



MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA  
COMISSÃO AVALIADORA DE ESTUDOS

Nota Técnica Conjunta nº 4/2019/CAE/MInfra

Brasília, 17 de janeiro de  
2020.

**Referência:** Processo nº 50000.006524/2019-09.

**Anexo:** Anexo I - Planilha de seleção e cálculo de eventual ressarcimento pela realização dos EVTEA que subsidiarão a modelagem da concessão de 22 aeroportos. (SEI nº 2204909)

## 1. INTRODUÇÃO

1. Inicialmente, cabe ressaltar que a presente Nota Técnica não consiste em documento de qualquer órgão da Secretaria Nacional de Aviação Civil - SAC, e sim em uma Nota Técnica da Comissão Avaliadora de Estudos (CAE), constituída pelo Ministro da Infraestrutura, conforme Edital de Chamamento Público de Estudos (CPE) nº 3/2019, de 3 de junho de 2019 (SEI nº 1636780), alterado pelo Edital de Chamamento Público de Estudos (CPE) nº 4/2019, de 4 de setembro de 2019 (SEI nº 1888147). Tal Comissão é constituída por servidores efetivos e em exercício da Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC) do Ministério da Infraestrutura (MInfra) e da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

2. Em 20 de dezembro de 2019, por intermédio da Nota Técnica Conjunta nº 3/2019/CAE/MInfra, (SEI nº 2152030) e da Planilha de seleção e cálculo de eventual ressarcimento (SEI nº 2153664), esta Comissão selecionou e definiu valores para eventual ressarcimento dos estudos técnicos preparatórios à concessão dos seguintes Aeroportos: (i) Curitiba/PR, Foz do Iguaçu/PR, Navegantes/SC, Londrina/PR, Joinville/SC, Bacacheri/PR, Pelotas/RS, Uruguaiana/RS, Bagé/RS, que compõem o Bloco Sul; (ii) Manaus/AM, Porto Velho/RO, Rio Branco/AC, Cruzeiro do Sul/AC, Tabatinga/AM, Tefé/AM e Boa Vista/RR, que compõem o Bloco Norte; e (iii) Goiânia/GO, São Luis/MA, Teresina/PI, Palmas/TO, Petrolina/PE e Imperatriz/MA, que compõem o Bloco Central.

3. Destaca-se a conclusão apresentada por esta Comissão: *"Por todo o exposto, esta Comissão, no uso das atribuições conferidas pelo Editais de CPE nº 2/2019 e nº 3/2019, seleciona os estudos apresentados pelo Consórcio Grupo de Consultores em Aeroportos, composto pelas empresas BACCO Arquitetos Associados Ltda.; CPEA Consultoria, Planejamento e Estudos Ambientais Ltda.; INFRAWAY Engenharia Ltda; MOYSÉS & PIRES Sociedade de Advogados; PROFICENTER Negócios em Infraestrutura Ltda.; e TERRAFIRMA Consultoria Empresarial e de Projetos Ltda., para subsidiar a concessão dos aeroportos integrantes dos Blocos Sul, Norte e Central, conforme dispostos no Edital de CPE nº 2/2019, cabendo a título de eventual ressarcimento as quantias de R\$ 30.741.244,15 (trinta milhões, setecentos e quarenta e um mil duzentos e quarenta e quatro reais e quinze centavos), R\$ 24.396.931,65 (vinte e quatro milhões, trezentos e noventa e seis mil novecentos e trinta e um reais e sessenta e cinco centavos), R\$ 22.681.265,93 (vinte e dois milhões, seiscentos e oitenta e um mil duzentos e sessenta e cinco reais e noventa e três centavos), respectivamente."*

4. Nesse sentido, foi publicado no Diário Oficial da União nº 248, Seção 3, pg. 117, de 24 de dezembro de 2019, o Edital de Seleção de Estudos nº 1/2019 (SEI nº 2157862).

5. Conforme previsto no item 11.1 do Edital de Chamamento Público de Estudos - CPE nº 2/2019, de 18 de março de 2019 (SEI nº 0812867), das decisões da Comissão cabe recurso.

6. Nos termos do item 11.3 do mesmo Edital e, ainda, do item 3.2 do Edital de Seleção de Estudos nº 1/2019, o prazo para interposição de recurso administrativo será de 10 (dez) dias, contado a partir da ciência ou divulgação oficial da decisão recorrida. Dessa forma, eventuais recursos deveriam ser interpostos até o dia 6 de janeiro de 2020.

7. Assim, em 6 de janeiro de 2020, último dia do prazo recursal, foram interpostos recursos administrativos pelos seguintes Consórcios autorizados:

a) Grupo de Consultores em Aeroportos (GCA), integrado pelas empresas BACCO Arquitetos Associados Ltda.; CPEA Consultoria, Planejamento e Estudos Ambientais Ltda.; INFRAWAY Engenharia Ltda; MOYSÉS & PIRES Sociedade de Advogados; PROFICENTER Negócios em Infraestrutura Ltda.; e TERRAFIRMA Consultoria Empresarial e de Projetos Ltda. e doravante denominado **"Consórcio GCA"** (Recurso SEI nº 2176343); e

b) Grupo AEROQUIP - BF CAPITAL -BORELLI E MERIGO - JGP - LOGIT - QUEIROZ MALUF, integrado pelas empresas AEROQUIP Equipamentos e Operação de Aeroportos Ltda.; BF CAPITAL Assessoria em Operações Financeiras; BORELLI E MERIGO Arquitetura e Urbanismo Ltda.; JGP Consultoria e Participações Ltda.; LOGIT Engenharia Consultiva Ltda.; e QUEIROZ MALUF Sociedade de Advogados e doravante denominado **"Consórcio LOGIT"** (Recurso SEI nº 2175286 e Anexo SEI nº 2175292).

8. Uma vez protocolizados os recursos em 6 de janeiro de 2019, esta Comissão, considerando o teor do item 6.5 combinado com o item 11.5, ambos do Edital CPE nº 2/2019, encaminhou correspondência eletrônica (SEI nº XX) visando intimar todos os Consórcios a apresentarem suas alegações (contrarrrazões) aos recursos interpostos, informando ainda que o prazo para tanto se encerrava no dia 13 de janeiro de 2020.

9. Assim, em 13 de janeiro de 2019, o Consórcio GCA e o Consórcio LOGIT protocolaram suas contrarrrazões (SEI nº 2191347 e SEI nº 2191359) aos supracitados recursos.

10. Cumpre informar que foi garantida aos Consórcios, durante todo o prazo de apresentação de recursos e de alegações, vista dos estudos apresentados pelos Consórcios concorrentes, a fim de subsidiar seus recursos e defesas, tendo ambos os Consórcios recorrentes comparecido à sede da Secretaria Nacional de Aviação Civil - SAC em diversas oportunidades para realizar vista.

11. A presente Nota Técnica tem por objetivo analisar os recursos administrativos interpostos pelo Consórcio GCA e pelo Consórcio LOGIT, face à decisão proferida por esta Comissão, objeto do Edital de Seleção de Estudos nº 1/2019, e as respectivas contrarrrazões.

12. Destaca-se que os recursos e alegações protocolados foram integralmente apreciados pela Comissão, mesmo que na presente Nota Técnica tenham sido reproduzidos apenas alguns trechos – aqueles cuja reprodução contribuiria para o entendimento das conclusões da Comissão.

13. Apresentada esta breve introdução passa-se à análise dos recursos interpostos e respectivas defesas, ressaltando a tempestividade da resposta por parte desta Comissão (item 11.2 do Edital CPE nº 2/2019).

## 2. ANÁLISE

### 2.1 DO CONHECIMENTO DOS RECURSOS INTERPOSTOS

14. Conforme previsão contida no item 11.6 do Edital CPE nº 2/2019, o recurso não será conhecido quando interposto: fora do prazo; perante órgão incompetente; por quem não seja legitimado; ou, após exaurida a esfera administrativa.

15. Da análise dos recursos apresentados pelo Consórcio GCA e pelo Consórcio LOGIT, tem-se que ambos foram interpostos tempestivamente perante esta Comissão, ambos os grupos possuem legitimidade para recorrer e, por fim, não se encontra exaurida a esfera administrativa.

16. Assim, restam conhecidos ambos os recursos apresentados.

### 2.2 DAS CONSIDERAÇÕES GERAIS DOS RECURSOS E CONTRARRAZÕES APRESENTADOS PELOS CONSÓRCIOS LOGIT E GCA

17. A presente seção tratará dos apontamentos contidos nos recursos e contrarrrazões que abordam aspectos gerais do processo de avaliação e seleção. As seções seguintes tratarão dos aspectos específicos da avaliação de cada um dos quatro relatórios integrantes dos estudos de viabilidade.

18. O Consórcio LOGIT pontua que a Comissão Avaliadora de Estudos ("CAE") foi instada a fazer a análise qualitativa de 268 relatórios em apenas 54 dias corridos, sendo 36 dias úteis. Afirma, a partir disso, que a premência de tempo, combinada com a interdisciplinaridade de análise, que impõe o envolvimento de equipes distintas conforme sua especialização, acarretaram equívocos de avaliação diversos.

19. Sobre o assunto, o Consórcio GCA afirma que é possível verificar que a Comissão analisou cada item dos Estudos de acordo com os critérios de avaliação estabelecidos no Edital de Chamamento de Estudos n.º 2/2019, destacando em cada um dos itens as justificativas e que, portanto, não pode o Consórcio LOGIT realizar tal afirmativa.

20. Cabe notar que o número de dias corridos utilizados por relatório foi proporcional ao utilizado pela CAE para avaliação dos estudos preparatórios à 5ª rodada de concessões. Considerando que a atual CAE possui 12 integrantes ante 9 da rodada passada e que há, em muitos casos, ganhos de escala na avaliação dos estudos, é possível afirmar que a CAE teve tempo suficiente para realizar uma avaliação criteriosa.

21. O Consórcio LOGIT afirma ainda haver casos em que teve sua pontuação reduzida por se ter utilizado os Estudos do GCA como parâmetro de comparação, sem que o aspecto, para tanto considerado, corresponda a uma exigência do Termo de Referência.

22. O Consórcio GCA, por sua vez, aponta que o Edital em tela previu expressamente que um dos critérios de avaliação dos estudos seria a avaliação qualitativa, consistente na análise comparativa dos estudos apresentados pelos autorizados. Neste passo, afirma que se de fato o Consórcio LOGIT não concordava com tal critério, esse deveria tê-lo impugnado oportunamente, e não agora, posteriormente ao resultado e seleção dos estudos, especialmente porque este critério não lhe foi favorável. Frisa ainda que o Consórcio LOGIT é composto por empresas que já participaram de processos anteriores promovidos pela SAC/MI, tendo plena consciência das regras aplicáveis.

23. De fato, o Anexo II - Metodologia de avaliação e seleção dos estudos ao Edital CPE nº 2/2019 prevê que a Etapa 3 consistirá na "Avaliação qualitativa sobre os grupos de produtos encaminhados para cada aeroporto" e que esta "será feita de modo comparativo entre os estudos

apresentados pelos autorizados".

24. Sobre o tema, cabe ainda ressaltar que todas as avaliações qualitativas realizadas a partir da comparação entre os estudos dos consórcios concorrentes levaram em consideração apenas a qualidade na elaboração de tópicos previstos no Termo de Referência e foram devidamente motivadas.

25. Por fim, o Consórcio LOGIT afirma que "as soluções apresentadas pelo GCA representam investimentos mais significativos quando comparadas às soluções apresentadas pelo Grupo Recorrido, que buscou otimizar ao máximo os investimentos, ao oferecer, por exemplo, soluções que não demandassem desapropriações" e que "esse aspecto deve ser considerado para a seleção dos estudos que subsidiarão a futura concessão dos aeroportos dos Blocos Sul e Norte, tendo em vista que, uma vez que os estudos do GCA consideram investimentos maiores - frisa-se, desnecessários - haverá repercussão direta nas conclusões da viabilidade de cada um dos aeroportos, podendo prejudicar a definição dos valores de outorga e, por consequência, a atratividade do projeto para os investidores, em prejuízo ao interesse público buscado com o presente estudo".

26. Quanto ao tema, resalta-se que o valor dos investimentos previstos e o valor presente líquido do empreendimento não são, por si só, critérios de avaliação dos estudos. A avaliação se concentra na adequação das análises que levam a esses valores, o que foi devidamente apreciado. Naturalmente, análises mais consistentes levam a resultados finais mais realistas.

### 2.3 DOS FUNDAMENTOS APRESENTADOS PARA REVISÃO DAS NOTAS AOS ESTUDOS DE MERCADO E RESPECTIVAS CONTRARRAZÕES

#### DO RECURSO APRESENTADO PELO CONSÓRCIO LOGIT E RESPECTIVA DEFESA APRESENTADA PELO CONSÓRCIO GCA

##### Alegações sobre o item 01 da avaliação da CAE – Estudo de Mercado Blocos Sul e Norte

27. Alega a recorrente que a "malha de transportes local" mandatoriamente se refere à menor escala possível da malha de transportes e que, como na maioria dos casos, o acesso imediato ao aeroporto se dá pelo modal rodoviário, não haveria necessidade de análise da integração com outros modais. Entende a Comissão serem impropriedades esses argumentos.

28. Por sua vez, em suas contrarrazões, o Consórcio GCA afirma que a análise de acessos tem como objetivo apresentar as vias de transportes que os usuários e prestadores de serviços do aeroporto irão utilizar para se chegar ao sítio, devendo considerar todos os níveis de acesso, inclusive o acesso ao município. Nesse sentido, destaca a importância da análise de outros modais devido à influência desses no tempo e custo do deslocamento.

29. Não foi citado pelo recorrente, no estudo ou no recurso, qualquer fonte oficial que determine que a definição "malha de transportes local" por ela considerada é a única possível. Tampouco há no Termo de Referência orientação nesse sentido. O Anexo I – Termo de Referência ao Edital CPE nº 2/2019 detalha o escopo exigido dos estudos, indicando que o Estudo de Mercado deverá conter, na avaliação de demanda:

*Apresentação da inserção do aeroporto na malha de transportes local, evidenciando a sua interface com outros modais existentes e a integração desses modais aos serviços do aeroporto (ex: rodovias, ferrovias ou outros meios de transporte que possibilitem o acesso ao aeroporto). (grifo nosso)*

30. Percebe-se que não poderia o Termo de Referência estar requerendo uma análise de inserção na malha que tornasse desnecessária a análise de integração com outros modais, visto que também requer explicitamente justamente uma análise de interface com outros modais.

31. Conclui-se que a definição a partir da qual se desenvolverá a análise de inserção na malha local se trata de uma escolha de modelagem de cada consórcio.

32. Entendeu a Comissão que a definição utilizada pela recorrente e a análise de inserção na malha de transportes local desenvolvida a partir dessa atendiam minimamente ao requerido, o que foi refletido na avaliação quantitativa da Etapa 2, em que recebeu nota 1.

33. Contudo, a opção por uma definição mais restritiva teve como consequência uma análise sobre o tema com nível de profundidade e abrangência insuficiente, conforme descrito na planilha de avaliação.

34. Assim sendo, a recorrente foi corretamente penalizada na avaliação qualitativa (Etapa 3), já que, nos termos do Anexo II – Metodologia de Avaliação e Seleção dos Estudos ao Edital CPE nº 2/2019, a nota 100% significa que o "relatório apresentou informações úteis, consistentes e com um nível de profundidade e abrangência adequado, atendendo plenamente ao item".

35. Especificamente em relação aos aeroportos SBTT e SBTf, alega a recorrente que seus entornos tornariam inaplicável a análise objeto da penalização e que o Consórcio GCA tampouco abordou tais apontamentos, porém, não sofreu descontos por isso.

36. O Consórcio GCA, por sua vez, questiona a afirmativa da recorrente de que a integração entre os modais é impraticável, destacando a importância do transporte hidroviário na região, e

aponta tópicos de sua análise que vão além daqueles apresentados pelo Consórcio Logit.

37. Entende a Comissão que a alegação da recorrente é parcialmente cabível, uma vez que a análise de acesso rodoviário é majoritariamente inaplicável aos referidos aeroportos. Por outro lado, a análise de escoamento de passageiros e cargas pelo modal hidroviário é relevante e revelou-se, no estudo da recorrente, insuficientemente aprofundada. Não foram avaliados, por exemplo, os portos fluviais e as condições de navegabilidade das hidrovias que servem a região.

38. Dessa forma, as notas aplicadas aos estudos de SBTT e SBTF do Consórcio LOGIT no presente item deverão ser majoradas em 10 pontos percentuais (pp).

39. **Concluindo, entende esta Comissão por julgar parcialmente procedentes os argumentos apresentados pela recorrente, devendo ser majoradas as notas do presente item para 90%, apenas nas avaliações dos estudos do Consórcio LOGIT relativos aos Aeroportos de Tabatinga (SBTT) e Tefé (SBTF) além de excluídos, nas respectivas justificativas, os apontamentos relativos à análise de acesso rodoviário.**

#### **Alegações sobre o item 02 da avaliação da CAE – Estudo de Mercado**

##### **Blocos Sul e Norte**

40. Alega a recorrente que a Região ou Área de Influência do aeroporto deve ser única para todos segmentos, apoiando-se em estudo do TRB (Transportation Research Board) – indicado como “a entidade máxima de planejamento de transportes do mundo” – que define a região ou área de influência como sendo “a área geográfica da qual seu aeroporto pode razoavelmente esperar atrair passageiros comerciais de serviços aéreos”.

41. Em suas contrarrazões, o Consórcio GCA indica que, no próprio endereço eletrônico do TRB, é possível encontrar outro documento que diferencia a região de influência de cargas da de passageiros.

42. Independentemente da definição utilizada nos estudos do TRB, cabe notar que, em que pese ser essa instituição uma referência possível para definição de região de influência, não se trata da “entidade máxima de planejamento de transportes do mundo”, como afirma a recorrente. Assim, a eventual definição adotada por essa entidade não vincula os estudos de viabilidade sendo avaliados e, portanto, não invalida definições alternativas.

43. Tampouco há no Termo de Referência orientação para adoção da definição citada. Pelo contrário, o Anexo I – Termo de Referência ao Edital CPE nº 2/2019 detalha o escopo exigido dos estudos, indicando que o Estudo de Mercado deverá conter, na avaliação de demanda, delimitação das regiões de influência por tipo de tráfego:

*Delimitação das regiões de influência do projeto **por tipo de tráfego**, com dados demográficos e socioeconômicos, dados de movimentação de passageiros, aeronaves e carga relacionados ao aeroporto e suas regiões de influência, e análise de variáveis regionais, considerando-as caso sejam significativas para os resultados. (grifo nosso)*

44. Entendeu a Comissão que a análise de região de influência da recorrente atendia minimamente ao requerido, o que foi refletido na avaliação quantitativa da Etapa 2, em que recebeu nota 1.

45. Contudo, a opção por uma definição mais restritiva teve como consequência uma análise pouco aprofundada sobre o tema, em descumprimento a orientação explícita do Termo de Referência, conforme descrito na planilha de avaliação.

46. Assim sendo, a recorrente foi corretamente penalizada na avaliação qualitativa (Etapa 3), já que, nos termos do Anexo II – Metodologia de Avaliação e Seleção dos Estudos ao Edital CPE nº 2/2019, a nota 100% significa que o “relatório apresentou informações úteis, consistentes e com um nível de profundidade e abrangência adequado, atendendo plenamente ao item”.

47. Por fim, a recorrente afirma que “as notas deveriam ser a mesma para os blocos, tendo em vista que os supostos equívocos foram os mesmos, tendo a CAE feito os mesmos apontamentos para ambos”. Afirma ainda que “situações como essa evidenciam a inexistência de uma metodologia clara para a avaliação dos estudos, o que se identificou em diversos tópicos da avaliação da CAE”.

48. Ocorre, contudo, que, ao contrário do que afirma a recorrente, os apontamentos da CAE na avaliação do estudo do Aeroporto de Bacacheri – único com pontuação de 80% – foram completamente diferentes daqueles relativos aos demais aeroportos, razão da divergência entre as notas. Não se sustenta, portanto, a crítica da recorrente à metodologia de avaliação da CAE.

49. **Ante o exposto, entende esta Comissão por julgar improcedentes os argumentos apresentados e, diante disso, por manter a avaliação do item recorrido.**

#### **Alegações sobre o item 03 da avaliação da CAE – Estudo de Mercado**

##### **Blocos Sul e Norte**

50. Alega a recorrente que as bases de dados utilizadas são adequadas. Argumenta também que a informação equivocada apresentada se trata de erro meramente material.

51. Quanto ao primeiro ponto, afirma o Consórcio GCA em contrarrazões que: “A única base de dados utilizada pelo consórcio Recorrente no âmbito da análise de OD real de passageiros foi a resultante da pesquisa da EPL, menos atualizada que a empregada pelo consórcio Recorrido”.

52. De fato, nota-se que as bases de dados citadas pela recorrente e utilizadas em seus estudos não permitem avaliação de origem e destino real do passageiro. Não diferenciam, por exemplo, um passageiro com origem na cidade em que se localiza um aeroporto de outro que está apenas fazendo conexão no mesmo aeroporto.

53. Em relação ao segundo ponto, ressalta-se que a apresentação de informações equivocadas gera prejuízo na compreensão do estudo, cabendo penalização, a qual foi realizada de forma uniforme entre os consórcios. O fato de os erros não terem prejudicado os resultados finais ou de terem sido posteriormente corrigidos foi devidamente refletido na dosimetria dos descontos.

54. **Assim, entende esta Comissão por julgar improcedentes os argumentos apresentados e, diante disso, por manter a avaliação do item recorrido.**

#### **Alegações sobre o item 05 da avaliação da CAE – Estudo de Mercado**

##### **Blocos Sul e Norte**

55. A nota da Comissão que o Recorrente se põe a contestar foi resultado de três penalizações distintas, sendo a primeira um desconto de 5 pontos percentuais (pp) por não ter sido abordada no relatório a existência de eventuais restrições de ordem ambiental[1]. Ou seja, o que se apontou não foi a não realização de avaliação quanto a possíveis restrições de ordem ambiental e sim o fato de o tema não ter sido abordado no Estudo de Mercado. A dosimetria da penalidade reflete a menor gravidade da falha.

56. Alega o recorrente que não são abordadas restrições de ordem ambiental de forma explícita por não haver restrições dessa natureza. Contudo, importa destacar que a compatibilidade da projeção de demanda com eventuais restrições ambientais consiste em item de avaliação específico do Estudo de Mercado. E, como qualquer outro item de avaliação, não é suficiente que o resultado final esteja correto para se obter a nota máxima, sendo necessária a apresentação dos fundamentos do resultado ou, ao menos, a referência a anexo ou relatório que os contenha.

57. A segunda penalização consistiu em um desconto de 10 pp em função da ausência de análise de eventuais restrições sobre a demanda projetada de processamento de cargas[2]. O desconto aplicado nesse caso foi o dobro do anterior pois se penalizou a inexistência de uma análise requerida e não apenas a falta de explanação do tema no Estudo de Mercado.

58. Novamente, alega o recorrente que não são abordadas restrições ao processamento de cargas de forma explícita por não haver restrições dessa natureza. De forma análoga ao caso das eventuais restrições ambientais, o tema deveria ter sido abordado explicitamente no Estudo de Mercado – como foi feito em relação a possíveis restrições no sistema de pistas, no pátio de aeronaves e no terminal de passageiros.

59. Cabe, portanto, penalização por não ter sido abordado o tópico no Estudo de Mercado. A avaliação realizada foi além e penalizou o recorrente como se a análise não tivesse sido elaborada. Entretanto, verifica-se que a análise consta do Estudo de Engenharia e Afins, de forma que o desconto deve ser reduzido à metade para refletir corretamente a gravidade da omissão.

60. A terceira penalização foi um desconto de 5 pp decorrente da ausência de análise de restrição de rotas potenciais em função de restrições operacionais da pista de pouso e decolagem - PPD[3]. O desconto nesse caso, apesar de também ser devido à ausência de uma análise, foi somente de 5 pp por se tratar de apenas um dos aspectos da análise de eventuais restrições relacionadas à PPD.

61. Alega a recorrente que a análise das rotas em função do comprimento da PPD é apresentada no Estudo de Engenharia e Afins. Por sua vez, o Consórcio GCA aponta em suas contrarrazões que o Consórcio LOGIT avalia apenas a capacidade da pista, sem qualquer abordagem relacionada a rotas potenciais para o aeroporto.

62. Da análise do Estudo de Engenharia e Afins da recorrente, percebe-se que foi avaliado o comprimento de pista necessário para operação das rotas existentes, sem que tenha sido avaliado se o comprimento atual de alguma forma restringe novas rotas potenciais.

63. Por fim, a recorrente afirma que “as notas deveriam ser a mesma para os blocos, tendo em vista que os supostos equívocos foram os mesmos, tendo a CAE feito os mesmos apontamentos para ambos”. Afirma ainda que “situações como essa evidenciam a inexistência de uma metodologia clara para a avaliação dos estudos, o que se identificou em diversos tópicos da avaliação da CAE”.

64. Ocorre, contudo, que, ao contrário do que afirma a recorrente, os apontamentos da CAE na avaliação do estudo do Aeroporto de Bacacheri – único com pontuação de 95% – foram diferentes daqueles relativos aos demais aeroportos: dos três apontamentos na avaliação dos demais aeroportos, apenas um foi considerado aplicável ao SBBI, razão da divergência das notas. Não se sustenta, portanto, a crítica da recorrente à metodologia de avaliação da CAE.

65. **Em conclusão, entende esta Comissão por julgar parcialmente procedentes os argumentos apresentados pela recorrente, devendo ser majoradas as notas do presente item para 85% nas avaliações dos estudos do Consórcio LOGIT relativos a todos os aeroportos dos Blocos Sul e Norte, com exceção do Aeroporto de Bacacheri - SBBI e alteradas as respectivas justificativas no que se refere a eventuais restrições ao processamento de cargas para indicar que houve ausência de abordagem do tema no Estudo de Mercado e não de realização da análise.**

## Alegações sobre o item 07 da avaliação da CAE – Estudo de Mercado

### Blocos Sul e Norte

66. Alega a recorrente que a análise de competição intermodal e intramodal não é refletida diretamente nas projeções porque os aeroportos em estudo estão em operação e, portanto, já estão inseridos em um panorama competitivo de equilíbrio. A demanda dos aeroportos em estudo não estaria então sujeita a variações de competições, o que afastaria a necessidade de referida avaliação e faria com que os efeitos da competição intermodal e intramodal já estivessem contemplados no histórico de movimentação no aeroporto.

67. Ocorre, contudo, que é esperada uma mudança significativa no citado “panorama competitivo de equilíbrio” com a concessão dos aeroportos à iniciativa privada. Os aeroportos estudados eram durante o período de coleta dos dados utilizados nas regressões, ou ao menos a maior parte do período, administrados por um único operador – e este operador era uma empresa estatal, a Infraero.

68. A mudança de uma administração estatal para uma privada por si só altera o incentivo ao comportamento competitivo do operador aeroportuário. Além disso, e considerando que os Estudos de Mercado deveriam modelar os aeroportos individualmente e não como integrantes de blocos, a administração de aeroportos próximos por operadores distintos fomenta a competição por usuários localizados em áreas de captação sobrepostas e por operações de empresas aéreas. A evidência dos aeroportos já concedidos corrobora a expectativa de mudança na dinâmica competitiva.

69. Nesse sentido, embora as regressões de dados históricos possam em alguma medida refletir a propensão dos usuários a optar por determinado aeroporto, não captam a dinâmica de escolhas em um mercado competitivo.

70. Afirma ainda a recorrente que o emprego simultâneo de duas abordagens distintas é incompatível, razão pela qual se ateu ao modelo econométrico. Não há motivo para que considere inválida a combinação de duas abordagens, desde que isso seja feito de forma coerente e harmonizada. Nota-se que a própria recorrente por vezes combina duas abordagens - por exemplo, quando se utiliza de *benchmarking* para calibrar os resultados de suas regressões econométricas.

71. Quanto à penalização pela realização de análises de competição intermodal majoritariamente genéricas e pouco específicas de cada aeroporto, a recorrente não trouxe em seu recurso elementos adicionais que pudessem alterar a conclusão da Comissão.

72. **Dessa forma, entende esta Comissão por julgar improcedentes os argumentos apresentados e, diante disso, por manter a avaliação do item recorrido.**

## Alegações sobre o item 08 da avaliação da CAE – Estudo de Mercado

### Blocos Sul (exceto SBBI) e Norte

73. Argumenta a recorrente que seus Estudos de Mercado contemplam uma extensa caracterização quantitativa da relação dos aeroportos com a malha aérea nacional e internacional, apresentando dados e indicadores tipicamente utilizados pelo setor para o aeroporto analisado e comparando-os aos valores do restante dos aeroportos nacionais. Entre eles, cita o índice de conectividade, frequência média por rota e o Índice Herfindahl-Hirschman aplicado sobre a competitividade de companhias aéreas com relação à oferta de seus serviços em cada aeroporto comercial nacional.

74. Alega, dessa forma, ter atendido plenamente a exigência editalícia, e, ainda, aponta que os mencionados levantamentos, os quais seriam em seu entendimento essenciais ao item do Edital, não foram identificados nos estudos do Consórcio GCA e que tais omissões não foram penalizadas.

75. Afirma também a recorrente que “a abordagem econométrica apresentada pelo GCA, projeta um crescimento de passageiros futuros que, necessariamente, se dará na intensificação da frequência das rotas atuais e na expansão de novas rotas. Nesse sentido, qualquer análise de novas rotas teria caráter especulativo, não podendo influir nos resultados da projeção econométrica realizada, com risco de torna-la subjetiva e arbitrária.”

76. Em suas contrarrazões, o Consórcio GCA reconhece que a recorrente de fato apresenta uma série de indicadores, porém alega que esses pouco agregam à análise estratégica dos aeroportos, uma vez que refletem dimensões pouco relevantes na tomada de decisão e valoração por parte de potenciais interessados nas concessões, e que estes indicadores poderiam alcançar um maior patamar de valor se estivessem de alguma forma conectados às projeções de demanda.

77. Aponta ainda que os indicadores foram calculados apenas para o ano de 2018, não permitindo uma visão de inserção ao longo do horizonte da concessão. E argumenta que, em direção oposta, seus estudos teriam abordado aspectos realmente relevantes, como o perfil de origem e destino real dos passageiros e como se dá sua evolução ao longo do tempo.

78. Entende esta Comissão que a projeção da criação de novas rotas e a inserção dessa na projeção de demanda, além de atender ao requisito editalício explícito, qual seja, a análise de inserção do aeroporto na malha aérea após a concessão, enriquece a modelagem.

79. Mesmo nos casos em que a projeção agregada de demanda já esteja definida pelos resultados da modelagem econométrica, a complementação da projeção com análise da dinâmica de rotas enriquece a modelagem, permitindo, por exemplo, avaliação mais detalhada quanto à alocação

do tráfego entre os diferentes destinos, entre rotas diretas ou com conexão e entre rotas domésticas ou internacionais. Ademais, uma vez que a análise realizada nos estudos do Consórcio GCA se baseou em dados de origem e destino real, não se considera que essa possui caráter meramente especulativo.

80. Por outro lado, entende-se que os indicadores apresentados pelo Consórcio LOGIT também qualificam a análise de inserção do aeroporto na malha aérea e, de fato, estão ausentes dos Estudos de Mercado do Consórcio GCA, os quais devem, portanto, ter suas notas reduzidas no presente item.

81. Entretanto, considera-se a omissão da projeção de novas rotas potenciais e do reflexo da análise de inserção nas projeções de demanda mais grave, uma vez que resulta em impactos concretos nos resultados dos estudos e que fere requisito editalício explícito de avaliação da inserção na malha após a concessão. Dessa forma, entende esta Comissão por aplicar desconto de 5 pontos percentuais na avaliação do presente item nos estudos do Consórcio GCA, com exceção ao Aeroporto de Bacacheri, para o qual não se aplica a análise.

82. Por fim, defende a recorrente que a comparação qualitativa entre os estudos há de estar atrelada ao atendimento aos itens de avaliação descritos no Anexo III, sendo, portanto, indevidas penalizações que se refiram a aspectos que não foram solicitados no Termo de Referência, e afirma ser esse o caso em análise.

83. Em relação a esse apontamento, esclarece a Comissão que, tanto o Anexo I quanto o Anexo III ao Edital CPE nº 2/2019 indicam explicitamente a necessidade de “análise de como o respectivo aeroporto vai se inserir na malha aérea doméstica e internacional brasileira após a concessão”, exatamente o aspecto tratado na avaliação que está sendo contestada no presente item.

84. **Diante do exposto, entende esta Comissão por julgar parcialmente procedentes os argumentos apresentados pela recorrente, devendo ser reduzidas as notas do presente item para 95% nas avaliações dos estudos do Consórcio GCA relativos a todos os aeroportos dos Blocos Sul e Norte, com exceção do Aeroporto de Bacacheri – SBBJ e incluídos nas respectivas justificativas apontamentos sobre a apresentação limitada de indicadores que caracterizem a situação atual de inserção do aeroporto na malha aérea.**

#### **Alegações sobre o item 10 da avaliação da CAE – Estudo de Mercado**

##### **Blocos Sul (SBFI, SBLO SBJV) e Norte (SBBV, SBEG e SBRB)**

85. Argumenta a recorrente que as duas medias apontadas na avaliação como incoerentes se tratam de análises distintas. Indica que, em cada caso, pode haver a necessidade de aplicação de ambas medidas, apenas uma delas ou nenhuma, não sendo exclusivamente simultâneas e tampouco mutuamente excludentes.

86. Em seguida, explicita as particularidades de cada aeroporto objeto da penalidade, apontando que o benchmarking de comissão de faturamento foi refletido nas projeções, com exceção do Aeroporto de Manaus, em função da indisponibilidade do contrato vigente de cessão da área do estacionamento de veículos.

87. A despeito de não ter sido apontado o Aeroporto de Joinville (SBJV) na relação inicial de aeroportos cujos estudos estão tendo as avaliações recorridas, fica claro ao longo da argumentação que o recurso também se aplica a esse aeroporto, tendo em vista que também foi descrita a sua análise de benchmarking de comissão de faturamento. O estudo do SBJV obteve, no presente item, a mesma nota aplicada aos estudos dos Aeroportos de Manaus e Rio Branco, sob a mesma justificativa.

88. Não houve apontamentos do Consórcio GCA sobre as alegações da recorrente acima resumidas.

89. De fato, em nova verificação constatou-se que os mencionados referenciais foram realmente incorporados nas projeções, devendo ser revertidos os descontos relacionados à então alegada incoerência na projeção das receitas de estacionamento de veículos.

90. Ressalta-se que não foram abordadas pela recorrente e não devem ser revertidas as penalizações relativas aos demais apontamentos feitos pela CAE nas justificativas das notas do presente item na avaliação dos estudos de Foz do Iguaçu, Londrina e Boa Vista.

91. Por fim, a recorrente afirma que “as notas deveriam ser a mesma para os blocos, tendo em vista que os supostos equívocos foram os mesmos, tendo a CAE feito os mesmos apontamentos para ambos”. Afirma ainda que “situações como essa evidenciam a inexistência de uma metodologia clara para a avaliação dos estudos, o que se identificou em diversos tópicos da avaliação da CAE”.

92. Ocorre, contudo, que, ao contrário do que afirma a recorrente, nos aeroportos de Manaus, Rio Branco e Joinville, a então alegada incoerência na projeção das receitas de estacionamento de veículos foi o único erro apontado, o qual motivou a nota de 95%, ou seja, a penalização de 5 pontos percentuais. Já na avaliação dos estudos de Foz do Iguaçu, Londrina e Boa Vista, foram apontados outros erros pela CAE, razão de terem sido atribuídas as notas 90%. Não se sustenta, portanto, a crítica da recorrente à metodologia de avaliação da CAE.

93. **Concluindo, entende esta Comissão por julgar procedentes os argumentos apresentados pela recorrente, devendo ser majoradas as notas do presente item para 95%, exclusivamente nas avaliações dos estudos do Consórcio LOGIT relativos aos Aeroportos de Foz do Iguaçu (SBFI), Londrina (SBLO) e Boa Vista (SBBV), e para 100%, exclusivamente nas avaliações dos estudos do Consórcio LOGIT relativos aos Aeroportos de Manaus (SBEG), Rio**

**Branco (SBRB) e Joinville (SBJV) além de excluídos, nas respectivas justificativas, os apontamentos relativos à então alegada incoerência na projeção das receitas de estacionamento de veículos.**

94. Cabe notar que essas notas serão ainda modificadas em função de recurso do Consórcio GCA ao mesmo item, conforme descrito mais adiante neste Nota Técnica.

## **DO RECURSO APRESENTADO PELO CONSÓRCIO GCA E RESPECTIVA DEFESA APRESENTADA PELO CONSÓRCIO LOGIT**

### **Alegações sobre o item 02 da avaliação da CAE – Estudo de Mercado**

#### **Blocos Sul (SBJV)**

95. Constatou o Recorrente que o Aeroporto de Joinville - SBJV e outros aeroportos foram penalizados com base na mesma justificativa (“Análise limitada de aspectos relacionados ao turismo”). Entretanto, a nota do Aeroporto de Joinville foi de 90%, enquanto a dos demais (SBCT, SBFI, SBNF e SBLO) foi de 95%. Assim, pelo princípio da coerência, requer a majoração da nota aplicada.

96. Após análise desta Comissão, verificou-se que, de fato, houve um equívoco na atribuição da nota do item nº 2 do aeroporto de Joinville (SBJV), em função da justificativa: “Análise limitada de aspectos relacionados ao turismo”.

97. Em suas contrarrazões, o Consórcio LOGIT defende, ao invés da majoração da nota relativa ao Aeroporto de Joinville para 95%, que a nota dos estudos dos demais aeroportos seja reduzida para 90%, alegando que o nível da análise do Consórcio GCA seria muito aquém do esperado. Todavia, o fato de que nas avaliações de todos os aeroportos, com exceção de SBJV, foi aplicada a nota de 95% deixa claro que essa é a nota que, no entendimento da CAE, reflete de forma proporcional a gravidade da omissão.

98. **Portanto, a nota aplicada ao item 2 do Relatório de Mercado do Aeroporto de Joinville do consórcio GCA deverá ser majorada para 95% de modo a refletir a dosimetria padrão aplicada aos demais aeroportos penalizados única e exclusivamente pela mesma justificativa.**

### **Alegações sobre o item 04 da avaliação da CAE – Estudo de Mercado**

#### **Blocos Sul (SBJV)**

99. Alega a recorrente que o Consórcio LOGIT não apresentou as projeções de aviação comercial segregadas em regular versus não regular (seja para passageiros ou movimentos de aeronaves).

100. Em suas contrarrazões, alega o Consórcio LOGIT que realiza projeções para voos não-regulares, visto que o estudo aborda a projeção de voos charters e voos de aviação geral. Contudo, conforme mencionado nas próprias alegações, os segmentos de aviação regular e charter foram projetados de forma conjunta e o presente item avalia se a projeção considera, separadamente, os perfis regular e não-regular.

101. De fato, reavaliando o alegado pelo Consórcio GCA considerando os aeroportos dos Blocos Sul e Norte, exceto o aeroporto de Bacacheri (SBBI), esta Comissão constatou que o Consórcio LOGIT projetou a demanda levando em consideração a classificação dos dados em “Aviação Comercial” e “Aviação Geral”, destoando, assim, do detalhamento do escopo disposto no item “i. Avaliação da demanda”, do Anexo I do Edital de Chamamento Público de Estudos nº 02/2019, e especificado no item 4 da tabela de avaliação, constante do Anexo III do mesmo Edital, qual seja, considerar separadamente na projeção de demanda, entre outros fatores, os perfis “Regular” e “Não-Regular”.

102. Comprova-se a opção do Consórcio Recorrido por meio de trecho extraído do tópico 3.4 “Passageiros de Aviação Comercial” de seus Estudos de Mercado:

*“Destaca-se que, para fins de projeção, os segmentos de **aviação regular e charter (voos comerciais não-regulares ou fretados)** foram projetados de forma conjunta, posto que se tratam de segmentos relacionados e cujos montantes de receita gerados são associados fundamentalmente ao tráfego de passageiros (i.e., pagantes de tarifa de embarque).”*

103. Posto que o próprio Consórcio LOGIT reconhece que os voos de fretamento são caracterizados como não regulares, fica evidente o infringimento aos requisitos do Edital, cabendo penalização.

104. Todavia, considerando que foi realizada alguma segmentação das projeções por perfil, mesmo que não a requerida pelo edital, entende esta Comissão ser baixa a gravidade do erro, o que deve ser refletido na dosimetria da penalização.

105. **Diante disso, esta Comissão entende que das notas conferidas ao item 04, referentes aos Estudos de Mercado entregues pelo Consórcio LOGIT para todos os aeroportos dos Blocos Sul e Norte, com exceção de SBBI, devem ser deduzidos 3 pontos percentuais. Além disso, as justificativas devem incluir a seguinte observação “Não apresentou projeções de passageiros e aeronaves nos agrupamentos “Regular” e “Não-Regular”, conforme solicitado no item.**

## Alegações sobre o item 05 da avaliação da CAE – Estudo de Mercado

### Blocos Sul e Norte

106. Inicialmente, revela-se importante registrar que as notas finais concedidas ao Consórcio GCA, no tocante aos Aeroportos dos Blocos Sul e Norte no item 5 resultaram de diversos apontamentos de falhas, dos quais resultaram outras penalizações não objeto destas alegações.

107. Para fins de melhor entendimento, subdivide-se a argumentação do Recorrente em **tópicos que se aplicam a diferentes apontamentos das justificativas da Comissão Avaliadora de Estudos e diferentes aeroportos.**

108. Diante disto, esta Comissão estará, em cada tópico, detida aos argumentos apresentados pelo recorrente em defesa da penalidade específica indicada no início daquele tópico.

**I - Inconsistência interna no relatório à medida em que apresenta apenas o comparativo entre a demanda e a capacidade de processamento na hora-pico simultânea, enquanto indica que compararia “a projeção de passageiros na hora-pico (PHP) em seus diversos fluxos à capacidade de processamento do TPS nos fluxos correspondentes”.**

**Aplicabilidade: todos os aeroportos dos Blocos Sul (exceto SBBI) e Norte.**

**Pedido: majoração da nota do Consórcio Recorrente.**

109. Alega a recorrente que, ainda que tenha apresentado no Relatório de Mercado somente a hora-pico simultânea, não deixou de realizar a comparação entre diversos fluxos. Para comprovar a execução, indica planilhas anexas ao Estudo de Mercado de nomes “SBXX\_Modelos de Picos\_restrito\_1.00” e “SBXX\_Modelos de Picos\_irrestrito\_1.00”, abas e linhas correspondentes.

