expansão de longo prazo do aeroporto, a construção da nova PPD; esta SAC irá determinar como diretriz de política pública, a implantação de um sistema de pistas 15R/33L, projetado para aeronaves Código 4E, com comprimento mínimo de pista de pouso e decolagem de 3.000 metros, possuindo os requisitos de infraestrutura exigidos na legislação em vigor para possibilitar procedimentos de aproximação paralela e independente ao atual sistema de PPD 15/33, em operação noturna e diurna, com pista de aproximação de precisão, sem restrição, que atenda aos requisitos de mínimos operacionais equivalentes à Categoria II. O novo sistema de Pistas de Pouso e Decolagem deverá estar implantado e concluído em até 60 meses após a data de eficácia do contrato.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
S/N
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Andre Verbele (Navegantes e Penha Conventions and Visitors Bureau)
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Sobre investimentos no entorno dos aeroportos, esse diálogo precisa ser estabelecido, precisa ser previsto, os aeroportos eles não se fazem só nos seus limites, mas na própria região aonde ele se desenvolve. O Aeroporto de Curitiba ganhou com a ampliação da avenida das torres, apesar do acesso comentado e concordo, alguns municípios eles têm uma região de aeroporto bastante conturbada, como foi falado já com relação a Navegantes. Então é uma preocupação que nós temos, a Joinville também não é diferente, a preocupação é a antecipação de que ocorra um diálogo já preestabelecido e que a concessionária ela se envolva dentro desse processo de intermodalidade terrestre e aérea.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Conforme contribuição.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que as obrigações estabelecidas em contrato aplicam-se às áreas localizadas no interior do sítio aeroportuário, objeto da concessão, em congruência com o exposto na cláusula 4.1.1 do Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), anexo ao contrato de concessão: "4.1.1 A exploração aeroportuária objeto da presente Concessão recai sobre a área civil dos Aeroportos objeto deste contrato, composta pelas áreas descritas no Apêndice E deste PEA, que constituem universalidades, nos termos do art. 38 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986".</p> <p>Prevê ainda o PEA, em seu item 4.1.6, que "Caberá à Concessionária tomar todas as medidas, administrativas e/ou judiciais necessárias para aquisição das áreas necessárias à ampliação do sítio aeroportuário civil e readequações para atendimento às normas de segurança operacional".</p> <p>Adicionalmente, é dever da concessionária realizar as adequações adicionais que surgirem como necessárias para otimização do uso do terminal, tendo em vista, em especial, as obrigações constantes no PEA, bem como nas normas vigentes sobre o tema: "3.1. São direitos e deveres da Concessionária durante todo o prazo da Concessão: (...) 3.1.9. assegurar a adequada prestação do serviço concedido, conforme definido no artigo 6º 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, conforme a demanda existente e de acordo com o estabelecido no PEA, na forma e prazos previstos no referido Anexo; (...) 3.1.40. 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;"</p>

Nesse sentido, a minuta de contrato prevê ainda como dever da concessionária, na cláusula 3.1.43, 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".