110. Adicionalmente, ressalta que o Relatório de Engenharia e Afins apresentado compara tais projeções com as capacidades calculadas do TPS no item 1.3.2.1.2 “Resultados obtidos e discussões”.

111. Por fim, comenta ainda que no item 2.3.2.3 “Necessidades do Sistema Terminal de Passageiros” do Relatório de Engenharia e Afins o Recorrente apresenta, comparativamente, a capacidade do terminal de passageiros (dada pelo componente de menor capacidade do sistema) com a demanda projetada ao longo de todos os anos da concessão, e conclui pela necessidade de ampliação do sistema. Indica que há reflexos no plano de desenvolvimento e nas áreas necessárias para cada componente fracionada por fases, tal qual apresentado na planilha “SBXX\_Engenharia\_Dimensionamento\_1.00.xlsx”, na aba TPS ANAC, na qual todos os componentes foram devidamente detalhados.

112. Após análise das alegações da Recorrente, bem como de todo material indicado nas argumentações, a Comissão Avaliadora considerou que, muito embora a revisão detalhada da documentação referenciada no presente recurso administrativo tenha confirmado o descrito no próprio Capítulo “10 PROJEÇÃO DE DEMANDA COM RESTRIÇÃO” dos relatórios, isto é, que “as metodologias e memórias de cálculo da capacidade atual e futura dos sistemas aeroportuários são detalhados no Relatório de Engenharia e Afins” e que as análises foram detidamente conduzidas no Relatório de Engenharia e Afins, a punição conferida pela Comissão se refere à inconsistência decorrente da não apresentação no relatório de resultados que se propôs a apresentar: “compara-se a projeção de passageiros na hora-pico (PHP) em seus diversos fluxos à capacidade de processamento do TPS nos fluxos correspondentes”.

113. Importante frisar que o capítulo em si se propôs a elucidar o resultado do confronto entre a demanda projetada e a capacidade atual e futura do aeroporto para os principais sistemas, sumarizando os resultados das projeções de demanda com as possíveis restrições, que, no caso do TPS, é equacionado necessariamente de forma segregada para os diferentes fluxos.

114. Como exemplo, descreve-se trecho da seção 10.2.3 (Sistema de Terminal de Passageiros) do Estudo de Mercado da Recorrente para o aeroporto de Boa Vista: “O projeto do TPS desenvolvido acomoda toda a necessidade de áreas e processadores para atender o PHP em todos os fluxos (vide Figura 10-4 para o fluxo simultâneo total<sup>287</sup>)”.

Figura 10-4: Comparativo entre demanda e capacidade de processamento na hora-pico simultânea



Fonte: Consórcio GCA

115. De fato, ao verificar a figura indicada, não há qualquer visualização de que o projeto do TPS desenvolvido acomode realmente a necessidade para atender passageiros hora-pico em todos os fluxos.

116. Ademais, constatou-se que uma das planilhas referenciadas no presente recurso administrativo (“SBXX\_Modelos de Picos\_restrito\_1.00”) consta nas mídias entregues a esta Comissão Avaliadora de Estudos apenas para o Aeroporto de Curitiba, não sendo encontrada para os demais dos Blocos Sul e Norte.

117. Resolve esta Comissão **indeferir** o requerimento, uma vez que julga não prosperarem as alegações do Recorrente e persistirem as falhas apontadas, impactando na coerência dos Relatórios e dificultando a compreensão.

## II - Ausência de avaliações quanto a eventuais restrições de capacidade de processamento e/ou armazenamento de cargas.

**Aplicabilidade: todos os aeroportos dos Blocos Sul (exceto SBBI e SBBG) e Norte (exceto SBTT).**

**Pedido: majoração da nota do Consórcio Recorrente.**

118. A Recorrente traz extensa descrição para esclarecer que avaliou as eventuais restrições de capacidade do TECA, presente no Relatório de Engenharia e Afins (item 1.3.3), buscando identificar, por meio do comparativo dos diversos sistemas do terminal de cargas com suas respectivas demandas atuais, componentes sobrecarregados que resultaram em demandas de investimento, refletidas no plano de desenvolvimento e no CAPEX.

119. Para fins de exemplificação, cita:

- Caso de SBEG: atendimento da demanda atual, fls. 297 do Relatório de engenharia;
- “Resumo das Necessidades das Instalações” (tabela 2-85), indicando demandas a serem atendidas em diferentes fases (anos) da concessão;
- Análises de capacidade e necessidades futuras para o Terminal de Carga: planilha “SBEG\_Engenharia\_Dimensionamento\_1.00.xlsx”, aba “PDA”, linhas 221 e 260; e
- Indica gráficos apresentados nos Estudos de Engenharia e Afins com a comprovação da demanda *versus* capacidade.

120. Finaliza as alegações solicitando que seja desconsiderada tal penalização para os aeroportos de Cruzeiro do Sul (SBCZ), Tefé (SBTF), Uruguaiana (SBUG) e Pelotas (SBPK), uma vez que os estudos indicaram um volume (toneladas/ano) ao final do período de concessão que *per si* não justificariam a construção de terminais de carga dedicados, sendo tais volumes, via de regra, processados pela companhias aéreas dentro de suas próprias instalações.

121. De fato, após análise desta Comissão Avaliadora, identificou-se que os documentos referenciados pelo Recorrente (Relatório de Engenharia e Afins e Planilha auxiliar de dimensionamento) apresentam comparativos entre demanda e capacidade dos sistemas do terminal de carga para os aeroportos em análise, e que tais avaliações repercutiram na identificação e compatibilização da demanda a eventuais restrições por meio de investimentos inseridos no plano de desenvolvimento aeroportuário e, conseqüentemente no CAPEX.

122. Muito embora a Recorrente alegue nas suas argumentações a presença nos Estudos de Engenharia e Afins de gráficos com a comprovação da compatibilidade da demanda *versus* capacidade, o Consórcio CGA avalia na seção 1.3.3 (Sistema de Terminal de Cargas) apenas a situação da capacidade do sistema (TECA, pátio lado ar, pátio lado terra e estacionamento de veículos) em comparação à demanda atual.

123. No entanto, nas planilhas de dimensionamento auxiliares ao Relatório de Engenharia (“SBXX\_Engenharia\_Dimensionamento\_1.00.xlsx”, aba “PDA”) há uma análise faseada de necessidades de investimentos para o plano de desenvolvimento da infraestrutura do aeroporto, a qual procura confrontar a capacidade anual do terminal de cargas (demanda projetada vs capacidade instalada) para todo o horizonte da concessão.

124. Finalmente, no que se refere aos aeroportos de SBTF, SBCZ, SBUG e SBPK, a Comissão Avaliadora identificou que, de fato, os Relatórios de Engenharia e Afins não indicam a construção do Terminal de Cargas dedicado dado a demanda projetada de cargas pelos Relatórios de Mercado.

125. Resolve esta Comissão **deferir** parcialmente o requerimento, por entender que, apesar da comprovação da realização da análise supostamente ausente, conforme justificativa apresentada pela Comissão para aplicação da penalidade, a falha do Consórcio Recorrente no cumprimento do requisito do item 5 do Relatório de Mercado persiste em certa medida por não incorporar ao Capítulo 10 tais resultados provenientes do Relatório de Engenharia e Afins (bem como de suas planilhas auxiliares), ausência previsível tendo em vista a descrição inicial do capítulo:

*“O presente capítulo elucida o resultado do confronto entre a demanda projetada e a capacidade atual e futura do Aeroporto para os principais sistemas (pista, pátios e terminal de passageiros) e sumariza os resultados das projeções de demanda.” (grifo nosso)*

126. Por fim, esta Comissão também entende que procede o argumento da Recorrente de não aplicabilidade da pena aos aeroportos cuja projeção indicou volume e natureza de cargas aéreas insuficientes para requerer o investimento na construção de Terminal de Cargas dedicado, conforme apontam os Relatórios de Mercado e de Engenharia e Afins do Consórcio GCA, quais sejam, SBCZ, SBTF, SBPK e SBUG.

127. **Ante todo o exposto, esta Comissão entende que nas notas conferidas ao item 5 dos Estudos de Mercado entregues pelo Consórcio GCA referentes ao aeroportos de SBCT, SBFI, SBNF, SBLO, SBJV, SBEG, SBRB, SBPV e SBBV devem ser acrescidos 5 pontos percentuais e alterada a justificativa de “Ausência de avaliações quanto a eventuais restrições de capacidade de processamento e/ou armazenamento da demanda projetada de carga para TECA.” para “Não apresentação dos resultados das avaliações quanto a eventuais restrições de capacidade de processamento e/ou armazenamento da demanda projetada de carga para TECA.”**

128. **Ademais, para os Aeroportos de SBPK, SBUG, SBCZ e SBTF, esta Comissão, entende que nas notas conferidas ao item 5 do Estudo de Mercado devem ser acrescidos 10 pontos percentuais e excluída a justificativa “Ausência de avaliações quanto a eventuais restrições de capacidade de processamento e/ou armazenamento da demanda projetada de carga para TECA.”**

#### **Alegações sobre o item 07 da avaliação da CAE – Estudo de Mercado**

##### **Blocos Sul (SBCT, SBFI, SBNF, SBLO e SBJV) e Norte (SBEG e SBBV)**

129. Argumenta o Recorrente que, no que tange às projeções de cargas de importação, incorporou detida análise de competição intermodal às projeções. Fundamenta suas alegações apontando as análises presentes na seção 7.3 dos Relatórios de Mercado, as quais indica a metodologia de projeção adotada.

130. Finaliza apontando outros aspectos do relatório que corroborariam sua defesa. Transcreve-se:

*A seção 7.3 dos relatórios apresentados pelo Recorrente descreve os racionais utilizados para se chegar às projeções de cargas internacionais;*

*No item 7.3.1, as cargas de importação estão divididas em quatro categorias, a depender do caminho realizado do exterior até o cliente/importador final e ao recinto alfandegado no qual será nacionalizada;*

*“Para cada tipo de carga, foi desenvolvida uma metodologia de projeção, que levou em consideração suas particularidades e especificidades;”*

*“Para as cargas de importação direta, conforme detalhado no item 7.3.1.1, dos estudos apresentados, a metodologia de projeção consistiu, primeiramente, na identificação dos principais produtos movimentados pelo modal aéreo no país e no levantamento de seu histórico de movimentação;”*

*“Posteriormente, realizou-se uma bateria de testes de regressões multivariáveis, conforme explanado no item 6.2.1 dos estudos apresentados;”*

*“Escolhido um modelo de regressão, com base nos critérios preestabelecidos foi projetada as variáveis independentes, o que resultou na projeção dos volumes totais de importação de cada um dos tipos de produto escolhidos;”*

*“Por fim, para cada tipo de produto, foram os totais ponderados pela participação do modal aéreo (obtida no Item 4.2.2, de competição intermodal) e pela participação do aeroporto no total aéreo (obtida no item 4.1.2, de competição intramodal).”*

131. Inicialmente, revela-se importante registrar que as notas finais concedidas ao Consórcio GCA, no tocante aos aeroportos aplicáveis, item 7, deveu-se a uma avaliação ampla da qual resultaram outras penalizações não objeto destas alegações. Diante disto, esta Comissão estará detida aos argumentos apresentados em defesa da penalidade específica do pedido do Consórcio Recorrente.

132. Após análise das alegações da Recorrente, a Comissão Avaliadora considerou que, muito embora a revisão detalhada da documentação referenciada no presente recurso administrativo tenha confirmado o modelo de projeção adotado pela Recorrente em seus Estudos de Mercado, não se verificou, na realidade, fato novo adicionado pelos argumentos.

133. Ressalta-se que a penalidade aplicada se deu em virtude da não identificação por parte desta Comissão de elementos nas projeções (no amplo contexto da palavra, isto é, de passageiros e cargas, domésticas e internacionais, e não apenas de cargas de importação) que indicassem a reflexão de análises intermodais.

134. De toda a argumentação da Recorrente, considera-se que o item apontado mais aplicável ao caso seria o seguinte: *“Por fim, para cada tipo de produto, foram os totais ponderados*

*pela participação do modal aéreo (obtida no Item 4.2.2, de competição intermodal) e pela participação do aeroporto no total aéreo (obtida no item 4.1.2, de competição intramodal)."*

135. Contudo, entende a Comissão que a realização de análise baseada na obtenção de média histórica da participação do modal aéreo no valor total de carga movimentada no Brasil, bem como do aeroporto no total de carga aérea de importação movimentada, com posterior aplicação de tais indicadores aos volumes de cargas de importação projetadas para o país em todo o horizonte da concessão não pode ser considerada incorporação de análise de competição intermodal às projeções.

136. Ante o exposto, resolve esta Comissão **indeferir** o requerimento, uma vez que julga não prosperarem as alegações do Recorrente e persistirem as falhas apontadas.

137. Portanto, as notas aplicadas por esta Comissão Avaliadora dos Estudos permanecem inalteradas.

### **Alegações sobre o item 09 da avaliação da CAE – Estudo de Mercado**

#### **Blocos Sul e Norte**

138. Inicialmente, revela-se importante registrar que as notas finais concedidas ao Consórcio GCA, no tocante aos Aeroportos dos Blocos Sul e Norte no item 9 resultaram de diversos apontamentos de falhas, dos quais resultaram outras penalizações não objeto destas alegações.

139. Para fins de melhor entendimento, subdivide-se a argumentação do Recorrente em tópicos que se aplicam não só a a diferentes apontamentos das justificativas da Comissão e a diferentes aeroportos, mas também a diferentes itens de avaliação.

140. Diante disto, esta Comissão estará, em cada tópico, detida aos argumentos apresentados pelo recorrente em defesa da penalidade específica indicada no início daquele tópico.

#### **I. Penalidade conferida ao item 9 por não detalhar como as variáveis foram efetivamente utilizadas no cálculo das Receitas Tarifárias ou referenciar anexos que contenham o detalhamento.**

**Aplicabilidade: todos os aeroportos dos Blocos Sul e Norte.**

**Pedido: majoração da nota do Consórcio Recorrente.**

141. Com relação a este tema específico, pontua a Recorrente que as projeções de receitas tarifárias são imediatas, e que resultaram da aplicação direta das tarifas unitárias indicadas nas tabelas ao longo do capítulo 13.1 do estudo apresentado, devidamente ajustadas pelo índice de inflação e pelas quantidades indicadas para cada tarifa e cada classe de usuário (indicados nas tabelas apresentadas).

142. Posteriormente, informa que o estudo apresentado pelo Recorrente indicou no item 13.1.1., a fonte (com link) para a Portaria da ANAC na qual constam as tabelas tarifárias aplicáveis.

143. Finaliza a argumentação indicando que os Modelos Financeiros de cada aeroporto, anexos aos respectivos Relatórios de Avaliação Econômico Financeira, apresentaram construção *bottom-up* detalhada das receitas tarifárias (especificando o caminho onde se encontram os cálculos nas planilhas anexas).

144. Entende esta Comissão que o cálculo das receitas tarifárias dos aeroportos decorre de diferentes modelagens quando provenientes dos serviços aeroportuários para passageiros, aeronaves e cargas.

145. De fato, as receitas tarifárias proporcionais à movimentação de passageiros (Grupo I - embarque e conexão) decorrem de uma aplicação direta das tarifas estabelecidas no Tarifário da Infraero (correspondente à classe do aeroporto) às diferentes quantidades de passageiros projetadas pelo Consórcio.

146. No entanto, a Comissão entende que para aeronaves e cargas aéreas tal raciocínio simplificado não se aplica, uma vez que são requeridas outras variáveis importantes que fogem ao escopo tarifário, tais como (rol não exaustivo): projeção de peso máximo de decolagem (PMD) de aeronaves do Grupo I e tempo excedente de permanência de aeronaves do Grupo I em área de manobra ou estadia, para cálculo de tarifas associadas à permanência de aeronaves no pátio.

147. Neste aspecto específico reside a penalização parcial do item. Torna-se imperioso ressaltar que a nota final dada ao Consórcio Recorrente no que tange ao item 9 do Estudo de Mercado reflete não apenas este, mas também outros aspectos.

148. Ademais, uma vez realizada avaliação qualitativa do conteúdo apresentado por todos os Consórcios participantes do certame, restou claro que o Consórcio Recorrente apresentou nesta seção uma descrição deficiente em aspectos importantes, em especial à clareza e riqueza de detalhes de variáveis essenciais para o cálculo de diversas tarifas, suas projeções e seus impactos nas receitas tarifárias.

149. Resolve esta Comissão **indeferir** o requerimento, uma vez que julga não prosperarem as alegações do Recorrente e persistirem as falhas apontadas.

#### **II. Penalidade conferida ao item 9 por não modelar as receitas tarifárias de armazenagem e**

**capatazia após o término do contrato de subconcessão do TECA nos aeroportos aplicáveis.**

**Aplicabilidade: SBCT, SBLO, SBNF, SBJV, SBUG e SBBV.**

**Pedido: majoração da nota do Consórcio Recorrente.**

150. Com relação a este tema específico, a Recorrente pontua que a não modelagem das receitas tarifárias de armazenagem e capatazia decorreu da premissa de modelagem de que os contratos de subconcessão do TECA serão relicitados nas mesmas condições após o término dos respectivos contratos.

151. Entende esta Comissão que, apesar de o Consórcio Recorrente alegar no recurso administrativo que tal fato se deu em decorrência da adoção como premissa de modelagem uma nova licitação do TECA nas mesmas condições após o término dos respectivos contratos, os Relatórios de Mercado apresentados não descrevem tal opção de forma explícita.

152. Ademais a menção da premissa adotada por si só não seria suficiente para evitar a penalização, uma vez que seriam necessários elementos suficientes para assegurar que tal opção seria a mais vantajosa para o futuro concessionário do aeroporto, que poderia tanto renegociar o contrato em condições mais vantajosas, como optar por explorar a atividade empregando técnicas mais eficiente que o setor público, obtendo atrativos retornos pela exploração da atividade.

153. Ante o exposto, resolve esta Comissão **indeferir** o requerimento, uma vez que julga não prosperarem as alegações do Recorrente e persistirem as falhas apontadas.

**III. Apontamento de vícios na modelagem de Receitas Tarifárias do TECA encontradas nos estudos apresentados pelo Consórcio LOGIT.**

**Aplicabilidade: SBCT, SBLO, SBNF, SBJV, SBUG e SBBV.**

**Pedido: redução da nota do Consórcio Recorrido.**

**III.A Tratamento de receitas não tarifárias referentes à subconcessão do TECA como receitas tarifárias – impactos na tributação (base de cálculo ISSQN) da modelagem econômico-financeira.**

154. Entende esta Comissão que o tema abordado pelo Recorrente foge ao contexto do item 09 dos Estudos de Mercado, razão pela qual as argumentações trazidas pelo Consórcio serão tratadas como Recurso ao item 49 do Relatório Econômico-Financeiro, onde seus efeitos práticos impactam de fato.

**III.B Modelagem da Receita não Tarifária proveniente da concessão do TECA - Due Diligence Comercial.**

155. Alega o Consórcio Recorrente que o Consórcio LOGIT não modelou as receitas provenientes do contrato comercial de subconcessão do TECA tal qual ela própria, isto é, com “uma componente fixa e outra variável”.

156. Ao contrário, alega o Consórcio CGA, o Consórcio LOGIT considerou na modelagem “um valor variável, sujeito a um pagamento mínimo”, o que estaria em desacordo, segundo o Consórcio Recorrente, com a due diligence contratual.

157. De acordo com a análise dos contratos comerciais celebrados entre a INFRAERO e as empresas administradoras dos Terminais de Carga para os aeroportos aplicáveis (PAC Logística e Hangaragem LTDA e Ponta Negra Soluções, Logísticas e Transportes LTDA), o preço específico mensal é composto de um preço mínimo que pode ser acrescido ou não de excedente, caso o percentual sobre o faturamento bruto mensal resultar em valor superior ao preço mínimo.

158. Tal parametrização pode ser depreendida nos documentos TC 02.2018.012.0017 (Joinville), TC02.208.034.0012 (Navegantes), TC 02.2017.007.0013 (Curitiba), TC 02.2018.035.0018 (Londrina), TC 02.2018.052.0001 (Uruguaiana), TC 02.2018.006.0002 (Boa Vista), especificamente no extrato da capa e na seção “II – DO PREÇO”, como demonstrado abaixo, para o caso de Curitiba:

| IV - PREÇO ESPECÍFICO |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|-----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| PREÇO BÁSICO INICIAL  | R\$ 1.000.000,00 (UM MIL HÃO DE REAIS)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| MENSAL                | PREÇO MÍNIMO: R\$ 2.531.000,00 (DOIS MILHÕES, QUINHENTOS E TRINTA E UM MIL REAIS)<br>VARIÁVEL APLICACIONAL: i) SE MODAL MARÍTIMO: 12% (DOZE POR CENTO), INCLUINDO AS ATIVIDADES DE AEROPORTO INDUSTRIAL E DEMAIS SERVIÇOS CORRELATOS.<br>ii) SE MODAL AEREO: 68,95% (SESSENTA E OITO, VIRGULA TRINTA E CINCO POR CENTO), INCLUINDO AS ATIVIDADES DE AEROPORTO INDUSTRIAL E DEMAIS SERVIÇOS CORRELATOS, JÁ COMPUTADO O VALOR DO ATAERO, INCORPORADO NA TABELA TARIFÁRIA, A PARTIR DE 01/01/2017.<br>iii) SE MODAL TERRESTRE: 57% (CINQUENTA E SETE POR CENTO), INCLUINDO AEROPORTO INDUSTRIAL E DEMAIS SERVIÇOS CORRELATOS. |
| GLOBAL                | R\$ 297.127.000,00 (DUZENTOS E NOVENTA E SETE MILHÕES, CENTO E VINTE SETE MIL REAIS)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |

Fonte: TC 02.2017.007.0013 (Curitiba) - Dataroom

## II - DO PREÇO

15. O preço estabelecido para esta contratação é o constante da folha de rosto deste Contrato:
- 15.1 O preço básico inicial – R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais) a ser pago em parcela única, à vista, até o 10º dia útil, a partir da assinatura do contrato.
- 15.2 O preço específico mensal (preço básico, preço mínimo e de percentual incidente sobre o faturamento bruto da atividade econômica do concessionário, cumuláveis ou não, será reajustado, anualmente, a contar da data de vigência do prazo contratual, tomando-se por base a variação do INPC (Índice Nacional de Preços ao Consumidor) ou outro índice oficial que o venha substituir, no período; sem prejuízo do reajuste previsto no item 14.
- 15.2.1 Dar-se-á, de pleno direito, independente da lavratura de Termo Aditivo a este Contrato, a modificação da periodicidade do reajuste, por dispositivo legal.
- 15.3 O preço específico mensal e as despesas de rateio deverão ser pagas, mensalmente, até o 10º (décimo) dia do mês subsequente ao vencido;
- 15.3.1 Quando da aplicação do percentual sobre o faturamento bruto mensal resultar valor superior ao do preço mínimo, este valor excedente deverá, também, ser pago até o 10º (décimo) dia do mês subsequente ao vencido;
- 15.3.2 Caso o CONCESSIONÁRIO não receba os documentos, até o dia do vencimento, deverá solicitar a 2ª via junto à área de cobrança, em qualquer Aeroporto administrado pela CONCEDENTE, para realização do pagamento em tempo hábil. O não recebimento dos documentos de cobrança em tempo hábil, não implicará em dispensa de cobrança de juros de mora e multa decorrentes de impontualidade do pagamento.

Fonte: TC 02.2017.007.0013 (Curitiba) - Dataroom

159. Cabe ressaltar que os referidos contratos comerciais entre a INFRAERO e as empresas administradoras dos Terminais de Carga encontravam-se disponíveis a todos os participantes do certame via *data-room* do Ministério da Infraestrutura.

160. Assim sendo, resta claro que não prospera a alegação do Consórcio GCA de suposto erro de modelagem cometido pelo Consórcio LOGIT.

161. Por outro lado, a constatação de que o Consórcio LOGIT não modelou incorretamente as Receitas Tarifárias da concessão do TECA resulta diretamente na conclusão de que o modelo adotado pelo Consórcio Recorrente, este sim, encontra-se em desacordo com a *due diligence* comercial, motivando a revisão da penalidade previamente conferida, de modo a refletir tal falha.

162. O Consórcio LOGIT apresentou contrarrazões às alegações do Recorrente. Transcreve-se:

*“De fato, foi considerado um valor variável sujeito a pagamento mínimo na modelagem das receitas advindas da concessão do TECA, pois essa é a forma de cálculo constante em contrato, como pode ser observado nos contratos de concessão dos TECAs disponibilizados via data room, e também na due diligence comercial realizada pelo Grupo Recorrido – a qual foi utilizada na modelagem das receitas, como se observa nas células “X4:AL26” da aba “Dados auxiliares” da planilha “Projeção de receitas tarifárias.xlsx”.*”

163. Alega adicionalmente o Consórcio Recorrido que modelou, para fins de verificação da inconsistência, o cálculo da receita proveniente da subconcessão do TECA segundo o histórico da Infraero (provenientes da planilha DRE\_Infraero 2005-2018.xlsx – disponível no *dataroom*) e segundo as metodologias adotadas pelos Consórcios Recorrente e Recorrido. A seguir, apresenta-se a simulação do Consórcio Logit:

| Receitas em 2018 (cálculo foi feito para o período de contrato de cada aeroporto) |                                                  |                                                   |                                                     |                    |
|-----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|---------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|--------------------|
| Aeroporto                                                                         | Histórico<br>(BD_DRE_Infraero<br>2005-2018.xlsx) | Grupo Recorrido<br>(metodologia:<br>Preço mínimo) | GCA<br>(metodologia:<br>Outorga fixa e<br>variável) | Início do Contrato |
| SBCT                                                                              | R\$ 38.527.640,09                                | R\$ 36.063.287,35                                 | R\$ 62.020.212,98                                   | 15/03/2017         |
| SBNF                                                                              | R\$ 7.155.181,92                                 | R\$ 7.029.686,40                                  | R\$ 12.173.259,39                                   | 01/06/2018         |
| SBUG                                                                              | R\$ 18.883,33                                    | R\$ 18.505,89                                     | R\$ 17.951,61                                       | 10/12/2018         |

Fonte: Consórcio LOGIT

164. Assim sendo, resolve esta Comissão **indeferir** o pleito do Requerente, uma vez que julga não prosperarem os fatos alegados. Em contrapartida, como já mencionado, esta conclusão da Comissão Avaliadora repercute na revisão das notas aplicadas ao Recorrente no que se refere à modelagem de uma das fontes de Receitas Não Tarifárias dos aeroportos – item 10 da avaliação dos Estudos de Mercado, conforme será tratado mais adiante.

**III.C Erro em fórmula nos arquivos de modelagem da receita não tarifária do Consórcio LOGIT: “Projeção de receitas tarifárias.xlsx”, Estudo de Mercado, aba “Projeções - Mês”, linhas 383. Referências a células vazias da aba “Dados Auxiliares”.**

165. Alega o Consórcio Recorrente ter identificado um erro de fórmula, referenciada a

células vazias no modelo de projeção das Receitas não Tarifárias dos contratos de subconcessão do TECA do Consórcio LOGIT (conforme recomenda observar no arquivo “Projeção de receitas tarifárias.xlsx” constante dos Estudo de Mercado, na aba “Projeções - Mês”, Linha 383, referenciando a células vazias da aba “Dados auxiliares”).

166. De fato, investigando a alegação do Consórcio GCA, esta Comissão Avaliadora constatou que procede o erro de fórmula apontado pelo Recorrente nas planilhas de modelagem das Receitas Tarifárias, no que diz respeito às Receitas de Armazenagem e Capatazia do Consórcio LOGIT: “Projeção de receitas tarifárias.xlsx”, aba “Projeções – Mês”, Linha 383 (“Piso Contratual”).

167. O erro foi identificado nos modelos referentes aos aeroportos SBCT, SBLO, SBNF, SBJV e SBUG. No entanto, não se constatou suposto equívoco para a modelagem do aeroporto de Boa Vista (SBBV), como sugerido pelo Recorrente.

168. A origem do erro consiste em apontamento errôneo na fórmula a referências (matriz) de outra aba do mesmo arquivo (“Dados Auxiliares”) que se encontra sem valores. Por consequência, os valores referentes ao piso contratual (preço mínimo) estão apresentando valor zero para todos os anos da concessão, impactando na formulação do preço composto do contrato (preço fixo mínimo versus preço variável).

169. Trata-se, portanto, de erro formal na elaboração do modelo.

170. O Consórcio LOGIT apresentou contrarrazões aos apontamentos do Consórcio Recorrente. Transcreve-se as alegações:

*“Por fim, em relação ao fato da fórmula referenciar células vazias: trata-se de um mero erro na formatação final da planilha “Projeção de receitas tarifárias.xlsx” para a entrega como anexo do estudo. O modelo utilizado tem a formulação correta, no qual, na linha 383, faz referência à aba “Dados Auxiliares” e à coluna “AL” ao invés da coluna “AN”, resultando na fórmula: “=P213\*INDEX(‘Dados auxiliares!’\$AL\$5:\$AL\$26;MATCH(\$H\$4;‘Dadosauxiliares!’\$X\$5:\$X\$26;0))”.*

*Pode-se conferir que tal erro ocorre somente na versão enviada como anexo e não possui impacto algum nos resultados do estudo ao se comparar os valores resultantes com o “Input\_RT”, constante dos anexos da Avaliação Econômico-Financeira (exemplo: “1.1. SBCT Modelo Econômico-Financeiro\_Entrega.xlsx”). Ou seja, apesar de mero erro na formatação, os valores apresentados pelo Grupo Recorrido estão corretos, não sendo devida qualquer penalização quanto a este item.”*

171. Em que pese o ato vinculado da punição, entende esta Comissão que os elementos trazidos pelo Consórcio Recorrido, qual seja, a demonstração de que o erro identificado na fórmula se restringiu aos documentos auxiliares aos Relatórios de Mercados, não carregando em nenhuma medida a falha para a modelagem econômico-financeira dos estudos, fato checado pela Comissão, enseja uma penalização em menor magnitude. Além disso, findo o contrato de concessão do TECA dos respectivos aeroportos, os impactos são minimizados já que o modelo aplicado passa a considerar a retomada da administração do TECA pelo operador aeroportuário e a consequente percepção de Receitas de Armazenagem e Capatazia que obedecem modelagem distinta.

172. Resolve esta Comissão **deferir parcialmente** o requerimento da Recorrente, uma vez que, apesar de considerar procedente o pedido, não identificou os fatos alegados pelo Consórcio CGA na modelagem do aeroporto de Boa Vista (SBBV). Aos demais aeroportos aplicáveis (SBCT, SBLO, SBNF, SBJV, SBUG) proceder-se-á à redução da nota do Consórcio LOGIT.

### **III.D Dupla contagem no Modelo Econômico-Financeiro do Consórcio LOGIT referente a cargas nacionais, por dupla contabilização: como receitas tarifárias e também como receitas de concessão do TECA.**

Entende esta Comissão que a alegação abordada pelo Recorrente, embora envolva Receitas Tarifárias, tratadas neste item 09, bem como Receitas não Tarifárias, objeto do item 10 dos Estudo de Mercado, foge ao contexto dos temas tratados nesta seção, uma vez que decorre de suposto erro na Modelagem Econômico-Financeira, razão pela qual as argumentações trazidas pelo Consórcio serão tratadas como Recurso ao item 48 do Relatório Econômico-Financeiro, onde seus efeitos práticos impactam de fato.

173. **Diante de todo o exposto acima, esta Comissão entende que das notas conferidas ao item 09 dos Estudos de Mercado entregues pelo Consórcio LOGIT referentes aos aeroportos de SBCT, SBNF, SBLO, SBJV e SBUG, devem ser reduzidos 2 pontos percentuais. Deve-se, também, incluir a seguinte justificativa aos itens: “Erro de fórmula apontado pelo Recorrente nas planilhas de modelagem das Receitas Tarifárias, no que diz respeito às Receitas de Armazenagem e Capatazia do Consórcio LOGIT: “Projeção de receitas tarifárias.xlsx”, aba “Projeções – Mês”, Linha 383 (“Piso Contratual”)”.**

174. Por fim, as revisões das notas que repercutem no item 10 dos Estudos de Mercado (avaliados no tópico “III.B”) como consequência das alegações constantes do Recurso apresentado pelo Consórcio GCA ao item 09 serão incorporadas na revisão daquele item específico.

#### **Alegações sobre o item 10 da avaliação da CAE – Estudo de Mercado Blocos Sul e Norte**

### **I. Penalidade conferida ao item 10 por não detalhar como as variáveis utilizadas como drivers de crescimento das projeções de receitas não tarifárias foram utilizadas nos cálculos e por não**

referenciarem anexos que contenham o detalhamento.

**Aplicabilidade: todos os aeroportos dos Blocos Sul e Norte.**

**Pedido: majoração da nota do Consórcio Recorrente e redução da nota do Consórcio Recorrido.**

175. Apresenta o Consórcio GCA recurso contra a penalização conferida por esta Comissão Avaliadora no item 10 por não detalhar como as variáveis utilizadas como drivers de crescimento das projeções de receitas não tarifárias foram utilizadas nos cálculos e por não referenciarem anexos que contenham o detalhamento, muito embora tenham apresentado os racionais empregados pelo consórcio na modelagem.

176. Com este fim, alega que:

- Apresentou os racionais de cálculo, drivers e especificidades contratuais para cada item de receita não tarifária (Seção 13.2);
- Apresentou benchmarks de receita não tarifária para as rubricas avaliadas, considerando aeroportos nacionais e internacionais (Seção 17.1.3.1); e
- O Modelo Financeiro (anexo aos Relatórios Econômico-Financeiros) apresenta detalhamento bottom-up dos drivers e projeções das receitas não tarifárias.

177. Pondera também, o Recorrente, que o estudo apresentado contemplou análise pormenorizada dos potenciais ganhos com empreendimentos imobiliários (real estate) para os aeroportos, verificando para cada tipo de aeroporto os diferentes tipos de empreendimentos comerciais (unidades hoteleiras, condomínios logísticos, postos de combustíveis para veículos e outros projetos comerciais), avaliando as necessidades locais de adequação das áreas disponíveis e o valor de terreno de referência, dentre outros fatores determinantes a potenciais ganhos com empreendimentos imobiliários.

178. Por fim, ressalta que o Consórcio LOGIT não apresentou tal análise como também não avaliou a disponibilidade dos espaços nos sítios aeroportuários adequados para receber tais iniciativas ao longo da concessão.

179. Inicialmente, revela-se importante registrar que a nota final concedida ao Consórcio GCA, no tocante aos aeroportos aplicáveis, item 10, deveu-se a uma avaliação ampla da qual podem ter resultado outras penalizações não objeto dos temas desta alegação. Diante disto, esta Comissão estará detida aos argumentos apresentados em defesa da penalidade específica do pedido do Consórcio Recorrente e do tema desta seção.

180. Conforme descrito na justificativa da Comissão, de fato se confirma que na seção 13.2 do Estudo de Mercado, muito embora o Consórcio Recorrente tenha explicado alguns detalhes dos racionais empregados nas projeções, por outro lado revelou deficiências que dificultaram a compreensão, o detalhamento e a ilustração a esta Comissão Avaliadora de parâmetros e variáveis utilizadas para projeção das receitas não tarifárias.

181. Utiliza-se o exemplo trazido pela Recorrente no recurso administrativo para ilustração.

182. Alega o Recorrente que, para receitas com abastecimento de aeronaves, há dois modelos distintos possíveis para remuneração variável, um em função do faturamento (% da receita), outro em função do volume de combustível fornecido (R\$/m<sup>3</sup>). A due diligence seria responsável por indicar o modelo do contrato em vigor para o aeroporto em análise.

183. Em seguida, observa que “Em resolução recente, a ANAC determinou que a cobrança de valores variáveis nestes casos deve ser proporcional ao volume de combustível fornecido”. Entretanto, não há indicação ao leitor sobre a referência de tal resolução.

184. Em função disto, informa que, caso fosse identificado algum contrato atrelado ao faturamento, que seria considerado, com o advento do termo contratual existente, cujo padrão de remuneração identificado seria mantido por coerência, o ajuste para os moldes determinados pela ANAC, isto é, atrelados ao volume de combustível fornecido.

185. Segue, portanto, informando os racionais utilizados para projeção:

*“Com base na receita observada (e eventualmente ajustada) em 2018, projetou-se as receitas considerando os seguintes índices para o caso de contratos com royalties sobre faturamento:*

- Índice de volume de abastecimento, que considera a projeção do fluxo de aeronaves e dos respectivos PMDs<sup>372</sup> e um ganho de eficiência energética da frota<sup>373</sup>;*
- Índice de comissão sobre vendas, mantido constante com base nos contratos atuais entre fornecedores de combustíveis e a Infraero; e*
- Índice de preço, que projeta a variação do preço do combustível (QAV) no Brasil considerando a flutuação dos preços do petróleo<sup>374</sup> e do câmbio (R\$/US\$).*

*Já para o caso de contratos com royalties atrelados ao volume de combustível fornecido, projetou-se as receitas considerando apenas os índices de (i) volume de abastecimento e de (ii) comissão sobre vendas.”*

186. A explanação do Consórcio Recorrente sobre a projeção de receitas não tarifárias para abastecimento de aeronaves finaliza neste ponto. Importante ressaltar que não há qualquer menção se há ou não maior detalhamento nas planilhas anexas, sejam elas do Estudo de Mercado ou do Estudo Econômico-Financeiro.

187. Neste sentido, há falhas que comprometem a compreensão, a clareza e a análise da projeção deste item da receita não tarifária. Não é trazido ao leitor, por exemplo:

- o modelo de contrato identificado pela *due diligence* comercial para o aeroporto em análise (o que impacta em entender quais os índices e, conseqüentemente, as variáveis esperadas na projeção ou se haverá a necessidade de mudança no driver de remuneração em função da determinação da ANAC);
- o ano no qual se encerrará o contrato atual e se assumirá a assunção de um novo termo;
- como se deu a projeção de PMD das aeronaves do Grupo I;
- de que forma foi considerada o ganho de eficiência energética da frota para cálculo do índice de volume de abastecimento;
- como se deu a projeção do preço do QAV (e como o câmbio R\$/US\$ foi projetado e impactou em tal variável);
- qual a comissão sobre vendas aplicável ao aeroporto em análise.

188. De forma análoga, aplica-se tais justificativas para os demais itens das receitas não tarifárias.

189. Portanto, a penalização sofrida pelo Consórcio Recorrente deve-se a falhas sensíveis na seção, julgadas e justificadas pela Comissão.

190. Sobre a questão específica das receitas com empreendimentos imobiliários, a Comissão entende que a nota de avaliação dada ao Consórcio Recorrente reflete de forma global todo o conteúdo apresentado, inclusive a supramencionada análise, não havendo motivos para alteração.

191. Quanto à alegação do Recorrente sobre a ausência de tal abordagem nos relatórios de Estudo de Mercado do Consórcio LOGIT, entendeu esta comissão, após reavaliação, que procedem os argumentos apresentados de que o Recorrido se absteve de discorrer e analisar a questão.

192. Muito embora a exploração comercial de empreendimentos imobiliários (real estate) nos aeroportos brasileiros atualmente ainda esteja em fase de amadurecimento, fato é que a operação privada tende a explorar de maneira mais intensiva tais possibilidades.

193. Portanto, avalia esta Comissão que a inclusão de tais análises, mesmo que especulativas, representa importante aspecto atrelado às possibilidades do futuro operador de gerar um *ramp up* às Receitas não Tarifárias dos aeroportos.

194. Diante desta avaliação, torna importante mencionar que o Consórcio LOGIT, ao apresentar as contrarrazões, admite que não procedeu a tais análises, argumentando, que, em sua visão, por não se tratar de um caso provável e nem conservador, não consideraram explorações comerciais ao sítio que excederiam àquelas relacionadas com o TPS ou à atividade aeronáutica.

195. Ante o exposto, no que se refere às alegações tratadas neste tópico, resolve esta Comissão **indeferir** o requerimento de majoração da nota do item 10 do Recorrente, uma vez que julga não prosperarem as alegações e persistirem as falhas apontadas, e **deferir** o requerimento de redução da nota do item 10 do Recorrido.

## **II. Penalidade conferida ao item 10 por não projetar receitas de estacionamento, muito embora o Relatório de Engenharia e Afins preveja expansão do número de vagas, e não justificar a ausência.**

**Aplicabilidade: SBBV.**

**Pedido: majoração da nota do Consórcio Recorrente.**

196. Apresenta o Consórcio GCA recurso contra a penalização conferida por esta Comissão Avaliadora no item 10 do Aeroporto de Boa Vista no que se refere à justificativa da Comissão “Não projeta receitas de estacionamento, muito embora o Relatório de Engenharia e Afins preveja expansão do número de vagas, e não justifica a ausência”.

197. Alega a Recorrente que, conforme explicitado nos itens 9.5.2 (metodologia de projeção de pico de utilização do estacionamento) e 13.5.2.1 (*due diligence* de contratos comerciais) do Relatório, o estacionamento de SBBV encontra-se concedido, razão pela qual constam seus resultados da projeção de receitas não-tarifárias (figura 13-9, p. 279) e do Modelo Econômico Financeiro de SBBV (aba “MF”, linha 693).

198. Inicialmente, revela-se importante registrar que a nota final concedida ao Consórcio GCA, no tocante aos aeroportos aplicáveis, item 10, deve-se a uma avaliação ampla da qual podem ter resultado outras penalizações não objeto dos temas desta alegação. Diante disto, esta Comissão estará detida aos argumentos apresentados em defesa da penalidade específica do pedido do Consórcio Recorrente e do tema desta seção.

199. Após análise desta Comissão, verificou-se que, de fato, o Consórcio Recorrente elaborou a projeção das receitas não tarifárias de estacionamento, considerando, pela *due diligence* comercial, o fim do contrato atual com a empresa Alves & Yoshi Comercial e Distribuidora LTDA em 2028, adequação da receita proveniente do novo contrato em função de novo patamar da comissão proveniente da análise de benchmarking e a expansão da infraestrutura em função do não atendimento ao longo da concessão da demanda com as vagas atualmente ofertadas, conforme cálculos disponíveis na modelagem de dimensionamento aeroportuário e ilustrado nas figuras abaixo, extraídas da planilha “SBBV\_Engenharia\_Dimensionamento\_1.00.xlsx” e do Relatório de Estudos de Mercado, respectivamente:

## Capacidade Estacionamento de Veículos

Adicionar um subtítulo

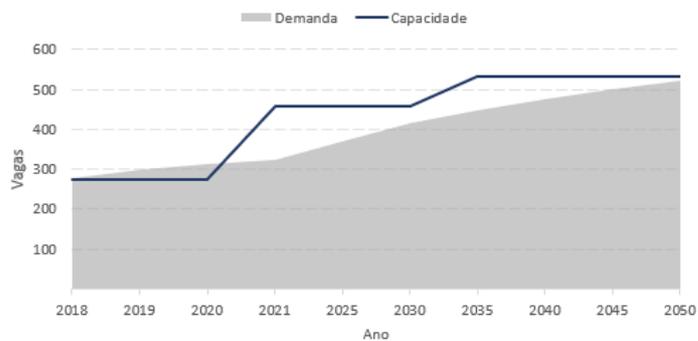
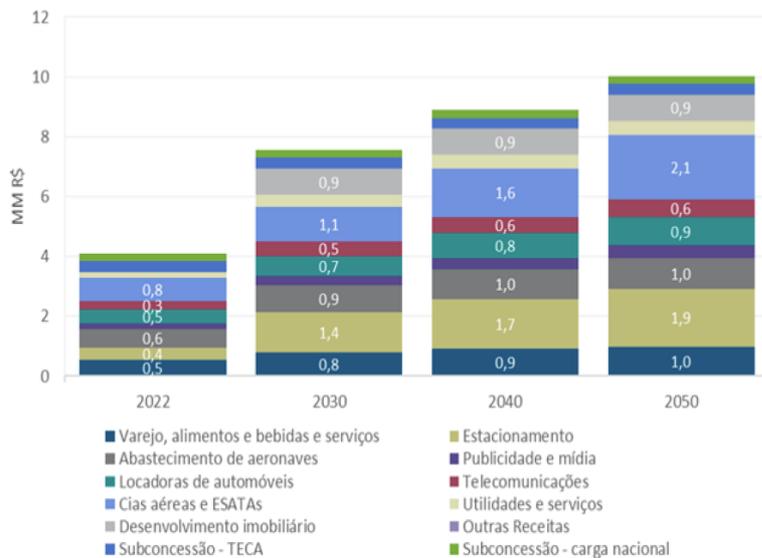


Figura 13-9: Quebra das receitas não tarifárias projetadas para anos selecionados da concessão



Fonte: Consórcio GCA

200. Resolve esta Comissão de Avaliação **deferir** o requerimento, uma vez que estão comprovados o atendimento do item e que a penalidade foi aplicada indevidamente.

201. **Finalmente, sob o prisma dos deferimentos do recurso administrativo apresentado, decide-se:**

- No que tange ao analisado no tópico “I” desta seção, esta Comissão de Avaliação de Estudos entende que das notas conferidas ao item 10 do Estudo de Mercado de todos os aeroportos dos Blocos Sul e Norte do Consórcio LOGIT devem ser **deduzidos 5 pontos percentuais**. Adicionalmente, deve-se incluir a justificativa “Ausência de análises de possíveis explorações de empreendimentos imobiliários no sítio aeroportuário pelo futuro concessionário (além daquelas relacionadas ao TPS ou à atividade aeronáutica).”
- Em referência ao analisado no tópico “II” desta seção, esta Comissão de Avaliação de Estudos entende que na nota conferida ao item 10 do Estudo de Mercado de SBBV do Consórcio GCA devem ser **acrescidos 10 pontos percentuais**. Adicionalmente, deve-se excluir a justificativa “Não projeta receitas de estacionamento, muito embora o Relatório de Engenharia e Afins preveja expansão do número de vagas, e não justifica a ausência.”

202. Faz-se necessário também registrar a punição proveniente da decisão proferida no tópico “III.B” da seção ITEM 09 - ESTUDO DE MERCADO, da seção anterior.

203. De modo a refletir a dosimetria parcial e adequada a este ponto específico inserido no contexto do item que já havia sido objeto de sanção global, esta Comissão de Avaliação de Estudos entende que das notas conferidas ao item 10 dos Estudos de Mercado entregues pelo Consórcio GCA (SBCT, SBNF, SBLO, SBJV, SBUG e SBBV) devem ser **deduzidos 6 pontos percentuais**, uma vez que, como Consórcio optou por utilizar como premissa a prorrogação dos contratos de concessão do TECA nas mesmas condições prévias, entende-se que a aplicação indevida da due diligence comercial repercutiu na modelagem da concessão durante todo o período. Neste caso, inclui-se no item a justificativa: “Erro na modelagem da remuneração do contrato de concessão do TECA, não obedecendo ao especificado nos termos pactuados entre a INFRAERO e os concessionários quanto à formulação do preço (due diligence comercial).”

[1] A dosimetria pode ser confirmada ao se observar que, na avaliação do relatório de SBBV, a recorrente teve essa mesma falha como único apontamento nesse item de avaliação e obteve uma nota de 95%.

[2] A dosimetria pode ser confirmada por exclusão, considerando os descontos dos demais apontamentos.

[3] A dosimetria pode ser confirmada ao se observar que a empresa autorizada Air Lift teve a ausência dessa análise como único apontamento nesse item de avaliação e obteve uma nota de 95%.

## 2.4 DOS FUNDAMENTOS APRESENTADOS PARA REVISÃO DAS NOTAS AOS ESTUDOS DE ENGENHARIA E AFINS E RESPECTIVAS CONTRARRAZÕES

### Alegações sobre o item 13 - Estudos de Engenharia e Afins – Blocos Sul e Norte

204. O item 13 de avaliação refere-se a “Avaliação das instalações existentes do aeroporto, com descrição e detalhamento dos bens que constituirão a concessão, contemplando avaliação dos sistemas existentes da infraestrutura aeroportuária (terminal de passageiros e de cargas, acesso viário, sistema de pistas e pátios, etc.) com imagens, desenhos esquemáticos, croquis ou demais elementos aplicáveis.”

205. Para esse item, o Consórcio LOGIT argumenta que o Consórcio GCA deveria ter sido penalizado por não ter informado “data de vistoria, que é uma informação fundamental na análise das condições existentes, principalmente, na evolução das obras em execução.”

206. Sobre o tema, tal omissão foi objeto de análise do item 29, que trata das obras em andamento nos aeroportos. Desse modo, entende esta Comissão por indeferir o requerimento apresentado pela recorrente em todos os aeroportos avaliados.

### Alegações sobre o item 14 - Estudos de Engenharia e Afins – Blocos Sul e Norte

207. O item 14 do Anexo 2 do Edital trata da “Avaliação da situação patrimonial das áreas que compõem o atual sítio aeroportuário, contemplando a realização de *due diligence* imobiliária para levantamento da situação patrimonial do sítio. Apresenta também, por meio de desenhos esquemáticos, imagens ou outros elementos aplicáveis, as cercas operacionais e patrimoniais existentes.”

208. Para esse item, o Consórcio LOGIT traz argumentos para tentar alterar a nota estabelecida para cada aeroporto dos Blocos Sul e Norte, sem identificar qualquer falha na *due diligence* apresentada pelo grupo selecionado, apesar da inversão do texto constante na tabela do recurso[1].

209. De fato, enquanto o Consórcio GCA apresentou para cada um dos aeroportos dos Blocos Sul e Norte a análise individual das áreas que compõem o sítio, com localização em planta e a devida regularidade jurídica/imobiliária claramente definida (“regularizada”, “a desapropriar” ou “a regularizar”), o Consórcio LOGIT apresentou plantas sem identificação de todas as áreas, muitas vezes sem legenda clara e com conclusões incoerentes com o texto explicativo. Além disso, limitou-se a considerar somente as matrículas/transcrições disponibilizadas no data-room, conforme afirmado no recurso apresentado para o aeroporto de Foz do Iguaçu:

“Com relação aos apontamentos da comissão quanto à matrícula de número 34.498, cabe destacar que tal documento não constava do data room. Todas as demais certidões foram devidamente atualizadas, conforme tabela abaixo, apresentada nos estudos:”

210. O próprio texto dos relatórios de engenharia afirma que “A análise da situação patrimonial do Aeroporto foi realizada a partir de *Due Diligence* imobiliária nos documentos e certidões disponibilizados pela Infraero e pela SAC/MI no data room.”

211. A título de ilustração, para o aeroporto de Curitiba (SBCT), o consórcio GCA obteve de forma independente 330 matrículas/transcrições, enquanto que no data-room estavam disponíveis somente 260 desse total. Com efeito, para o Bloco Sul, das 1.022 matrículas e transcrições obtidas para as áreas identificadas durante a *due diligence*, 562 foram obtidas de forma independente pelo Consórcio e 462 correspondem a versões atualizadas daquelas disponibilizadas no data-room, o que demonstra esforço e trabalho do grupo no levantamento das áreas que compõem cada sítio aeroportuário e, por conseguinte, no atendimento pleno do item.

212. Sobretudo nos aeroportos onde se verifica um número maior de informações obtidas de forma independente pelo Consórcio GCA, em adição àquelas disponibilizadas no data room (quase sempre baseadas nos Planos Diretores elaborados pela Infraero), a presente Comissão optou por majorar os descontos na nota dos estudos apresentados pelos demais grupos para o mesmo item. Isso porque entende-se ser de suma importância o levantamento do maior número de informações possível, com a devida acurácia que a matéria requer, dado que subsidiarão o Ministério na definição da área que comporá o próprio objeto da concessão.

213. Esclarece-se ainda que a diversidade na definição da nota para o item em referência não demonstra a ausência de objetividade pela Comissão, como busca argumentar o Consórcio LOGIT em seu recurso, mas sim que o material apresentado para cada aeroporto foi analisado, em suas especificidades, caso a caso, com deduções proporcionais ao eventual prejuízo que a informação equivocada ou ausente de clareza pode trazer ao processo.

214. Com efeito, a *Due Diligence* imobiliária envolve longo processo de investigação e de auditoria de informações, indispensáveis à definição dos fatores de risco envolvidos na exploração de ativos de grande porte que se busca conceder. Reitera-se, por oportuno, que o objetivo dos EVTEA é demonstrar, com clareza e elevado grau de segurança, todas as variáveis que devem ser avaliadas

antes da conclusão do negócio.

215. Reiterada a importância do item avaliado, passa-se à apresentação dos casos específicos objeto de recurso pelo Consórcio LOGIT. Por oportuno, esclarece-se, a princípio, que para nenhum dos aeroportos houve dedução da nota de avaliação do item em referência por conta de erro claramente material.

216. No caso específico do SBCT, o Consórcio LOGIT dividiu todo o sítio em quatro situações, conforme Figura 2.1, sendo elas: “área titulada”, “área 1 – regularizada fora do perímetro de desapropriação”, “área dentro do perímetro de desapropriação sem identificação de título de propriedade” e “área 2 – regularizada fora do perímetro de desapropriação”, sem explicações sobre a constituição de cada uma delas e descasadas com as informações constantes na “tabela 2.4 - Descrição da Situação Patrimonial – Áreas Regularizadas Curitiba e São José dos Pinhais”. A título de exemplo, citem-se as áreas constantes na mencionada tabela 2.4 que não se encontram como regularizadas, segundo o consórcio, medindo: 435,6m<sup>2</sup>, 228m<sup>2</sup>, 206,937m<sup>2</sup> e 898m<sup>2</sup>. O total apresentado não representa, portanto, as áreas indicadas no texto, em especial na tabela 2.2, como “em legalização” (1.170.533,00m<sup>2</sup>) ou “a desapropriar” (751.547,29m<sup>2</sup>). A inconsistência e o descasamento entre os dados apresentados, além da ausência de representação individual de cada área em planta foram os motivos principais para o desconto na nota atribuída ao item para aquele aeroporto.

217. Para o SBFI, o desconto atribuído ao Consórcio LOGIT foi ainda maior tendo em vista ter desconsiderado o teor da matrícula de número 34.498, que apresenta, sozinha, a situação mais atual dos limites do sítio. Como agravante, o Consórcio argumenta que a matrícula não foi disponibilizada no *data room*, conforme trecho reproduzido acima. Tal afirmativa além de evidenciar a ausência de investigações e levantamentos independentes de modo a trazer informações adicionais àquelas já disponibilizadas no *data room*, mostra-se equivocada, dado que o documento encontra-se disponível na pasta 46 do mencionado banco de dados. Ademais, a matrícula foi citada ao final da “Tabela 2.4 do relatório (Descrição da Situação Patrimonial – Áreas Regularizadas)”, o que evidencia ainda que o material foi identificado mas não foi analisado.

218. No que concerne ao SBNF, o desconto na nota também foi alto. Isso porque conforme consta na observação que acompanha a nota, não foi localizada a titularidade de grande parte do sítio, nem mesmo da área do aeroporto, segundo a planta apresentada (“ÁREA DE TÍTULO NÃO IDENTIFICADO” constante na “Figura 2.2: Limites Patrimoniais do Sítio Aeroportuário”). Mais uma vez, o Consórcio LOGIT não analisou individualmente as áreas que compõem o sítio, considerando a grande quantidade de áreas e as diversas situações em que se encontram. Não há qualquer observação para nenhuma das áreas elencadas na “Tabela 2.3: Descrição da Situação Patrimonial – Áreas Regularizadas”.

219. Quanto ao SBLO, conforme apresentado na observação que acompanha a nota do item, a planta apresentada pelo Consórcio LOGIT traz boa parte das áreas, na figura 2.2, como de título não identificado. Adicionalmente, o Consórcio não localiza todas as matrículas das áreas que compõem o sítio. De fato, na mesma pasta do *data room* que foi disponibilizada a matrícula mais atual para SBFI citada acima (pasta 046), encontra-se disponível extenso material encaminhado pelo município de Londrina, com plantas e documentos que trazem informações mais atuais sobre ações de desapropriação em andamento, entre outros. O material foi objeto de análise somente pelo Consórcio GCA, que atendeu de forma satisfatória ao item por meio de extenso material (página 48 à 105 do relatório de engenharia, perfazendo 156 matrículas), enquanto o Consórcio LOGIT trouxe apenas 7 páginas de informações, com 25 matrículas, insuficientes para representar a realidade do sítio.

220. No que se refere ao SBJV, o desconto na nota do Consórcio LOGIT foi novamente alto tendo em vista o baixo nível de detalhamento nas informações apresentadas para o aeroporto. Conforme afirmado na observação que acompanha a nota, o Consórcio apresentou de modo geral as áreas em planta, sem correspondência com aquelas apresentadas na “Tabela 2.5 Descrição da Situação Patrimonial – Áreas Regularizadas e em processo de regularização. Enquanto o Consórcio GCA apresentou, individualmente, 24 áreas com a localização em planta e sua regularidade imobiliária/patrimonial, subsidiada por documentos obtidos muitas vezes de forma independente, o Consórcio LOGIT subdividiu o sítio em 5 situações sem a devida correspondência com a tabela que descreve a situação das áreas.

221. Com relação ao SBBI, o desconto na nota foi novamente alto. O Consórcio LOGIT apresenta em planta quatro áreas na cor rosa (apontada como áreas tituladas) e uma área ampla na cor azul (considerada de título não identificado), e não identifica quais delas estão na tabela 2.3, onde estão 11 áreas. Nesse sentido, em que pese nenhum dos Consórcios ter apresentado documentação adicional àquela já disponibilizada no *data room*, o Consórcio GCA foi novamente o único a trazer de forma detalhada a composição de cada área, com a correspondente localização em planta e as devidas conclusões baseadas na documentação analisada. Foi o único ainda a ter localizado, por meios independentes, o Processo n.º 10980.010704/88-36 (Anexo 2.2) em que o Ministério da Aeronáutica é parte interessada, tendo referido processo como objetivo a regularização do imóvel constituído de uma área urbana de 1.381.302,62 m<sup>2</sup>, de propriedade da União Federal, sabendo que a citada área, atualmente, integra o Aeroporto de Bacacheri e o Cindacta II, no Bairro de Bacacheri.

222. No que concerne ao SBPK, o desconto na nota foi menor e decorre, em especial, pela incoerência no texto do estudo de engenharia, que afirma apurar diferença de área entre os documentos imobiliários e o disposto no PDIR, quando na verdade as informações apresentadas coincidem com as dispostas no Plano Diretor. Ademais, o estudo não traz qualquer informação sobre as áreas consideradas irregulares localizadas no sítio como sendo de posse da INFRAERO e de titularidade de terceiros. Tais áreas foram objeto de esclarecimento pela SAC/MInfra, cuja resposta foi

disponibilizada na data room a todo e qualquer interessado desde o dia 04 de setembro (pasta 039 – Análise Patrimonial).

223. Para o SBUG, o desconto na nota, de 20%, deve-se especialmente ao fato do desenho esquemático apresentado na figura 2.2 não apresentar, individualmente, as áreas constantes na Tabela 2.5: Descrição da Situação Patrimonial – Áreas Regularizadas e a serem regularizadas. Além disso, a planta apresenta limite patrimonial (tracejado cor de rosa) mais extenso, incorporando áreas ainda não adquiridas. Por fim, o Consórcio afirma apurar diferença de área entre os documentos imobiliários e o disposto no PDIR, quando verifica-se que as informações apresentadas coincidem com as dispostas no Plano Diretor, quais sejam: o Aeroporto de Uruguaiana possui área total de 1.149.150,50 m<sup>2</sup>, sendo que, do total: (i) 999.960,00 m<sup>2</sup> encontra-se regularizada; e (ii) 149.190,50 m<sup>2</sup> encontra-se em processo de legalização.

224. Para o SBBG, assim como ocorreu com o SBTT, SBTF e SBBV (bloco norte), o desconto na nota, de 40%, decorre especialmente pela ausência de desenho esquemático descrevendo as áreas que compõem o sítio, individualmente. Para o SBBG, o consórcio apresenta na figura 2.2 (Limites Patrimoniais do Sítio Aeroportuário) somente uma área em azul, como sendo “de título não identificado”, quando na verdade o sítio está todo regularizado. Para o SBTT, ocorre o mesmo: o Consórcio afirma no texto que a área do sítio, composta por uma única matrícula/transcrição está totalmente regularizada mas apresenta na figura 2.2 (Limites Patrimoniais do Sítio Aeroportuário) área na cor rosa como sendo área titulada e área na cor azul como de “título não identificado”, propondo na segunda figura 2.2 (Limites Patrimoniais do Sítio Aeroportuário com as matrículas unificadas) uma única área após a unificação das matrículas. Não destaca ainda, em nenhuma das figuras, a área em conflito com a reserva indígena da tribo Tukuna Umariáçu, apesar da citação no texto do relatório de engenharia do aeroporto.

225. Segue ainda a incoerência entre os dados apresentados e a planta do aeroporto para o SBTF. Apesar do texto afirmar que 100% da área do sítio está regularizada, o consórcio apresenta na Figura 2.2 (Limites Patrimoniais do Sítio Aeroportuário) área na cor rosa como sendo área titulada e área na cor azul como de título não identificado, para na sequência, afirmar que tanto a área 1 quanto a área 2 pertencem à União e sugerir uma nova figura 2.2 (Limites Patrimoniais do Sítio Aeroportuário com as matrículas unificadas) com situação após a regularização e unificação das matrículas.

226. Ainda com o mesmo desconto na nota dos três aeroportos anteriores, para o SBBV o Consórcio LOGIT apresentou novamente contradição entre o texto e a planta apresentada. Afirma que a totalidade da área do aeroporto está regularizada mas apresenta a figura 2.2 (Limites Patrimoniais do Sítio Aeroportuário) com as áreas em três situações (área titulada, área do aeroporto atual e área ocupada por terceiros) e propõe nova figura 2.2 (Limites Patrimoniais do Sítio Aeroportuário com as matrículas unificadas) após a suposta regularização e unificação das áreas. Ademais, conforme observação que acompanha a nota atribuída ao consórcio para o item em referência, não foi possível identificar as áreas da planta apresentada pela legenda. Por fim, o Consórcio LOGIT não fez referência ao esclarecimento encaminhado às empresas sobre os limites do Sítio do Aeroporto de Boa Vista (área em litígio).

227. No que concerne ao desconto na nota do item em referência dada ao Consórcio LOGIT para o SBEG, de 25%, decorre novamente da impossibilidade de relacionar as áreas apresentados em planta (Figura 2.2: Limites Patrimoniais do Sítio Aeroportuário) com os dados da Tabela 2.3 (Descrição da Situação Patrimonial – Áreas Regularizadas). Enquanto as áreas na tabela mencionada vão de 1 a 18, é possível visualizar na planta as áreas A19, A20 e A22 no canto inferior direito). Além disso, na tabela não foi preenchido o campo “proprietário” para nenhuma das áreas, enquanto na planta algumas constam como área titulada, outras como de título não identificado e algumas ainda com sobreposição de títulos. Em que pese todo o exposto, o desconto na nota foi menor que no caso dos quatro aeroportos citados por último por entender, esta Comissão, que a representação em planta encontra-se parcialmente correta e por considerar a complexidade e a quantidade de áreas que compõem o sítio, apesar da ausência de clareza na apresentação dos dados.

228. Por conseguinte, para o SBPV e para o SBRB, o desconto na nota para o item em referência, de 35%, decorre novamente por não relacionar, com clareza, as áreas listadas em tabela (Tabela 2.5: Descrição da Situação Patrimonial – Áreas Regularizadas) com as áreas da planta apresentada (Figura 2.2: Limites Patrimoniais do Sítio Aeroportuário), a exemplo do que ocorreu com os quatro aeroportos citados anteriormente (SBBG, SBTT, SBTF e SBBV). A diferença observada na nota dos quatro aeroportos citados e na nota do SBPV e do SBRB, de 5%, decorre da apresentação e avaliação das cercas operacionais e patrimoniais bem como dos acessos ao sítio ter sido realizada com maior nível de detalhamento para esses últimos, com ilustrações e apresentação das condições verificadas no local.

229. Finalmente, para o SBCZ, conforme observação que acompanha a nota ao item, o Consórcio LOGIT obteve desconto de 15% tendo em vista incoerência e desorganização das informações apresentadas. Apesar de apresentar a certidão atualizada do imóvel, com a retificação da área do terreno para 15.536.860m<sup>2</sup>, o consórcio afirma "Não (ser) possível fazer a representação gráfica da área devido a descrição precária do título de propriedade", conclui que o "aeroporto ainda não está totalmente regularizado sob o ponto de vista patrimonial" e apresenta duas figuras 2.2 com limites idênticos mas que diferem na legenda e no título.

230. Adicionalmente, o Consórcio LOGIT deixou ainda de citar e, por conseguinte, de analisar as publicações dos Extratos de Termos de Entrega dos imóveis pertencentes aos Aeroportos, constantes nas pastas 54 e 55 do data room, outorgados pela Secretaria de Coordenação e Governança do Patrimônio da União - SPU à Secretaria de Aviação Civil – SAC.

231. Por fim, quanto ao levantamento de cercas e acessos operacionais e patrimoniais existentes, o Consórcio GCA apresentou detalhadamente e individualmente sua localização e as condições observadas, com ilustrações e observações, demonstrando que, de fato, os limites dos sítios foram percorridos pelo Grupo. O mesmo não pôde ser verificado para o material apresentado pelo Consórcio LOGIT.

232. Diante do exposto acima, o material apresentado pelo Consórcio LOGIT não atendeu satisfatoriamente ao objetivo do item em referência para nenhum dos aeroportos estudados. Com efeito, esta Comissão considerou flagrante a diferenciação de dados apresentados e análises executadas para atender ao requisito do item, fato que se refletiu na nota dos dois Consórcios recorrentes e motivo pelo qual se indefere o requerimento apresentado pelo Consórcio LOGIT para todos os aeroportos dos Blocos Sul e Norte apresentados.

#### **Alegações sobre o item 19 – Estudos de Engenharia e Afins – Blocos Sul e Norte**

233. O item 19 da tabela de avaliação dos estudos corresponde à “avaliação da capacidade instalada quanto aos pátios de aeronaves”. Com relação aos comentários apontados pela CAE, o Consórcio LOGIT apresenta os seguintes questionamentos:

(i) “Neste item, é válido notar que sempre há mais apontamentos no estudo do GCA, entretanto, sua nota é sistematicamente maior do que do Grupo Recorrente. Como exemplo, em SBCT, são 4 apontamentos no estudo do GCA contra apenas 2 do Grupo Recorrente, com uma diferença de nota de 20%. Entendemos que por coerência, ou a penalização do GCA deveria ser maior ou a pontuação do Grupo Recorrente deveria ser maior”.

(ii) “O edital solicita a avaliação da capacidade instalada, o que indica a necessidade de confronto entre capacidade e a demanda. Ao não se comparar a capacidade instalada com demanda, o estudo apresentado pelo GCA apenas realiza uma declaração de capacidade. A razão para se fazer essa comparação seria, justamente, para indicar o nível de atendimento atual do aeroporto, priorizando os investimentos na Fase 1. Portanto, entendemos que deveria haver uma penalização maior na nota recebida pelo Consórcio GCA, tendo em vista que o item foi atendido apenas em sua metade”.

234. Com relação ao questionamento apontado no item (i) acima, é importante esclarecer que a quantidade de apontamentos na justificativa apresentada pela CAE não é diretamente proporcional à penalização aplicada à nota, uma vez que as falhas apontadas nos estudos não são igualmente prejudiciais ao seu desenvolvimento. Complementarmente, cabe destacar o acertado argumento apresentado pelo Consórcio GCA nas contrarrazões apresentadas, qual seja: “observa-se que as notas também são justificadas pelas qualidades e diferenciais apresentados por um estudo em relação ao outro, uma vez que os estudos apresentaram níveis de detalhamento e profundidade distintos, de forma que um estudo mais detalhado e profundo apresenta mais elementos para serem avaliados”.

235. O Consórcio LOGIT utilizou como exemplo a avaliação apresentada para o Aeroporto de Curitiba, cujas notas e justificativas apresentadas pela CAE estão abaixo transcritas.

#### Consórcio GCA:

| Nota | Comentários                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 70%  | Apresenta avaliação de capacidade estática e dinâmica dos pátios 1 e 2 conjuntamente. Nessa avaliação há inconsistência entre as posições de pátio apresentadas e o conteúdo apresentado na avaliação das instalações existentes. Não considera todas as possibilidades de utilização do pátio. Não compara a capacidade instalada com a demanda. O cálculo da capacidade do pátio de aviação geral está no item 1.3.5 (Sistema de Aviação Geral) e apresenta metodologia exclusivamente proporcional à área necessária para aeronaves asa fixa e asa móvel. Nesse item, não foi identificado pátio de aeronaves de aviação geral ou demanda em número de posições, mas há a informação de que toda a operação é realizada por meio dos hangares e pátios associados. Foi apresentada avaliação de capacidade para os pátios de equipamentos de rampa. |

#### Consórcio LOGIT:

| Nota | Comentários                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 50%  | Apresenta avaliação de capacidade estática dos pátios 1 e 2 conjuntamente. Menciona a utilização dos tempos médios de permanência das aeronaves e do Mix de aeronaves que operam no pátio para comparação da demanda com as posições existentes. Apresenta os valores de demanda utilizados na comparação, mas os parâmetros considerados não foram apresentados. Não considera todas as possibilidades de utilização do pátio. Apresenta avaliação de capacidade para pátio de equipamentos de rampa. |

236. De fato, a Comissão apresenta mais apontamentos na avaliação do Consórcio GCA, mas é preciso destacar que parte dos apontamentos ocorre justamente pelo maior detalhamento apresentado no estudo. Um dos apontamentos na avaliação do Consórcio GCA menciona a “inconsistência entre as posições de pátio apresentadas e o conteúdo apresentado na avaliação das condições existentes”. Nesse ponto, a inconsistência é com relação às possibilidades de utilização do pátio, que são apresentadas tanto no item de avaliação das instalações existentes quanto no item de avaliação da capacidade instalada. A inconsistência ocorre pelo item de capacidade trazer novas possibilidades de utilização, mas não há prejuízo às informações apresentadas.

237. Em seguida, a CAE avalia o item do relatório que trata especificamente do pátio de aviação geral. Nesse item, o Relatório do Consórcio GCA apresenta a metodologia para avaliação da capacidade do pátio de aviação geral e, na sequência, apresenta a informação de que o aeroporto não conta com pátio de aviação geral e que a operação é realizada por meio dos hangares e pátios associados existentes. Desse modo, apesar de haver a apresentação da metodologia desnecessariamente e de haver a afirmação de que “o aeroporto não apresenta pátio de aeronaves de aviação geral”, sendo que o Pátio 02 foi identificado anteriormente como pátio de aviação comercial e aviação geral, o Estudo mantém a consistência com a avaliação de capacidade feita no item anterior, já que os dois pátios já haviam sido considerados em conjunto.

238. Já com relação ao questionamento apresentado no item (ii), que trata exclusivamente da ausência de comparação de capacidade instalada com a demanda no Estudo do Consórcio GCA, é importante destacar que a comparação entre capacidade e demanda é fundamental na avaliação de capacidade. Os Relatórios dos Estudos apresentados pelo Consórcio GCA falham em não trazer essa comparação explícita; entretanto, os dados estão disponíveis nas planilhas de dimensionamento que apresentam essa comparação para a condição atual e para todo o período de desenvolvimento.

239. O Estudo do Consórcio LOGIT, por sua vez, no item de avaliação de capacidade de pátio de aeronaves da aviação regular, apenas apresenta diferentes possibilidades de utilização dos pátios e um valor de demanda total para comparação. Entretanto, não há referência para os valores de demanda utilizados, o que causa prejuízo à avaliação de adequabilidade da infraestrutura.

240. Diante do exposto, entende-se que as penalizações levaram em consideração a gravidade das falhas cometidas na apresentação dos estudos, não havendo motivação para a revisão das notas do referido item.

### **Alegações sobre o item 21 – Estudos de Engenharia e Afins – Blocos Sul e Norte (exceto SBBI)**

241. O item 21 do Anexo 2 do Edital trata da “Avaliação da capacidade instalada quanto à infraestrutura disponível para áreas administrativas e manutenção, quanto à infraestrutura de apoio às operações e às companhias aéreas, quanto à infraestrutura básica (utilidades) e quanto à infraestrutura aeronáutica (quando aplicável).”

242. Sobre a análise da capacidade de serviços aeroportuários, o Consórcio LOGIT indica que, a partir do texto apresentado e das tabelas localizadas ao longo do relatório, é possível inferir qual a demanda de movimentos de aviação regular foi utilizada para o cálculo em análise. No entanto, a tabela apontada como fonte dos dados de movimentação de aeronaves (tabela 2.97) informa o movimento total anual, sem indicar tratar-se somente da movimentação de aviação regular, conforme observado no texto reproduzido a seguir:

*“já a avaliação da capacidade do sistema de manutenção das companhias aéreas foi realizada baseada na área total e na razão de utilização da área total do sistema de apoio às companhias aéreas. Seguindo a metodologia do Manual de Critérios e Condicionantes de Planejamento Aeroportuário da Infraero, foi adotado um fator médio de área de 0,2 m<sup>2</sup> por movimento anual de aeronaves (mov/ano) e definida a capacidade de processamento destas instalações, conforme exposto na Tabela 2.97.” (grifo nosso)*

243. Por outro lado, a metodologia apontada pelo próprio grupo para dimensionamento dos serviços aeroportuários baseia-se em movimento anual de aeronaves da aviação regular, conforme extraído do item 2.3.9.3:

*“Para verificar a capacidade das áreas destinadas às empresas de apoio e prestação de serviços auxiliares das companhias aéreas há uma relação direta, estabelecida pela Infraero, com o movimento anual de aeronaves da aviação regular, avaliada em 0,1 m<sup>2</sup> por movimento.” (grifo nosso)*

244. Dessa forma, observa-se uma incompatibilidade entre o texto, no qual o grupo argumenta descrever sua equação, e a fonte de dados utilizada no cálculo. Em que pese tal incompatibilidade, observa-se na planilha “Dimensionamento Geral” que o valor de movimento de aeronaves (57.578 mov/ano) provém do quantitativo de movimentos em aviação comercial, o qual refere-se à aviação regular, conforme depreende-se da planilha (célula E35 da aba “Valores de Demanda”).

245. As contrarrazões apresentadas pelo Consórcio GCA vão, em parte, ao encontro da avaliação inicialmente realizada por esta comissão, em que foi pontuado que a ausência da fonte das informações prejudicou a análise. Outra parte da argumentação apresentada é no sentido de apontar a necessidade de consideração da demanda de segmentos específicos para dimensionamento dos Serviços Aeroportuários.

246. Sobre a primeira argumentação do Consórcio GCA, esta já foi abordada anteriormente, nos parágrafos acima. Sobre o segundo apontamento, cabe destacar que a metodologia de dimensionamento utilizada por ambos os grupos é a mesma, de forma que não cabe diferenciar a análise realizada com base na argumentação de uma suposta necessidade de segmentação da demanda.

247. Por todo o exposto, considera-se haver prejuízo na compreensão total do documento, tendo em vista a ausência na apresentação de equação matemática, aliada a incompatibilidade de conceito entre a tabela e o texto. No entanto, a penalização foi parcialmente revista considerando-se a aderência dos dados apresentados no recurso àqueles observados na planilha de dimensionamento.

248. Sobre o cálculo da capacidade existente dos sistemas de água e esgoto, o Consórcio

LOGIT argumenta que não houve ausência da equação, uma vez que esta é dada de maneira textual.

249. Sobre este ponto, esclarece-se que a descrição textual não permite a determinação da fórmula utilizada. No relatório elaborado pelo grupo são apresentadas as variáveis de análise sem explicitar exatamente quais premissas e parâmetros foram adotadas no cálculo da capacidade existente. Como exemplo, cita-se que o estudo afirmou que o reservatório de água (Ra) deve ser suficiente para atendimento de dois dias de consumo, podendo ser necessária a provisão para mais dias. Nota-se que, nesse exemplo, não é possível concluir se para o cálculo da capacidade existente utilizou-se o consumo de somente dois dias ou consumo de mais dias. A planilha de cálculo tampouco traz essa definição para a capacidade atual, somente sendo verificável o cálculo para os anos futuros (anos de projeto). Este exemplo ilustrativo mostra que a descrição textual não permite a estruturação de uma equação completa, uma vez que existem variáveis e constantes que precisam ser explicitadas.

250. Da mesma forma que para o consumo de água, a equação que definiu a capacidade instalada do sistema de esgoto não é apresentada, não sendo suficiente a descrição textual apresentada.

251. Por fim, cabe ressaltar que a dedução na nota do item em referência é sobre a capacidade existente. A capacidade do sistema para os anos de projeto é verificável a partir das equações apresentadas na planilha excel.

252. Por todo o apresentado, a presente Comissão entende pelo **deferimento parcial do recurso apresentado pelo Consórcio LOGIT epela majoração de sua nota no item em referência de 90% para 93% em todos os aeroportos dos Blocos Sul e Norte, exceto SBBI.**

#### **Alegações sobre o Item 23 – Estudos de Engenharia e Afins – SBBV**

253. O item 23 do Anexo 2 do Edital busca avaliar se “[É] apresentada análise de possíveis restrições de tráfego aéreo e interferências entre as operações do aeroporto e de aeroportos próximos, para cada fase/etapa de planejamento, de acordo com a solução adotada e com as informações do DECEA.”

254. Para esse item, o Consórcio GCA argumenta que “Em relação à nota qualitativa do item, a planilha de avaliação dos estudos está vazia em sua coluna “L”, sendo que a análise realizada pela Comissão aponta completo atendimento ao item em sua coluna N, ora transcrita (...)”. Solicita o Requerente que seja consignada a nota de 100% para o item nesse aeroporto.

255. Com efeito, houve mero erro de forma ao não se preencher a célula com a nota do item. A observação registrada é evidência do integral e tempestivo atendimento do item pelo **Consórcio GCA**, de modo que a Comissão defere o pleito, incluindo a nota de **100%, para o item 23 do SBBV.**

#### **Alegações sobre o Item s/nº indicado no recurso do Consórcio GCA (Item S/N.º – Incorreto enquadramento do Aeroporto de Uruguaiana como Código 2C, pelo Consórcio Grupo AEROQUIP - BF CAPITAL - BORELLI E MERIGO - JGP - LOGIT - QUEIROZ MALUF) – Estudos de Engenharia e Afins – SBUG**

256. Em seu recurso, o Consórcio GCA aponta que:

“[O] estudo do Consórcio Grupo AEROQUIP - BF CAPITAL - BORELLI E MERIGO - JGP - LOGIT - QUEIROZ MALUF indica que a aeronave crítica considerada para o Aeroporto de Uruguaiana – SBUG é o ATR72, propõe um comprimento geométrico de pista na implantação final de 1.334 m (fls. 221) e indica operação tipo IFR NPA, afirmando que o aeroporto é código 2C, com faixa de pista de largura total de 140 m (fls. 214)”.

257. Após a argumentação apresentada, concluiu o consórcio que:

“Diante da gravidade do incorreto enquadramento do Aeroporto de Uruguaiana, com reflexos na acuidade e correção das premissas utilizadas para dimensionamento do projeto, estimativa de investimentos, avaliação ambiental e projeções financeiras, o Recorrente requer que esta Comissão reavalie as notas atribuídas ao Consórcio Grupo AEROQUIP - BF CAPITAL - BORELLI E MERIGO - JGP - LOGIT - QUEIROZ MALUF para o Aeroporto de Uruguaiana – SBUG, não apenas para o item 34 e 48 (Avaliação Econômico-Financeira), mas também para todos os demais itens que foram, de forma evidente, prejudicados pela incorreta classificação do Aeroporto pelo consórcio Recorrido.”

258. A Comissão Avaliadora reconhece a existência de um equívoco nas considerações utilizadas pelo Consórcio LOGIT na elaboração do plano de desenvolvimento do Aeroporto de Uruguaiana. Entretanto, discorda do Consórcio GCA quanto aos itens que devem sofrer penalização. Apesar de haver comprometimento nas estimativas de CAPEX, entende a Comissão que o erro apontado ocorre na seleção da alternativa para o plano de desenvolvimento e nas premissas consideradas. Portanto, torna-se necessária a revisão da avaliação apresentada para os itens 22 e 25, conforme detalhado a seguir.

259. Cabe destacar que entre as diretrizes para a elaboração dos estudos, um dos itens diz respeito à adequação da infraestrutura para operar, no mínimo, em Regras de Voo por instrumento (IFR) não-precisão, sem restrição, noturno e diurno, aeronaves de código 3C.

260. No item 3.3.1 do Relatório do Consórcio LOGIT, que apresenta as alternativas possíveis para o desenvolvimento do aeroporto, são apresentadas premissas ao desenvolvimento de alternativas. Dois pontos apontados nesse item merecem ser destacados, quais sejam:

- (i) “Observações quanto às não conformidades e sua devida adequação às normas vigentes, principalmente no que se refere aos requisitos preconizados pelo RBAC 154 – Projetos de Aeródromos e suas emendas”;

(ii) “Adequação da infraestrutura aeroportuária em conformidade com operações aeronaves de código ICAO 3C, com manutenção das operações VFR/IFR não precisão”.

261. Em seguida, o Consórcio apresenta duas possibilidades para o plano de desenvolvimento, sendo que a alternativa A propõe a “adequação da largura da faixa de pista para 140m correspondente ao Código ICAO 2C com operações VFR/IFR não precisão” e aponta aeronave crítica de projeto geométrico como o ATR72.

262. No item seguinte, que apresenta a escolha da alternativa, a alternativa A é selecionada levando em consideração, entre outros aspectos, o “aproveitamento do sítio aeroportuário existente e zoneamentos” e a “resolução das não conformidades”.

263. Desse modo, o Consórcio LOGIT apresenta uma das alternativas (alternativa A) contrariando as premissas apresentadas em seu relatório e as diretrizes para elaboração dos estudos e, ainda, seleciona essa alternativa como a mais adequada para o desenvolvimento do sítio aeroportuário.

264. Portanto, faz-se necessária uma reavaliação do item 22, que considera que “[O] estudo analisa alternativas possíveis para o desenvolvimento do aeroporto, abrangendo o Plano Diretor do aeroporto elaborado pelo operador aeroportuário atual, bem como os estudos e projetos existentes, apresentando-se a solução considerada mais adequada para o desenvolvimento do aeroporto, sob aspectos de eficiência e maximização do retorno esperado do projeto, em fases de implantação, contemplando uma concepção modular e balanceada”.

265. O atendimento mínimo ao item foi considerado no conteúdo apresentado nos itens 2.5.1 e 2.5.2, que apresentam estudos e projetos existentes para o desenvolvimento do aeroporto, e no estudo de alternativas apresentado no item 3.3. Entretanto, nesse estudo de alternativas, são apresentados os equívocos detalhados acima. Como apenas uma das alternativas segue as diretrizes para desenvolvimento do estudo, não há análise de alternativas possíveis e viáveis. Adicionalmente, considerando que a alternativa selecionada é justamente a que contraria as diretrizes, há uma falha na definição da alternativa mais adequada para o desenvolvimento do aeroporto.

266. Por isso, considerando o conteúdo apresentado pelo Consórcio LOGIT no item 3.3 do Relatório dos Estudos de Engenharia para o Aeroporto de Uruguaiana e a inconsistência com relação às diretrizes apresentadas, a presente **Comissão entende pela alteração da nota do referido item para o SBUG de 100% para 20%**.

267. Complementarmente, é também necessária a reavaliação do item 25, por meio do qual se busca avaliar se: “[É] apresentado anteprojeto de engenharia, demonstrando claramente a implantação de acordo com as fases/etapas propostas, consistentes com as projeções de demanda, especificando a expansão prevista para cada fase/etapa, atendendo aos parâmetros e especificações técnicas mínimas e evidenciando o atendimento às normatizações da ANAC e, subsidiariamente, normas ABNT relativas a ruídos, ergonomia e conforto, quando existentes, bem como as demais normas técnicas aplicáveis às soluções de engenharia propostas”.