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
S/N
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Rogério Benevides (ABEA - Associação Brasileira de Empresas Aéreas)
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>Apresenta que o que que traz o desenvolvimento do transporte aéreo é a redução de preço de passagem. Então para reduzir o preço de passagem propõe um modelo de infraestrutura adequada. Ou seja, ofertar a melhor infraestrutura, desde que "os custos não sejam elevados a níveis que passem do razoável (...) Então nós acreditamos que os aeroportos centrais, os maiores aeroportos, com certeza a melhor infraestrutura que a gente possa oferecer é aquilo que nós esperamos e nos menores não podemos ser econômicos, temos que pegar todos os menores e ofertar no mínimo 4C. (...) Então o que esperamos? todos os aeroportos de menor porte tenham como requisito básico 4C e aqueles que forem pequenos, pelo menos 3 posições de pátio e ajustado para 4C. "</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>Nós precisamos levar... o que que traz o desenvolvimento do transporte aéreo? Redução de preço de passagem. Eu posso ter o mais belo aeroporto, mas eu preciso diminuir o preço da passagem, é isso que traz. Ou aumentar a renda do brasileiro, que não faz parte... não está nas nossas mãos. Então o único instrumento que nós temos é a redução do preço de passagem. Então para reduzir o preço de passagem eu preciso de que? Infraestrutura adequada. Hoje, quando a gente vê esse modelo, esse modelo tem uma faceta muito interessante, ou o investidor aumenta o Bid ou ele reduz o Bid e aumenta o investimento. Então nós não podemos nos furtar de oportunizar esse evento e sim, nós não podemos deixar que o 4C seja com restrição, que se houver de forma racional, que os custos não sejam elevados a níveis que passem do razoável, nós temos que ofertar a melhor infraestrutura. Os grandes aeroportos por si só eles têm uma dinâmica de buscar fluxo. O aeroporto de Curitiba e um dos maiores do país. Acredito que devemos buscar não 3C pleno, ele já... se eu não me engano, ele já é homologado, e certificado para 4E, então vamos tentar atender o 4E se o investimento necessário não for acima do razoável. Agora eu quero voltar a um ponto que é muito crítico para nós. Nós atuamos como? Trazendo aeronaves novas com o custo assento/quilômetro mais baixo e o que que a gente faz com essas aeronaves? A gente bota nas linhas troncais aonde a demanda aumenta com o desenvolvimento econômico e paralelamente nós exploramos novos mercados, Bajé, Joinville, nós temos que aumentar as operações nesses lugares e para isso nós precisamos ter uma infraestrutura adequada. Então nós acreditamos que os aeroportos centrais, os maiores aeroportos, com certeza a melhor infraestrutura que a gente possa oferecer é aquilo que nós esperamos e nos menores não podemos ser econômicos, temos que pegar todos os menores e ofertar no mínimo 4C. Uma das nossas associadas está trazendo 150 aeronaves 4C, nós não podemos ser limitados por número de frequências ou tipo de operação. Então o que esperamos? Não só para o bloco sul, que no mínimo todos os aeroportos de menor porte tenham como requisito básico 4C e aqueles que forem pequenos, pelo menos 3 posições de pátio e ajustado para 4C. Esse... acreditamos que com isso nós vamos</p>

conseguir aumentar o volume de passageiros transportados e o desenvolvimento econômico de todos esses polos menores. Enfim, é uma oportunidade para a potencializar o desenvolvimento econômico das regiões, ofertando uma infraestrutura mínima e que faz parte do racional desse modelo.

## **RESPOSTA**

A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que, como diretriz de política pública emanada da SAC, os concessionários deverão realizar adequações de infraestrutura necessárias para que os aeroportos estejam habilitados a operar, no mínimo, em Regras de Voo por Instrumento (IFR) não precisão sem restrição, noturno e diurno, aeronaves código 3C, até o final da Fase I-B do contrato de concessão (importante ressaltar que para o Aeroporto de Curitiba há exigência de operação código 4E). Tal determinação tem por finalidade possibilitar que os aeroportos concedidos tenham infraestrutura mínima capaz de atender a aeronaves utilizadas para voos regulares na forma como operam hoje no país. De fato, nota-se que hoje existe um gargalo de infraestrutura em aeroportos que não atendem pelo menos aeronaves código 3C (a exemplo do Airbus A318; Boeing 737-700; Embraer ERJ 190-200 LR; ATR 72; dentre outros).

Quanto aos auxílios à navegação aérea, a 6ª rodada de concessões aeroportuárias trará ganhos operacionais visando uma maior disponibilidade do serviço em condições meteorológicas adversas, uma vez que, de acordo com a razoabilidade e a necessidade de cada localidade, serão estabelecidos como diretriz infraestrutura necessária para operações de aproximação e pouso por instrumentos (de precisão ou não). Importante ressaltar que diretrizes de Políticas Públicas não só devem evitar serem totalmente prescritas, mas também visar o atendimento às necessidades do mercado observando a racionalidade do gasto. Adicionalmente, é preciso estar atendo a diversas variáveis do mercado de aviação para se evitar gastos desmedidos, como a evolução tecnológica. Neste ponto específico, já se observa aeronaves sendo reclassificadas de categoria 4C para 3C.

Nesse contexto, as Políticas Públicas aliam um rol de disponibilidades que consideram mínimo para atender o mercado, bem como também proporciona que os operadores aéreos e aeroportuários possam alinhar interesses no desenvolvimento do sítio aeroportuário. Projetos de aeroportos não são soluções de prateleira. É necessário que se busque soluções customizadas, já que cada sítio aeroportuário possui suas particularidades, suas dificuldades, como falta de área no sítio para comportar determinadas soluções, bem como diferentes graus de atendimento às regulamentações vigentes. Nesse contexto, o grande desafio é atender à demanda, ao mercado, à regulação, mas dentro de um cenário que não é sempre o mesmo, isto é, soluções “one size fits all” não se aplica neste caso.