268. Com relação ao conteúdo apresentado pelo Consórcio LOGIT no âmbito da avaliação desse item, o Consórcio GCA apresenta em seu recurso que “conforme o RBAC 154, considerando as premissas de aeronave crítica e comprimento de pista apresentados no estudo do consórcio Recorrido, o aeroporto deveria ser código 3C (uma vez que o ATR 72 é uma aeronave código 3C), sendo necessário uma faixa de pista de 280m de largura total”.

269. O Consórcio LOGIT traz diversos argumentos nas suas contrarrazões, onde destacamos o seguinte trecho:

*“O GCA sustenta em suas razões recursais que, conforme estabelecido pelo Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC 154, a aeronave acima referida se insere na categoria ‘3C’, que exige uma largura total de pista de 280 metros, de modo que o código proposto pelo Grupo Recorrido ‘2C’, que exige uma largura total de pista de 140 metros, estaria incorreto.*

*Entretanto, tal alegação não merece ser acolhida uma vez que o RBAC 154 não define, de modo taxativo, que o ATR-72 600 se enquadra na categoria 3C.”*

270. A partir dos argumentos apresentados por ambos os consórcios e considerando os pontos já mencionados acima, cabe destacar que o plano de desenvolvimento proposto contraria as diretrizes para elaboração dos estudos e que o plano de desenvolvimento proposto contraria a premissa apontada pelo próprio Consórcio LOGIT no item 3.3.1 e descrita no item (i) acima.

271. Adicionalmente, com relação ao código de referência que deveria ser utilizado, não há dúvida de que o plano de desenvolvimento deveria considerar o código 3C, uma vez que essa foi uma exigência expressa nas diretrizes para realização dos estudos. Além disso, essa é a classificação utilizada hoje pela ANAC para as aeronaves ATR-72, sem distinção de modelo. Quanto à distinção de modelo, vale mencionar ainda que esta foi uma informação trazida apenas nas contrarrazões, uma vez que o Relatório dos Estudos de Engenharia do Consórcio LOGIT aponta como aeronave de projeto apenas ATR-72 e, em alguns lugares, AT72, que não corresponde ao modelo mencionado nas contrarrazões (AT76).

272. Desse modo, o plano de desenvolvimento levou em consideração os requisitos do RBAC 154, mas os aplicou considerando o código de referência 2C, o que inegavelmente compromete as adequações propostas no desenvolvimento do sítio aeroportuário. Portanto, **a Comissão decide pela alteração da nota do Consórcio LOGIT no item 25, referente ao aeroporto de Uruguaiana (SBUG), de 70% para 50%**.

273. O item 25 da avaliação corresponde ao seguinte item: “[É] apresentado anteprojeto de engenharia, demonstrando claramente a implantação de acordo com as fases/etapas propostas, consistentes com as projeções de demanda, especificando a expansão prevista para cada fase/etapa, atendendo aos parâmetros e especificações técnicas mínimas e evidenciando o atendimento às normatizações da ANAC e, subsidiariamente, normas ABNT relativas a ruídos, ergonomia e conforto, quando existentes, bem como as demais normas técnicas aplicáveis às soluções de engenharia propostas.”

274. Além da decisão por alterar nota do item em referência para o SBUG, conforme seção anterior da presente nota técnica, os parágrafos seguintes dedicar-se-ão a analisar as alegações trazidas pelos consórcios, individualmente, para os demais aeroportos dos Blocos Sul e Norte que foram objeto de recurso.

275. Com relação à justificativa apresentada pela CAE para esse item na avaliação do Aeroporto de Curitiba (SBCT), o Consórcio GCA questiona o trecho que menciona que o estudo “não apresenta justificativa para a implantação da RESA de 240m x 150m na cabeceira 29”. O Consórcio argumenta que o plano de desenvolvimento apresentado atende à previsão do RBAC 154 e requer que a nota seja majorada.

276. O plano de desenvolvimento apresentado pelo Consórcio considera a implantação de RESA nas dimensões de 240m x 150m em todas as cabeceiras. Entretanto, cabe destacar que, no caso específico da cabeceira 29, a implantação de RESA nessas dimensões exige que haja desapropriação. Adicionalmente, ressalta-se que, conforme os dados apresentados no item referente à capacidade do sistema de pistas, a PPD 11/29 responde por apenas 0,10% das operações de pouso e decolagem no aeroporto. Ressalta-se, ainda, que o RBAC 154, Emenda nº 06, prevê 90m x 90m como dimensões mínimas para RESA no referido aeroporto.

277. Desse modo, a fundamentação apresentada pela CAE, no trecho específico que menciona a ausência de justificativa para a implantação de RESA nas dimensões apresentadas pelo Consórcio, faz referência à decisão não justificada de implantar uma RESA em dimensões superiores ao mínimo requerido pelo Regulamento, em uma PPD que responde por um percentual baixo das operações e, ainda, com a necessidade de desapropriação para essa implantação.

278. Diante do exposto, não há motivação para a reavaliação da nota atribuída ao item em referência para o Consórcio GCA no que diz respeito ao SBCT.

279. Com relação à justificativa apresentada pela CAE na avaliação do item 25 para o Aeroporto de Foz do Iguaçu (SBFI), o Consórcio GCA questiona dois trechos:

(a) “Quanto ao sistema de pistas, há inconsistência entre as informações apresentadas no item 2.3.3.2 e 2.5.1.1 com relação aos momentos previstos para ampliação de capacidade.”

(b) “Não apresenta motivação para a ampliação da taxiway paralela E para a construção das taxiways de acesso L e M, tendo em vista que a capacidade pista sem essas intervenções já seria suficiente para o atendimento da demanda projetada até o fim da concessão.”

280. Para o exposto no trecho (a), o Consórcio esclarece que o item 2.3.3.2 apenas apresenta a capacidade máxima para o sistema de pistas, sem avaliar o momento de ampliação da capacidade, apesar da representação gráfica apresentar toda a ampliação no ano 4. Em seguida, no item 2.5.1.1, é apresentada a evolução da capacidade considerando o plano de desenvolvimento proposto.

281. Para o trecho (a), a justificativa apresentada pelo Consórcio esclarece o problema apontado na avaliação inicial do item.

282. Para o exposto no item (b), o Consórcio GCA esclarece que “a necessidade de construção de novas *taxiways* decorre da necessidade de atendimento das melhores práticas indicadas pela ICAO, ANAC e DECEA quanto à melhoria da segurança operacional no aeroporto para redução do tempo de ocupação da pista de pouso e decolagem”. Adiciona ainda que “à medida que o volume de operações aumenta, também aumenta a necessidade de se prever soluções para a redução do tempo de ocupação da pista pelas aeronaves, tanto na operação de pouso, quanto na operação de decolagem, com o intuito de diminuir as ocorrências de incursão de pista e *hot spots*. Portanto, adotou-se como estratégia a construção de pistas de táxi de acesso a cabeceira E M e a pista de táxi de saída rápida L, como solução técnica que melhor atende a necessidade de segurança operacional do aeroporto” (SIC).

283. Para a análise dos argumentos apresentados pelo Consórcio, cabe considerar o seguinte:

(i) No item 2.4.2 do Relatório dos Estudos de Engenharia, o Consórcio apresenta como premissa para a escolha da alternativa mais vantajosa a minimização das intervenções nas instalações existentes;

(ii) O item de avaliação leva em consideração a apresentação de anteprojeto de engenharia, “demonstrando claramente a implantação de acordo com as fases/etapas propostas, consistentes com as projeções de demanda”.

284. No recurso apresentado, o Consórcio GCA justifica a construção das novas *taxiways* mencionando a necessidade de se prever soluções para a redução do tempo de ocupação da pista, além de afirmar que é a solução técnica que melhor atende a necessidade de segurança operacional do aeroporto. No relatório dos estudos de engenharia, a justificativa apresentada também menciona a

redução no tempo de ocupação da pista.

285. De fato, os resultados apresentados no relatório indicam o aumento da capacidade como consequência da implantação das referidas pistas de táxi, mas não é essa a inconsistência apontada pela CAE.

286. Levando em consideração os pontos (i) e (ii) apontados acima, apesar de haver benefício associado (redução de tempos de ocupação e aumento de capacidade), não há motivação para a construção das novas pistas de táxi, uma vez que a capacidade do sistema de pistas antes dessas intervenções atende com folga considerável à previsão de demanda apresentada pelo Consórcio. Se a consequência de ampliação da capacidade fosse motivação suficiente para a proposição de novas intervenções, a premissa de minimização das intervenções estaria sendo contrariada, além do próprio item de avaliação dos estudos que considera a consistência do anteprojeto com as projeções de demanda.

287. Quanto ao atendimento da suposta necessidade de segurança operacional mencionada pelo Consórcio, ressalta-se que o conteúdo dos estudos de engenharia não faz qualquer menção às melhores práticas que estariam sendo seguidas ou ao benefício em segurança operacional observado como resultado das intervenções propostas. Complementarmente, cabe destacar que vale a mesma fundamentação apresentada acima: a identificação de benefício associado não é, por si só, motivação suficiente para a realização de intervenções, uma vez que há um custo de investimento associado.

288. Diante do exposto, não há motivação para a reavaliação da nota atribuída ao item no que diz respeito ao conteúdo do trecho (b) acima.

289. Por fim, considerando ambos os pontos questionados pelo **Consórcio GCA para o SBFi** e a fundamentação apresentada acima, **altera-se a nota do referido item de 70% para 71% em virtude do esclarecimento apresentado para o trecho (a) acima destacado.**

290. Com relação à justificativa apresentada na avaliação do item para o Aeroporto de Navegantes (SBNF), o Consórcio GCA questiona dois trechos:

(a) “Quanto ao sistema de pistas, há inconsistência entre as informações apresentadas no item 2.3.3.2 e 2.5.1.1 com relação aos momentos previstos para ampliação de capacidade.”

(b) “Na fase 3 do plano de desenvolvimento, propõe a construção de uma saída rápida de pista (taxiway M), mas, segundo os dados apresentados, não há ampliação na capacidade de pista como resultado e nem haveria a necessidade dessa ampliação.”

291. Para o exposto no trecho (a), o Consórcio esclarece que o item 2.3.3.2 apenas apresenta a capacidade máxima para o sistema de pistas, sem avaliar o momento de ampliação da capacidade, apesar da representação gráfica apresentar toda a ampliação no ano 4. Em seguida, no item 2.5.1.1, é apresentada a evolução da capacidade considerando o plano de desenvolvimento proposto.

292. Para o trecho (a), a justificativa apresentada pelo Consórcio esclarece o problema apontado na avaliação inicial do item.

293. Para o exposto no trecho (b) destacado acima, o Consórcio GCA esclarece que “a necessidade de construção de nova *taxiway* decorre da necessidade de atendimento das melhores práticas indicadas pela ICAO, ANAC e DECEA quanto à melhoria da segurança operacional no aeroporto para redução do tempo de ocupação da pista de pouso e decolagem”. Adiciona ainda que “à medida que o volume de operações aumenta, também aumenta a necessidade de se prever soluções para a redução do tempo de ocupação da pista pelas aeronaves, tanto na operação de pouso quanto na operação de decolagem, com o intuito de diminuir as ocorrências de incursão de pista e *hot spots*. Portanto, adotou-se como estratégia a construção da pista de táxi de saída rápida M, como solução técnica que melhor atende a necessidade de segurança operacional do aeroporto”.

294. Em seguida, o Consórcio esclarece que “a ausência de alteração de capacidade com a construção da *taxiway* deve-se ao fato de que as premissas do modelo apresentam um cálculo de porcentagem de utilização das saídas rápidas com base em determinadas configurações de desaceleração após o pouso, o que levou a não utilização da saída nessas configurações. No entanto, sabe-se que cada aeronave, em conjunto com restrições do operador aeroportuário e companhia aérea, pode apresentar configurações distintas que conduzam a utilização da saída rápida, causando uma redução no tempo de ocupação de pista”.

295. Para a análise dos argumentos apresentados pelo Consórcio, cabe considerar o seguinte:

(i) No item 2.4.2 do Relatório dos Estudos de Engenharia, o Consórcio apresenta como premissa para a escolha da alternativa mais vantajosa a minimização das intervenções nas instalações existentes;

(ii) O item de avaliação leva em consideração a apresentação de anteprojeto de engenharia, “demonstrando claramente a implantação de acordo com as fases/etapas propostas, consistentes com as projeções de demanda”.

(iii) No item 2.5.1.1 do Relatório dos Estudos de Engenharia, o Consórcio justifica a construção “de uma nova saída rápida de pista para reduzir os tempos de ocupação nos pousos”.

296. Levando em consideração o conteúdo dos Estudos de Engenharia, podemos concluir que, diante da análise de capacidade do sistema de pistas apresentada pelo Consórcio, a construção da pista de táxi de saída rápida M mostra-se desnecessária. Adicionalmente, essa construção foi justificada, tanto no Relatório quanto no recurso apresentado, pela necessidade de redução do tempo

de ocupação de pista. Entretanto, de acordo com o modelo utilizado pelo Consórcio, esse benefício não foi identificado como consequência da nova pista de táxi.

297. Diante do exposto, considerando os pontos (i) e (ii) apontados acima, reforça-se que não há motivação para a construção da nova pista de táxi, uma vez que a capacidade do sistema de pistas antes dessa intervenção atende à previsão de demanda apresentada pelo Consórcio. Adicionalmente, o Consórcio propõe a implantação da pista de táxi considerando que, apesar de não identificar a utilização da referida pista de táxi no seu próprio modelo de avaliação da capacidade do sistema de pistas, “cada aeronave, em conjunto com restrições do operador aeroportuário e companhia aérea, pode apresentar configurações distintas que conduzam a utilização da saída rápida, causando uma redução no tempo de ocupação de pista”. Desse modo, o investimento proposto, além de descasado com as premissas apontadas nos itens (i) e (ii) acima, baseia-se em uma possível ampliação de capacidade (redução no tempo de ocupação de pista) que não foi identificada no modelo utilizado pelo Consórcio. Por fim, ainda que o Estudo demonstrasse benefício associado à intervenção proposta, não haveria motivação para a construção da nova pista de táxi, conforme já mencionado. Nesse caso, a premissa de minimização das intervenções estaria sendo contrariada, além do próprio item de avaliação dos estudos que considera a consistência do anteprojeto com as projeções de demanda.

298. Logo, não há motivação para a reavaliação da nota atribuída ao item no que diz respeito ao conteúdo do trecho (b) acima.

299. Desse modo, considerando ambos os pontos questionados pelo **Consórcio GCA e a fundamentação apresentada acima, altera-se a nota do referido item para o SBNF de 65% para 66% em virtude do esclarecimento apresentado para o trecho (a) acima destacado.**

300. Com relação à justificativa apresentada na avaliação do item 25 para o Aeroporto de Londrina (SBLO), o Consórcio GCA questiona o trecho que menciona que “quanto ao sistema de pistas, há inconsistência entre as informações apresentadas no item 2.3.3.2 e 2.5.1.1 com relação aos momentos previstos para ampliação de capacidade.”

301. Para o exposto no trecho destacado, o Consórcio esclarece que o item 2.3.3.2 apenas apresenta a capacidade máxima para o sistema de pistas, sem avaliar o momento de ampliação da capacidade, apesar da representação gráfica apresentar toda a ampliação no ano 4. Em seguida, no item 2.5.1.1, é apresentada a evolução da capacidade considerando o plano de desenvolvimento proposto.

302. **A justificativa apresentada pelo Consórcio GCA esclarece o problema apontado na avaliação inicial do item, logo altera-se a nota do referido item para o SBLO de 70% para 71%.**

303. Com relação à justificativa apresentada na avaliação do item 25 para o Aeroporto de Manaus (SBEG), o Consórcio GCA questiona o trecho que menciona que “quanto ao sistema de pistas, há inconsistência entre as informações apresentadas no item 2.3.3.2 e 2.5.1.1 com relação aos momentos previstos para ampliação de capacidade.”

304. Para o exposto no trecho destacado, o Consórcio esclarece que o item 2.3.3.2 apenas apresenta a capacidade máxima para o sistema de pistas, sem avaliar o momento de ampliação da capacidade, apesar da representação gráfica apresentar toda a ampliação no ano 4. Em seguida, no item 2.5.1.1, é apresentada a evolução da capacidade considerando o plano de desenvolvimento proposto.

305. **A justificativa apresentada pelo Consórcio GCA esclarece o problema apontado na avaliação inicial do item para o SBEG, logo altera-se a nota do referido item de 85% para 86%.**

#### **Alegações sobre o item 29 – Estudos de Engenharia e Afins – Blocos Sul e Norte**

306. O item 29 da avaliação corresponde ao seguinte: “[S]e verificada a existência de obras inacabadas ou em execução no sítio aeroportuário, o estudo avalia as condições das obras (bem como as condições dos equipamentos e bens integrantes dessas obras) e quanto do executado ou em execução é possível de ser aproveitado na expansão prevista para o desenvolvimento do aeroporto”.

307. O Consórcio LOGIT aponta que há pontuação indevida para o Consórcio GCA, uma vez que “para nenhum dos aeroportos foi mencionada a data da visita, que é informação fundamental na análise da evolução das obras em execução. Isto deveria ser motivo suficiente para se penalizar fortemente as informações extraídas de uma inspeção in loco”. Além disso, destaca que faltam algumas informações no estudo do GCA para uma medição de evolução mais aprofundada e destaca, ainda, que a análise apresentada não é “superior a uma análise da evolução esperada da obra em função do cronograma decorrido de execução, que foi desenvolvida pelo Grupo Recorrente. Adicionalmente, requer “uma penalização maior da nota atribuída ao GCA ou, alternativamente, uma penalização menor da nota atribuída ao Grupo Recorrente”.

308. Analisando todas as notas apresentadas para o referido item, tem-se que para onze dos dezesseis aeroportos questionados as notas atribuídas aos dois grupos foram iguais. Para os outros cinco, a nota atribuída ao Consórcio GCA foi superior; mas, em nenhum caso, a superioridade foi atribuída especificamente à avaliação de andamento das obras apresentada com base na visita.

309. Conforme apontado pelo Consórcio GCA nas contrarrazões para o referido item, “o inventário das condições existentes e a avaliação as obras em andamento não podem ser embasados apenas nas informações adquiridas nas visitas de campo” (SIC).

310. É importante destacar que a ausência de informação referente à data da visita foi considerada na avaliação da CAE e gerou uma penalização. Entretanto, a penalização leva em consideração o prejuízo que a informação apresentada traz para o desenvolvimento do estudo.

311. A diferença observada nas notas ocorre sobretudo pela diferença no nível de detalhamento das informações apresentadas pelos dois Consórcios no que diz respeito à caracterização das obras. Cabe ressaltar, ainda, que ambos os consórcios levaram em consideração o cronograma previsto para a obra na análise apresentada.

312. Diante do exposto, a presente Comissão entende pelo indeferimento do pleito para todos os aeroportos dos Blocos Sul e Norte.

**Alegações sobre o item 30 – Estudos de Engenharia e Afins – Blocos Sul e Norte**

313. O item 30 da avaliação corresponde ao seguinte: “o estudo indica, ainda que de forma preliminar, o cronograma de execução das obras previstas em cada fase de expansão do aeroporto, embasando tecnicamente os prazos apresentados”.

314. Com relação a esse item, o Consórcio LOGIT aponta que recebeu penalização indevida e apresenta justificativa a partir das informações disponibilizadas nos arquivos referentes ao cálculo dos investimentos. O Consórcio indica que o cronograma de obras foi estimado mensalmente e que está detalhado na aba “Resultado” da planilha “CAPEX”. Entretanto, as informações disponíveis nessa planilha são referentes à previsão de investimentos, não correspondendo ao cronograma de obras.

315. Conforme destacado pelo Consórcio CGA nas contrarrazões apresentadas ao referido recurso, “a aba ‘Resultado’ mencionada pelo consórcio Recorrente apresenta apenas a estimativa do CAPEX, não servindo a referência financeira como cronograma de obras”.

316. Diante do exposto, as informações apresentadas pelo Consórcio LOGIT não condizem com o cronograma de obras, mantendo-se assim a nota inicial atribuída pela Comissão.

**Alegações sobre o item 31 – Estudos de Engenharia e Afins – Blocos Sul e Norte (exceto SBUG, que recebeu observações sobre os itens 31 a 33)**

317. O item 31 do Anexo 2 do Edital busca avaliar se “[É] apresentada a determinação dos qualitativos dos investimentos, referenciada em projetos-padrão compatíveis com os demais elementos do anteprojeto utilizado, em quantidades agregadas principais ou em outras metodologias aplicáveis”. Sobre o item em questão, inicialmente cabem alguns comentários sobre a avaliação dos estudos apresentados pelo Consórcio LOGIT.

318. Tendo em vista a apresentação de recurso sobre o item 31 para todos os aeroportos, exceto SBUG, e considerando que a metodologia adotada pelo Consórcio LOGIT é idêntica para todos os aeroportos, observou-se por parte da Comissão, que as notas e suas respectivas justificativas relativas ao SBUG foram apresentadas, na planilha (anexo 1 da Nota Técnica Conjunta nº 3/2019/CAE/MInfra), de maneira equivocada. Nesse aeroporto, tanto a nota quanto os comentários para o item 31 referem-se, na verdade, ao item 32. O mesmo ocorreu para o item 32, que apresentou nota e justificativa referentes ao item 33. O item 33, por sua vez, teve nota e justificativa referente ao item 34, conforme sintetizado na tabela a seguir.

| Como deveria ser (conforme todos os demais aeroportos) |              | Como foi apresentado para SBUG no Anexo 1 da Nota Técnica Conjunta nº 3/2019/CAE/MInfra                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|--------------------------------------------------------|--------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Item avaliado                                          | Nota do Item | Comentários                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Nota do Item | Comentários                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| 31                                                     | 30%          | Não foi apresentado anteprojeto em nível de detalhamento suficiente para levantamento dos quantitativos adotados no cálculo do CAPEX.<br>Os quantitativos por ciclo de investimento, presentes na aba "CAPEX", não possuem referência de forma que não é possível rastrear sua origem<br>Os quantitativos utilizados para o cálculo dos custos unitários paramétricos, observados no arquivo "Preços unitários", não possuem rastreabilidade.<br>Não foram apresentados os projetos e orçamentos utilizados para a definição dos custos paramétricos utilizados pelo Consórcio. | 70%          | Não foram apresentadas as fontes dos preços de equipamentos (pontes de embarque, sistemas de bagagens, equipamentos eletromecânicos, equipamentos de raio-x).<br>As composições unitárias oriundas do SICRO não estão considerando o Momento de Transporte dos materiais, bem como não estão sendo considerados o custo do Fator de Influência de Tráfego. Dessa forma, as composições apresentam custos inferiores aos que deveriam ser considerados. |
|                                                        |              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |              | O custo global é baseado em custo paramétrico obtido a partir de obras licitadas anteriormente. A adoção de custos paramétricos não leva em consideração as especificidades da                                                                                                                                                                                                                                                                         |

|    |      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|----|------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 32 | 70%  | Não foram apresentadas as fontes dos preços de equipamentos (pontes de embarque, sistemas de bagagens, equipamentos eletromecânicos, equipamentos de raio-x).<br>As composições unitárias oriundas do SICRO não estão considerando o Momento de Transporte dos materiais, bem como não estão sendo considerados o custo do Fator de Influência de Tráfego. Dessa forma, as composições apresentam custos inferiores aos que deveriam ser considerados.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 50%  | obra aqui analisada, além de não considerar o plano de necessidades real do aeroporto. O custo paramétrico desconsidera questões regionais, especificações técnicas próprias de cada obra, eventuais erros e omissões no orçamento original, diferença de complexidade entre as obras entre outros aspectos. Como exemplo, observou-se que o volume total de concreto (fundação, superestrutura etc) utilizado no orçamento base para definição do custo paramétrico de implantação de TPS (R\$ 6.255,6) foi 274,96 m <sup>3</sup> , valor destoante daqueles observados em construções do mesmo porte.<br>Ainda, considerando o pequeno espaço amostral, não é possível concluir que o custo paramétrico adotado possui precisão compatível com o exigido. |
| 33 | 50%  | O custo global é baseado em custo paramétrico obtido a partir de obras licitadas anteriormente. A adoção de custos paramétricos não leva em consideração as especificidades da obra aqui analisada, além de não considerar o plano de necessidades real do aeroporto. O custo paramétrico desconsidera questões regionais, especificações técnicas próprias de cada obra, eventuais erros e omissões no orçamento original, diferença de complexidade entre as obras entre outros aspectos. Como exemplo, observou-se que o volume total de concreto (fundação, superestrutura etc) utilizado no orçamento base para definição do custo paramétrico de implantação de TPS (R\$ 6.255,6) foi 274,96 m <sup>3</sup> , valor destoante daqueles observados em construções do mesmo porte.<br>Ainda, considerando o pequeno espaço amostral, não é possível concluir que o custo paramétrico adotado possui precisão compatível com o exigido. | 100% | Conforme afirma no item 3.3.2, não há necessidade de incorporação de áreas a serem desapropriadas para a solução proposta no plano de desenvolvimento do aeroporto.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| 34 | 100% | Conforme afirma no item 3.3.2, não há necessidade de incorporação de áreas a serem desapropriadas para a solução proposta no plano de desenvolvimento do aeroporto.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 100% | Conforme afirma no item 3.3.2, não há necessidade de incorporação de áreas a serem desapropriadas para a solução proposta no plano de desenvolvimento do aeroporto.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |

319. Dessa forma, o item 31 não possui nota e justificativa aderente ao item para o aeroporto (SBUG). Ocorre que, basta percorrer as notas e justificativas para os outros aeroportos para perceber que este item, tendo em vista o uso da mesma metodologia pelo Consórcio LOGIT, deveria ter a mesma nota atribuída aos demais aeroportos, ou seja, 30%.

320. Ainda que o item 31 tenha sido objeto de recurso para todos os aeroportos, com exceção de SBUG, e que esta comissão tenha avaliado o recurso, conforme se observará em seguida, optou-se por atribuir nota 100% para este aeroporto tendo em vista que, em tese, o grupo não teve a oportunidade de se manifestar sobre a nota que de fato deveria ter sido atribuída ao item.

321. Por fim, de forma a uniformizar a planilha de avaliação bem como a análise da mesma matéria, os argumentos apresentados no recurso para SBUG no item 32 serão incorporados aos argumentos apresentados pelo mesmo consórcio para todos os demais aeroportos no item 33, de forma que a avaliação desta comissão será única. O mesmo ocorrerá para o item 33 e seus argumentos. A tabela a seguir busca explicar a análise a ser realizada para o SBUG, consórcio LOGIT:

| Item avaliado | Justificativa e nota efetivamente consideradas na planilha SBUG                                                                        |
|---------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 31            | Atribuição de nota 100%                                                                                                                |
| 32            | Consideração dos recursos apresentados para todos os aeroportos relativos ao item 32.                                                  |
| 33            | Consideração dos recursos apresentados para todos os aeroportos relativos ao item 33 e dos recursos apresentados para SBUG no item 32. |

322. Com esses ajustes, todos os argumentos apresentados pelo Consórcio LOGIT serão considerados e avaliados por esta comissão, não havendo prejuízos ao grupo recorrente. Pelo contrário, houve atribuição de nota igual a 100% em item que em todos os outros aeroportos houve considerável, e fundamentada, penalização.

323. Nesse sentido, para todos os aeroportos, com exceção de SBUG, o recurso apresentado pelo Consórcio LOGIT aborda 4 aspectos que motivaram a dedução da nota sobre o item, quais sejam:

- i) Levantamento dos quantitativos (arquivo CAPEX);
- ii) Referência e rastreabilidade da origem dos quantitativos (arquivo CAPEX);
- iii) Rastreabilidade dos quantitativos (arquivo Preços Unitários);
- iv) Apresentação dos projetos e orçamentos utilizados na definição dos custos paramétricos.

324. Quanto aos apontamentos sobre os quantitativos da planilha CAPEX, o recurso apresentado informa que os quantitativos utilizados foram obtidos a partir dos elementos descritos no item 3.5.3 do relatório de Engenharia.

325. Sobre este argumento, pontua-se que o grau de detalhamento do anteprojeto não permite avaliar a adequação de tais quantitativos, uma vez as informações apresentadas, bem como das plantas elaboradas, não são suficientes para avaliação.

326. Cabe ressaltar que o conceito de anteprojeto, conforme bem apresentado pelo recorrente, consiste não somente em documentos escritos, mas também em desenhos técnicos. Nesse sentido, os desenhos técnicos apresentados, notadamente relativos aos Terminais de Passageiros, possuem grau de detalhamento inferior ao necessário para caracterização da obra ou serviço planejado. De fato, não há detalhamento do Terminal, apenas hachura na planta de locação do sítio aeroportuário e figura ilustrativa no PDF caderno de plantas. Assim, os quantitativos de ampliação e, principalmente, retrofit não podem ser verificados em projeto.

327. Corroborando com esse entendimento, a Orientação Técnica OT-002/2014-IBRAENG, utilizada pela recorrente na justificativa de recurso, aponta como elementos necessários ao anteprojeto de edificações:

|                         |         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|-------------------------|---------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Concepção Arquitetônica | Desenho | <ul style="list-style-type: none"><li>• Plantas baixas e de cobertura;</li><li>• Cortes e elevações;</li><li>• Detalhes de elementos (que possam influir no valor do orçamento;</li><li>• Indicação de elementos existentes, a demolir, e a executar, em caso de reforma e/ou ampliação;</li><li>• Especificações preliminares de materiais, equipamentos, elemento, componentes e sistemas construtivos.</li></ul> |
|-------------------------|---------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

328. Ainda, a título de exemplificação, em outras etapas do capítulo Anteprojeto, os quantitativos não são definidos, como é o caso da subestação de energia do aeroporto de Curitiba em que é informado que caso haja necessidade haverá expansão das áreas. O anteprojeto possui o objetivo de definir essa necessidade, não sendo esperado que sejam dadas indicações genéricas de uma possibilidade futura. Nesse caso específico, observa-se que a despeito do anteprojeto não definir a necessidade ou não da expansão da área, o orçamento considerou tal custo, potencialmente realizando uma previsão de investimento desnecessária.

329. Com relação à rastreabilidade dos quantitativos utilizados para o cálculo dos custos unitários paramétricos, destaca-se ser fundamental a apresentação dos documentos de referência, uma vez que existem diferenças entre o orçamento da administração pública, apresentado como referência para a licitação, e o orçamento da vencedora do certame. Não há clareza quanto a qual orçamento do edital de licitação foi utilizado.

330. Observe-se que existem orçamentos de referência que impossibilitam a busca na internet, uma vez que a referência informada pelo Consórcio LOGIT é muito genérica, como, por exemplo, a indicação "Edifício garagem: Aeroporto de Congonhas", não deixando claro tratar-se de edital de construção, manutenção, reforma ou outro.

331. Além disso, existem especificidades nos orçamentos que não permitem a avaliação dos quantitativos, mesmo quando informado o número da licitação, como é o caso da referência do Pátio de aeronaves. Foi informada referência única - ampliação do pátio do Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu/Cataratas - enquanto a planilha de "Preços unitários" apresenta dois tipos de pátios de aeronaves: pátio em pavimento rígido e pátio em pavimento flexível. Os quantitativos observados na licitação do pátio de Foz do Iguaçu divergem daqueles apresentados na planilha de "Preços Unitários" tanto para o pátio em pavimento rígido quanto para o pátio em pavimento flexível, demonstrando a necessidade do Grupo de apresentar os projetos e orçamentos efetivamente utilizados.

332. Por fim, importante destacar que o próprio grupo LOGIT informa haver ajustes nos orçamentos de referência, conforme a seguir:

"Consideramos projetos referenciais com características compatíveis com as necessidades de intervenção previstas no plano de desenvolvimento. Adicionalmente, para os elementos de anteprojeto definidos com maior nível de detalhamento, adequamos os orçamentos das obras de referência para melhorar o nível de precisão e confiabilidade da estimativa do custo global."

333. Dessa forma, não é suficiente a indicação do edital de licitação da Infraero utilizado para levantamento dos quantitativos do orçamento paramétrico. Entende-se ser necessária a indicação de quais as alterações realizadas visando garantir rastreabilidade e verificabilidade dos valores apresentados.

334. Quanto às razões alegadas pelo Consórcio LOGIT para o item em referência sobre os estudos do Grupo GCA, esclarece-se que a matéria já foi objeto de penalização na avaliação inicial desta Comissão para o mesmo item, de forma que se indefere o pleito.

335. Diante de todo o exposto, e considerando a argumentação apresentada pelo Consórcio LOGIT, e em especial, com base na análise comparativa quanto à avaliação a que se submeteu o Consórcio GCA, entende esta Comissão que houve penalização desproporcional ao erro cometido, motivo pelo qual decide-se pelo **deferimento parcial do recurso apresentado pelo Consórcio LOGIT e pela majoração da nota, passando de 30% para 40% para todos os aeroportos dos Blocos Sul e Norte, exceto para o SBUG, que será alterada para 100%, pelas razões expostas no início do texto do item em referência bem como para o SBTT, que passa de 28% para 38%.**

336. Ainda sobre o item 31, o Consórcio GCA trouxe argumentos que visam majorar sua nota para os alguns aeroportos, conforme análise pormenorizada a seguir.

337. Para o SBCT, parte da penalização inicial foi baseada na falta de justificativa, no relatório de engenharia, para investimento em: i) balizamento noturno nas TWY E, F, G, H, M e N, na fase I de desenvolvimento; ii) sinalização vertical nas TWY E, M e N na fase I de desenvolvimento e iii) sinalização vertical na TWY C na fase II de desenvolvimento.

338. A partir do recurso apresentado pelo Consórcio GCA, observa-se que o relatório de engenharia de fato apresenta a descrição das intervenções, conforme transcrito a seguir:

i) Realocação/instalação de luzes de borda e de eixo de taxi, a LED, nas taxiways A, B, E, F, G, H, J, M e N, de acordo com a nova concepção geométrica do sistema de pistas e pátios, considerando o emprego de luzes novas e o reaproveitamento das luzes existentes no sistema atual. A quantidade de luzes deve seguir o conceito do sistema existente (espaçamento de 30m nos trechos retilíneos e luzes duplicadas nas curvas);

ii) Instalação de novos painéis de sinalização vertical a LED e realocação de painéis existentes, quando compatíveis, nas TWYs A, B, E, F, H, J, K, L, M, N, P, Q e U, de acordo com a nova concepção geométrica do sistema de pistas e pátios;

iii) Instalação de novos painéis de sinalização vertical a LED na PPD 15-33 e nas taxiways C, R e S, em decorrência da implantação das novas taxiway;

339. Ademais, cabe destacar que o Consórcio GCA apresentou, ainda, as plantas indicativas das intervenções nas pistas de táxi citadas.

340. O Consórcio LOGIT, por sua vez, quando da apresentação das contrarrazões indicou que a selagem de trincas nas TWY E e G, indicadas pelo Consórcio GCA em seu relatório de engenharia, não justifica a necessidade de investimento em balizamento luminoso. No entanto não foram apresentadas avaliações técnicas quanto à afirmação trazida, bem como não foram apresentadas contrarrazões para os argumentos elencados pelo Consórcio GCA.

341. Em face do exposto, com base nas argumentações trazidas sobre o item 31, de fato, há indicação no relatório de engenharia, nos trechos citados pelo grupo GCA, das previsões de balizamento e sinalização vertical. Dessa forma, **defere-se o pleito e majora-se a nota em 3 pontos percentuais, passando de 65% para 68% para o SBCT.**

342. Para o SBNF, em especial quanto à avaliação da capacidade instalada do SESCINC, houve penalização inicial devido à indicação, pelo Grupo, de sobrecarga no componente, sem, no entanto, haver previsão de investimento na Fase I de expansão do aeroporto.

343. A esse respeito, o GCA trouxe, no recurso, a indicação de que a ausência de previsão de expansão no SESCINC ocorre devido à consideração de que a obra em andamento, cujo objeto engloba a construção de seção contra incêndio, tem previsão de conclusão antes do início da operação pelo operador privado, não havendo necessidade de ampliação da capacidade do sistema.

344. Quanto a essa afirmação, nota-se que o Grupo apresentou o cronograma físico-financeiro da Construtora Porto Beton em que há indicação de conclusão da edificação em dezembro de 2019. No entanto, não foi encontrada menção sobre a capacidade da nova edificação, ou mesmo da adequação desta aos regulamentos vigentes. A ausência de citação quanto a capacidade da edificação após a execução da obra leva ao entendimento de que a indicação de sobrecarga considerou essa situação, ou seja, a capacidade após as intervenções.

345. Nessa linha, quando da avaliação da capacidade instalada, item 1.3 do Estudo, o Grupo apresentou, para o Terminal de Passageiros, avaliação da capacidade considerando o terminal após a conclusão das obras. Dessa forma, não se mostrou evidente que a avaliação do SESCINC não manteve a mesma premissa (considerar a capacidade da edificação após a realização das obras).

346. Em face do exposto, indefere-se o pleito, mantendo a nota inicial de 62%.

347. Para o SBLO, parte da penalização inicial do item ocorreu devido à não identificação da justificativa para investimento em extensão/construção/ampliação das TWY A e B, o qual consta na Planilha de CAPEX.

348. Sobre o item, conforme consta no recurso, o Grupo apresentou como justificativa a avaliação constante no item 1.3.1.2 do relatório de engenharia, em que é apresentada inadequação das larguras dos acostamentos das referidas pistas de táxi.

349. Nesse sentido cabe apontar que a planilha de CAPEX indica quantidades de obras muito superiores àquelas apresentadas para acostamento das TWY A e B no relatório de engenharia. Ainda que exista justificativa para ampliação dos acostamentos (459 m<sup>2</sup> para TWY A e 690 m<sup>2</sup> para a TWY B), não foi observada justificativa para, por exemplo, terraplenagem e drenagem de 4.093,68 m<sup>2</sup> na TWY A e 4.615,42 m<sup>2</sup> na TWY B. Dessa forma, existem obras e investimentos potencialmente

necessários na planilha de CAPEX que, no entanto, não estão justificados no Relatório de Engenharia.

350. Em face do exposto, indefere-se o pleito e mantém-se a nota inicialmente atribuída ao Consórcio GCA para o SBLO.

351. Para o SBJV, o recurso apresentado pelo Consórcio GCA pauta-se em dois apontamentos distintos realizados durante a avaliação inicial dos estudos.

352. A primeira parte do recurso aponta que os investimentos em balizamento noturno e sinalização vertical da TWY B estão justificados na página 430 do relatório de engenharia. Dessa forma, consultando-se a página informada, de fato, é observado que tais investimentos estão descritos, conforme a seguir:

- Relocação das luzes de borda da taxiway B, devido a redução na largura da pista;
- Implantação/construção de nova rede subterrânea de balizamento no entorno da PPD e da taxiway B, em substituição a rede existente, e no entorno das novas taxiways A, C, D, E e F, estendendo-se até a nova subestação principal de entrada de energia (SE-CUT);
- Realocação dos painéis de sinalização vertical existentes na taxiway B (posição de espera);“

353. Em relação à segunda parte do recurso, o apontamento inicial desta comissão foi no tocante à inconsistência nos quantitativos de construção de TPS estimados para a fase I do projeto.

354. A argumentação trazida no recurso aponta que os valores apresentados na planilha CAPEX estão compatíveis com aqueles apresentados na planilha de desenvolvimento de engenharia. No entanto, ao se verificar a área de expansão de terminal nas plantas que compõem o anteprojeto, nota-se que o valor informado nas planilhas está incompatível com o TPS projetado. Parte da avaliação dos quantitativos é necessariamente realizada com base nas representações gráficas apresentadas, de forma que tais inconsistências prejudicam a avaliação do plano de desenvolvimento proposto, bem como dos valores necessários para implantação do projeto.

355. Em face do exposto, reconsidera-se a nota relacionada à primeira parte do recurso e mantém-se a nota relacionada à segunda parte, **majorando-se a nota total do item em 3 pontos percentuais, passando de 62% para 65% para o SBJV.**

356. Para o SBBI, o recurso apresentado pelo Consórcio GCA fundamenta-se na inadequação da penalização sobre a ausência de justificativa para investimentos na TWY B.

357. Importante ressaltar que, diferentemente do apontado pelo Grupo, a penalização não ocorreu exclusivamente pela ausência de justificativa dos investimentos citados, podendo ser a penalização sumarizada nos seguintes tópicos:

- i) Rastreabilidade dos quantitativos das planilhas referenciais;
- ii) Justificativa de investimentos na TWY B;
- iii) Justificativa para demolição de pavimentos não utilizados.

358. Cabe ainda pontuar que a penalização (35%) não está dividida igualmente entre os três itens. A avaliação desta comissão considerou o grau de criticidade de cada erro apontado para fins de ponderação da penalidade.

359. Com relação à TWY B, o recorrente aponta que investimentos estão justificados na página 322 do relatório de engenharia, de onde se extrai o seguinte texto:

**“Adequação da largura da taxiway B**

- Atualmente a taxiway B possui largura inferior a 15 m, de modo a gerar restrições para aeronaves código B com OMGS superior a 6 m;
- A fim de permitir a operação de aeronaves B sem restrição, adequou-se a largura da taxiway B para 15 m.“

360. Dessa forma, considera-se que o tópico está atendido, **deferindo-se o pleito, com resultado em aumento da nota inicialmente atribuída em 2 pontos percentuais, passando de 65% para 67% para o SBBI.**

361. Com relação ao SBPK, parte da penalização inicial dada ao Consórcio GCA baseia-se na falta de justificativa, no relatório de engenharia, para investimento em extensão, construção e ampliação da TWY A.

362. A partir do recurso apresentado pelo Grupo, observa-se que o relatório de engenharia, de fato apresenta a descrição das intervenções, conforme transcrito a seguir:

“Atualmente, a pista de taxi A, de acesso a PPD, não possui dimensões totais de largura e acostamento adequadas para a operação de aeronaves C sem restrição;

A fim de adequar a infraestrutura existente e prover uma capacidade do sistema de pistas adequada com as demandas projetadas, a taxiway A é alargada para as dimensões recomendadas pelo RBAC 154 EMD 06.