Não obstante, o Estado também dispõe de mecanismos para monitorar a evolução da demanda bem como o planejamento do operador aeroportuário para desenvolvimento do aeroporto, como Plano de Exploração Aeroportuária-PEA, Plano de Gestão da Infraestrutura-PGI, Plano Diretor e Anteprojetos de expansão. Alguns destes documentos são requeridos em periodicidade que seja compatível com o monitoramento da demanda projetada, seja no sentido de verificar se a demanda realizada encontra-se aquém ou além da projetada. Por outro lado, foge à razoabilidade presumir que os futuros operadores aeroportuários desmobilizem infraestrutura componente de certificação operacional já obtida junto ao Órgão Regulador. Portanto, a modelagem do programa de concessão aeroportuária visa oportunizar a evolução da infraestrutura aeroportuária dentro de parâmetros da

razoabilidade, o que não impede que os operadores aeroportuários invistam além dos mínimos exigidos por diretriz pelo Estado. Basta alinhar interesses com o mercado, isto é, operadores aéreos. operadores aéreos deve cumprir importante papel nos projetos de expansão e desenvolvimento aeroportuários.

Os operadores aeroportuário e aéreo devem manter canal de diálogo para alinhamento de expectativas, uma vez que os operadores aéreos devem contribuir na expansão na infraestrutura aeroportuária ao indicar suas intenções futuras, tanto em questão de volume de movimentação, quanto em equipamentos a serem utilizados, mas, ao mesmo tempo, tentar se manter fiel (o tanto quanto possível), a fim de que o operador aeroportuário possa incluir tais sinais do mercado no desenvolvimento do seu sítio, bem como atender da melhor e mais racional forma possível os seus clientes, ou seja, alinhar seus incentivos aos dos operadores aéreos.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
S/N
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Nivaldo Dias Filho (Associação dos Auditores do TCU)
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
A demanda por categoria, quando não prevista no edital, gera pressão para sua implementação. Questiona-se o que acontece no contrato se no futuro a concessionária implementar uma categoria superior à que está sendo prevista no edital. Ressalta a importância da análise de riscos para evitar impasses por reequilíbrio, " seja pela execução de algo superior ao previsto, seja pela inexecução, especialmente em contratos de longa duração (30 anos).
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Conforme contribuição.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que não se recomenda que o valor percentual denominado de ágio, resultante da proporção do maior lance do leilão sobre o valor mínimo de lance, seja utilizado como medida avaliativa da quantificação dos investimentos ou mesmo do dimensionamento das projeções de demanda. Primeiramente, cabe esclarecer que o valor mínimo do leilão (base de cálculo do ágio) é dado por 50% (cinquenta por cento) do valor presente líquido (VPL) do fluxo de caixa livre do projeto, 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. Cabe considerar, também, que tais valores não representam o valor total do aporte financeiro que o vencedor da licitação deverá realizar. É necessário considerar também o montante equivalente aos investimentos em infraestrutura previsto para todo o projeto.</p> <p>Ademais, entende-se que o valor resultante do leilão pode representar precificações de mercado que não necessariamente podem estar associadas às variáveis presentes na contribuição ora recebida, como por exemplo upsides e oportunidades de exploração do sítio aeroportuário que possam incrementar as receitas não aeronáuticas, expertise operacional que possam reduzir o OPEX do administrador aeroportuário, sinergias relacionadas à operação em bloco, investimentos em tecnologia que permita ao operador ganhos de eficiência ou até mesmo redução de margens de ganhos.</p> <p>Por fim, devido ao modelo de concessão em bloco, os ativos deficitários acarretam em redução significativa do VPL dos aeroportos maiores. Tal modelagem faz com que 50% do VPL do projeto resulte em um valor absoluto baixo. Dessa forma, como</p>

a base é relativamente baixa, qualquer valor representará um lance percentual muito elevado em termos percentuais. Note, por exemplo, o lance vencedor do bloco norte de 39,2 milhões para uma outorga fixa mínima de 0,8 milhões. Nesse caso, um ágio de 38,6 milhões representa um ágio percentual de 4739%. Já para o Aeroporto de Viracopos, que tinha uma outorga fixa mínima de 1,471 bilhões, o lance vencedor de 3,821 bilhões, representa um ágio percentual de apenas 160%, porém em valores absolutos 2,350 bilhões.