Ademais, cabe destacar que o Grupo GCA apresentou, ainda, as plantas indicativas das intervenções nas pistas de táxi citadas.“

363. Outra parte da penalização foi baseada em inconsistência nos quantitativos de TPS estimados para a fase I de desenvolvimento. Com relação a este item, o grupo recorrente aponta que a área de terminal utilizada está compatível, quando considerada a área levantada na planilha de dimensionamento e na planilha de CAPEX.

364. A esse respeito, cabe apontar que ao se verificar a área de expansão de terminal nas plantas que compõem o anteprojeto, o valor informado nas planilhas está incompatível com o TPS projetado. Parte da avaliação dos quantitativos é necessariamente realizada com base nas

representações gráficas apresentadas, de forma que tais inconsistências prejudicam a avaliação do plano de desenvolvimento proposto, bem como dos valores necessários para implantação do projeto.

365. Em face do exposto, **reconsidera-se a avaliação inicial no tocante à justificativa para obra na TWY A** e mantem-se a avaliação quanto à incompatibilidade nos quantitativos de construção, resultando na **majoração da nota em 3 pontos percentuais, passando de 62% para 65% para SBPK.**

366. Para o SBUG, parte da penalização inicial foi baseada em inconsistências nos quantitativos de construção de TPS estimados para a fase I.

367. Com relação a este item, o grupo recorrente aponta que a área de terminal utilizada está compatível, quando considerada a área levantada na planilha de dimensionamento e na planilha de CAPEX.

368. A esse respeito, cabe apontar que ao se verificar a área de expansão de terminal nas plantas que compõem o anteprojeto, o valor informado nas planilhas está incompatível com o TPS projetado. Parte da avaliação dos quantitativos é necessariamente realizada com base nas representações gráficas apresentadas, de forma que tais inconsistências prejudicam a avaliação do plano de desenvolvimento proposto, bem como dos valores necessários para implantação do projeto.

369. Dessa forma, mantém-se a nota inicialmente atribuída ao item para o SBUG, de 62%.

370. Para o SBBG, parte da penalização inicial foi baseada na falta de justificativa, no relatório de engenharia, para investimento em extensão, construção e ampliação da TWY A.

371. A partir do recurso apresentado pelo Consórcio GCA, observa-se que o relatório de engenharia, de fato apresenta a descrição das intervenções, conforme transcrito a seguir:

- Adequação da faixa de pista e da faixa preparada da PPD, com nivelamento e retirada de obstáculos
- Alguns trechos da faixa preparada estão com declividade longitudinal e transversal inadequadas;
- A faixa de pista da PPD é nivelada para que sejam corrigidas essas não conformidades;
- Para tanto, também é considerado a desativação do pátio de aeronaves e da *taxiway A*, com interferência na faixa de pista. “

372. Outra parte da penalização foi baseada em inconsistência nos quantitativos de TPS estimados para a fase I de desenvolvimento. Com relação a este item, o grupo recorrente aponta que a área de terminal utilizada está compatível, quando considerada a área levantada na planilha de dimensionamento e na planilha de CAPEX.

373. A esse respeito, cabe apontar que ao se verificar a área de expansão de terminal nas plantas que compõem o anteprojeto, o valor informado nas planilhas está incompatível com o TPS projetado. Parte da avaliação dos quantitativos é necessariamente realizada com base nas representações gráficas apresentadas, de forma que tais inconsistências prejudicam a avaliação do plano de desenvolvimento proposto, bem como dos valores necessários para implantação do projeto.

374. Em face do exposto, **reconsidera-se a avaliação inicial no tocante à justificativa para obra na TWY A** e mantem-se a avaliação quanto à incompatibilidade nos quantitativos de construção, resultando na majoração da nota em 3 pontos percentuais, **passando de 62% para 65% para o SBBG.**

375. Para o SBEG, parte da penalização do item em referência foi baseada na ausência de previsão de investimento em Terminal de Aviação Geral, que apresenta, conforme avaliação do grupo, sobrecarga de demanda frente a capacidade.

376. Em fase de recurso, o recorrente afirma que o atendimento à demanda de aviação geral ocorrerá a partir da utilização do atual Terminal 2 como TAG. Ainda, informa que tal consideração é apresentada na página 457 do relatório de engenharia.

377. Esta comissão, em avaliação do recurso, observou que, de fato, há indicação da conversão do terminal 2 em terminal de aviação geral, conforme segue:

*“2.6.1.5 Sistema de Aviação Geral*

**Utilização do TPS 2 para operação como TAG**

- O Aeroporto Internacional de Manaus não possui terminal de aviação geral, mesmo sendo necessário conforme a movimentação prevista na demanda.
- É considerada a operação de um novo TAG, a partir da utilização do TPS 2 existente, frontal ao pátio de aviação geral e hangares existentes.
- É proposta também a utilização da infraestrutura de apoio necessária, como estacionamento de veículos e vias de acesso disponíveis. “

378. Dessa forma, **reconsidera-se a nota sobre este quesito, majorando-a em 3 pontos percentuais, passando de 62% para 65% para o SBEG.**

379. Para o SBCZ, parte da penalização inicial foi baseada na falta de justificativa, no relatório de engenharia, para investimento em balizamento noturno e sinalização vertical na TWY A.

380. A partir do recurso apresentado pelo Grupo GCA, observa-se que o relatório de engenharia, de fato apresenta a descrição das intervenções, conforme transcrito a seguir:

- Implantação/Construção de novo trecho de rede subterrânea de balizamento entre a *taxiway A* e a SEP (KF-Principal);
- Remanejamento/Transferência do circuito de balizamento das luzes da PPD e da *taxiway A*, da KF-Auxílios para a SEP;
- [...] Implantação/Instalação de sistema de sinalização vertical iluminada, composto por

381. Dessa forma, reconsidera-se a nota sobre este quesito, **majorando-a em 3 pontos percentuais, passando de 62% para 65% para o SBCZ.**

382. Para o SBTF, parte da penalização ocorreu pela falta de justificativa para a estrutura de pavimento utilizada na implantação da plataforma contra jato de motor (blast pad). Inicialmente esta comissão entendeu que estava sendo utilizada a mesma estrutura da pista de pouso e decolagem, podendo levar a um sobredimensionamento do pavimento.

383. Em seu recurso, o Consórcio GCA aponta que a área de pavimento do blast pad prevista no relatório de engenharia (2.700 m<sup>2</sup>) é aquele correspondente à linha de precificação do acostamento na planilha de CAPEX, demonstrando, portanto, que o dimensionamento do Blast Pad foi feito com base em uma estrutura de acostamento e não de pista de pouso e decolagem.

384. Ao avaliar os quantitativos apresentados, há correlação entre aquele projetado para Blast Pad e aquele descrito na planilha de CAPEX como acostamento. Observou-se também que as plantas de implantação de pavimento apresentam a área de Blast Pad com a legenda de acostamento, além de apresentarem tabela resumo de espessuras das camadas do pavimento (CBUQ, Solo-Cimento, Solo—Brita) em conformidade com aquelas indicadas na aba “investimentos” da planilha CAPEX (revestimento, base e sub-base).

385. No entanto, em que pese haver elementos que indiquem a correta consideração pelo grupo, há prejuízos na avaliação causados pela alteração de nomenclatura (blast pad para acostamento) entre os diversos documentos que compõem o projeto.

386. Em face do exposto, **reconsidera-se parcialmente o pleito**, mantendo-se parte da penalização devido à falta de clareza das considerações de projeto adotadas. Como resultado final, aumenta-se a nota em 2 pontos percentuais **para o SBTF, passando de 62% para 64%.**

387. Para o SBBV, parte da penalização inicial foi baseada na falta de justificativa, no relatório de engenharia, para investimento em balizamento noturno e sinalização vertical nas TWY C, D e E.

388. O recurso apresentado pelo Consórcio GCA argumenta que os investimentos nas pistas de táxi em questão são decorrentes de adequações no balizamento luminoso e sinalização vertical e que a justificativa está apresentada nas páginas 389 e 391 do relatório de engenharia.

389. Esta comissão, em análise do recurso, não encontrou justificativa sobre adequação de pistas de táxi, balizamento luminoso ou sinalização vertical na página 389.

390. Nesta esteira, ao analisar a página 391 do relatório, encontrou citações genéricas quanto à necessidade de adequação no balizamento noturno, sem especificar necessidade de adequação nas pistas de táxi aqui tratadas, conforme segue:

***“Adequação do Balizamento Luminoso, Sinalização Vertical e Sistema de Docagem***

*Considerando as mudanças geométricas no sistema de pistas e pátios, é considerada a adequação do balizamento luminoso e da sinalização vertical, sendo os sistemas adequados quando possível ou implantados novos sistemas quando necessário. “*

391. Assim, considerando os argumentos apresentados no recurso, indefere-se o pleito, mantendo a nota e justificativa inicial para o SBBV, de 65%.

### **Alegações sobre o item 32 – Estudos de Engenharia e Afins – Blocos Sul e Norte.**

392. O item 32 do Anexo 2 do Edital busca avaliar se “[N]as estimativas de CAPEX, os preços unitários estão baseados em sistemas oficiais de preço, em preços de mercado ou em valores referenciais admitidos pela Administração Pública, principalmente pelos órgãos de fiscalização e controle”.

393. O recurso apresentado pelo Consórcio LOGIT para o item em referência inicialmente aborda a avaliação realizada pela comissão em relação ao preço de equipamentos. Sobre o tema, o recurso apresenta informações novas, não encontradas no relatório de engenharia avaliado por esta comissão. Assim, têm-se as seguintes considerações:

a) Não há indicação, no relatório, de que os custos relativos a pontes de embarque foram obtidos de estudos de PMI anteriores, conforme indicado no recurso. Ademais, o próprio recurso equivocou-se ao não informar quais os PMIs foram utilizados como base para levantamento do preço dos equipamentos.

b) Não há indicação, no relatório de engenharia, de que o orçamento de equipamentos foi obtido a partir de pesquisas de mercado realizada para o projeto referencial de TPS (Projeto executivo padrão de Terminal, Banco do Brasil – SAC/PR), conforme defendido no recurso. O relatório de engenharia cita o Projeto executivo padrão de Terminal, Banco do Brasil – SAC/PR como fonte de dados para os preços de TPS. Os preços de TPS, na planilha de CAPEX possuem a referência “TPS”, enquanto os preços de equipamentos possuem as referências “E001” a “E006”. As referências “E001” a “E006” não estão em momento algum relacionadas aos preços de TPS nas planilhas eletrônicas apresentadas.

394. Em seguida, o recurso aborda a penalização pela não incorporação dos custos de transporte de materiais. Com relação ao serviço de transporte, inicialmente observa-se que o exemplo apresentado está ininteligível, não sendo possível depreender se as marcações em vermelho referem-

se ao item 2.1, 2.2, 2.4 ou 2.5, conforme observa-se:

| Acostamento da Pista de Táxi |         |       |                                                                                       | Unidade        | Quantidade |
|------------------------------|---------|-------|---------------------------------------------------------------------------------------|----------------|------------|
| Item                         | Código  | Fonte | Descrição                                                                             |                |            |
| 1                            |         |       | Serviços Preliminares                                                                 |                |            |
| 1.1                          |         |       | Mobilização e Desmobilização                                                          | vb             | 1,50%      |
| 1.2                          |         |       | Canteiro de Obras (instalação, manutenção e desmobilização)                           | vb             | 2,50%      |
| 1.3                          |         |       | Administração Local                                                                   | vb             | 6,99%      |
| 2                            |         |       | Terraplenagem                                                                         |                |            |
| 2.1                          | 99064   | SICRO | Locação da obra                                                                       | m              | 1.800,81   |
| 2.2                          | 1600413 | SICRO | Limpeza e remoção de camada vegetal                                                   | m <sup>2</sup> | 36.016,10  |
| 2.3                          | 5502136 | SICRO | Escavação e carga de material de 1ª cat.                                              | m <sup>3</sup> | 18.008,05  |
| 2.4                          | 5915321 | SICRO | Emprego de material de 1ª cat. para bota-fora                                         | tkm            | 270.120,75 |
| 2.5                          | 4413942 | SICRO | Ensoalhamento do material de 1ª cat. em bota-fora, incluindo descarga, mais "royalty" | m <sup>3</sup> | 23.410,47  |

395. Não obstante o apontado acima, a argumentação trazida pelo Consórcio LOGIT de que as distâncias médias de transporte podem ser verificadas nos quantitativos desses serviços não está correta. De fato, as composições apresentadas possuem unidade de medida própria dos serviços executados. A título de exemplo, o serviço de limpeza e remoção da camada vegetal possui a unidade m<sup>2</sup>, ou seja, está sendo apresentada, na coluna quantidade, a quantidade de metros quadrados necessários à execução do serviço, não sendo localizada, em momento algum, a distância média de transporte para execução desse serviço.

396. O argumento de que as referências de custo de aquisição dos materiais das publicações do DNIT já consideram o momento de transporte também não merece prosperar. Em regra, os custos dos materiais na obra não incluem momento de transporte, uma vez que a referência de preços do DNIT (SICRO) não tem como prever a localização da obra e, portanto, o custo de transporte, sendo esta uma atribuição do orçamentista. A esse respeito, traz-se os esclarecimentos do Manual do SICRO:

**7.6. Custo dos Materiais na Obra**

**Os preços dos materiais pesquisados pelo sistema de coleta de preços não incluem fretes para seu transporte até o local da obra, já que os preços se destinam à inclusão nas tabelas de referência do SICRO, para uso genérico, e não para uma obra em particular. O engenheiro, durante a elaboração do orçamento do projeto, deverá analisar os materiais mais relevantes da obra, proceder pesquisa local de preços e utilizar as composições de momentos de transporte para definição do custo adicional referente ao deslocamento dos materiais.”(grifado)**

397. Em se tratando das composições do SICRO, notadamente aquelas relacionadas às obras de pistas de pouso e decolagem e a pistas de táxi, observa-se que o próprio manual do sistema, em seu anexo Manual Técnico, informa que os serviços de pavimentação devem considerar o momento de transporte em composições específicas, conforme exemplo para o serviço de Base de Pavimentação transcrito abaixo:

**“A medição dos serviços de execução de base deve ser realizada em metros cúbicos, incluindo mão de obra, equipamento e materiais e considerando o volume efetivamente executado. Os custos associados ao transporte do material granular até a pista devem ser apropriados em composições específicas” (grifo nosso)**

398. O mesmo vale para outras composições que compõem os serviços de pavimentação. Além disso, para os serviços de camadas que envolvem materiais asfálticos, o manual do SICRO define que a nova metodologia prevê a necessidade de consideração do binômio “aquisição + transporte”, ou seja, não basta a observância exclusiva do preço do insumo, o custo do transporte deve ser levado em consideração para que seja definida a proposta mais vantajosa, conforme apresentado:

**“Em síntese, a nova metodologia prevê que os produtos asfálticos terão seus preços de referência definidos em função do binômio “aquisição + transporte”, por meio da realização de estudo comparativo com, pelo menos, 3 (três) origens diferentes e com maior proximidade em relação à localização da obra, e adoção da solução mais vantajosa ao erário em função do conhecimento do acompanhamento de preços realizado pela ANP, da natureza do transporte e das condições do pavimento.”**

399. Corroborando esse entendimento, a Portaria nº 1977, de 25 de Outubro de 2017, do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) informa que:

**“Art. 5º Os preços de referência dos produtos asfálticos serão definidos por meio da realização de estudo comparativo com, pelo menos, 3 (três) origens diferentes e com maior proximidade em relação à localização da obra, respeitando-se as premissas definidas no Artigo 4º e adotando-se como referência a condição mais vantajosa ao erário em função do binômio “aquisição + transporte”.**

**§ 1º O referido estudo comparativo, com suas respectivas memórias de cálculo, constitui parte integrante do projeto e deverá constar obrigatoriamente da documentação mínima necessária à aprovação dos projetos e anteprojetos para fins de comprovação e auditoria” (grifo nosso).**

400. Em complemento, traz-se informações apresentadas pelo DNIT, no Informativo SICRO nº 01/2017, em que é apresentada a necessidade de consideração do momento de transporte justamente pelo fato de não ser possível conhecer *a priori* a localização das jazidas e pedreiras:

**“Além disso, o fato de não possuir uma origem espacial que permita a remuneração das operações de transporte, no caso específico de insumos comerciais e dos materiais provenientes de exploração de pedreiras e jazidas, impede a aplicação da parcela de momento de transporte nos custos de referência do SICRO.**

**Somente a partir do conhecimento da origem dos materiais pesquisados e cotados localmente torna-se possível ao orçamentista incluir os custos referentes ao seu momento de transporte nas composições de custos. Em alguns casos, essa parcela mostra-se relevante e importante para formação do custo de referência do serviço.” (grifo nosso)**

401. Em face do exposto, entende essa Comissão que os custos de transporte dos materiais deveriam estar considerados em composições específicas, mantendo-se o posicionamento inicial.

402. O recurso segue tratando sobre o uso do fator de influência de tráfego – FIT. Sobre esse ponto, conforme argumentado pelo Grupo e considerando os manuais do SICRO, entende-se que a não consideração do FIT não prejudica a avaliação do CAPEX.

403. No que diz respeito aos argumentos trazidos pelo Consórcio LOGIT sobre o material encaminhado pelo Consórcio GCA, visando reduzir suas notas, esclarece-se inicialmente que a utilização de cotação de mercado particularizadas por aeroporto, não sendo baseada exclusivamente nas bases de preço SICRO e SINAPI, contrariam a exigência do Edital.

404. A esse respeito, trazem-se os esclarecimentos do manual do SICRO, no tocante aos preços de insumos e materiais de suas composições:

*“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.” (grifado)*

405. Complementarmente, o manual deixa explícita a responsabilidade do orçamentista em realizar pesquisa local a fim de ajustar o orçamento àquela realidade de obra:

*“Os preços dos materiais pesquisados pelo sistema de coleta de preços não incluem fretes para seu transporte até o local da obra, já que os preços se destinam à inclusão nas tabelas de referência do SICRO, para uso genérico, e não para uma obra em particular. O engenheiro, durante a elaboração do orçamento do projeto, deverá analisar os materiais mais relevantes da obra, proceder pesquisa local de preços e utilizar as composições de momentos de transporte para definição do custo adicional referente ao deslocamento dos materiais.” (grifo nosso)*

406. O capítulo 16 do manual - Diretrizes para Utilização de Sistema de Custos Referenciais na Elaboração de Orçamentos – por sua vez, deixa cristalino a necessidade de adequação dos orçamentos e composições com base nas especificidades da obra, sendo erro grave, a utilização indiscriminada do SICRO sem os devidos ajustes:

*“A utilização indiscriminada dos preços divulgados pelo Sistema de Custos Referenciais de Obras - SICRO, sem o devido tratamento que a elaboração de um orçamento para contratação de obras públicas requer, independentemente do nível de detalhamento do projeto, constitui grave erro para a correta formação dos preços das obras de infraestrutura de transportes.*

*Primando pelas boas práticas de orçamentação, a Coordenação-Geral de Custos do DNIT defende a necessidade indispensável de realização de pesquisa local de campo para estabelecer os preços praticados pelo mercado local de uma obra específica, particularmente para os agregados em condição comercial e para os insumos mais relevantes da Curva ABC.*

*[..]*

*Entendendo que um orçamento de referência não guarda estrita relação com a utilização compulsória dos preços referenciais divulgados por um sistema oficial de custos ou banco de dados qualquer, mas sim com a definição de preços de venda limites para os quais a Administração Pública encontrar-se-ia disposta a reconhecer e a pagar, a Coordenação-Geral de Custos sempre busca, na elaboração de seus orçamentos e pareceres internos, valorizar a atuação dos profissionais legalmente responsáveis e devidamente habilitados à confecção dos orçamentos.” (grifado)*

407. Ainda sobre a pesquisa de preços, esta Comissão considera adequada a argumentação trazida pelo Consórcio GCA, em suas contrarrazões, quando apontam que a pesquisa de preços busca incorporar fatores inerentes a expectativa de negociação e ganhos de escala envolvidos na execução de uma obra real. Pelo próprio princípio da economicidade, não se mostra razoável não considerar tais ganhos sempre que justificadamente viável.

408. Sobre o aspecto mandatário da utilização das bases de preços SICRO e SINAPI, alegado pela recorrente, apresenta-se o Decreto nº 7.983, de 8 de abril de 2013, que estabelece critérios para elaboração de orçamento de serviços de engenharia, especialmente os artigos 3º, 4º e 8º reproduzidos a seguir:

*“Art. 3º O custo global de referência de obras e serviços de engenharia, exceto os serviços e obras de infraestrutura de transporte, será obtido a partir das composições dos custos unitários previstas no projeto que integra o edital de licitação, menores ou iguais à mediana de seus correspondentes nos custos unitários de referência do Sistema Nacional de Pesquisa de Custos e Índices da Construção Civil - Sinapi excetuados os itens caracterizados como montagem industrial ou que não possam ser considerados como de construção civil.*

*[...]*

*Art. 4º O custo global de referência dos serviços e obras de infraestrutura de transportes será obtido a partir das composições dos custos unitários previstas no projeto que integra o edital de licitação, menores ou iguais aos seus correspondentes nos custos unitários de referência do Sistema de Custos Referenciais de Obras - Sicro cuja manutenção e divulgação caberá ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, excetuados os itens caracterizados como montagem industrial ou que não possam ser considerados como de infraestrutura de transportes.*

*[...]*

*Art. 8º Na elaboração dos orçamentos de referência, os órgãos e entidades da administração pública federal poderão adotar especificidades locais ou de projeto na elaboração das respectivas composições de custo unitário, desde que demonstrada a pertinência dos ajustes para a obra ou serviço de engenharia a ser orçado em relatório técnico elaborado por profissional habilitado.*

409. A partir da leitura do Decreto, observa-se que:

i) Os orçamentos devem balizar-se observando como preço teto os obtidos nas bases SICRO e SINAPI. Essa definição mostra-se condizente com critério de economicidade da

administração pública, uma vez que não há sentido adotar um preço mais alto, onerando indevidamente a administração, somente por haver indicação de preço distinto nos sistemas de preço mencionados;

ii) O Decreto vai ao encontro dos pontos já apresentados com relação ao manual do SICRO, uma vez que prever, de maneira expressa, a possibilidade de adoção de especificidades locais no orçamento da obra.

410. Nota-se, portanto, que a cotação de insumos de maneira específica para uma determinada obra ou projeto é não só prática reconhecida como recomendada. Dessa forma, entende essa comissão que orçamentos mais específicos, em oposição aos mais genéricos, em observância às melhores práticas, produzem resultados mais fidedignos.

411. No tocante à apresentação das fontes dos preços de equipamentos, já houve penalização sobre este tema, sendo inclusive a mesma ocorrida para a recorrente.

412. Sobre a Inaplicabilidade do Fator de Interferência de Tráfego, conforme já avaliado no item referente ao recurso sobre a própria nota, entende-se que sua não aplicação não prejudica o resultado do estudo. Por outro lado, a utilização deste para considerações quanto ao transporte em meio urbano de materiais provenientes de fora do sítio aeroportuário não representa um erro de metodologia.

413. Em face do exposto, indefere-se o pleito de alteração da nota do Consórcio GCA requerido via recurso, apresentado pelo Consórcio LOGIT, e defere-se parcialmente o pedido de majoração de sua nota, de modo a **acrescentar 2% à nota atribuída ao item em referência, passando de 70% para 72%, para todos os aeroportos dos Blocos Sul e Norte.**

### **Alegações sobre o item 33 – Estudos de Engenharia e Afins – Blocos Sul e Norte**

414. O item 33 do Anexo 2 do Edital busca avaliar se “[N]as estimativas de CAPEX, as estimativas de custo global dos investimentos têm como base as quantidades, preços e demais elementos do anteprojeto apresentado, possuindo a precisão e confiabilidade compatíveis com o nível de detalhamento do elemento técnico sob análise, apresentando-se o valor de CAPEX previsto para cada fase/etapa de implantação proposta, de acordo com o anteprojeto”.

415. Para o item em referência, no que diz respeito ao recurso encaminhado pelo Consórcio LOGIT, esclarece-se que, no tocante ao uso de orçamento paramétrico, destaca-se que a penalização inicial não está pautada na inadequação do uso de metodologia paramétrica – adequada, a princípio, com a etapa de anteprojeto - mas na não observância dos ajustes que devem ser realizados em orçamentos paramétricos de forma que este tenha confiabilidade condizente com o resultado esperado do estudo de viabilidade.

416. De forma a exemplificar potenciais equívocos cometidos pela utilização dos orçamentos paramétricos sem os devidos ajustes, citam-se os casos dos projetos de referência para TPS e para PPD:

TPS:

a) foi considerado apenas um projeto de terminal de passageiros, de forma que o projeto de referência de climatização para os aeroportos do sul foi o mesmo daquele utilizado para os aeroportos do norte do país, desconsiderando, assim, a regionalização do projeto;

b) A licitação dos projetos realizada pelo Banco do Brasil previu diferentes projetos para diferentes tamanhos de terminal. A utilização de um projeto específico de referência não considera os diferentes tamanhos de terminal, em divergência com a premissa adotada pela SAC ao contratar o Banco do Brasil. Dessa forma utilizou-se o mesmo projeto padrão como referência para terminais que processam mais de 6 milhões de passageiros ano e para terminais que processam menos de 20 mil passageiros ano;

c) A fundação utilizada no projeto de referência para terminal de passageiros possivelmente não se adequa às diferentes soluções dos diferentes terminais projetados no estudo de viabilidade. Na EAP do orçamento de referência, TPS, no item 4 – Fundações, há previsão apenas de baldrame e base de concreto para montantes metálicos, levando a um dimensionamento de menor capacidade de suporte, por exemplo, daquele que o próprio grupo utilizou para terminal de aviação geral (uso de estacas e blocos) ou para a seção de combate a incêndio (SCI), em que há previsão orçamentária de fundação profunda de concreto armado. Dessa forma, há um volume de concreto consideravelmente menor utilizado no TPS do que aquele observado no TAG e na SCI, sem que haja justificativa para tal.

PPD:

a) A licitação de referência - pista de saída rápida do aeroporto de Guarulhos – por característica e complexidade própria, considerou em seu orçamento a implantação de centerline na taxiway. Ao utilizar esse orçamento, orçou-se centerline em todas as pistas de taxi projetadas. A necessidade do uso de centerline é específica e tem sua aplicabilidade definida em regulamento, não se aplicando de maneira irrestrita a todos os projetos.

b) Não foram consideradas as diferenças entre solos dos aeroportos, de forma que o projeto de referência potencialmente não atende a solução técnica necessária para cada aeroporto.

417. Nos casos exemplificados acima, entende-se que, mais do que possível, os ajustes são necessários, uma vez que podem impactar de maneira relevante o CAPEX do projeto.

418. A esse respeito, apresentam-se as conclusões do Tribunal de Contas da União, no Acórdão 2980/2015 - Plenário, sobre imprecisões em orçamentos de anteprojetos:

“De fato, o anteprojeto de engenharia, por sua definição, traz um grau de imprecisão maior se comparado com os projetos básico e executivo. Todavia, as irregularidades que motivaram a audiência não estão atreladas a esse quesito, conforme analisado na instrução anterior (peça 48, p. 16):

149. Estabelecidos esses parâmetros do anteprojeto de engenharia e do orçamento estimado da licitação para contratações integradas, torna-se natural admitir um grau de imprecisão maior ao orçamento do Edital 91/2013-00. Considerando que o valor foi aferido mediante um orçamento sintético, é possível aceitar imprecisões na escolha dos serviços que o compõem, nas quantidades estimadas para cada um dos serviços escolhidos, bem como nos seus respectivos preços unitários em razão dessas imprecisões.

[...]

151. A imprecisão está relacionada aos critérios de estimação feitos no anteprojeto. **Entretanto, não se pode admitir que os critérios de estimação sejam incorretos ou flagrantemente alheios à realidade da obra, sob o singelo argumento de que o orçamento é impreciso.** (...)

[...]

156. Ademais, entende-se que a imprecisão do orçamento é uma consequência dos critérios de estimação. **Não se pode partir da premissa de que o orçamento, por ser estimado, é capaz de validar levantamentos de quantidades inconsistentes, metodologias executivas inapropriadas, ou preços destoantes aos de mercado.**” (grifo nosso)

419. Mostra-se claro que a utilização de obras de referência para elaboração de orçamentos paramétricos deve vir acompanhada de análise crítica quanto a sua adequabilidade, bem como ajustes, sempre que necessários, de forma a evitar utilização de soluções técnicas inapropriadas.

420. Dessa forma, considerando que os orçamentos paramétricos foram utilizados sem os devidos ajustes e sem justificativa de adequabilidade; considerando, ainda, que o grau de precisão foi prejudicado pelo uso indiscriminado dos projetos e orçamentos de referência, a presente Comissão entende por serem razoáveis os comentários, justificativas e notas inicialmente atribuídos a este item, de modo que se indefere o pedido do recurso.

421. O Consórcio LOGIT busca ainda reduzir a nota do Consórcio GCA. Sobre esse aspecto, esclarece-se que os argumentos ali constantes baseiam-se nas argumentações levantadas nos itens 31 e 32, conforme comentários e avaliações já apresentados nos dois itens, motivo pelo qual indefere-se o presente pleito.

#### **Alegações sobre o item 34 – Estudos de Engenharia e Afins – Blocos Sul e Norte (SBFI, SBNF, SBLO, SBUG e SBTT)**

422. O item 34 do Anexo 2 do Edital busca avaliar “[S]e verificada a necessidade de utilização de áreas externas aos limites do sítio aeroportuário para viabilizar a ampliação da infraestrutura aeroportuária ou de limitações administrativas adicionais em áreas próximas ao aeroporto (art. 43 da Lei n. 7565, de 1986), o estudo apresenta os custos de desapropriação ou indenização referentes a cada caso”.

423. Sobre o item em questão, o Consórcio GCA apresentou recurso com o objetivo de revisar sua nota nos seguintes aeroportos dos blocos sul e norte: SBFI, SBNF, SBLO, SBUG e SBTT.

424. Para o **SBFI**, o desconto na nota, de 4%, decorre de ausência de detalhamento de gastos com desapropriações. *A descrição do CAPEX (por tipo e por fase) encontra-se nas tabelas 3-5 e 3-6 descritos como "GASTOS COM DESAPROPRIAÇÕES E BENFEITORIAS NA FASE - 1". O detalhamento do dispêndio foi localizado na planilha "SBFI\_capex\_1.00", onde é possível notar que existe uma previsão de R\$6,6 milhões para "APT - Implantação e avaliação de Benfeitorias (Áreas Militares)", sem maior detalhamento do item, com referência a uma área de 1.584m<sup>2</sup> (aba "preços patrimonial"). Identificada ainda incoerência de dados de área militar e área a desapropriar na tabela 2-95 (trocados).*

425. Em sua defesa, sobre o custo para realizar a demolição de edificação de uso militar, assim como a reconstrução dessa infraestrutura em outra área disponível no sítio aeroportuário, o Consórcio argumenta que as áreas identificadas na planilha de CAPEX poderiam ser rastreadas por meio de medições das áreas nas plantas em “.DWG”, além de basear-se em planilhas referenciais, o que não pode ser considerado, pela presente Comissão, como argumento para retificação da nota do item. De fato, as plantas e as planilhas são anexos do respectivo relatório de modo a subsidiar suas conclusões, mas não podem ser consideradas, isoladamente, como suficientes para atender aos itens do Edital. Quanto à incoerência na localização de dados na tabela, a pequena dedução da nota é proporcional ao potencial prejuízo ao entendimento do estudo.

426. A previsão de gastos com desapropriações e benfeitorias em áreas militares, sem maior detalhamento no relatório de engenharia, repete-se ainda para o SBUG, para o SBTT e para o SBLO.

427. Para o **SBUG**, a área prevista para “Implantação e avaliação de Benfeitorias (Áreas Militares)” é de 198m<sup>2</sup>, cujos “gastos com desapropriações e benfeitorias na fase - 1” estão previstos somente na planilha de CAPEX, motivo pelo qual houve dedução da nota do item. O mesmo ocorreu para o **SBTT**, cuja área prevista é de 375m<sup>2</sup> (construção de novo galpão da FAB, conforme explicado no recurso), gerando investimento de R\$ 2 milhões na fase 1 proposta. Ainda sobre o SBTT, as áreas de demolição, de edificação (294m<sup>2</sup>) e de pavimento (645m<sup>2</sup>), mencionadas no recurso, não constam nas abas “Preços Patrimonial” nem “Financeiro\_P” da planilha de CAPEX do aeroporto. Por fim, para o **SBLO** o consórcio prevê a implantação e avaliação de Benfeitorias (Áreas Militares) na fase 1 proposta, de uma área de 1.887,73 m<sup>2</sup>, avaliada em R\$4.919,44/m<sup>2</sup>, representando, portanto, um investimento de R\$ 9,3milhões, sem qualquer explicação no relatório.

428. Sobre o **SBNF**, foram deduzidos em 4% a nota para o item em referência, conforme texto da observação que acompanha a nota:

*Conforme disposto no item 2.6.2.1.12, estão previstas desapropriações de áreas na fase 1 e na fase Pista (4ª fase - para a alternativa de implantação da terceira PPD) do plano de desenvolvimento proposto, conforme descrito no item 2.6.3.1 Situação Patrimonial. Apresenta cotações de áreas semelhantes àquelas que se busca adquirir e calcula valor médio, conforme tabela 2-97. A descrição do CAPEX (por tipo e por fase) encontra-se nas tabelas 3-5 e 3-6, e o detalhamento dos dispêndios foi localizado na planilha "SBNF\_capex\_1.00" (e na planilha SBNF\_CAPEX\_1.00 - Fase Pista). No entanto, o valor médio do m² apresentado na tabela 2-97 difere daqueles constantes na planilha.*

429. Sobre o item, o Consórcio recorrente buscou em seu recurso detalhar como foram alcançados os valores utilizados para o cálculo do "CAPEX desapropriação" em apreço. No entanto, após busca no próprio relatório de engenharia, na planilha de CAPEX bem como na planilha referencial citada no recurso (131200000 1-P), não foi localizada qualquer explicação para o acréscimo na planilha de CAPEX de R\$ 35,99 (por m²) sobre o valor da tabela 2-97 do relatório, o que motivou a dedução na nota.

430. Para o **SBLO**, o desconto na nota do Consórcio GCA, de 15%, decorre da previsão apresentada acima, de Implantação e avaliação de Benfeitorias (Áreas Militares), sem o detalhamento dos custos bem como de incoerências na apresentação dos dados, conforme observação que acompanha a nota do item:

*"Conforme disposto nos itens 2.6.2.1.12 e 2.6.2.2.12, estão previstas desapropriações de áreas nas fases 1 e 2 do plano de desenvolvimento proposto, conforme descrito no item 2.6.3.1 Situação Patrimonial. Apresenta cotações de áreas semelhantes àquelas que se busca adquirir e calcula valor médio, conforme tabelas 2-88 e 2-92. No entanto, as áreas propostas para serem desapropriadas na descrição dos itens 2.6.2.1.12 e 2.6.2.2.12 divergem daquelas apresentadas no item 2.6.3.1 Situação Patrimonial e também dos números apresentados na planilha "SBLO\_capex\_1.00". A descrição do CAPEX (por tipo e por fase) encontra-se nas tabelas 3-4 e 3-5, cujos resultados coincidem com os da planilha. Da análise da planilha (SBLO\_capex\_1.00) nota-se ainda que existe uma previsão de "GASTOS COM DESAPROPRIAÇÕES E BENFEITORIAS NA FASE - 1" com a descrição: "APT - Implantação e avaliação de Benfeitorias (Áreas Militares)", sem maior detalhamento do item, com referência a uma área de 1.887m² (aba "preços patrimonial")".*

431. Consultados novamente o relatório de engenharia e a planilha de CAPEX, permanecem as incoerências apontadas acima. De fato, a soma das áreas 3, 4 e 5 indicadas nos Estudos para serem desapropriadas nas fases 1 e 2 propostas, e que somam 32.810,79m², conforme Tabela 2-84 (áreas a incorporar), não condizem com os valores indicados na planilha "SBLO\_CAPEX\_1.00" (aba "preços patrimonial"), onde constam 17.574,09m² na fase 1 e 14.874,2m² na fase 2 (total: 32.448,29m²), o que não corresponde à diferença de arredondamento, conforme argumenta o recorrente em seu recurso. Com isso, a área 3 indicada no relatório, de 362,5m², apesar de constar no relatório, não foi considerada no cálculo do CAPEX, conforme abas "Preços patrimonial" e "Financeiro\_P" da planilha. Além disso, as áreas constantes nas figuras 2-74 e 2-75 divergem daquelas dispostas na tabela 2-83.

432. Diante de todo o exposto, a presente Comissão entende pelo indeferimento dos recursos e pela manutenção da nota atribuída ao item em referência para os aeroportos indicados, quais sejam: SBFI, SBNF, SBLO, SBUG e SBTT.

### **Alegações sobre o item 35 - Estudos de Engenharia e Afins – Blocos Sul e Norte**

433. O item 35 do Anexo 2 do Edital busca avaliar se "[O]s custos operacionais estão baseados em referências de custos eficientes, inclusive com *benchmarking* de outros aeroportos semelhantes, nacionais e internacionais".

434. Para o item em referência, o Consórcio GCA recebeu, para todos os aeroportos, nota 90%, por ter considerado na projeção de custos operacionais eficiências inerentes à privatização das operações, além de análises de *benchmarks* nos itens identificados no estudo (custos com embarque e desembarque de passageiros, com operações de aeronaves, Ganho de Escala nos Custos Administrativos, etc.), conforme subitens do item 3.2 do relatório de engenharia. O respectivo desconto de 10% decorre de duas ausências, conforme observação que acompanha a nota: o Consórcio considerou aeroportos "comparáveis" como todos aqueles operados pela INFRAERO em 2018 com perfil semelhante ao do aeroporto analisado, sem propor tratamento dos dados de modo a excluir *outliers*, e não considerou aeroportos internacionais em qualquer dos *benchmarks* apresentados.

435. Tais ausências, segundo entendimento desta Comissão, não configuram erro grave, como argumenta o Consórcio LOGIT, em seu recurso reproduzido abaixo, que visa reduzir a nota atribuída ao Consórcio GCA para o item em questão:

*"O estudo do GCA, por sua vez, se limita a apresentar benchmarks de custos administrativos, custos com embarque e desembarque de passageiros e custos com operações de aeronaves e, em claro descumprimento ao critério estabelecido em edital, não apresenta nenhum benchmark de aeroportos internacionais.*

*Além disso, o estudo não faz nenhum tratamento para retirada de outliers, o que tem impacto considerável no resultado das regressões. Para fins ilustrativos, a não remoção de outliers nas regressões do Grupo Recorrente leva a alterações na elasticidade calculada de até -26%.*

*Adicionalmente, o estudo do GCA não faz nenhum tipo de consideração para aeroportos com TECA concedido e tampouco considera aumento de custos operacionais decorrentes da ampliação de infraestrutura.*

*A despeito da clara diferença entre a profundidade da análise realizada entre os grupos e do não cumprimento da exigência do edital de apresentar benchmarks de aeroportos internacionais, o GCA foi penalizado em apenas 10%".*

436. Em sua defesa, o Consórcio GCA argumenta em seu recurso que as análises de *benchmarks* de custos com aeroportos internacionais encontram-se dispostos no capítulo 17 do relatório de mercado, listando, na sequência, as figuras onde estariam dispostos os resultados observados para os seguintes aeroportos: SBCT, SBFI, SBNF, SBLO, SBJV, SBPK e SBUG, no Bloco Sul; e SBEG, SBPV, SBRB, SBBV, SBCZ, SBTT e SBTF, no Bloco Norte. Afirma ainda que a metodologia adotada para seleção de “aeroportos comparáveis” não resultou em nenhum aeroporto internacional para SBBI e para SBBG.

437. Como pode ser notado, enquanto o Consórcio GCA busca elevar sua nota para o item em referência, afirmando ter utilizado aeroportos internacionais nas análises de *benchmarks*, conforme material apresentado nos relatórios de mercado dos aeroportos mencionados acima, o Consórcio LOGIT busca reduzir a nota do GCA, argumentando que o grupo em questão não realizou análise com o mesmo nível de profundidade adotado pelo grupo que representa.

438. De fato, o Consórcio LOGIT atendeu satisfatoriamente ao item, descrevendo com detalhes como calculou os custos operacionais, trazendo tratamentos específicos dos dados, para cada aeroporto, de modo a identificar *outliers* e excluí-los da base de dados. Para o item de custos com pessoal, apresentou ganhos de eficiência associados à administração privada e fez considerações específicas para cada área de atuação. Além disso, o texto é claro e detalhado, tendo sido deduzido em dois pontos percentuais a nota em todos os aeroportos por não ter justificado a adoção de ganhos de eficiência de 10% nos custos de serviços com terceiros.

439. No que concerne ao material apresentado pelo Consórcio GCA em seu recurso, verifica-se que as figuras mencionadas dos relatórios de mercado de fato apresentam os *benchmarks* de custos e despesas operacionais considerando aeroportos internacionais. Encontra-se ainda, em especial no item 14.1 (Bases de dados) dos mencionados relatórios, texto explicando como foram levantados os dados; como foram definidos os aeroportos comparáveis, de acordo com seu porte de operações; bem como as análises de *benchmarking*, “visando identificar os aeroportos de maior similaridade com o perfil de demanda do Aeroporto avaliado”. Para tanto, as análises de *clusterização* compreenderam 4 etapas, segundo afirmou o Consórcio GCA: 1) Levantamento e análise das características a serem avaliadas; 2) Identificação de *outliers* e padronização da amostra; 3) Definição da medida de distância entre os pares a serem avaliados; e 4) Definição do tamanho dos *clusters*.

440. Na sequência, no Item 17 (BENCHMARKS FINANCEIROS) dos relatórios de mercado do Consórcio GCA, é realizada análise de *benchmark* dos principais indicadores financeiros, de modo a validar premissas adotadas no modelo financeiro para projeção de receitas (item 17.1) e de custos e despesas (item 17.2). Conforme afirmado no texto, “os indicadores analisados no benchmark de custos e despesas foram os mesmos analisados para as projeções apresentadas no relatório de Engenharia e Afins e na planilha de Avaliação Econômica Financeira”. A disposição do capítulo conta com a apresentação do *benchmark* de custos e despesas totais do aeroporto; com a análise dos custos com pessoal e com serviços de terceiros; em seguida, são comparados os custos e despesas gerais; e, finalmente, são avaliados os custos com material de consumo e utilidades. As figuras com os resultados das análises de *benchmarks* de custos e despesas indicados encontram-se dispostos nos respectivos relatórios de mercado de cada aeroporto.

441. Em que pese todo o material elencado acima, foram localizadas nas planilhas auxiliares dos respectivos relatórios de mercado somente as bases de dados utilizadas pelo Consórcio GCA para compor os referidos gráficos (pasta “auxiliares”, arquivo “SBxx\_Benchmark\_Financeiro\_1.00”). Nesse sentido, apesar do disposto no recurso apresentado pelo Consórcio GCA, os dados apresentados nos relatórios de engenharia e embasados nas planilhas anexas aos respectivos relatórios econômico-financeiros (abas da seção “Benchmarking” das planilhas SBxx\_Benchmarking\_OPEX\_1.00), e de fato utilizados na projeção dos custos operacionais, utilizam-se das análises de *benchmarks* realizadas somente para aeroportos domésticos, conforme observação que acompanha a nota do item em referência.

442. Com efeito, em atendimento ao disposto no item 9.3 do Edital, os estudos técnicos devem incluir todos os memoriais e planilhas de cálculo que os embasem, inclusive com as fórmulas e parâmetros utilizados, de forma a permitir a reprodução dos resultados pela CAE e pelos órgãos de controle. Nesse sentido, não foram localizados por esta Comissão os arquivos que permitissem a reprodução ou verificação das análises de *benchmarks* apresentadas nos relatórios de mercado, nem sua utilização na previsão de custos operacionais constantes nos relatórios de engenharia e econômico-financeiro dos aeroportos.

443. Em congruência com o exposto acima, o texto dos relatórios de engenharia afirmam no subitem (3.2.1) do item 3.2 (Estimativa de Custos de Operação - OPEX) que, para a projeção dos custos com pessoal e serviços contratados, o Consórcio considerou, entre outros, as análises desenvolvidas para cada grupo visando: 1) *Identificar os drivers de projeção mais adequados a partir da evolução histórica dos custos e correlação com possíveis variáveis explicativas*; e 2) *Comparar os custos atuais observados no aeroporto com os valores observados em aeroportos de porte similar, ou seja, em aeroportos operados pela INFRAERO em 2018 com mesma ordem de grandeza de movimentação de passageiros e carga. Caso os valores atuais observados em determinado item se demonstrem incoerentes pelas análises de benchmarks, são avaliados eventuais ajustes necessários no quadro de funcionários e, conseqüentemente, no custo anual de partida para as projeções.* (grifado)

444. A justificativa para considerar somente aeroportos da Infraero encontra-se em nota de rodapé dos relatórios de engenharia, conforme segue:

*“O espectro de comparáveis foi restrito aos aeroportos da INFRAERO devido à possibilidade de obter a mesma organização de dados – para os demais aeroportos brasileiros e internacionais, não há dados disponíveis com nível comparável de organização”.*

445. Em contrapartida, a presente Comissão entende que não há relevante prejuízo no resultado do estudo do GCA decorrente da ausência de análise de *benchmarks* de aeroportos internacionais, conclusão essa que se baseia ainda em trecho do texto dos relatórios de engenharia do próprio Consórcio LOGIT, quando afirma que:

*Desta forma, entendemos que, por apresentarem paralelismo nas contas retratadas em cada rubrica, os custos da Infraero são mais adequados do que os de empresas análogas estrangeiras, conforme supracitado, ou de aeroportos nacionais operados pela iniciativa privada. Ou seja, como não há abertura de seus custos de forma semelhante ao observado na DRE da Infraero, não é possível discernir com certeza o que é considerado em cada uma das rubricas em seus demonstrativos, possivelmente enviesando a análise. No entanto, em uma análise potencial de eficiência, utilizamos benchmarking global observado nos aeroportos analisados pela ACI, incluindo aeroportos públicos e privados, a fim de verificar coerência na projeção dos custos totais analisados.*

446. Quanto ao desconto na nota do item, decorrente da não localização, por parte dessa Comissão, de tratamento dos dados de modo a excluir *outliers* no cálculo dos custos operacionais, o Consórcio LOGIT reforçou o tema em seu recurso, conforme texto reproduzido acima.

447. Em sua defesa, o Consórcio GCA argumentou, em suas contrarrazões, que o grupo não só realizou análises no tratamento de dados, como também apresentou comparações com indicadores, “feitas de forma individual para cada uma das diferentes rubricas de custo projetadas, e não apenas de forma agregada (OPEX total/WLU) conforme realizado pelo consórcio Recorrente”, conforme pode ser verificado nas planilhas auxiliares entregues pelo Consórcio GCA (abas da seção “Regressões” das planilhas “SBxx\_Benchmarking\_OPEX\_1.00”). Alega ainda que o Consórcio também atendeu ao item, na medida em que realiza as regressões logarítmicas e aponta as elasticidades dos indicadores (aba “Output-Regressões” e nas demais abas da seção “Regressões” da planilha “SBxx\_Benchmarking\_OPEX\_1.00”).

448. Nesse sentido, em que pese as regressões e as análises de *benchmarks*, com tratamento dos dados (“AJUSTES”), terem sido identificadas, de fato, nas planilhas que acompanham os relatórios econômico-financeiros, a presente Comissão entende que o Consórcio GCA pecou na apresentação e na organização de seu texto, que não faz qualquer referência às planilhas dos relatórios econômico-financeiros, seja no texto dos relatórios de engenharia ou no próprio relatório econômico-financeiro, o que novamente inviabiliza a reprodução dos dados pela Comissão.

449. Diante de todo o exposto, e considerando os argumentos apresentados pelos Consórcios recorrentes (GCA e LOGIT) bem como a dosimetria adotada inicialmente na definição da nota, entende a presente Comissão pelo indeferimento de ambos os recursos, e pela manutenção das notas atribuídas ao item 35 para todos os aeroportos dos Blocos Sul e Norte.

#### **Alegações sobre o item 36 - Estudos de Engenharia e Afins – Blocos Sul e Norte**

450. O item 36 do Anexo 2 do Edital busca avaliar se “Os custos operacionais do aeroporto contêm além dos custos de manutenção e de capital, custos de pessoal, material de consumo, serviços públicos e serviços contratados ou terceirizados, compatíveis com as soluções adotadas para o desenvolvimento do sítio aeroportuário e refletindo uma estrutura organizacional hipotética do operador. Os custos refletem possíveis ganhos de escala da gestão conjunta de aeroportos, quando aplicável.”

451. Para o item em questão, o Consórcio GCA recebeu nota 90% para todos os aeroportos dos Blocos Sul e Norte. A observação que acompanha a nota do mencionado Consórcio foi a seguinte:

*Atendido nos subitens do item 3.2 Estimativa de Custos de Operação (OPEX). Para cada custo estimado foi apresentada metodologia de cálculo baseada em análises de regressões, desenvolvidas a partir de dados históricos, e de benchmarks comparáveis. No entanto, assume como premissa a hipótese de que os atuais contratos operacionais do aeroporto serão rescindidos previamente ao início da concessão e que o concessionário deverá firmar novos contratos com terceiros para a prestação de serviços, desconsiderando riscos de descontinuidade dos serviços. Os resultados apresentados consideram a evolução da infraestrutura planejada e da movimentação estimada para passageiros, aeronaves e carga, quando aplicável; e consideram ainda ganhos de eficiência associados à concessão de aeroportos. Todavia, considera para todos os aeroportos que esse ganho previsto equivale a mediana da variação verificada no 1º ano da concessão para os aeroportos já concedidos, desconsiderando especificidades como nos casos de aeroportos que se encontram com quadro de pessoal aumentado em decorrência de concessão anterior de aeroporto localizado nas proximidades (Florianópolis e Navegantes, por exemplo). Os resultados encontrados constam ainda em planilha anexa ao relatório econômico-financeiro (modelo financeiro). O item 3.2.7 apresenta os Ganhos de Escala Potenciais da Gestão Conjunta dos Aeroportos estimados para o estudo e os resultados estão considerados no relatório econômico-financeiro consolidado do bloco sul [ou norte].*

452. Diante do texto acima, restam claros os motivos que levaram à redução da nota atribuída ao GCA: a premissa de que os contratos operacionais seriam rescindidos previamente ao início da concessão e por não ter considerado especificidades quando da definição do ganho de eficiência associados à concessão dos aeroportos.

453. Sobre a primeira falha identificada pela Comissão, o Consórcio GCA afirma em seu recurso que:

*(...) no âmbito da modelagem financeira desenvolvida, considerou o Recorrente como premissa a possibilidade de o concessionário realizar ganhos imediatos em custos com serviços de terceiros, compatível com ganhos experimentados em concessões anteriores (e, nas quais não houve interrupção da continuidade de serviços) – e que serviram de base para a projeção de custos. Em outras palavras, a premissa efetivamente adotada na modelagem é condizente com a*

454. A esse respeito, a presente Comissão entende que o texto acima não encontra respaldo no disposto nos contratos de concessão celebrados na rodada de concessão mais recente. De fato, conforme consta nos contratos celebrados para a quinta rodada de concessões, até a transferência das operações para a Concessionária, com o final do Estágio 2 da Fase I-A (fase de transferência das operações do Aeroporto), o operador aeroportuário anterior é responsável pela operação e manutenção do aeroporto, fazendo jus às receitas e despesas correspondentes ao período. Em especial, o contrato prevê expressamente como obrigação do novo Operador Aeroportuário notificar os seus prestadores de serviços sobre a rescisão dos contratos a partir do 1º (primeiro) mês seguinte ao término do Estágio 2, sendo esse o responsável pela implementação de todas as medidas necessárias à rescisão dos respectivos contratos, além de outras obrigações previstas expressamente para o Estágio II, tais como: constituir Comitê de Transição, treinar e mobilizar mão-de-obra e adquirir os itens de estoque necessários para iniciar a assunção das atividades do Aeroporto.

455. Quanto ao desconto na nota atribuída ao GCA pela ausência percebida pela Comissão quanto à análise casuística na estimativa de custos operacionais, o Consórcio defendeu em seu recurso que “a avaliação dos custos e do quadro de pessoal via *benchmarking*, para cada centro de custo e linha de Opex, ocorre como etapa anterior à consideração dos ganhos de eficiência com a concessão do aeroporto – ou seja, inicialmente são avaliadas e corrigidas eventuais inconsistências nos quantitativos de pessoal sob cenário de gestão pública para, em seguida, incluir o ganho de eficiência com a concessão, resultando em ajuste adicional no quadro de funcionários”.

456. Sobre o tema, a presente Comissão entende que o Consórcio pecou na apresentação de seus dados, sem a correta relação pormenorizada entre o texto do relatório de engenharia e as planilhas apresentadas como anexos dos relatórios econômico-financeiros. Além disso, ainda sobre a análise casuística dos dados, entende-se serem coerentes as alegações trazidas pelo Consórcio LOGIT em suas contrarrazões sobre o recurso apresentado pelo Consórcio GCA, no que diz respeito à projeção de custos com pessoal (administrativo), conforme trecho reproduzido a seguir:

*“Embora o GCA tenha apresentado um quadro de pessoal e, portanto, cumprido com o requisito mínimo estabelecido no ECP, qualitativamente, o seu trabalho não levou em consideração as especificidades de cada um dos aeroportos, aplicando um fator redutor “flat” sobre os seus custos de pessoal, como se a dinâmica de realização de ganhos de eficiência não dependesse de seu porte ou de sua vocação operacional.*

*Nesse sentido, é importante se expor que o GCA não propôs uma estrutura organizacional eficiente, que levasse em consideração racional detalhado, desconsiderando efeitos relevantes da necessidade de manutenção de um mínimo corpo administrativo, para suportar todas as atividades de back-office dos aeroportos (hoje, existente na sede e nas regionais da Infraero, que opera mediante um CSC, cuja existência não foi devidamente considerada pelo GCA, em suas análises), o que ainda é mais evidente em aeroportos de pequeno porte (em que há menor potencial de aproveitamento de ganhos de eficiência).*

*Como exemplos gritantes da falta de cuidado e de aprofundamento no tratamento das despesas com pessoal, o GCA chegou ao absurdo de propor reduções em estruturas organizacionais de aeroportos que, hoje, sob a administração da Infraero (que, como foi explicado pelo Grupo Recorrido em nossos relatórios de Engenharia e Afins, provê diversos serviços de back-office e suporte às operações aeroportuárias, mediante seu CSC), já podem ser consideradas absolutamente enxutas, como a dos aeroportos de SBBG e SBUG (em SBBG, propôs a redução de 4 funcionários em áreas administrativas, culminando em um quadro final de 2 funcionários nessa área: não há a menor possibilidade de se operacionalizar um aeroporto, independentemente de seu porte, com apenas 2 pessoas trabalhando em áreas administrativas! Da mesma forma, em SBUG).*

*Como explicamos em nossos relatórios de Engenharia e Afins, o aproveitamento de ganhos de eficiência em aeroportos menores é muito limitado, dada a necessidade de composição de corpo funcional mínimo para o exercício das funções vitais, tanto relativas às atividades-fim, quanto àquelas tocantes às atividades-meio (Tesouraria, Controladoria, Suprimentos e Contratações de Serviços, Legal e Institucional, Gente e Gestão, Tecnologia da Informação e Comunicação)”.*

457. Em sua defesa, o Consórcio GCA afirma, em suas contrarrazões sobre o tema (subitem viii), ter baseado-se numa estrutura organizacional embasada em racionais, em coerência com o material disponível para atender ao item e conforme trecho reproduzido a seguir:

*“Ao se observar os Estudos de Engenharia e Afins entregues pelo consórcio Recorrido, verifica-se na tabela “Análise de Reestruturação do Quadro de Funcionários” a estrutura organizacional proposta para cada um dos aeroportos, resultante de análises devidamente embasadas em racionais e minuciosamente explicadas no item 3.2 do Estudo de Engenharia e Afins, cuja memória de cálculo está integralmente disponível nas planilhas “SBXX\_Benchmarking\_OPEX\_1.00” e “SBXX\_Reestruturacao\_efetivo\_1.00”, entregues como auxiliares à Avaliação Econômico-Financeira, e nas quais é possível se depreender toda a estrutura organizacional projetada”.*

*Mais adiante, ainda no item 3.2 do Estudo de Engenharia e Afins, na tabela “Análise de Reestruturação do Quadro de Funcionários em Cenário de Bloco”, presente nos relatórios individuais entregues pelo consórcio Recorrido, é possível observar a estrutura organizacional proposta para cada aeroporto em caso de concessão em bloco, que é resultante de análise que avalia a possibilidade de agrupamento adicional de funções em estrutura de holding, na qual diferentes departamentos poderão atender a diversos aeroportos do bloco.*

*Diante da apresentação de estrutura organizacional embasada em racionais detalhados, o requerido pelo consórcio Recorrente, uma vez mais, não merecerá prosperar.”*

458. Em que pese as alegações trazidas em suas contrarrazões, pelos motivos expostos acima, a presente Comissão decide pelo indeferimento do recurso apresentado pelo Consórcio GCA para o item em referência, para todos os aeroportos dos Blocos Sul e Norte.

459. Sobre o item em questão, o Consórcio LOGIT buscou novamente reduzir a nota do Consórcio GCA pelos motivos expostos em seu recurso, apresentando as possíveis falhas no material apresentado pelo GCA para atender ao item em questão, quais sejam:

**OPEX Geral** Deixou de levar em conta a incorporação de custos e despesas operacionais da sede e das regionais da Infraero em cada um dos aeroportos individuais – situação esperada devido a estrutura matricial da Infraero. Portanto, o Consórcio GCA deixou de apresentar uma visão stand-alone dos aeroportos individuais. O Consórcio GCA não levou em consideração o impacto imediato em algumas despesas operacionais decorrente da expansão na área dos aeroportos – alguns custos têm como driver a área construída do sítio. Essa é uma situação particularmente crítica para os aeroportos com gap de capacidade, resultando num Opex subdimensionado quando isso for reparado. Apresentou uma visão de OPEX segregada em custos por atividade, a qual não é utilizada por nenhum operador privado. Sendo assim, os resultados apresentados, por adotarem como base, exclusivamente, os dados da Infraero, não refletem uma estrutura de custos eficiente, definida a partir de benchmarks de mercado, conforme prescrição do edital.

**OPEX de Pessoal** Não fizeram análise bottom-up: enquanto o Consórcio Recorrente tomou como base o conhecimento da operação, a partir de histórico detalhado e parâmetros de mercado, a análise do Consórcio GCA não levou em consideração nenhum desses aspectos, aplicando apenas um percentual simplório de redução de 13,8% sobre o total de custos da linha. Não fizeram demonstração de composição de custo unitário de headcount, considerando parâmetros de mercado sobre remuneração e benefícios. Não há abertura sobre quanto do crescimento do OPEX de pessoal é variação de headcount e quanto é variação de custo unitário. Não foram tratados os casos específicos em que o quadro de pessoal do aeroporto estava superdimensionado por decorrência de concessões anteriores e de realocação de pessoal, que é uma situação que gera distorções consideráveis. Não propuseram uma estrutura organizacional eficiente, que levasse em consideração racional detalhado, desconsiderando efeitos relevantes da necessidade de manutenção de um mínimo corpo administrativo, para suportar todas as atividades de back-office do aeroporto.

**OPEX Ambiental:** Não fizeram cálculo bottom-up de gerenciamento de resíduos sólidos no OPEX (assumiram percentual fixo de representatividade sobre o total de gastos da Infraero). Projetaram as despesas com base em valores históricos da Infraero. No entanto, tais despesas deveriam ter refletir a hipotética operação do aeródromo por um agente privado, a partir de uma análise bottom-up.

460. Quanto às eventuais falhas identificadas pelo Consórcio LOGIT sobre o material apresentado pelo GCA, a Comissão entende não haver uma única forma correta de atender ao item em referência, como pretende provar o Consórcio recorrente. O objetivo do item em questão, conforme reprodução acima, é apresentar em um número mínimo de rubricas os custos operacionais previstos para os aeroportos, “compatíveis com as soluções adotadas para o desenvolvimento do sítio aeroportuário e refletindo uma estrutura organizacional hipotética do operador”, além de considerar possíveis ganhos de escala da gestão conjunta de aeroportos, quando aplicável.

461. Nesse sentido, decide a Comissão por não corroborar as inadequações apontadas ou mesmo por não haver gravidade atribuída aos itens destacados, como é o caso dos itens de OPEX Geral e OPEX Pessoal apresentados no texto do recurso e reproduzidos acima. De fato, o grupo GCA apresentou a projeção dos custos operacionais nas rubricas discriminadas no item do Anexo 2 do Edital e considerou a evolução da infraestrutura proposta nos itens em que, justificadamente, apontou necessidade, inclusive considerando o impacto imediato em algumas despesas operacionais decorrente da expansão de área dos aeroportos. A metodologia apresentada é coerente com a proposta de operação do aeroporto e com o cronograma de obras apresentado.

462. Por fim, quanto à previsão de Opex Ambiental, é facultado aos Consórcios estabelecer metodologia própria, desde que justificada sua aplicabilidade e as premissas adotadas. Ademais, não foi apontado pelo Consórcio recorrente eventual prejuízo no cálculo estimado pelo GCA. Por fim, a presente Comissão compartilha do entendimento apresentado pelo Consórcio GCA em suas contrarrazões para o item em questão:

*“Especificamente em relação à parcela considerada nos custos com Utilidades e Serviços Públicos, a projeção é realizada com base no histórico de cada um dos aeroportos – afinal, ao se ponderar as características intrínsecas ao aeroporto relacionadas aos custos com utilidades e serviços públicos (tais como o custo de cada região com o fornecimento de energia elétrica e de água, bem como referentes ao gerenciamento de resíduos sólidos), não se mostra adequado neste caso se utilizar de benchmarks para estimar custos com Utilidades e Serviços Públicos.*

*(...) Inclusive, ao avaliar a metodologia “bottom-up” adotada para projeção de custos com gerenciamento de resíduos sólidos realizada pelo consórcio Recorrente<sup>10</sup>, identifica-se uma série de inconsistências, as quais são listadas a seguir:*

- Não considera que cada aeroporto possui taxas de geração de resíduos diferentes, dependentes do perfil de atividades realizadas no sítio aeroportuário. Por exemplo, aeroportos com voos internacionais e com TECA possuem uma geração de resíduos do Grupo A (infectantes) significativamente maior que 2,9% (valor estimado pelo consórcio Recorrente). Há de se considerar que em aeroportos de Controle Sanitário (incluindo-se os aeroportos internacionais), todos os resíduos gerados a bordo de aeronaves são classificados como resíduos infectantes (Grupo A);
- Não estima custos para a coleta, transporte e tratamento dos resíduos do Grupo B (Perigosos), como óleos e demais materiais contaminados;
- Não considera a influência do transporte na destinação dos resíduos, pois considera custo independente da quilometragem (em R\$/m<sup>3</sup>). Dependendo da localidade dos aeroportos, os receptores de resíduos estão em distâncias superiores a 100 km dos aeroportos;
- Os custos estimados com gerenciamento de resíduos sólidos na metodologia “bottom-up” estão em duplicidade com os valores estimados no OPEX total apresentado pelo consórcio Recorrente – no cálculo de Utilidades, consideraram uma porcentagem (baseada em benchmarks) para definir os custos com os contratos de Utilidades – contudo, não depuraram deste benchmark os contratos de gerenciamento de resíduos sólidos, resultando em dupla contagem e em uma superestimativa do OPEX;
- Não adota a mesma lógica para estimar os custos com contratos de energia, de fornecimento de água e coleta e tratamento de efluentes, restando com uma análise “bottom-up” não correlacionada com os demais custos com Utilidades;”.

463. Grosso modo, o Consórcio GCA apresentou, em sua defesa (contrarrazões), não só o trecho acima reproduzido, mas um extenso material contendo alegações para cada um dos apontamentos apresentados pelo Consórcio LOGIT em seu recurso. A esse respeito, reitera-se novamente que, no entender da Comissão, não há uma única forma correta de estimar os custos

operacionais nos aeroportos ora em estudo. Adicionalmente, não foram apresentados, no recurso do Consórcio LOGIT, potenciais prejuízos para cada falha apontada sobre o material do Consórcio GCA.

464. Ainda sobre o item em referência, o Consórcio GCA argumentou no seu recurso, em seu favor, ter identificado equívoco no atendimento do item em referência, por parte do Consórcio LOGIT, motivo pelo qual requer majoração do desconto na nota do mencionado Consórcio:

*Ainda a respeito da avaliação do item 36, cabe pontuar relevante inconsistência apresentada na projeção de custos realizada pelo consórcio Consórcio LOGIT - BF CAPITAL - BORELLI E MERIGO - JGP - LOGIT - QUEIROZ MALUF. Inicialmente, na figura 4.14 e na tabela 4.10 do Estudo de Engenharia e Afins apresentado pelo consórcio Recorrido, observa-se que os custos com manutenção foram projetados apenas com a produção do aeroporto, em WLU, relacionado à movimentação de passageiros e cargas, sem ponderar a respeito de variações da infraestrutura do aeroporto, as quais indiscutivelmente afetam as necessidades de pessoal e de serviços contratados relacionados à manutenção.*

465. Sobre esse aspecto, a Comissão avaliou novamente o material apresentado pelo Consórcio LOGIT, em especial, o item 4.2 (ESTIMATIVA DE CUSTO OPERACIONAL) dos relatórios de engenharia, bem como as planilhas que reproduzem os cálculos de projeção de custos operacionais de manutenção, considerados pelo consórcio como sendo: “dispêndios referentes a manutenção predial, mobiliária e de equipamentos”.

466. Com efeito, o texto do relatório de engenharia do Consórcio LOGIT afirma considerar a evolução da infraestrutura em alguns custos de utilidades e serviços de terceiros, como energia elétrica, limpeza e vigilância patrimonial, o que, de fato, pôde ser verificado na planilha de Opex de cada aeroporto. Afirma ainda que “o investimento em novo terminal, por exemplo, aumenta custos associados a climatização, iluminação, limpeza e manutenção, elevando necessidade de aportes com utilidades e serviços de terceiros”. No entanto, não foi verificado por parte da Comissão o respectivo reflexo das ampliações de infraestrutura propostas na projeção dos custos operacionais com manutenção (Relatório de engenharia, Anexos digitais, Planilha “Projecao de OPEX”, aba “Projecao”), motivo pelo qual, entende a Comissão, justifica a redução na nota inicial do Consórcio LOGIT em 4 pontos percentuais. Sobre o equívoco, o Consórcio LOGIT não se manifestou em suas contrarrazões.

467. Por fim, no que concerne ao argumento do Consórcio LOGIT, apresentado para o item anterior (35) de que “o estudo do GCA não faz nenhum tipo de consideração para aeroportos com TECA concedido e tampouco considera aumento de custos operacionais decorrentes da ampliação de infraestrutura, a presente Comissão entende que há equívoco em tal afirmativa e que o tema foi objeto de análise do item 36. Conforme consta nos relatórios de engenharia e nas planilhas do relatório econômico financeiro do mencionado Consórcio, os custos operacionais estão diretamente relacionados ao WLU projetado e, quando cabível, “as economias associadas à serviços contratados são mais relevantes justamente em função da eliminação de custos desta natureza associados à subconcessão do TECA e à constituição de equipe própria de bombeiros civis”.

**468. Diante dos argumentos acima, decide a Comissão por indeferir o recurso apresentado pelo Consórcio LOGIT e deferir parcialmente o recurso apresentado pelo Consórcio GCA, resultando na redução da nota do Consórcio LOGIT em 4 pontos percentuais em todos os aeroportos dos Blocos Sul e Norte, passando de 96% para 92%.**

#### **Alegações sobre o item 37 - Estudos de Engenharia e Afins – Blocos Sul e Norte**

469. O item 37 do Anexo 2 do Edital busca avaliar se “Foi feita análise dos contratos vigentes entre o operador aeroportuário atual e outros agentes relacionados ao aeroporto e avaliação dos impactos jurídicos (elaboração de *due diligence*)”.

470. Sobre o item, o Consórcio LOGIT buscou novamente a redução da nota inicial do Consórcio GCA, de 65% para todos os aeroportos dos Blocos Sul e Norte, cuja justificativa dada pela presente Comissão foi a seguinte: “*Due diligence dos contratos operacionais celebrados com a Infraero para o SBxx encontram-se reproduzidos no item 3.2.8 Due Diligence dos Contratos Operacionais. Não foi localizada análise dos contratos comerciais celebrados para o aeroporto, somente planilha com a disposição de suas principais características (na pasta do relatório econômico-financeiro). Não foi identificada análise dos contratos no tocante ao que dispõe a Portaria MTPA nº 143, de 6 de abril de 2017 (substituída pela Portaria MInfra nº 577, de 8 de novembro de 2019).*”.

471. Para tanto, o mencionado Consórcio busca complementar o disposto na observação que acompanha a nota do item, conforme segue:

*“Em complemento a estes pertinentes apontamentos, também não foi realizada a avaliação dos impactos jurídicos decorrentes pelo GCA. Ou seja, o GCA realizou pequena parcela do item, apesar disso, teve uma nota relativamente alta, considerando o conteúdo apresentado. Em verdade, sequer metade do produto exigido no ECP foi apresentado pelo GCA, e mesmo assim sua nota ultrapassou 50%. Destaca-se, por fim, que a avaliação do impacto jurídico é a parcela de maior relevância desta atividade, tendo em vista que tem por objetivo avaliar os reflexos dos contratos analisados na concessão, o que é de extrema importância para os potenciais interessados nesse projeto. Ante ao exposto, torna-se necessário rever a nota então atribuída para menor, tendo em vista que estudo do GCA não apresenta diversas parcelas da exigência em comento”.*

472. Em sua defesa, o Consórcio GCA apresentou em seu recurso as seguintes alegações:

*“Ocorre que o Recorrente efetivamente realizou a Due diligence dos Contratos Comerciais e apresentou o resultado da análise dos contratos comerciais no relatório de Estudos de Mercado, tanto no corpo do relatório, como no Anexo ao relatório de Estudos de Mercado (sempre uma planilha como Anexo 1). Por se tratar de análise que impacta a receita, para evitar a duplicação da análise, o texto foi consolidado no relatório de Estudos de Mercado.*

Conforme esta Comissão poderá verificar foi realizada a análise da totalidade dos contratos comerciais, com as receitas, critérios de correção, hipóteses de rescisão, dentre outras. Foram verificados, ainda, os prazos de vigência dos contratos para verificar quais, de fato, impactarão as receitas do futuro concessionário. Além disso, foram analisados detalhadamente os contratos principais de cada aeroporto.

Por fim, e de forma inovadora, há um capítulo denominado "Análise do Impacto do Plano de Desenvolvimento nos Contratos Comerciais", em que o Recorrente faz a avaliação do impacto do Plano de Desenvolvimento proposto nos Estudos de Engenharia e Afins para cada aeroporto dos principais contratos comerciais, demonstrando a integração dos estudos com a realidade do aeroporto".

473. Em que pese o Consórcio GCA não ter indicado no relatório de engenharia, em especial, na planilha que apresenta a localização das seções que buscam atender ao item 37 (Guia de Avaliação do Relatório de Engenharia e Afins), e considerando ainda que o Anexo I do Edital (Termo de Referência) traz a *due diligence* de contratos como item que é parte do escopo mínimo do relatório de engenharia; de fato, o atendimento do item no que concerne à auditoria dos contratos comerciais consta nos respectivos relatórios de mercado para os aeroportos dos Blocos Sul e Norte, em congruência com o afirmado em seu recurso.

474. Conforme consta nos textos dos relatórios de mercado, o escopo da *Due Diligence* do GCA inclui a análise de eventuais processos administrativos e judiciais relacionados aos Contratos Comerciais, que, de alguma forma, possam impactar na regular execução dos contratos pelo futuro explorador do aeroporto. Foram levantadas ainda informações adicionais relacionadas a execução de referidos contratos, obtidas a partir de visitas *in loco* nos respectivos aeroportos.

475. Os contratos foram divididos em (i) comerciais *stricto sensu*, (ii) operacionais e (iii) administrativos, sendo subdivididos de acordo com sua relevância de valor. Para aqueles com maior impacto na operação do aeroporto, seja por conta do preço fixo/variável mensal estipulado, prazo ou pela área cedida, o Consórcio analisou caso a caso, trazendo os principais pontos de atenção sobre a operação do futuro concessionário, coerente com o Plano de Desenvolvimento proposto para cada aeroporto. A *due diligence* contou ainda com seção que busca identificar os principais impactos nos contratos comerciais decorrentes das alterações da infraestrutura propostas pelo Consórcio para cada Aeroporto (13.5.3 Análise do Impacto do Plano de Desenvolvimento nos Contratos Comerciais). Para tanto, foram considerados os contratos comerciais relevantes bem como os contratos de cessão de área para exploração de estacionamento, de área comercial em Terminal de Passageiros, de locadoras de veículos, terminal de cargas, áreas de cargas das empresas aéreas, hangares e Posto de Abastecimento de Aeronaves (PAA), quando aplicável.

476. Assim como o Consórcio GCA apresentou avaliação adicional dos contratos, conforme exposto acima, o Consórcio LOGIT levantou ainda, no item 4.3.3.2.1.1 dos relatórios de engenharia, as ações que podem ser adotadas para adequação das condições contratuais à concessão bem como observações sobre Ações Judiciais Referentes aos Contratos Comerciais para cada aeroporto.

477. Finalmente, nenhum dos dois consórcios apresentou análise dos contratos comerciais e administrativos sob o que dispõe a Portaria MTPA nº 384, de 15 de maio de 2018; e a Portaria MTPA nº 143, de 6 de abril de 2017 (substituída pela Portaria Mlnfra nº 577, de 8 de novembro de 2019). Tal análise mostra-se relevante por envolver hipóteses para a sub-rogação de contratos quando da transferência das operações pelo futuro concessionário. Todavia, por não estarem tais normativos indicadas no item em referência, não foi deduzida nota de nenhum dos Consórcios em decorrência de tais ausências.

478. Diante de todo o exposto, em que pese os argumentos do Consórcio LOGIT sobre o material apresentado pelo Consórcio GCA, a Comissão entende pelo **deferimento parcial do recurso apresentado pelo Consórcio GCA e pela majoração de sua nota no item em referência de 65% para 95% em todos os aeroportos dos Blocos Sul e Norte**, sendo a dedução de 5% decorrente da ausência de indicação da localização do material (*due diligence* de contratos comerciais) no relatório de engenharia, em descumprimento ao Termo de Referência do Edital.

[1] O texto do recurso é apresentado como sendo de "Pontuação indevida - GCA", todavia, no mérito, trata de "Penalização indevida – Grupo Recorrente".

## 2.5 DOS FUNDAMENTOS APRESENTADOS PARA REVISÃO DAS NOTAS AOS ESTUDOS AMBIENTAIS E RESPECTIVAS CONTRARRAZÕES

### DO RECURSO APRESENTADO PELO CONSÓRCIO LOGIT E RESPECTIVA CONTRARRAZÕES APRESENTADA PELO CONSÓRCIO GCA

#### Alegações referentes ao item 38 – Estudo Ambiental

#### Aeroportos SBCT, SBFI, SBNF, SBJV, SBPK, SBUG, SBBG, SBEG, SBPV, SBRB, SBCZ, SBTT, SBTF, SBBV

479. Para todos os aeroportos listados acima, o Consórcio LOGIT discordou da penalidade aplicada e da justificativa apresentada por esta Comissão na planilha de avaliação, referente à ausência de informações relevantes quanto aos contratos comerciais vigentes, com atividades passíveis de licenciamento, cabendo ao novo operador o acompanhamento.

480. Para tanto, alegou em síntese que, realizou a análise "de todos os contratos comerciais em vigência do aeroporto no item 4.3 do Relatório de Engenharia". Afirmou ainda que tal análise não precisa constar do relatório ambiental, tendo em vista não haver qualquer exigência do Edital CPE nº 2/2019 quanto a isso (Tabela - fls. 88/89 do Recurso). Nas suas contrarrazões, o Consórcio GCA

argumentou que as alegações apresentadas pelo Consórcio LOGIT não merecem prosperar (fls. 126/127).

481. Preliminarmente, esta Comissão entende que o conhecimento dos contratos comerciais vigentes com atividades passíveis de licenciamento ambiental está diretamente relacionado ao Edital CPE nº 2/2019 e seus anexos e especificamente ao item 38 da planilha de avaliação, na medida em que o item exige que a Comissão avalie, entre outros aspectos, se o Consórcio apresentou “análise de regularidade ambiental”. Nesse sentido, a informação sobre possível ausência de licenciamento ambiental para determinados contratos comerciais é um problema de regularidade ambiental que deve ser dado o devido destaque para conhecimento do futuro concessionário do aeroporto.

482. Ao reanalisar o relatório do Consórcio LOGIT e as alegações constantes das contrarrazões apresentadas pelo Consórcio GCA, em que pese o Consórcio LOGIT alegar ter feito uma análise “de todos os contratos comerciais em vigência do aeroporto no item 4.3 do Relatório de Engenharia”, certo é que a avaliação ali existente refere-se à *due diligence* de contratos comerciais vigentes e que não há identificação específica quanto à qualquer contrato comercial pendente ou não de licenciamento ambiental. Portanto, não há nas alegações apresentadas pelo Consórcio LOGIT argumento novo e capaz de alterar a avaliação já realizada por esta Comissão nesse ponto específico.

**Aeroportos SBCT, SBFI, SBNF, SBLO, SBJV, SBBI, SBPK, SBUG, SBBG, SBEG, SBPV, SBRB, SBTT, SBTF, SBBV**

483. Para todos os aeroportos listados acima, o Consórcio LOGIT discordou da penalidade relativa à justificativa apresentada por esta comissão nas planilhas de avaliação quanto à ausência de informações de processos judiciais sob a temática ambiental (Ex. regularização de áreas, desapropriações, reintegração de posse), o que possui relação com a análise de regularidade ambiental e de uso do solo no aeroporto (Tabela - fl. 89 do Recurso). O Consórcio LOGIT alegou em síntese que “a análise foi realizada na Seção 1.4 do Relatório de Estudos Jurídicos-Institucionais e do Capítulo 2.6 dos Estudos de Engenharia e Afins”.

484. Preliminarmente, como expressamente fez constar a Comissão em suas justificativas, entende-se que o conhecimento de processos judiciais relacionados aos aeroportos sob a temática ambiental está diretamente relacionado às exigências constantes do item 38 da planilha de avaliação, na medida em que se configura um problema de regularidade ambiental do aeroporto. Além disso, a informação da existência ou não de processos judiciais se relaciona também com o item 43 da planilha de avaliação, que exige que a Comissão avalie se o estudo contemplou uma “adequada análise do uso e ocupação do solo”. Importante frisar que não houve dupla penalização pela ausência das informações, e foram descontados pontos do Consórcio LOGIT no item 38.

485. No caso, ao rever os relatórios ambientais apresentados pelo Consórcio LOGIT, restou confirmado que não há qualquer indicativo, direcionamento ou informação quanto à realização da análise de processos judiciais sob a temática ambiental, na Seção 1.4 do Relatório de Estudos Jurídicos Institucionais e no Capítulo 2.6 do Relatório de Engenharia e Afins, como informa agora em seu recurso o mencionado Consórcio. Contudo, ao reanalisar as razões recursais e os relatórios ora indicados pelo Consórcio LOGIT, esta Comissão entendeu que o Consórcio LOGIT realizou uma análise satisfatória sobre o tema, cabendo a revisão das notas atribuídas.

486. Assim, para os Aeroportos acima listados, esta Comissão alterou as redações das justificativas e as notas finais do item 38. Contudo, ante a ausência de informações e direcionamento quanto à análise de processos judiciais sob a temática ambiental em outros relatórios, esta Comissão entende que as penalidades apontadas não devem ser canceladas e não atribuirá ao Consórcio LOGIT os pontos de forma integral.

**Aeroportos SBCT, SBFI, SBNF, SBLO, SBPK, SBUG, SBBG, SBEG, SBPV, SBRB, SBCZ, SBTT, SBTF, SBBV**

487. Nos estudos dos aeroportos listados acima, o Consórcio LOGIT discordou da penalidade relativa à inexistência de análise de conformidade perante à ANVISA e/ou à ANAC. Discordou também, da penalidade relativa à inexistência de determinados autos de infração e alguns processos de irregularidades junto aos mencionados órgãos e à não realização de análise detalhada desses processos.

488. O Consórcio LOGIT apontou a existência de suposta diferença na mensuração das notas atribuídas por esta Comissão aos Consórcios ao afirmar ter ocorrido uma penalização “de forma mais branda” na análise do relatório do Consórcio GCA (Tabela - fl. 88 do Recurso). Nas suas contrarrazões, o Consórcio GCA alegou a ausência de justificativas coerentes e individualizadas por aeroporto, bem como defendeu a complexidade da avaliação realizada nos estudos e o indeferimento do pleito do Consórcio LOGIT.

489. Ao reanalisar os relatórios do Consórcio LOGIT para os mencionados aeroportos, esta Comissão confirmou que de fato seus relatórios, ou não fazem as análises de regularidades ambientais perante os órgãos administrativos ANVISA e/ou ANAC, ou carecem de informações e análises detalhadas relativas aos processos de autos de infração mapeados. Desse modo, confirmouse haver clara diferença qualitativa e quantitativa no conteúdo das informações disponibilizadas nos relatórios do Consórcio GCA (item 4.2 de seus Relatórios). Portanto, não há nas alegações apresentadas argumento novo e capaz de alterar as justificativas e avaliações já realizadas por esta Comissão.

490. Esta Comissão reafirma a sua imparcialidade na avaliação ao sempre considerar os

termos do Edital CPE nº 2/2019 e seus anexos. De fato, o único interesse da Comissão é avaliar e selecionar o melhor estudo que irá subsidiar às concessões aeroportuárias. Toda as avaliações foram realizadas de forma isonômica por esta Comissão e foram utilizados os mesmos critérios para ambos os Consórcios no momento de mensurar as notas então atribuídas, não havendo o que se falar em abrandamento ou concessão de benefícios a qualquer Consórcio.

#### **Aeroportos SBCT, SBNF, SBPK.**

491. Para os aeroportos acima identificados, o Consórcio LOGIT discordou da penalidade relativa à justificativa apresentada por esta Comissão quanto à ausência nos estudos dos *status* de licenças e autorizações. O Consórcio LOGIT afirmou que o item 3.2 dos Estudos Ambientais detalha exatamente as condicionantes e situações das licenças vigentes (Tabela - fl. 89 do Recurso). Nas suas contrarrazões, o Consórcio GCA apresentou contrarrazões a esse ponto específico (fls. 127/129), afirmando que o Consórcio LOGIT “não envidou esforços para argumentar, em sua peça recursal, sobre itens específicos apontados como ausentes ou insuficientes pela Comissão”.

492. Ao reanalisar os relatórios do Consórcio LOGIT, esta Comissão verificou um equívoco nas avaliações e anulou a penalidade específica à justificativa acima e por consequência alterou as justificativas apresentadas nas planilhas de avaliação e as notas do Consórcio LOGIT.

#### **Aeroporto de Uruguaiana (SBUG)**

493. No caso específico do Aeroporto (SBUG), o Consórcio LOGIT discordou da penalidade relativa à justificativa apresentada por esta Comissão no item 1 da planilha de avaliação, que se encontra assim redigida: “1) Não foram identificadas informações quanto aos contratos comerciais vigentes, cujas características das atividades desenvolvidas são passíveis de licenciamento, cabendo ao novo operador o acompanhamento;”. Alega que o Consórcio GCA também não os apresentou, não tendo sido penalizado por isso (Tabela – fl. 89 do Recurso).

494. Esta Comissão ratifica o entendimento já apresentado quanto ao tema relativo aos contratos comerciais, contudo, no caso específico, ao reanalisar o relatório apresentado pelo Consórcio LOGIT, bem como o relatório apresentado pelo Consórcio GCA, verificou-se que, no caso do aeroporto SBUG ambos relatórios não identificam outros contratos comerciais pendentes de licenciamento ambiental, além do da empresa Partners Air Service e Comércio de Produtos de Petróleo LTD, identificado pelo Consórcio LOGIT à fl. 89 e pelo Consórcio GCA às fls. 51/52, dos respectivos relatórios.