A ANAC, por sua vez, esclarece que o modelo regulatório adotado nos contratos de concessão de aeroportos é baseado nos resultados definidos no Contrato, notadamente qualidade e nível de serviço. Dessa forma, a gestão pela execução dos investimentos é responsabilidade da Concessionária, não havendo limitação financeira pelo investimento realizado. Importante destacar que o EVTEA também não vincula a futura Concessionária em seu plano de desenvolvimento. Dessa forma, investimentos que entreguem um nível de serviço superior àquele mínimo exigido contratualmente não geram direito a reequilíbrios contratuais, tais investimentos são facultados ao concessionário caso entenda caber em seu plano de negócios. Nesse sentido, o acompanhamento da ANAC ocorre por meio da avaliação do nível de serviço e da qualidade de serviço prestados pelo Concessionário, independente do volume financeiro dispendido por este.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
S/N
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Nivaldo Dias Filho (Associação dos Auditores do TCU)
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Ágios de 1000% "pode indicar algo muito positivo em relação a atratividade do empreendimento, mas ele também pode resultar em algo não tão positivo assim em relação a como foram feitos esses investimentos. Será que eles não estão superestimados? Será que a demanda foi tratada adequadamente?"
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Conforme contribuição.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que não se recomenda que o valor percentual denominado de ágio, resultante da proporção do maior lance do leilão sobre o valor mínimo de lance, seja utilizado como medida avaliativa da quantificação dos investimentos ou mesmo do dimensionamento das projeções de demanda. Primeiramente, cabe esclarecer que o valor mínimo do leilão (base de cálculo do ágio) é dado por 50% (cinquenta por cento) do valor presente líquido (VPL) do fluxo de caixa livre do projeto, 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. Cabe considerar, também, que tais valores não representam o valor total do aporte financeiro que o vencedor da licitação deverá realizar. É necessário considerar também o montante equivalente aos investimentos em infraestrutura previsto para todo o projeto.</p> <p>Ademais, entende-se que o valor resultante do leilão pode representar precificações de mercado que não necessariamente podem estar associadas às variáveis presentes na contribuição ora recebida, como por exemplo upsides e oportunidades de exploração do sítio aeroportuário que possam incrementar as receitas não aeronáuticas, expertise operacional que possam reduzir o OPEX do administrador aeroportuário, sinergias relacionadas à operação em bloco, investimentos em tecnologia que permita ao operador ganhos de eficiência ou até mesmo redução de margens de ganhos.</p> <p>Por fim, devido ao modelo de concessão em bloco, os ativos deficitários acarretam em redução significativa do VPL dos aeroportos maiores. Tal modelagem faz com que 50% do VPL do projeto resulte em um valor absoluto baixo. Dessa forma, como a base é relativamente baixa, qualquer valor representará um lance percentual muito elevado em termos percentuais. Note, por exemplo, o lance vencedor do bloco norte</p>

de 39,2 milhões para uma outorga fixa mínima de 0,8 milhões. Nesse caso, um ágio de 38,6 milhões representa um ágio percentual de 4739%. Já para o Aeroporto de Viracopos, que tinha uma outorga fixa mínima de 1,471 bilhões, o lance vencedor de 3,821 bilhões, representa um ágio percentual de apenas 160%, porém em valores absolutos 2,350 bilhões.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
S/N
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Nivaldo Dias Filho (Associação dos Auditores do TCU)
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Repensar a utilização do ciclo Sinap, uma vez que depois de diversas operações demonstrou-se que "existe uma imagem de gordura, como se fala, muito grande mesmo nesses orçamentos oficiais, o que implica em se fazer uma análise mais adequada em relação ao porte da obra".
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Conforme contribuição.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que a utilização dos principais sistemas de referência de preços utilizados nas auditorias de obras públicas foi estabelecida como diretriz para realização dos EVTEA e vai ao encontro das normas vigentes, em especial ao Decreto nº 7.983, de 8 de abril de 2013, bem como às determinações e recomendações estabelecidas pelo TCU no trabalho de fiscalização dos processos de desestatização, em atendimento às disposições e orientações do Acórdão 2622/2013. Além disso, esclarece-se que de maneira residual, foi utilizada base de dados de empresas do consórcio, já analisada em rodadas anteriores.</p> <p>Por fim, esclarece-se que eventual ganho de escala em insumos relevantes foi objeto de análise pela Comissão de Avaliação dos Estudos, por meio da Nota Técnica Conjunta nº 4/2019/CAE/MInfra, de 17 de janeiro de 2020, disponível no site do MInfra, que considerou adequada a utilização de pesquisa de preços de forma complementar à utilização dos sistemas de referências oficiais, notadamente para os insumos relevantes (areia, brita e concreto), de modo a incorporar fatores inerentes a expectativa de negociação e ganhos de escala envolvidos na execução de uma obra real. Na oportunidade, argumentou-se que, pelo próprio princípio da economicidade, não se mostra razoável não considerar tais ganhos sempre que justificadamente viável.</p>