495. Assim sendo, entende-se que não há razão para penalizar o Consórcio GCA, mas, sim, de anular a penalidade imposta ao Consórcio LOGIT em relação a esta justificativa em específico, alterando a redação das justificativas constantes da planilha de avaliação e majorando sua nota final.

496. Ademais, o Consórcio LOGIT discordou da penalidade relativa à justificativa apresentada por esta Comissão no item 3 da planilha de avaliação, que se encontra assim redigida: “3) Quanto aos *status* das licenças e autorizações, o estudo não detalha se todas as disposições foram atendidas pelo aeroporto (explicação sobre os motivos dos *status* finalizados das licenças);”. (Tabela – fl. 89/90 do Recurso)

497. Ao reanalisar o relatório do Consórcio LOGIT para o mencionado aeroporto, esta Comissão verificou um equívoco na avaliação e decidiu por anular a penalidade específica à justificativa acima e por consequência alterar a nota do Consórcio Recorrente.

498. Por fim, o Consórcio LOGIT alegou que a comissão apontou quatro itens de penalidade que “de acordo com um levantamento comparativo de penalizações, equivalem a 5% cada, totalizando uma nota de 80%. No entanto, a nota geral atribuída foi de 75%” (Tabela – fl. 90). Nas suas contrarrazões, o Consórcio GCA pugnou pelo indeferimento do pleito (fl. 129 das contrarrazões).

499. De fato, ao reanalisar a planilha de avaliação e as justificativas apresentadas, verificou-se que originalmente o item possui 4 apontamentos apresentados pela Comissão. No entanto, pode-se observar no item 2 da planilha de avaliação a ausência de informações relativas às regularidades ambientais perante dois órgãos ANVISA e ANAC, tendo sido descontados pontos para cada omissão constatada. Desse modo, ante a procedência em parte dos pedidos apresentados para este Aeroporto, a nota e as justificativas apresentadas foram alteradas conforme planilha de avaliação em anexo.

#### **Aeroporto de Bagé (SBBG)**

500. No caso específico do Aeroporto de Bagé (SBBG), o Consórcio LOGIT alegou que “No Aeroporto de Bagé foram apontados pela Comissão 4 itens, sendo que os 3 primeiros, de acordo com um levantamento comparativo de penalizações, equivaleriam a 5% cada, totalizando uma nota de 85%. No entanto, a nota geral atribuída foi de 70%, concluindo-se que ao item 4 foi atribuída uma penalização de 15%”. (Tabela – fl. 90 do Recurso)

501. Nas suas contrarrazões, o Consórcio GCA informou a falta de consistência dos argumentos e o apontamento de forma errado do Consórcio LOGIT quanto ao número de justificativas apresentadas pela Comissão no item 38 da planilha de avaliação, devendo o pleito ser indeferido (fls. 129/130 das contrarrazões).

502. Preliminarmente, deve-se apontar um equívoco do Consórcio LOGIT, visto que na

planilha de avaliação originalmente elaborada por esta Comissão quanto ao item 38, **não** há apenas 4 itens apontados pela Comissão, mas sim, 6 itens. Ainda, deve-se ressaltar que no item 2, a Comissão avaliou a omissão de informações de regularidade ambiental perante dois órgãos ANVISA e ANAC, tendo sido descontado pontos para cada omissão.

503. Quanto às mesmas justificativas apresentadas pela Comissão para ambos os Consórcios e relativos aos itens 4, 5 e 6 do Consórcio LOGIT e os correspondentes itens 2, 3 e 4 do Consórcio GCA, deve-se informar que não houve qualquer diferença nos descontos conferidos, tendo sido utilizado o mesmo critério para penalização. Portanto, não há nas alegações apresentadas argumento novo e capaz de alterar a avaliação já realizada por esta Comissão, neste ponto específico. Por fim, importante fazer notar que em relação aos itens 4, 5 e 6 o Consórcio LOGIT não contestou as justificativas apresentadas por esta Comissão, mas a suposta ausência de isonomia na pontuação concedida para os Consórcios o que foi devidamente refutado por esta Comissão acima.

504. Esta Comissão reafirma a sua imparcialidade na avaliação ao sempre considerar os termos do Edital CPE nº 2/2019 e seus anexos. De fato, o único interesse da Comissão é avaliar e selecionar o melhor estudo que irá subsidiar às concessões aeroportuárias. Toda as avaliações foram realizadas de forma isonômica por esta Comissão e foram utilizados os mesmos critérios para ambos os Consórcios no momento de mensurar as notas então atribuídas, não havendo o que se falar em abrandamento ou concessão de benefícios a qualquer Consórcio.

### **Alegações referentes ao item 39 – Estudo Ambiental**

#### **Todos os Aeroportos do Bloco Norte (SBEG, SBPV, SBRB, SBCV, SBTT, SBTF, SBBV) e o Aeroporto de Foz do Iguçu (SBFI).**

505. Preliminarmente, cumpre destacar que o Consórcio LOGIT obteve nota máxima no item 39 em todos os aeroportos acima destacados, sendo o objeto de seu recurso pedir a revisão da nota atribuída ao Consórcio GCA que também obteve nota máxima no item 39.

506. Com esse objetivo, o Consórcio LOGIT defendeu que o Consórcio GCA não apresentou nos relatórios dos referidos aeroportos as informações quanto às disposições da Portaria SVS Nº 1, de 13 de janeiro de 2014, do Ministério da Saúde e Secretaria de Vigilância Sanitária (SVS). A Portaria, estabelece diretrizes, procedimentos, fluxos e competência para obtenção do Laudo de Avaliação do Potencial Malarígeno (LAPM) e do Atestado de Condição Sanitária (ATCS) de projetos de assentamento de reforma agrária e outros empreendimentos sujeitos ao licenciamento ambiental em áreas de risco ou endêmica para malária (Tabela – fls. 90/92 do Recurso). Nesse sentido, afirmou que a ausência de tais informações afeta não somente os custos diretos de licenciamento ambiental, mas também os cronogramas, devendo o Consórcio GCA ser penalizado pela omissão.

507. Nas suas contrarrazões, o Consórcio GCA especificou quanto ao alegado e requerido pelo Consórcio LOGIT (fls. 130/134) e defendeu que, ao exercer o poder discricionário técnico, os órgãos ambientais licenciadores responsáveis pelo licenciamento ambiental dos aeroportos do Bloco Norte e do Bloco Sul, não exigem a elaboração da Avaliação do Potencial Malarígeno (APM) para o licenciamento das obras ou para a emissão de autorizações de supressão vegetal realizadas nos aeroportos, visto que a Portaria SVS Nº 1/2014 não especifica o porte e impacto ambiental dos empreendimentos que devem realizar a APM no âmbito do licenciamento ambiental. O Consórcio GCA também afirmou que considerou em seus estudos a necessidade da elaboração de Plano de Controle de Pragas e Vetores (detalhado no item 10.3.3.1 dos relatórios Ambientais), ao invés da APM.

508. Ao reanalisar os relatórios apresentados pelo Consórcio GCA para os mencionados aeroportos, verificou-se que, de fato, não há qualquer informação quanto à Portaria SVS Nº 1/2014, nem mesmo informações sobre a alegada inaplicabilidade de seus termos por órgãos ambientais responsáveis pelo licenciamento ambiental nos aeroportos do Bloco Norte e do Bloco Sul, tratando-se, pois, de justificativas novas apresentadas tão somente na fase recursal.

509. A Portaria SVS nº1/2014 trata de vigilância sanitária, tema regulamentado e acolhido pela Resolução CONAMA nº 286, de 30 de agosto de 2001. Dessa maneira, a referida Portaria pode ser usada como instrumento de aplicação de diretrizes regulamentadas por norma ambiental, no caso uma Resolução CONAMA e assim, possui relação direta com processo de licenciamento ambiental em áreas de risco ou endêmica para malária.

510. Nesse sentido, tem-se que dentre outras providências e documentos, a Portaria SVS Nº 1/2014 exige, o LAPM como documento condicionante para obtenção de Licença Prévia perante os órgãos ambientais (art. 4º). Exige também o ATCS como documento condicionante da Licença de Instalação perante os órgãos ambientais (art. 6º) para empreendimentos sujeitos ao licenciamento ambiental em áreas de risco ou endêmica para malária.

511. A identificação dos Municípios considerados como pertencentes às áreas de risco ou endêmica para malária é fornecida por meio de uma lista do próprio Ministério da Saúde e que foi atualizada em 14 de junho de 2019, onde é possível encontrar os Municípios de Foz do Iguçu, Manaus, Porto Velho, Cruzeiro do Sul, Rio Branco, Tabatinga, Tefé e Boa Vista.

512. Assim sendo, esta Comissão entende que apesar dos aeroportos do Bloco Norte e de Foz de Iguçu já estarem instalados, o que se poderia até isentar o futuro concessionário de obter novas Licenças Prévias ou Licenças de Instalação, há um projeto de implementação e expansão da infraestrutura aeroportuária e a necessidade já reconhecida nos relatórios ambientais da obtenção dessas licenças e outras autorizações junto aos órgãos ambientais.

513. Por fim, destaca-se que em se tratando de uma norma federal e de aplicabilidade aos Municípios situados na região norte e no município de Foz do Iguaçu, bem como estando esta Comissão avaliando um Estudos de Viabilidade Técnica Financeira e Ambiental (EVTEA), todas as pendências possíveis de serem exigidas ao futuro administrador aeroportuário precisam estar identificadas e descritas para uma melhor previsão de custos e ações no decorrer da concessão.

514. Desse modo, o Consórcio GCA foi penalizado no item 39 pela omissão nas informações relativas à Portaria SVS nº1/2014, o que pode apresentar um risco ao plano de desenvolvimento do sítio proposto, devendo ainda refletir em apresentação de estratégias e medidas de mitigação específica, com a consequente alteração de sua nota final no item 39 para os aeroportos acima identificados, conforme planilha de avaliação em anexo.

#### **Alegações referentes ao item 40 – Estudo Ambiental**

##### **Aeroportos do Bloco Sul: SBCT, SBFI, SBNF, SBLO, SBJV, SBPK, SBBI, SBUG, SBBG e aeroportos do Bloco Norte: SBEG, SBPV, SBRB, SBCZ, SBTT, SBTF, SBBV**

515. Para os aeroportos acima identificados, o Consórcio LOGIT discordou da penalidade relativa à justificativa apresentada por esta Comissão quanto à análise comparativa dos estudos apresentados e do fato dos relatórios não terem identificado, analisado e precificado todos os passivos ambientais existentes nos aeroportos. O Consórcio LOGIT alegou que o Consórcio GCA apresentou erros de conceito de passivo ambiental, gerando um número maior de passivos ambientais cadastrados nos aeroportos, indicando assim, passivos que devem ser desconsiderados e a penalização recalculada (Tabela – fls. 92/121 do Recurso). Nas suas contrarrazões, o Consórcio GCA defendeu o conceito utilizado e toda a identificação realizada nos relatórios para todos os aeroportos (fls. 134/141 das Contrarrazões).

516. Ao reanalisar os estudos apresentados por ambos os Consórcios, bem como o critério utilizado por esta Comissão na avaliação do item, deve-se informar que as notas atribuídas ao item 40 do Relatório Ambiental de todos os Aeroportos e para todos os Consórcios encontram-se devidamente explicadas e ambos os Consórcios foram penalizados ante a identificação incompleta dos passivos existentes nos aeroportos e a consequente ausência de precificação de todos os passivos existentes.

517. Além disso, para cada estudo a Comissão levou em consideração a definição de passivos utilizada em cada um deles e a metodologia aplicada. Em adição, a Comissão avaliou a qualidade do trabalho desenvolvido nos relatórios quanto ao adequado levantamento, detalhamento e classificação dos passivos identificados. Avaliou também a qualidade das recomendações acerca da gestão, remediação e/ou recuperação desses passivos. Também foram avaliados o nível de detalhamento, a qualidade e a acurácia das precificações de cada passivo.

518. Todas essas análises foram pautadas nos termos do Edital CPE nº 2/2019 e seus anexos. Portanto, não há nas alegações apresentadas argumento novo e capaz de alterar a avaliação já realizada por esta Comissão, neste ponto específico.

#### **Alegações referentes ao item 41 – Estudo Ambiental**

##### **Aeroportos do Bloco Sul: SBCT, SBFI, SBNF, SBLO, SBJV, SBPK, SBBI, SBUG, SBBG e aeroportos do Bloco Norte: SBEG, SBPV, SBRB, SBCZ, SBTT, SBTF, SBBV**

519. Para todos os aeroportos listados acima, o Consórcio LOGIT discordou da penalidade aplicada e da justificativa apresentada por esta Comissão na planilha de avaliação referente à ausência de avaliação de eventuais fornecedores de insumos e matérias-primas necessárias para a implantação do Plano de Desenvolvimento escolhido. Discordou também da avaliação e justificativa apresentada por esta Comissão quanto à ausência de identificação de locais de destinação de resíduos gerados na obra de ampliação.

520. O Consórcio LOGIT alegou que a avaliação de eventuais fornecedores de insumos e matérias-primas necessárias para a implantação do Plano de Desenvolvimento escolhido, como pontuado pela Comissão não é critério de avaliação, ante a ausência de tal previsão no Edital CPE nº 2/2019. Especificamente em relação aos locais de destinação de resíduos, tal análise deve ser realizada durante a fase de elaboração do PGRS da obra, conforme determina o Plano de Controle Ambiental da Obra previsto em seu relatório (Tabela – fl. 124 do Recurso).

521. Nas suas contrarrazões, o Consórcio GCA defendeu que as informações apresentadas estão diretamente relacionadas às melhores práticas ambientais para a futura concessão dos aeroportos, bem como que podem subsidiar alguns dos custos de CAPEX estimados nos Estudos de Engenharia e Afins (fls. 141/146 – das contrarrazões). O Consórcio GCA foi o único que apresentou tais informações e análises.

522. Quanto aos argumentos apresentados pelo Consórcio LOGIT, entende-se que há um equívoco ao tentar minimizar a importância das análises e também ao afirmar que a Comissão não se ateve aos termos do Edital CPE nº 2/2019 no momento da avaliação. Entre os princípios da Lei nº 6.938/1981, que dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente (PNMA), seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, destaca-se o planejamento e fiscalização do uso dos recursos ambientais (art. 2º, inciso III) e o princípio do controle e zoneamento das atividades potencial ou efetivamente poluidoras.

523. Ademais, a PNMA define impacto ambiental da seguinte maneira: “qualquer alteração das propriedades físicas, químicas e biológicas do meio ambiente, causada por qualquer forma de

matéria ou energia resultante das atividades humanas que, direta ou indiretamente, afetem a saúde, a segurança e o bem-estar da população; as atividades sociais e econômicas; a biota; e as condições dos recursos ambientais”.

524. Logo, o mapeamento dos eventuais fornecedores e tipos de insumos e matérias-primas por atividades potencial ou efetivamente poluidoras atendem aos princípios supracitados, o que está contemplado na avaliação que esta Comissão precisa realizar no item 41, sobre a adequação dos projetos de desenvolvimento do sítio aeroportuário quanto às melhores práticas aplicáveis ao meio ambiente e seu impacto ambiental.

525. Seguindo esse mesmo raciocínio, tem-se que de acordo com a Lei nº 12.305/2010, que institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos, o inciso IX do art. 3º define geradores de resíduos sólidos como “pessoas físicas ou jurídicas, de direito público ou privado, que geram resíduos sólidos por meio de suas atividades, nelas incluído o consumo”. Ademais, o inciso XVII do art. 3º define responsabilidade compartilhada pelo ciclo de vida dos produtos como “o conjunto de atribuições individualizadas e encadeadas dos fabricantes, importadores, distribuidores e comerciantes, dos consumidores e dos titulares dos serviços públicos de limpeza urbana e de manejo dos resíduos sólidos, para minimizar o volume de resíduos sólidos e rejeitos gerados, bem como para reduzir os impactos causados à saúde humana e à qualidade ambiental decorrentes do ciclo de vida dos produtos”. Ainda, o inciso VIII do art. 3º define disposição final ambientalmente adequada como a “distribuição ordenada de rejeitos em aterros, observando normas operacionais específicas de modo a evitar danos ou riscos à saúde pública e à segurança e a minimizar os impactos ambientais adversos”.

526. Registra-se que todos os relatórios ambientais do Consórcio LOGIT informam a necessidade de se realizar o controle de resíduos sólidos e especificamente nas Sessões 6.3 afirmam que, “de maneira geral, a gestão ambiental dos resíduos sólidos deve ser pautada no conhecimento prévio dos resíduos que serão potencialmente gerados”. Nesse sentido, conclui-se que a identificação de locais para destinação de resíduos contempla a avaliação sobre a adequação dos projetos de desenvolvimento do sítio aeroportuário quanto às melhores práticas aplicáveis ao meio ambiente e seu impacto ambiental. Ademais, essa ausência de informações possui influência direta no custo de implantação dos projetos.

527. Finalmente, ressalta-se a importância de tais informações principalmente para os aeroportos localizados na região norte do país, considerando as particularidades de seu clima e do difícil acesso à insumos e matérias-primas. Portanto, não há nas alegações apresentadas argumento novo e capaz de alterar a avaliação já realizada por esta Comissão referente a este tema específico.

528. O Consórcio LOGIT também discordou da penalidade aplicada e da justificativa apresentada por esta Comissão na planilha de avaliação que, identificou que o estudo apresenta e analisa apenas 5 (cinco) critérios socioambientais para o plano de desenvolvimento proposto, o que não incorpora todos os componentes e restrições ambientais presentes no aeroporto. Alegou o Consórcio LOGIT que “ao longo da Seção 2 de cada relatório ambiental foi apresentada uma caracterização socioambiental bastante abrangente da área do aeroporto e do entorno, ali, foram identificados os componentes socioambientais existentes nas áreas estudadas”. Nesse sentido, afirma que “não foram utilizados apenas cinco critérios ambientais, estando essa afirmação incorreta”. (Tabela – fl. 124/125 do recurso).

529. Em que pese o Consórcio LOGIT assegurar em seu recurso haver uma afirmação inverídica da comissão na justificativa, pois considerou sem seu estudo não apenas 5 (cinco) critérios socioambientais para o plano de desenvolvimento proposto, tem-se que no item 5.1 dos relatórios o Consórcio LOGIT informa os Critérios Socioambientais para a Seleção de Alternativas ao projeto, sendo expresso ao afirmar que, para cada alternativa apresentada, “os componentes socioambientais avaliados foram os seguintes: 1) intervenção em áreas de vegetação nativa; 2) intervenção em APPs; 3) intervenção em áreas de reserva legal; e 4) áreas a serem desapropriadas.” Além da expressa afirmação quanto aos componentes socioambientais utilizados para a seleção de alternativas, em todos os relatórios o Consórcio LOGIT apresenta a “Tabela 5.1” por meio da qual analisa as áreas de restrição ambiental para cada alternativa considerando expressamente os componentes acima mencionados. Nesse sentido, a conclusão adotada por esta Comissão encontra-se em consonância com o que foi apresentado no relatório, que afirma que para escolha de seu Plano de desenvolvimento, considerou os critérios socioambientais acima descritos.

530. Quanto às avaliações feitas pelo Consórcio LOGIT no Capítulo 2 de seus estudos, esses se referem à caracterização socioambiental dos aeroportos e foram devidamente avaliadas por esta comissão no item 43 da planilha de avaliação. Portanto, não há nas alegações apresentadas argumento novo e capaz de alterar a avaliação já realizada por esta Comissão referente a este tema específico.

531. O Consórcio LOGIT também discordou da pontuação conferida ao Consórcio GCA por esta Comissão em relação ao item 41, ao alegar que o estudo do GCA traz equivocadamente os diagnósticos regionais na Seção de alternativas e não efetua qualquer tipo de avaliação comparativa (Tabela – fl. 124 do recurso). Em sua defesa, o Consórcio GCA alegou que fez a correta avaliação de adequação do Projeto de Desenvolvimento proposto em relação às melhores práticas ambientais, como exige o item 41. Ainda, que avaliações comparativas foram realizadas em seus relatórios, citando os itens 8.1, 8.2 e 8.3 (fls. 141/142 das contrarrazões).

532. Ao reanalisar os relatórios, restou confirmado que o Consórcio GCA expressamente fez constar a informação e analisar 22 (vinte e dois) critérios socioambientais incorporados no Plano de Desenvolvimento do aeroporto (item 8.2, quadro 8-3). Ainda, o Consórcio GCA analisou o plano proposto após a incorporação de restrições e critérios socioambientais (item 8.3), bem como os riscos

socioambientais do projeto e estratégias para minimizá-los (item 8.4). Portanto, não há nas alegações apresentadas argumento novo e capaz de alterar a avaliação já realizada por esta Comissão referente a este tema específico.

533. Finalmente, especificamente para o Aeroporto de Curitiba (SBCT), o Consórcio LOGIT discordou da penalidade relativa à justificativa apresentada por esta comissão no item 4 da planilha de avaliação, que se encontra assim redigido: “4) O estudo carece de detalhamento e maiores informações, por exemplo ao identificar 3 sítios arqueológicos - Afonso Pena I, II e III no aeroporto, mas, não trazer maiores informações quanto à necessidade ou não de adoção de providências em relação a eles por parte do futuro operador.” Alegou o Consórcio LOGIT ter feito a análise e apresentado as informações necessárias em relação aos sítios arqueológicos, indicando os locais em seus relatórios.

534. Ao reanalisar o relatório do Consórcio LOGIT para o mencionado aeroporto, esta Comissão verificou um equívoco na avaliação e anulou a penalidade específica à justificativa acima e alterou a nota do Consórcio, como fez na planilha de avaliação em anexo.

#### **Alegações referentes ao item 42 – Estudo Ambiental**

##### **Aeroportos do Bloco Sul: SBCT, SBFI, SBNF, SBLO, SBJV, SBPK, SBBI, SBUG, SBBG e aeroportos do Bloco Norte: SBEG, SBPV, SBRB, SBCZ, SBTT, SBTF, SBBV**

535. Para todos os aeroportos listados acima, o Consórcio LOGIT discordou da penalidade aplicada e da justificativa apresentada por esta Comissão constante no item 1) *O estudo apresenta descrição de medidas preventivas e mitigadoras dos planos propostos, sem, contudo, apresentar informações-recomendações para a implantação de um Sistema de Gestão Aeroportuária (SGA), seguindo a padronização da NBR ISO 14.001-2015.*”

536. Em seu recurso, o Consórcio LOGIT afirmou ser inaceitável a justificativa e a penalização imposta, pois “a adoção de sistemas seguindo a padronização da NBR ISO 14.001-2015 não é uma obrigação legal”. O Consórcio LOGIT também defendeu que, foram abordados todos os requisitos para atendimento à legislação vigente e os procedimentos destinados à prevenção, controle e mitigação de riscos e impactos identificados. (Tabela – fl. 127 do recurso)

537. Em suas contrarrazões, o Consórcio GCA afirmou “que ao sugerir um Sistema de Gestão Ambiental alinhado às diretrizes da ISO 14.001-2015 apresenta as melhores práticas ambientais se comparadas as sugestões feitas pelo Consórcio LOGIT”. Afirmou também, que “a implantação da ISO 14.001:2015 está em concordância com as recentes ações do Ministério da Infraestrutura, que assinou, no dia 16 setembro de 2019, um Memorando de Entendimento (Memorandum of Understanding) com a Climate Bonds Initiative (CBI) para alavancar investimentos em projetos de “infraestrutura verde” por meio dos green bonds (títulos verdes), sinalizando o compromisso do atual governo com o desenvolvimento da infraestrutura e a sustentabilidade” (Estudos Ambientais do consórcio Recorrido, 2019).

538. Ao reanalisar os relatórios do Consórcio LOGIT para os mencionados aeroportos, esta Comissão confirmou que em todos eles o Consórcio recomenda sistematicamente a necessidade e importância da utilização e implementação de uma série de normas ABNT: a NBR 10.151 – Avaliação do ruído em áreas habitadas, visando o conforto da comunidade; a NBR 10.152 – Níveis de ruído para conforto acústico; a NBR 15.515/2011 – Passivo Ambiental em solo e água subterrânea, Parte 1 e Parte 2; a NBR 10.004/2004 – Caracterização dos resíduos quanto aos seus riscos potenciais ao meio ambiente e à saúde pública; a NBR 13.368 – Monitoramento de ruído gerado por aeronaves; a NBR ISO 19.011 – Requisitos para auditorias ambientais independentes dos serviços de construção contratados, incluindo auditorias a concessionários; e a NBR 14.280 – Cadastro de acidente do trabalho e procedimento e classificação por milhão de horas-homem de exposição ao risco. Deste modo, é incoerente e incongruente a afirmação do Consórcio LOGIT que é “inaceitável a penalização” pela não apresentação das informações e recomendações para a implantação de um SGA seguindo a padronização da NBR ISO 14.001-2015.

539. Chama-se atenção para o fato que a avaliação exigida da Comissão no item 42 é de verificar se “há descrição dos sistemas/Planos de Gestão ambientais propostos”, e em assim sendo, a não apresentação de recomendações considerando normas de reconhecimento incontroverso e seguindo uma padronização adotada nos próprios estudos apresentados, diminuem qualitativamente os estudos. Da mesma maneira, as apresentações de recomendações que englobaram as normas ABNT supracitadas, aumentaram qualitativamente os estudos apresentados pelo Consórcio LOGIT nos itens a elas relacionados e refletiram positivamente nas suas pontuações. Portanto, não há nas alegações apresentadas argumento novo e capaz de alterar a avaliação já realizada por esta Comissão.

540. O Consórcio LOGIT discordou também da avaliação e nota máxima atribuída ao Consórcio GCA no item 42 da planilha de avaliação, visto que o mesmo não teria apresentado “alguns programas importantíssimos e indispensáveis para a fase de obras como: Programa de Contingência para Atendimento às Emergências durante a Construção; Procedimentos para o caso de achados fortuitos de interesse arqueológico e Plano de Gerenciamento de Tráfego de construção e não é penalizado” (Tabela – fl. 126 do recurso). Quanto a essas alegações, nas suas contrarrazões o Consórcio GCA informou que apresentou e analisou cada um dos programas ditos como ausentes, trazendo uma planilha indicando a localização exata dos programas em seus relatórios (fls. 148/150 das contrarrazões).

541. Ao reanalisar os relatórios do Consórcio GCA e suas contrarrazões, a Comissão constatou que os planos ditos como ausentes nos estudos do Consórcio GCA estão denominados como ações e/ou englobados em outros programas previstos no relatório e não estão ausentes, não havendo razões para alterar a avaliação já realizada por esta Comissão referente a este tema específico.

#### **Alegações referentes ao item 43 – Estudo Ambiental**

##### **Aeroportos do Bloco Sul: SBCT, SBFI, SBNF, SBLO, SBIV, SBPK, SBBI, SBUG, SBBG e aeroportos do Bloco Norte: SBEG, SBPV, SBRB, SBCZ, SBTT, SBTF, SBBV**

542. Para todos os aeroportos listados acima o Consórcio LOGIT discordou da penalidade aplicada e da justificativa apresentada por esta Comissão quanto à ausência nos relatórios ambientais das análises do Plano de Zona de Proteção do Aeroporto e da Navegação Aérea (PBZPA) e do Plano de Zona de Proteção de Auxílios à Navegação Aérea (PZPANA). O Consórcio LOGIT afirmou ter analisado tais planos na Seção 2.1.1 dos Estudos de Engenharia e Afins, entendendo ser desnecessário repetir a análise no estudo ambiental (Tabela – fls. 130/131 do recurso).

543. Nas suas contrarrazões, o Consórcio GCA afirmou que há diferenças nas abordagens das análises a serem feitas dos Planos acima mencionados nos relatórios de Engenharia e Ambiental, visto que no relatório ambiental os planos devem considerar os ordenamentos urbanos, e os usos e ocupação do solo do entorno dos aeroportos, bem como as cidades afetadas pelas superfícies que compõem os planos de proteção (fls. 154/155 das contrarrazões).

544. Inicialmente, cumpre registrar que, o Consórcio LOGIT também foi avaliado nos Estudos de Engenharia em relação às suas análises dos PBZPA e ao PZPANA. Ocorre que, no âmbito do relatório ambiental, a obrigatoriedade da análise do PBZPA e do PZPANA encontra-se definida de forma expressa no “Anexo 1 - Termo de Referência detalhamento do escopo para a realização dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental - EVTEA” do Edital CPE nº 2/2019, em seu item 3 que se encontra assim redigido: “Deverão ser realizadas análises do Plano Diretor Urbano na área afetada pelo aeroporto, do Plano Básico de Zona de Proteção do Aeródromo e da Navegação Aérea, do Plano de Zoneamento de Ruído e das curvas de ruído atual e projetada, bem como avaliação da ocupação e uso do solo e das unidades de conservação no sítio aeroportuário e redondezas e de eventuais ocupações irregulares dentro do sítio aeroportuário.”

545. Além disso, tanto o PBZPA quanto o PZPANA fazem parte da análise a ser realizada por esta Comissão quanto à avaliação adequada análise do uso e ocupação do solo, no sítio aeroportuário e redondezas do sítio aeroportuário, exigida no item 43. O PBZPA é fundamental por abordar orientações e restrições para construção de aródromos e de áreas próximas aos aeródromos, e o PZPANA é fundamental por tratar de proteção aos auxílios de navegação aérea. Portanto, não há nas alegações apresentadas argumento novo e capaz de alterar a avaliação já realizada por esta Comissão.

546. O Consórcio LOGIT, para todos os aeroportos acima citados, afirmou também que os estudos do Consórcio GCA “não apresentam uma série de análises relacionadas à ocorrência de avifauna em aeroportos, citando como exemplo dessas omissões: “posição dos aeroportos em relação a áreas com aves endêmicas e importantes áreas para à biodiversidade (EBAs e IBAs), localização dos aeroportos em relação a rotas migratórias e posição dos aeroportos em relação às áreas sensíveis de espécies ameaçadas. Ressalta-se que diversos aeroportos estudados estão inseridos nessas áreas” (Tabela – fl. 130/131). Nas suas contrarrazões, o Consórcio GCA afirmou ter realizado “as avaliações referentes às questões ecológicas de avifauna em todos os seus relatórios”, indicando a respectiva localização.

547. Ao reanalisar o relatório do Consórcio GCA, esta comissão concluiu que foi realizada uma análise satisfatória dos aspectos relacionados à avifauna, não havendo razões para alterar a avaliação já realizada por esta Comissão neste ponto específico.

##### **Aeroporto de Curitiba (SBCT)**

548. Especificamente para o aeroporto de Curitiba, destaca-se a discordância do Consórcio LOGIT quanto à penalidade aplicada e as justificativas apresentadas por esta Comissão, constante nos itens 1 e 2 da planilha de avaliação, que se encontram assim redigidas: “1) 1) O estudo não considera na análise do uso do solo, a Lei Ordinária Municipal nº 14.771 de 17/12/2015 que dispõe sobre a revisão do Plano Diretor de Curitiba; 2) O estudo não considera na análise, a Lei nº 15.511 de 10/10/2019, que dispõe sobre o zoneamento e uso e ocupação do solo em Curitiba;”. O Consórcio LOGIT justificou o fato de não ter utilizado as legislações indicadas na justificativa desta Comissão no fato de se tratarem de leis para o Município de Curitiba e não do Município de São José dos Pinhais, município em que se encontra instalado o Aeroporto. (Tabela – fls. 131/132)

549. Nas suas contrarrazões, o Consórcio GCA alegou a necessidade de serem consideradas as legislações citadas, tendo em vista que a movimentação e atividades do aeroporto estão fortemente atreladas ao município de Curitiba. Defendeu também, a análise realizada em seu relatório que considerou tais legislações, com indicação de trechos do relatório onde seria possível encontrar as análises (fls. 156/157).

550. Ao reanalisar os relatórios de ambos os Consórcios, esta Comissão considerou relevante a análise do Plano Diretor de Curitiba pela proximidade do aeroporto com este município. Sendo assim, o Município de São José dos Pinhais faz parte do mesmo contexto metropolitano da

capital paranaense, o que repercute em planos e zoneamentos que têm em comum a área de congruência de ambas as cidades. Além disso, o Acordo de Cooperação Técnica nº 0006/2018/0001 celebrado entre a Infraero e o município de Curitiba legitima essa importante compreensão geográfica inerente ao aeroporto, mesmo localizado no município de São José dos Pinhais. Portanto, não há nas alegações apresentadas argumento novo e capaz de alterar a avaliação já realizada por esta Comissão.

551. Por fim, o Consórcio LOGIT discordou da penalidade aplicada e da justificativa apresentada por esta Comissão, constante no í4) *O estudo não identifica ocupações irregulares na área patrimonial localizadas ao sul do sítio aeroportuário.* O Consórcio LOGIT alegou que seus estudos consideraram a área patrimonial atual regularizada, não considerando expansão do aeroporto para novas áreas. Além disso, alegou que a ocupação identificada no estudo do Consórcio GCA está localizada em área do Governo do Estado do Paraná, não pertencente à administração atual do aeroporto (Tabela – fl. 132). Nas suas contrarrazões, o Consórcio GCA alegou que ao contrário do afirmado pelo Consórcio LOGIT, a área onde há a presença de ocupações irregulares é de propriedade da União, inclusive com matrícula que confirma a propriedade (fl. 158).

552. Ao reanalisar os relatórios de ambos os Consórcios, esta Comissão confirmou que, em que pese o Consórcio LOGIT não considerar nos cenários apresentados para o desenvolvimento do sítio, a área de expansão ao sul do sítio aeroportuário indicada no PDIR como área de expansão de uma 3ª Pista para o Aeroporto, tal área é de propriedade da União e faz parte do sítio aeroportuário. Portanto, não há nas alegações apresentadas argumento novo e capaz de alterar a avaliação já realizada por esta Comissão.

#### **Aeroporto de Foz do Iguaçu (SBFI)**

553. Especificamente para o aeroporto de Foz do Iguaçu, o Consórcio LOGIT discordou da penalidade aplicada e da justificativa apresentada por esta Comissão, constante no item 1 da planilha de avaliação, que se encontra assim redigida: *“1) Não restou identificado no estudo análise do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado Sustentável para o Município de Foz do Iguaçu/PR, previsto na Lei Complementar nº 276, de 18/07/2017;”*

554. O Consórcio LOGIT alegou que “na seção 2.4 foram apresentados os limites das Zonas definidas no Plano Diretor, não havendo ausência de nenhuma informação pertinente à análise de uso e ocupação do solo. Alega ainda ter analisado a Lei Complementar nº 311 de 12 de julho de 2019, que trata da aprovação do PBZPA do Aeródromo Tarobá (Portaria 914/ICA, publicada no DOU nº 33, de 15 de fevereiro de 2019), projetado ao norte do SBFI, como indicado na Figura 2.3” (Tabela – fls. 132/133). Nas suas contrarrazões, o Consórcio GCA afirmou ter considerado em sua análise a Lei Complementar nº 276/2017 e respectivas alterações (fl. 159).

555. Ao reanalisar o relatório do Consórcio LOGIT para o mencionado aeroporto, esta Comissão verificou ter sido realizada uma análise satisfatória quanto ao Plano Diretor e analisada a Lei Complementar nº 276/2017. Portanto, entendeu esta Comissão por anular a penalidade específica à justificativa acima e por consequência alterou a nota do Consórcio, conforme planilha anexa. Quanto à Lei Complementar nº 311/2019, trata-se de legislação que alterou determinados artigos da Lei Complementar nº 276/2017 e revendo as informações apresentadas pelos Consórcios, etende-se ter ocorrido uma análise satisfatória por ambos.

#### **Aeropertos SBJV, SBBI, SBUG, SBBG**

556. Para os aeroportos acima mencionados, o Consórcio LOGIT discordou da penalidade aplicada e da justificativa apresentada por esta Comissão quanto à ausência de identificação de áreas degradadas nos aeroportos acima mencionados. O Consórcio LOGIT alegou que “as áreas degradadas são descritas detalhadamente na Seção 2.2 (Diagnóstico das Instalações) do Estudo Ambiental, principalmente nos itens: Área Patrimonial, Central de Resíduos, Tratamento de Efluentes, Central de Utilidades, Área de Manutenção de Veículos, Sistema de Combate de Incêndio e Canteiro de Obras da Nova SCI, e também são novamente apresentadas na Seção 4 (Levantamento de Passivos Ambientais e Sociais) e no Anexo 7 (Ficha de Caracterização de Passivos)”.

557. Ao reanalisar os relatórios do Consórcio LOGIT, a Comissão entendeu que não houve a identificação deste passivo ambiental e suas respectivas descrições e georreferenciamentos considerando uma análise comparativa com os Consórcios concorrentes. Portanto, não há nas alegações apresentadas argumento novo e capaz de alterar a avaliação já realizada por esta Comissão.

#### **Aeroporto de Pelotas (SBPK)**

558. Especificamente para o aeroporto de Pelotas, o Consórcio LOGIT discordou da penalidade aplicada e da justificativa apresentada por esta Comissão, constante no item 2 da planilha de avaliação, que se encontra assim redigida: *“2) O estudo não analisa de forma aprofundada o plano diretor do Município, (Ex. Modelo urbano, sistema viário)”*. O Consórcio LOGIT afirmou “que a análise do Plano Diretor do Município, que conta com mapas indicando o modelo urbano e o sistema viário (Figura 2.3 e Figura 2.2, respectivamente), é apresentada na Seção 2.4 do Estudo Ambiental do Grupo Recorrente, não havendo motivo para tal penalização” (Tabela – fl. 133).

559. Ao reanalisar o relatório do Consórcio LOGIT esta Comissão resolveu manter a justificativa de que não foi realizada uma análise aprofundada do plano Diretor do Município,

principalmente considerando os demais estudos entregues e avaliados. Portanto, não há nas alegações apresentadas argumento novo e capaz de alterar a avaliação já realizada por esta Comissão.

#### **Aeroporto de Bagé (SBBG)**

560. Especificamente para o aeroporto de Bagé, o Consórcio LOGIT discordou da penalidade aplicada e da justificativa apresentada por esta Comissão, constante no item 3 da planilha de avaliação, que se encontra assim redigida: “3) O estudo não informou a ocorrência de arroios, áreas úmidas com características de banhado, açudes com contribuição de arroios/nascentes e locais com acúmulo regular de água, o que indica nascentes e implica em APPs”. O Consórcio LOGIT alegou “que as áreas úmidas, com característica de banhado são classificadas como Massa D’água (Ma) no mapa apresentado no Anexo 2 do Estudo Ambiental, e a intervenção em APP é apresentada e discutida entre capítulos 5 e 8” (Tabela - fl. 133).

561. Ao reanalisar o relatório do Consórcio LOGIT, esta Comissão verificou um equívoco na avaliação. Desse modo, esta Comissão anulou a penalidade específica à justificativa acima e alterou a nota do Consórcio, conforme planilha de avaliação em anexo.

562. O Consórcio LOGIT também discordou da penalidade aplicada e da justificativa apresentada por esta Comissão, constante no item 4 da planilha de avaliação, que se encontra assim redigida: “4) O estudo não informa quanto à apresentação ou não de Plano de Manejo de Fauna do Aeroporto”. O Consórcio LOGIT alegou que “a informação quanto à apretnação de Plano de Manejo de Fauna no Aeroporto, cosnta na fl. 62 do relatório”.

563. Ao reanalisar o relatório do Consórcio LOGIT, esta Comissão verificou um equívoco na avaliação. Logo, esta Comissão anulou a penalidade específica à justificativa acima e por consequência alterou a nota do Consórcio, conforme planilha de avaliação em anexo.

564. Por fim, o Consórcio LOGIT discordou da penalidade aplicada e da justificativa apresentada por esta Comissão, constante no item 6 da planilha de avaliação, que se encontra assim redigida: “6) O estudo não apresenta informações detalhadas quanto à concessão de área em favor do Haras Old Friends”. O Consórcio LOGIT alegou que “o contrato com o Haras Old Friends LTDA é apresentado na Seção 4.3.3.1.2 do Relatório de Estudos de Engenharia e Afins (assim como nos Estudos de Mercado)”. Alegou ainda a interface de tais relatórios com o relatório ambiental (Tabela – fl. 134). Nas suas contrarrazões, o Consórcio GCA defendeu a análise desta Comissão afirmando não ter sido realizada uma análise detalhada do mencionado contrato, principalmente considerando se tratar de contrato com grande atratividade de fauna (fl. 160).

565. Ao reanalisar os relatórios de ambos os Consórcios esta Comissão resolveu manter a justificativa, confirmando a diferença de análise e detalhamento realizados pelos Consórcios quanto à relação do contrato de concessão de área e sua influência nos aspectos ambientais. Portanto, não há nas alegações apresentadas argumento novo e capaz de alterar a avaliação já realizada por esta Comissão.

#### **Alegações referentes ao item 44 – Estudo Ambiental**

##### **Todos os Aeroportos do Bloco Norte (SBEG, SBPV, SBRB, SBCV, SBTT, SBTF, SBBV) e o Aeroporto de Foz do Iguazu (SBFI).**

566. Preliminarmente, cumpre destacar que o Consórcio LOGIT obteve nota máxima no item 44, sendo o objeto de seu recurso pedir a revisão da nota do Consórcio GCA que também obteve nota máxima no item 44. No entanto, o Consórcio LOGIT discordou da nota máxima atribuída ao Consórcio GCA, pelo fato deste não ter considerado a existência da Portaria SVS nº 1/2014 em seu relatório, o que segundo o Consórcio LOGIT, interfere no cronograma de licenciamento ambiental, influenciando na nota atribuída ao item 44. Desse modo, afirmou que pelo fato do relatório do Consórcio GCA não considerar as disposições da citada Portaria, os cronogramas de licenciamento previstos estão errados, devendo ser penalizado o consórcio (Tabela – fl. 134/135 do recurso).

567. Nas suas contrarrazões, o Consórcio GCA repetiu os argumentos apresentados quando da análise do item 39 do relatório ambiental e, especificamente em relação ao cronograma, afirmou que “a elaboração do estudo e a obtenção do parecer da autoridade sanitária em nada altera o cronograma de licenciamento proposto pelo consórcio Recorrido, pois foram atribuídos prazos conservadores tanto para elaboração de estudos quanto para a avaliação do órgão competente” (fls. 161/165 das contrarrazões).