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
S/N
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Nivaldo Dias Filho (Associação dos Auditores do TCU)
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Mudança para outorga dependente de receita bruta precisa ter adequadamente definidos os critérios contábeis. É possível por exemplo, que operações, seja com partes relacionadas ou mesmo com terceiros que façam investimentos na empresa sejam contabilizados de uma forma que não represente receita bruta pra concessionária. Então isso me parece que precisa estar adequadamente pontuado de modo aqui como riscos potenciais, sejam analisados e adequadamente tratados no contrato. "
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Conforme contribuição.
<b>RESPOSTA</b>
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o Contrato de Concessão vincula o concessionário a adotar as práticas contábeis em vigor de acordo com a legislação brasileira, sendo suas demonstrações financeiras auditadas por auditor independente, que deve também apresentar parecer específico quanto ao valor da Contribuição Variável. Ainda, o Contrato veda a contratação de parte relacionada para exploração de receitas não-tarifárias e requer a apresentação e atualização de Política de Transações com Partes relacionadas.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
S/N
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Valmor Paes (Associação Comercial do Paraná)
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
Necessidade de que conste no contrato a obrigatoriedade de construção da 3ª pista no aeroporto Afonso Pena.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Conforme contribuição.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição. Considerando o recebimento de inúmeras contribuições, tanto na Audiência Pública presencial, como na virtual, as quais apresentaram argumentos técnicos quanto a necessidade e o anseio da população pela construção de uma nova Pista de Pouso e Decolagem (PPD) no Aeroporto de Curitiba, ou mesmo a ampliação da atual, de modo a viabilizar economicamente voos diretos entre Curitiba e cidades da Europa e dos Estados Unidos; considerando que as análises das projeções de demanda apresentadas no relatório de mercado dos EVTEA que subsidiam a modelagem da concessão do aeroporto apontam para demanda de passageiros, na análise origem destino, para cidades da Europa e América do Norte (pág. 136 do Estudo de Mercado), a qual justifica a criação de rotas diretas do Aeroporto de Curitiba para as referidas localidades já no início da concessão (tabela 6-23, pág. 143 do Estudo de Mercado); considerando ainda que os estudos de mercado apontam para uma conectividade do fluxo internacional de aeronaves cargueiras entre SBCT e América do Norte; esta Secretaria Nacional de Aviação Civil solicitou que o consórcio selecionado para elaboração dos estudos realizasse uma análise de diferentes cenários de forma a viabilizar voos diretos do SBCT para cidades da Europa e Estados Unidos (estudo inserido no Data room).</p> <p>Considerando que os custos estimados para construção de uma terceira PPD foram muito próximos da alternativa mais econômica de ampliação da atual PPD; considerando os riscos inerentes ao processo de desapropriação, presentes em volume consideravelmente superior na alternativa de ampliação da atual PPD; considerando que os obstáculos a navegação aérea já estão mapeados no cenário de construção da nova PPD; considerando a valorização do ativo resultante da construção de nova PPD; considerando que a construção da nova PPD irá possibilitar a descontinuidade nas operações da pista secundária 11/29, resultando em disponibilização de relevante área de exploração comercial para o aeroporto; considerando, por fim, que o plano diretor do aeroporto prevê como melhor alternativa à expansão de longo prazo do aeroporto, a construção da nova PPD; esta SAC irá determinar como diretriz de política pública, a implantação de um sistema de pistas 15R/33L, projetado para aeronaves Código 4E, com comprimento mínimo de pista de pouso e decolagem de 3.000 metros, possuindo os requisitos de infraestrutura exigidos na legislação em vigor para possibilitar procedimentos de aproximação paralela e independente ao atual sistema de PPD 15/33, em operação noturna e diurna, com pista de aproximação de precisão, sem restrição, que atenda aos</p>

requisitos de mínimos operacionais equivalentes à Categoria II. O novo sistema de Pistas de Pouso e Decolagem deverá estar implantado e concluído em até 60 meses após a data de eficácia do contrato.

<b>Nº DA CONTRIBUIÇÃO</b>
S/N
<b>NOME DO CONTRIBUINTE</b>
Ricardo Evidinez (Conselho de conselheiros da COPEL)
<b>CONTRIBUIÇÃO</b>
<p>nós queremos a redução do Custo Brasil e passa notoriamente pelo regime de concessões e as concessões de energia elétrica, de aeroportos, rodovias, ferrovias, portos, são as mesmas. As leis são muito parecidas, são muito próximas e o que nós defendemos basicamente é essa redução de custos e quando defendemos a redução de custos, a primeira que o senhor apresentou aqui e o doutor Bruno também apresentou, é a questão do valor da outorga. Então, o valor da outorga para a região Sul, R\$ 516 milhões, mais 16% da receita bruta. Quem paga isso? O consumidor. Então nós queremos a mesma decisão que o doutor Tarcísio, seu ministro, doutor Ricardo, nos trouxe aqui no Paraná a cerca de 2 semanas atrás, houve assinatura para a concessão do porto de Paranaguá, e um berço para a Clabin do Paraná em um regime de celulose e ele disse “Olha, outorga mínima era 1 real”. E a concessão foi dada por R\$ 1 milhão por 30 anos, dividido por 30 anos, dá R\$ 3.300 reais por mês, é isso que nós queremos, nós queremos a redução do Custo Brasil e que essas outorgas não sejam onerosas, que esse dinheiro de fato vai como os colegas colocaram aqui para os investimentos necessários, vários investimentos por vezes aí são necessários. Então, tudo que o senhor conseguir reduzir na taxa de outorga e transferir para investimentos, obrigatórios e necessários é bem-vindo. É isso que nós queremos juntos dar a mão com o governo, com os empresários e principalmente para os consumidores. Os que viajam, os que usam os aviões, para as empresas aéreas que usam os aeroportos, para todos, o benefício é de todos. Então eu gostaria sinceramente que essa outorga fosse retirada dos editais.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Conforme contribuição.
<b>RESPOSTA</b>
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição. Inicialmente, cabe esclarecer que a modelagem em bloco promove exatamente 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 ou sobre a tarifa cobrada do usuário. Isso porque, no modelo de concessão de ativos de forma individualizada, todo o valor “excedente” do projeto, o chamado valor presente líquido (VPL), é capturado pelas outorgas que deverão ser recolhidas pelo concessionário junto ao FNAC e reinvestido no sistema de aviação civil do país, garantindo o subsídio cruzado que permite a sustentabilidade do sistema como um todo. A concessão em bloco transfere parte desse excedente para a gestão de ativos deficitários do próprio bloco, garantindo nível de serviço adequado a uma maior parte da população e investimentos necessários em aeroportos de menor porte sem qualquer prejuízo aos aeroportos superavitários do bloco.</p> <p>Importante ressaltar que o atual modelo apenas reflete o subsídio cruzado já existente na gestão de aeroportos conduzida pela Infraero, onde ativos de maior valor</p>

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.

O objetivo principal do Governo Federal com o programa federal de concessões aeroportuárias é garantir os investimentos necessários para adequação da infraestrutura aeroportuária, bem como um nível de serviço adequado para a prestação de um serviço público de qualidade ao cidadão usuário. Nesse sentido, não há qualquer diretriz no sentido de se restringir investimentos para se maximizar o valor de outorga das concessões. De fato, todos os investimentos previstos para atender a demanda projetada estão estimados nos estudos de viabilidade que embasam a modelagem da concessão. O valor da contribuição fixa inicial, bem como da contribuição variável são definidos de forma a zerar o valor presente líquido dos fluxos de caixa livres do projeto, considerando-se a estimativa dos referidos investimentos. Por fim, cumpre informar que a regulação tarifária das concessões aeroportuárias no Brasil não está relacionada ao custo da infraestrutura. Dessa forma, o valor das outorgas devidas não tem influência sobre a regulação tarifária aplicada ao contrato de concessão, conforme metodologia exposta no Anexo 4 ao contrato de concessão.