568. Como já dito nesta Nota Técnica (análise do item 39 do recurso do Consórcio LOGIT), esta Comissão verificou a ausência de informações nos estudos do Consórcio GCA quanto aos termos da Portaria SVS Nº 1/2014 da Secretaria de Vigilância Sanitária (SVS). A Portaria exige, dentre outras providências e documentos, o LAPM como documento condicionante para obtenção de Licença Prévia perante os órgãos ambientais (art. 4º), bem como o ATCS como documento condicionante da Licença de Instalação perante os órgãos ambientais (art. 6º). Certo é que a mencionada Portaria prevê em seu art. 10 um fluxo de procedimento para obtenção de dos documentos citados acima, o que deveria ser considerado no cronograma.

569. Esta Comissão reanalisou os estudos e cronogramas apresentados pelo Consórcio LOGIT para os aeroportos do Bloco Norte em que há previsão de obtenção de Licenças Prévias (LP) e Licenças de Instalação (LI) quais sejam: Boa Vista (SBBV), Cruzeiro do Sul (SBCZ), Porto Velho (SBPV),

Rio Branco (SBRB), Tefé (SBTF). A Comissão constatou que, a Avaliação do Potencial Malarígeno (APM) encontra-se inserida no prazo de 12 (doze) meses previsto para “análise do órgão ambiental e obtenção de LP” e no prazo de 6 (seis) meses previsto para “análise do órgão ambiental e obtenção de LI”. Já em relação ao Aeroporto de Foz do Iguaçu (SBFI), a obtenção de Licenças Prévias (LP) e Licenças de Instalação (LI), a APM encontra-se inserido no prazo de 11 (onze) meses previsto para “análise do órgão ambiental e obtenção de LP” e no prazo de 8 (oito) meses previsto para “análise do órgão ambiental e obtenção de LI”. (Anexo 10 – dos Estudos Ambientais).

570. Ao reanalisar os estudos do Consórcio GCA, esta Comissão constatou que não há tal especificação no caso dos aeroportos do Bloco Norte e de Foz do Iguaçu, que considerando o planejamento de obras propostos haverá a necessidade de obtenção de LP e LI junto aos órgãos ambientais. Assim, ante a ausência de informações específicas nos cronogramas e nos estudos apresentados pelo Consórcio GCA, esta Comissão ajustou as redações das justificativas e a nota final do item 44 para esse Consórcio.

#### **Alegações referentes ao item 45 – Estudo Ambiental**

##### **Aeroportos do Bloco Sul: SBCT, SBFI, SBNF, SBLO, SBJV, SBPK, SBBI, SBUG, SBBG e aeroportos do Bloco Norte: SBEG, SBPV, SBRB, SBCZ, SBTT, SBTF, SBBV**

571. Para todos os aeroportos listados acima, o Consórcio LOGIT discordou da penalidade aplicada e da justificativa apresentada por esta Comissão na planilha de avaliação, referente à ausência de apresentação de custos previsto para a elaboração do PBZPA e do PZPANA, necessários para o aeroporto considerando o projeto apresentado. O Consórcio LOGIT afirmou, sem indicar o local exato, que “a precificação do PBZPA e do PZPANA está incluída nos Estudos de Engenharia, não devendo constar do Relatório Ambiental” ante o fato de não ser exigência do Edital CPE nº 2/2019 (Tabela – fl. 136 do recurso).

572. Nas suas contrarrazões, o Consórcio GCA alegou que o Consórcio LOGIT “não detalha os custos específicos para a elaboração do PBZPA e o PZPANA, atribuindo um custo para elaboração de Projetos de Engenharia que visam viabilizar as fases de adequação e expansão dos aeroportos” (fl. 169).

573. Esta Comissão ratifica o entendimento exposto quanto da análise do item 43 acima, de que o PBZPA e o PZPANA são objetos de análise no âmbito do Relatório Ambiental conforme Anexo 1 do Edital CPE nº 2/2019. Logo, entende esta Comissão que os custos desses planos também devem ser referenciados nos estudos ambientais. Ainda, entende-se que o custo desses planos possui relação com a exigência contida no item 43, visto se tratarem de programas para a viabilização do projeto proposto do ponto de vista socioambiental.

574. Ao reanalisar os relatórios de Engenharia e planilhas associadas ao CAPEX e OPEX do Consórcio LOGIT para os aeroportos acima mencionados, esta Comissão não identificou custos específicos relativos à elaboração do PBZPA e do PZPANA. Desse modo, não há nas alegações apresentadas argumento novo e capaz de alterar a avaliação já realizada por esta Comissão nesse item específico.

575. O Consórcio LOGIT também apresentou discordância em relação à justificativa e penalização imposta quanto aos passivos ambientais, indicando os argumentos já expostos no item 40 de seu recurso e requerendo a revisão de suas notas e das notas do Consórcio GCA. Nas suas contrarrazões, o Consórcio GCA defendeu o mapeamento dos passivos por ele realizado, a análise e respectivas precificação (fl. 169).

576. Quanto aos passivos, esta Comissão já analisou as alegações apresentadas pelo Consórcio LOGIT no item 40 do recurso e ratificou o entendimento de que ambos os Consórcios identificaram, analisaram e precificaram de forma incompleta todos os passivos existentes nos aeroportos. Portanto, não há nas alegações apresentadas argumento novo e capaz de alterar a avaliação já realizada por esta Comissão neste item específico.

577. O Consórcio LOGIT também alegou a ausência nos relatórios apresentados pelo Consórcio GCA de custos relativos ao licenciamento ambiental considerando os termos da Portaria SVS Nº 1/2014 nos estudos de todos os Aeroportos do Bloco Norte e do Aeroporto de Foz do Iguaçu. (Tabela – fl. 136).

578. Nas suas contrarrazões, o Consórcio GCA repetiu a defesa já apresentada em relação ao item 39 e afirmou, especificamente que na previsão de custos ao invés da elaboração da APM, propôs e apresentou custos de monitoramento relacionados à saúde pública (como Aedes aegypti, escorpídeos, hospedeiros de vetores – incluindo-se o mosquito transmissor da malária, entre outros). Citou como exemplo, o Programa de Gerenciamento de Fauna (item 10.3.3.1 do Relatório) e o Plano de Controle de Pragas e Vetores que deve ser elaborado pela Equipe de Gestão Ambiental Operacional, cujos custos foram orçados no OPEX Ambiental. Assim sendo, alegou que, na hipótese do órgão ambiental solicitar a elaboração de APM, a equipe já estaria definida e apta a realizar o estudo, não havendo ainda alteração dos custos ambientais orçados (fls. 167/168).

579. Ao reanalisar os relatórios de ambos os Consórcios esta Comissão verificou que, no caso de obtenção de Licença Prévia e Licença de Instalação, o Consórcio LOGIT especificou expressamente em sua planilha do CAPEX ambiental a elaboração da APM, conforme Portaria SVS nº 01/2014. Por outro lado, os estudos do Consórcio GCA não apresentam os custos relativos à elaboração de APM.

580. Ainda, em que pese informar em suas contrarrazões a proposição de programas e

planos relativos à saúde pública, bem como a capacidade e possibilidade de equipes de gestão ambiental operacional dos aeroportos elaborarem a APM, não havendo alteração nos custos já apresentados, ainda assim esta Comissão entende que não há o atendimento aos termos da Portaria SVS nº 01/2014. Desse modo, esta Comissão entende que os estudos ambientais do Consórcio GCA não atenderam aos termos da Portaria SVS nº 01/2014. Ante a ausência de informações específicas nos custos apresentados quanto à elaboração da APM, esta Comissão ajustou tanto as redações das suas justificativas quanto a nota final do item 45 dos estudos do Consórcio GCA.

581. Por fim, o Consórcio LOGIT apresentou discordância em relação à pontuação conferida por esta Comissão no item 45 para o Aeroporto de Londrina (SBLO), que possui a mesma justificativa de outros aeroportos, porém a sua penalização encontra-se diferente destes

582. Ao reanalisar a planilha de avaliação e os estudos do Consórcio LOGIT, esta Comissão verificou um equívoco na avaliação e alterou a nota atribuída ao item 45 do Aeroporto de Londrina (SBLO).

## **DO RECURSO APRESENTADO PELO CONSÓRCIO GCA E RESPECTIVA CONTRARRAZÕES APRESENTADA PELO CONSÓRCIO LOGIT**

### **Alegações referentes ao item 38 – Estudo Ambiental**

#### **Aeroportos SBCT, SBFI, SBNF, SBLO, SBJV, SBBI, SBPK, SBUG, SBBG, SBEG, SBPV, SBRB, SBTF, SBBV**

583. Para todos os aeroportos listados acima, o Consórcio GCA discordou da penalidade relativa à justificativa apresentada por esta Comissão nas planilhas de avaliação quanto à ausência de informações de processos judiciais sob a temática ambiental (Ex. regularização de áreas, desapropriações, reintegração de posse), o que possui relação com análise de regularidade ambiental e de análise em relação ao uso do solo no aeroporto. Alegou que “a análise foi realizada na Estudos de Engenharia e Afins, Anexo 2 – *Due diligence* Imobiliária, itens 1.1.1.1.2 e 3.1.3.5 dos Estudos de Engenharia e itens 5.2 e 7.2 do Relatório Ambiental”.

584. Nas suas contrarrazões, o Consórcio LOGIT afirmou que “Embora o GCA alegue que a análise acerca dos processos judiciais de temática ambiental tenha sido efetuada de maneira detalhada e analítica, tanto no Relatório de Estudos de Engenharia e Afins quanto no Relatório de Estudos Ambientais, cumpre afirmar que, após consulta aos estudos realizados pelo GCA, disponibilizados pela SAC, as referidas análises carecem de aprofundamento crítico”.

585. Ao reanalisar os relatórios apresentados pelo Consórcio GCA, esta Comissão não encontrou indicativo, direcionamento ou informação quanto à realização da análise de processos judiciais sob a temática ambiental nos locais indicados. Contudo, ao analisar as razões recursais e os relatórios ora indicados pelo Consórcio GCA, esta Comissão entende que foi realizada uma análise satisfatória sobre o tema, cabendo a revisão das notas atribuídas.

586. Desse modo, esta Comissão entende que não devem ser canceladas as penalidades apontadas de forma a atribuir ao Consórcio GCA os pontos de forma integral, ante a ausência de informações e direcionamento quanto à análise de processos judiciais sob a temática ambiental em outros relatórios. Assim, esta Comissão ajustou as redações das justificativas e as notas finais do item 38 para os Aeroportos acima listados.

#### **Aeroporto de Curitiba (SBCT)**

587. O Consórcio GCA discordou da penalidade relativa à justificativa apresentada por esta Comissão no item 1 da planilha de avaliação, que se encontra assim redigido: “1) *O estudo deixa de apresentar algumas licenças e autorizações emitidas para ampliação ou adequação do aeroporto (Ex. DLAE n.º 16.967 que se encontra vigente e Outorgas – ÁGUASPARANÁ)* (fls. 38/42 do Recurso). No recurso, o Consórcio GCA indicou os locais em que teria realizado as análises relativas às outorgas Águas Paraná (sessão 4.1.3.1 e Figura 4-5 do relatório ambiental).

588. Ao reanalisar o relatório do Consórcio recorrente para o mencionado aeroporto, esta Comissão confirmou que o relatório apresentou as Outorgas emitidas pelo Instituto Águas Paraná e decidiu retirar da justificativa tal exemplificação. Contudo, a Comissão confirmou a ausência de informações e análise quanto à DLAE nº 16.967.

589. Ao considerar que a penalidade não se deu de forma individualizada em relação aos exemplos citados, mas, sim, pela ausência de informações relativas à “algumas licenças e autorizações emitidas”, esta Comissão decidiu que não há razões para se alterar a avaliação já realizada por nesse ponto específico.

#### **Aeroporto de Bacacheri (SBBI)**

590. O Consórcio GCA discordou da penalidade aplicada e da justificativa apresentada por esta Comissão, no item 2 da planilha de avaliação, que se encontra assim redigida: “2) *O estudo deixa de apresentar algumas licenças e autorizações emitidas para as concessionárias (Ex. Táxi Aéreo e Aeromecânica).*” (fls. 93/94 do Recurso). O Consórcio GCA alegou que mencionou todas as licenças e autorizações ambientais emitidas em favor dos cessionários existentes no aeroporto, fls. 34, 35, 41 e 42 do Relatório Ambiental.

591. Ao reanalisar o referido estudo do Consórcio GCA, esta Comissão verificou um equívoco na avaliação e decidiu anular a penalidade imposta ao item específico. Assim sendo, para o Aeroporto SBBI, esta Comissão modificou tanto a redação da justificativa quanto a nota final do item 38.

#### **Aeroporto de Pelotas (SBPK)**

592. O Consórcio GCA discordou da penalidade aplicada e da justificativa apresentada por esta Comissão, no item 2 da planilha de avaliação, que se encontra assim redigida: “2) Não restou identificada algumas autorizações para manejo de fauna emitidas para o aeroporto (Ex. IBAMA – Autorização 005-F). Regularidade ambiental” (fl. 98 do Recurso). O Consórcio GCA firmou que a Autorização 005-F do IBAMA, citada pela Comissão na justificativa foi emitida para a INFRAERO, especificamente no âmbito do Aeroporto de Curitiba, não sendo, portanto, sua inserção para o contexto do Aeroporto de Pelotas.

593. Nas suas contrarrazões, o Consórcio LOGIT, confirmou se tratar de Autorização referente ao Aeroporto de Curitiba. Contudo, ponderou que o estudo do Consórcio GCA “não traz a informação de que inexistente ou que não foi identificada autorização de fauna para o Aeroporto de Pelotas”, como constante dos Estudos Ambientais apresentado pelo Grupo LOGIT (Tabela – fl. 55).

594. Inicialmente, deve-se reconhecer um equívoco desta Comissão ao exemplificar o fato de não restarem identificadas algumas autorizações para manejo de fauna emitidas para o aeroporto de Pelotas, com a Autorização 005-F reconhecidamente emitida para o Aeroporto de Curitiba. Entretanto, o que foi avaliado e a penalização imposta por esta Comissão ao Consórcio GCA não foi o exemplo apresentado na justificativa, mas sim, o fato de não ter identificado algumas autorizações para manejo da fauna.

595. Ao reanalisar os relatórios de ambos os Consórcios, esta Comissão verificou que ambos os estudos identificaram a existência do Ofício INFRA/FEPAM nº 1.023, de 1 de fevereiro de 2017, o Plano de Manejo de Fauna (PMF) do aeroporto elaborado em 2018 pela empresa Ecocell Inteligência Ambiental, para atendimento de uma das condicionantes da Licença de Operação nº 00471/2017-DL. Contudo, esta Comissão verificou que ambos os estudos identificaram a existência do Ofício INFRA/FEPAM nº 1.023, de 1º de fevereiro de 2017, o Plano de Manejo de Fauna (PMF) do aeroporto, elaborado em 2018, pela empresa Ecocell Inteligência Ambiental para atendimento de uma das condicionantes da LO nº 00471/2017-DL.

596. Especificamente quanto à outras autorizações relacionadas ao manejo de fauna, o próprio Consórcio LOGIT é expresso ao declarar (Seção 3.3 do relatório ambiental) que “Não foram identificadas autorizações relacionadas ao manejo de fauna”. Assim, esta Comissão reconheceu o equívoco na avaliação e na penalização em relação à justificativa constante no item 2, e ajustou a justificativa e a nota do item 38

#### **Aeroporto de Bagé (SBBG)**

597. O Consórcio GCA discordou da penalidade aplicada e da justificativa apresentada por esta Comissão no item 2 da planilha de avaliação, que se encontra assim redigida: “2) O estudo não detalha as recomendações e providências necessárias considerando o Ofício FEPAM/DISA-OFDFNS 00322/2019,” (fls. 110/111 do Recurso). O Consórcio GCA alegou que identificou e analisou todas as providências relativas ao Ofício FEPAM/DISA-OFDFNS 0322/2019, indicando os locais no relatório. Nas suas contrarrazões, o Consórcio LOGIT alegou que o estudo do Consórcio GCA não é autossuficiente, uma vez que não aponta as correspondências de numeração e também não indica a necessidade do leitor consultar a Licença de Operação onde estaria analisado o citado Ofício (Tabela – fls. 58-59).

598. Ao reanalisar o relatório do Consórcio GCA, esta Comissão verificou um equívoco na avaliação tendo em vista a análise satisfatória do Ofício FEPAM/DISA-OFDFNS 00322/2019 nos locais indicados pelo Consórcio e decidiu anular a penalidade imposta a este item específico e ajustar a redação da justificativa e a nota do item.

599. O Consórcio GCA discordou também da penalidade aplicada e da justificativa apresentada por esta Comissão, no item 3 da planilha de avaliação, que se encontra assim redigida: “3) O estudo identifica duas notificações já deferidas sobre o poço tubular e a outorga de seu uso (Ofício 475/15-GAB/DIOUT/DRH/SEADS/2015), contudo não informam quanto providências a serem adotadas;” (fls. 111/112 do Recurso). O Consórcio GCA afirmou ter apresentado as providências que deverão ser adotadas no Relatório Ambiental e indicou as respectivas folhas e itens constante do relatório. Nas suas contrarrazões, o Consórcio LOGIT alegou equívocos conceituais na definição de passivos ambientais, citando por exemplo, as Notificações relacionadas aos poços como um passivo ambiental.

600. Cumpre esclarecer que quanto às alegações e item de avaliação relativo aos passivos ambientais, esta Comissão já teve a oportunidade de se manifestar, sendo que a análise realizada no caso do item 38, não se refere aos passivos encontrados, mas a regularidade de outorgas. Ao reanalisar o relatório do Consórcio GCA para o mencionado aeroporto, esta Comissão verificou que realizou um equívoco na avaliação e decidiu anular a penalidade imposta a este item específico, bem como excluir a redação do subitem 3 que justificou a nota atribuída ao item 38.

601. Por fim, o Consórcio GCA discordou da penalidade aplicada e da justificativa apresentada por esta Comissão, no item 4 da planilha de avaliação, que se encontra assim redigida: “4) O estudo não apresenta histórico de portarias registradas junto à ANAC referentes ao Aeroporto e ao Município”. (fls. 112/113 do Recurso). O Consórcio GCA afirmou ter apresentado no relatório todas

as portarias emitidas pela ANAC que possuem interface ambiental e que as portarias ANAC identificadas pelo Consórcio Engevix em seu relatório, que serviram de comparação para a Comissão penalizar o Consórcio GCA, não possuem temáticas ambientais.

602. Ao reanalisar os estudos de todos os Consórcios, esta Comissão verificou que realizou um equívoco e anulou a penalidade imposta a este item específico ao Consórcio GCA. Importante fazer notar que por uma questão de isonomia, esta Comissão também alterou a redação de sua justificativa e a penalidade também imposta ao Consórcio LOGIT.

#### **Aeroporto de Manaus (SBEG)**

603. O Consórcio GCA discordou da penalidade aplicada e da justificativa apresentada por esta Comissão, no item 1 da planilha de avaliação, que se encontra assim redigida: “1) O estudo deixa de listar autos de infração e alguns processos de irregularidade sanitária do aeroporto perante a ANVISA;”(fls. 145/146 do Recurso). O Consórcio GCA afirmou que listou em seus Estudos Ambientais todos os autos de infração e processo de irregularidade sanitária pertinentes ao Aeroporto, sob a temática ambiental.

604. Ao reanalisar o relatório do Consórcio GCA, esta Comissão verificou um equívoco na avaliação e anulou a penalidade imposta a este item específico.

605. O Consórcio GCA também discordou da penalidade aplicada e da justificativa apresentada por esta Comissão, no item 2 da planilha de avaliação, que se encontra assim redigida: “1) O estudo deixa de listar e analisar o Auto de Infração nº 003281/2018, objeto do processo 00065.004561/2018-61 junto à ANAC;”(fls. 146/147 do Recurso). O Consórcio GCA alegou que não analisou o Auto de Infração nº 003281/2018, objeto do processo 00065.004561/2018-61 junto à ANAC, no Relatório Ambiental ante a ausência de referência temática entre esse e o processo. Nas suas contrarrazões, o Consórcio LOGIT alegou uma contradição nas razões do Consórcio GCA, uma vez que o estudo deste aeroporto considerou como passivo ambiental obras de engenharia, como por exemplo, a necessidade de adequações nas estruturas do posto de captação de água subterrânea (Tabela – fl. 61).

606. Ao analisar os relatórios do Consórcio GCA esta Comissão verificou que o Consórcio não identificou nem analisou o mencionado Auto de Infração nº 003281/2018 no relatório ambiental. Trata-se de Auto de Infração que tem por objeto “Deixar de cumprir oito itens do Plano de Ações Corretivas (PAC) acordado como condição para outorga do Certificado Operacional”. Ao analisar os itens que o Aeroporto não teria cumprido (itens 2, 3, 5, 9, 10, 11, 15 e 17), esta Comissão confirmou a necessidade de identificação do mencionado auto de infração e seu processo administrativo. Isso se dá pelo fato que o atendimento aos itens citados envolve questões ambientais e a necessidade de realização de planos e programas, por exemplo: a necessidade de contenção de erosões (item 2) e de reforma na PPD.

607. Registra-se que o Consórcio GCA mapeou como um passivo existente no aeroporto uma situação semelhante (Passivo nº 8). Portanto, entende esta Comissão não haver razões para alterar a avaliação já realizada referente a este tema específico.

#### **Aeroporto de Porto Velho (SBPV)**

608. O Consórcio GCA discordou da penalidade aplicada e da justificativa apresentada por esta Comissão, no item 1 da planilha de avaliação, que se encontra assim redigida: “1) O estudo não identifica todos os processos e notificações para o aeroporto (Ex. COMAER e COLMAMP)”(fls. 149/151 do Recurso). O Consórcio GCA alegou que “identificou em seu relatório as notificações relevantes para o aeroporto, detalhando as notificações emitidas pela COLMAMP”. Nas suas contrarrazões, o Consórcio LOGIT entendeu pela manutenção da penalização (Tabela – fl. 62).

609. Ao reanalisar o relatório do Consórcio GCA para o mencionado aeroporto, esta Comissão confirmou que o relatório apresentou análise das notificações emitidas pela COLMAMP e retirou da justificativa da pontuação do item 38 essa exemplificação. Contudo, permanece a ausência de informações e análise quanto aos processos e notificações junto ao COMAER.

610. Ao considerar que a penalidade não se deu de forma individualizada em relação aos exemplos citados, mas sim pela ausência de informações relativas aos “processos e notificações”, esta Comissão decidiu que não há razões para se alterar a avaliação já realizada por esta Comissão neste ponto específico.

#### **Aeroporto de Rio Branco (SBRB)**

611. O Consórcio GCA discordou da penalidade aplicada e da justificativa apresentada por esta Comissão, no item 1 da planilha de avaliação, que se encontra assim redigida: “2) O estudo não identifica processo administrativo em curso junto ao MPF.” (fls. 159/151 do Recurso). O Consórcio GCA afirmou que o mencionado processo administrativo se refere ao Inquérito Civil Público nº 1.13.000.000388/2014-49, de caráter sigiloso, disponibilizado no *data room* virtual disponibilizado pela SAC.

612. Afirmou também que esse inquérito não guarda relação com o Aeroporto de Rio Branco, mas sim, com o Aeroporto de Manaus. Assim, o Consórcio GCA requereu a nulidade de sua penalização, bem como requereu que fosse revisto o relatório do Consórcio LOGIT ante a informação lançada por ele no aeroporto de Rio Branco de forma equivocada. Nas suas contrarrazões, o Consórcio

LOGIT reconheceu que o mencionado processo administrativo se refere ao Aeroporto de Manaus (Tabela – fl. 64).

613. Ao reanalisar os estudos do Consórcio GCA, esta Comissão verificou um equívoco na avaliação e anulou a penalidade imposta a este item específico. Quanto à possível penalização para o Consórcio LOGIT entendeu esta Comissão que por se tratar de um equívoco constante no *data room*, não devendo haver penalização neste caso específico.

### **Alegações referentes ao item 43 – Estudo Ambiental**

#### **Aeroporto de Manaus (SBBG)**

614. O Consórcio GCA discordou da penalidade aplicada e da justificativa apresentada por esta Comissão, no item 1 da planilha de avaliação, que se encontra assim redigida: “1) O relatório não considera na análise do uso do solo, a Lei Municipal nº 671 de 04/11/2002 que dispõe sobre o Plano Diretor Urbano e Ambiental da Cidade de Manaus e Lei nº 1.838, de 16 de janeiro de 2014, que dispõe sobre as normas de uso e ocupação do solo no Município de Manaus” (fls. 149/151 do Recurso).

615. O Consórcio GCA alegou que a Lei Municipal nº 671/2002, que dispõe sobre o Plano Diretor Urbano e Ambiental da Cidade de Manaus, não foi considerada em seu relatório por ter sido revogada pela Lei Complementar nº 1/2014. Assim, afirmou que realizou a análise do uso e ocupação do solo do Município de Manaus com base no Plano Diretor Urbano e Ambiental vigente (item 7.1 do Relatório de Estudos Ambientais, nas fls. 158 e 159). Quanto à Lei nº 1.836/2014, indicada como ausente por esta Comissão, o Consórcio CGA alegou ter realizado a análise dessa no item 7.1 do Relatório de Estudos Ambientais, nas fls. 158 e 159.

616. Ao reanalisar os estudos do Consórcio GCA, esta Comissão verificou um equívoco na sua avaliação e anulou a penalidade imposta a este item específico. Em relação ao pedido apresentado pelo Consórcio GCA para revisão das notas do Consórcio LOGIT no item 43, entende esta Comissão não haver razões para alterar a avaliação já realizada.

## **2.6 DOS FUNDAMENTOS APRESENTADOS PARA REVISÃO DAS NOTAS ÀS AVALIAÇÕES ECONÔMICO-FINANCEIRAS E RESPECTIVAS CONTRARRAZÕES**

### **Consórcio LOGIT**

#### **Item 47**

Em síntese, o Consórcio alega que foi dado tratamento adequado à sistemática de apuração e pagamento da outorga variável por meio dos impactos modelados no capital de giro. De acordo com o Consórcio:

*“(…) o pagamento da contribuição variável é feito até o dia 15 de maio do exercício subsequente ao do reconhecimento do valor, tal qual adotado pelo Grupo Recorrente o que pode ser verificado a partir de confrontação entre os demonstrativos de fluxo de caixa e de resultado do exercício para cada um dos aeroportos (seções 13.3 e 13.2 dos relatórios de avaliação econômico-financeira dos aeroportos), pelo qual reconhecemos, contabilmente, por competência, a existência de despesas com outorgas variáveis entre julho de 2026 e dezembro de 2026 e o desembolso de caixa com tais despesas no exercício de 2027.”*

617. Todavia, a alocação do pagamento da outorga variável para fins de cálculo da alíquota do percentual de contribuição variável necessário para o VPL do projeto seja igual a zero considera o pagamento da contribuição variável no mesmo ano de sua apuração. Nesse sentido, a título de exemplo, reproduz-se o gráfico apresentado pelo Consórcio para o aeroporto de Curitiba:



618. A figura reproduzida acima, cujo título é “Contribuições ao Sistema, durante o prazo de concessão (R\$ milhões)” considera, indevidamente, que os pagamentos a título de outorga se iniciam no ano de 2026, e não 2027, conforme se deriva das regras para a 5ª rodada de concessões. Repise-se: não há previsão de contribuição ao sistema no ano de 2026. Seguindo o mesmo racional, no fluxo acima todos os pagamentos de outorga ao poder concedente estão adiantados em um ano, inclusive o pagamento da última outorga em 2051, que será devida somente em maio de 2052.

619. Assim, nesse ponto, indefere-se o recurso proposto.

#### Item 48

620. Conforme diretriz emanada da SAC, as fases de transição devem ser consideradas conforme o disposto nos contratos de concessão da 5ª rodada. Nesse sentido, referido contrato afirma que:

*2.22. Uma vez ocorrendo a aprovação do Plano de Transferência Operacional pela ANAC, terá início o Estágio 2, conforme detalhado no Anexo 7 – Plano de Transferência Operacional, cabendo à Concessionária a obrigação de executar as atividades previstas para este estágio, em especial, constituir o Comitê de Transição, treinar e mobilizar mão-de-obra e adquirir os itens de estoque necessários para iniciar a assunção das atividades do Aeroporto*  
(...)

*2.22.3. As despesas e receitas incidentes sobre as atividades do Aeroporto relativas ao Estágio 2 da transferência, serão de responsabilidade do Operador Aeroportuário, ressalvadas as despesas da Concessionária referentes às obrigações contidas no item 2.22.*

621. Note, nesse sentido, que o contrato atribui à concessionária as despesas referentes a fase de transição.

622. Nesse mesmo contexto, o Consórcio Logit, de forma inequívoca, aponta em seus estudos o que segue:

*Início do Estágio 2 da Fase I-A:*

*- Dentre as principais obrigações da Concessionária prevista para este Estágio, destaca-se: constituir Comitê de Transição, treinar e mobilizar mão-de-obra e adquirir os itens de estoque necessários para iniciar a assunção das atividades do aeroporto.*

*- Durante todo o Estágio 2, assim como no Estágio 1, cabe à Infraero continuar a executar suas atividades, sendo acompanhada pelos prepostos da Concessionária;*

*- As despesas e receitas incidentes sobre as atividades do aeroporto são devidas à Infraero, ressalvadas as despesas da Concessionária referentes a sua equipe própria, a suas obrigações contratuais relativas ao Estágio 2 ou investimentos;*

623. Note que o próprio Consórcio assinala como obrigação da concessionária as despesas com pessoal referentes a fase de transição. Evidente assim, a necessidade do projeto prever despesas com pessoal para o período de transição do contrato.

624. O consórcio recorrente alega, entretanto, que referida despesa poderia ser absorvida tanto pela SPE Concessionária quanto por seus próprios acionistas, tendo em vista se tratar de momento pré-operacional da Concessionária, não havendo obrigação de que esses custos sejam de sua responsabilidade.

625. Entretanto, a constituição da Sociedade de Propósito Específico (SPE) com a finalidade exclusiva de explorar o objeto da concessão é obrigação prévia a assinatura do Contrato de Concessão, conforme item 6.2.4 do Edital de Concessão da 5ª rodada de Aeroportos.

626. Após a constituição da SPE Concessionária, todos os custos referentes ao projeto deverão ser atribuídos à SPE.

627. De fato, a atribuição de custos do projeto aos acionistas da SPE, após a constituição da SPE Concessionária, traria prejuízos à modelagem econômica do projeto de ordem contábil, tributária e financeira. Com efeito, o patrimônio da SPE não se confunde com o patrimônio de seus acionistas, tendo em vista que a personalidade jurídica própria e distinta de ambas empresas impede que custos, despesas ou receitas de uma pessoa jurídica sejam apropriadas por outra pessoa jurídica.

628. Portanto, considera-se inadequada a modelagem financeira do projeto com atribuição de custos de pessoal da concessionária aos acionistas da SPE na fase de transição.

629. Diante do exposto, nesse ponto, indefere-se o recurso proposto.

630. O Consórcio alegou que, para uma mesma justificativa, foi atribuída a nota de 95% para os outros aeroportos do bloco sul ao passo que foi atribuída a nota de 90% para SBBI.

631. Com efeito, por se tratar de erro da Comissão na avaliação do item, defere-se o recurso, alterando a nota do item 48 do Consórcio Logit para o Aeroporto de SBBI para 95%.

632. No que tange aos efeitos do *due diligence* para o Aeroporto de Uruguaiana, entende-se que a modelagem financeira replica o racional estabelecido no Relatório de Mercado.

633. Entretanto, do ponto de vista do *due diligence* contratual para fins da modelagem econômico financeira, esta Comissão entende como inadequada a previsão de que um contrato comercial celebrado entre a Infraero e um privado para exploração do TECA, que gera mais de 300 mil reais anuais de receita seja simplesmente extinto ao fim do período, sem argumentação plausível para tal.

634. Não é de se esperar que um privado celebre um contrato com a Infraero senão para obtenção de ganhos econômicos, sejam eles com a exploração de receitas de armazenagem e capatazia aérea ou de outros modais. Portanto, a análise do *due diligence* financeiro considerou inadequada a extinção do contrato de concessão do TECA sem a celebração de novo contrato ou exploração direta do Terminal de Cargas pelo futuro operador do aeroporto.

635. Nesse sentido, indefere-se o recurso proposto

#### Item 49

636. No que tange a avaliação da financiabilidade dos aeroportos, em que pese argumentar em seu recurso que adotou estrutura de financiamento puramente na modalidade *corporate finance* para aeroportos “inviáveis”, que não atenderam aos covenants usualmente adotados para a

modalidade *project finance*, o próprio estudo do Consórcio Logit aponta, para todos os aeroportos estudados, em seu Capítulo 12, que para definição dos financiamentos do projeto foram observadas duas modalidades principais de estruturação financeira: *Corporate Finance* e *Project Finance*, senão vejamos:

*Para a definição dos financiamentos deste projeto, observamos duas modalidades principais de estruturação financeira: Corporate Finance e Project Finance, consideradas, entretanto, em etapas diferentes do ciclo de desenvolvimento do ativo.*

637. De fato, para todos os aeroportos analisados os estudos do Consórcio Logit, apontam a necessidade de captação inicial de um empréstimo ponte ciclo 1 até o momento da estruturação do financiamento de longo prazo. Este empréstimo é modelado com características distintas do empréstimo de longo prazo. Vejamos a tabela 12.21 apresentada pelo consórcio, a qual aponta o resumo das condições de financiamento do projeto:

#### 12.4.1 RESUMO CONDIÇÕES DO FINANCIAMENTO DO PROJETO CICLO 1

Segue abaixo quadro-resumo contendo as principais condições adotadas para a composição da estrutura de financiamento com capital de terceiros, visando a concretização do primeiro ciclo de investimentos do aeroporto:

**Tabela 12.21: Condições de financiamento – Ciclo 1**

| Condições de Financiamento                                     | Ponte                                                               | Longo Prazo TLP                | Debênture                      |
|----------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| Sistema de Amortização                                         | Bullet                                                              | SAC                            | Customizada                    |
| Período de Carência de Juros                                   | 15 meses                                                            | Sem Carência                   | 6 meses                        |
| Período de Carência de Amortização                             | 15 meses                                                            | Obra + 6 meses                 | 24 meses                       |
| Prazo de Financiamento Total                                   | 15 meses                                                            | 24 anos                        | 12 anos                        |
| Periodicidade de Pagamento de Juros (Período de Carência)      | -                                                                   | Trimestral                     | Semestral                      |
| Periodicidade de Pagamento de Juros (Após Período de Carência) | -                                                                   | Mensal                         | Semestral                      |
| % Financiamento                                                | 20% dos usos até o final do ciclo (avacatado juros e conta reserva) | 50% dos investimentos do ciclo | 30% dos investimentos do ciclo |
| Indexador                                                      | ICDI                                                                | TLP                            | NTN-B                          |
| Spread                                                         | 4,00%                                                               | 2,25%                          | 1,64%                          |

Fonte: Análise Consórcio

638. Nota-se, portanto, que as características do empréstimo ponte diferem daquelas adotadas para o empréstimo de longo prazo.

639. Nesse contexto, em seu Capítulo 12.3.3 *Estrutura de Capital do Projeto*, o Consórcio apresenta as premissas e características para a modelagem da estrutura do financiamento de Longo Prazo do projeto, vejamos por exemplo a descrição trazida pelo Consórcio para o Aeroporto de Uruguaiana:

#### 12.3.3 FINANCIAMENTO DE LONGO PRAZO BNDES CICLO 1

*Na estrutura de capital do primeiro ciclo de investimentos do Aeroporto Internacional de Uruguaiana, assumimos a captação de financiamento de longo prazo junto ao BNDES, modelado com base na política operacional vigente do banco, o qual disponibiliza linhas para o financiamento da implantação, expansão, modernização e recuperação da infraestrutura aeroportuária e para a aquisição de equipamentos nacionais e sistemas operacionais de movimentação de carga e passageiros.*

*Na determinação das características desse financiamento, adotamos premissas estipuladas pelo próprio banco, no apoio aos investimentos decorrentes da 5ª rodada de Concessões Aeroportuárias, e estimativas a serem posteriormente descritas neste estudo.*

*Com relação às condições divulgadas pelo BNDES, destacamos a participação máxima do banco no Capex total; o valor do crédito disponibilizado; o prazo de financiamento; e a sistemática de definições do método de amortização, das estruturas de garantias e da taxa de juros, essa última referenciada no decorrer deste capítulo.*

640. Constata-se assim, que para os empréstimos de longo prazo, foram adotadas as premissas estipuladas pelo BNDES, no apoio aos investimentos decorrentes da 5ª rodada de Concessões Aeroportuárias.

641. De fato, até o presente momento, todas as concessões aeroportuárias financiadas pelo BNDES apresentam características de financiamento para os empréstimos de longo prazo da modalidade *project finance*, onde os fluxos de caixa do projeto são suficientes para suportar o pagamento do financiamento tendo como garantias seus ativos e recebíveis, devendo para tal atender aos covenants e exigências do BNDES para esta modalidade de financiamento.

642. Deste modo, para se valer de uma modelagem de financiamento *corporate finance*, o consórcio deveria ter utilizado premissas e características próprias de um financiamento corporativo ao longo de todo o período da concessão para os aeroportos “inviáveis”, fato que não foi constatado na modelagem apresentada.

643. Assim, nesse ponto, indefere-se o recurso proposto

644. No que tange a avaliação sobre Lucro Presumido, o consórcio alega que a “(...) a própria SAC (em e-mail de esclarecimento de 19-09-19) enfatizou que a concessionária seria criada a partir de uma Sociedade de Propósito Específico (SPE) por bloco (matriz), composto por filiais (aeroportos individuais)”. Assim, segundo o Consórcio, não haveria como se escolher o regime do lucro presumido tendo em vista que a tributação da renda seria consolidada na Matriz e que tanto o bloco sul quanto o bloco norte apresentariam receitas brutas superiores a R\$ 78 milhões.

645. Todavia, a argumentação do Requerente não encontra respaldo do Edital de Chamamento Público nº 2/2019 na medida em que o Termo de Referência determina que o relatório de avaliação econômico-financeira deverá conter a modelagem econômico-financeira “para cada aeroporto e de modo consolidado para o bloco de aeroportos”. Desse modo, o relatório deveria

considerar a avaliação econômico-financeira de cada aeroporto considerado isoladamente, isto é, sem os efeitos decorrentes da concessão em bloco.

646. Assim, para aqueles aeroportos que pudessem se enquadrar em regimes tributários distintos do lucro real, deveria ter sido feita análise quanto à eventual vantajosidade de tributação por meio das outras sistemáticas possíveis.

647. Um cenário que considere cada aeroporto individualmente não pode levar em consideração a receita que seria auferida no caso de concessão em bloco do mesmo modo que não pode considerar outros efeitos da concessão em bloco, tais como sinergias decorrentes da otimização da estrutura de pessoal, obtenção de financiamentos, dentre outros.

648. A ausência de análise quanto aos impactos de alternativas de tributação, quando existentes, de aeroportos individuais não permite o pleno cotejo da concessão em bloco face a outras alternativas disponíveis para a Administração, como a concessão individual de aeroportos ou a reorganização dos blocos.

649. Assim, nesse ponto, indefere-se o recurso proposto.

#### Item 49

##### Alegações ao estudo do Consórcio GCA

650. Primeiramente, importa esclarecer que esta CAE não penalizou, e em regra não indicou na planilha de seleção dos estudos, os erros meramente formais que não prejudicaram o entendimento do relatório. Entretanto, foram penalizados os erros que causam prejuízo à correta compreensão dos relatórios pelos stakeholders interessados. Portanto, esse foi o critério utilizado pela CAE para o desconto de pontos relativos a erros de todos os grupos que realizaram os estudos.

651. Por se tratarem de erros que não impactaram a modelagem econômico-financeira, mas somente a adequada compreensão do relatório, tiveram uma penalização menor, calibrada de acordo com a gravidade do erro.

652. A título de exemplificação, o consórcio GCA foi penalizado em todos os aeroportos por afirmar equivocadamente, apenas no relatório, que as despesas de IPTU na fase de transição seriam de responsabilidade do Concessionário, em que pese não considerar essa premissa na planilha financeira.

653. Ademais, o Consórcio GCA também foi penalizado em todos os aeroportos do Bloco Norte por apresentar no relatório do bloco de aeroportos tabela que traz, de forma invertida, as alíquotas de ISSQN para Rio Branco e Boa Vista, em que pese as informações nos relatórios dos respectivos aeroportos e nas planilhas financeiras, inclusive a do Bloco, estarem corretas. Seguindo o racional da comissão, esses erros foram penalizados na medida em que dificultam a compreensão do relatório, pois demandam a interpretação de fórmulas matemáticas das planilhas eletrônicas para verificar se as premissas adotadas no relatório estão, de fato, refletidas na modelagem financeira.

654. Diante do exposto, mantém-se a penalidade ao Consórcio LOGIT no item 52, devido a três falhas apresentadas.

655. No que tange a divergência entre o CAPEX financiável da tabela 13-2 do relatório econômico-financeiro do consórcio GCA para os aeroportos de SBCT e SBEG, o qual não considera o CAPEX previsto para o ano de 2021, constata-se erro da Comissão na atribuição das notas ao item 49 da planilha de seleção dos estudos para os aeroportos de Curitiba e Manaus.

656. Nesse sentido, defere-se o recurso nesse ponto, minorando-se a avaliação do item 49 da planilha do consórcio GCA, para os aeroportos de Curitiba e Manaus, em 5%.

##### Quanto aos ajustes a modelagem real realizados

657. No que tange as alegações quanto aos ajustes a modelagem real realizados pelo Consórcio GCA, primeiramente importa considerar que a diretriz da SAC estabelece que todos os valores, sejam receitas ou despesas, devem estar ao nível de preços da mesma data base. De fato, tal diretriz tem por finalidade facilitar a interpretação e análise dos dados, retirando da modelagem as previsões inflacionárias sobre as receitas e despesas da concessão, possibilitando assim uma análise mais realista, especialmente da evolução das receitas e despesas ao longo da concessão, pelos interessados.

658. Entretanto, a própria diretriz da SAC já estabelece a necessidade de se realizar ajustes a planilha em modelo real de modo a se expurgar efeitos inflacionários que não ocorrerão de fato, evitando assim inconsistências e distorções pelo modelo simplificado. Nesse exato sentido, a diretriz da SAC estabelece que a contabilização da amortização e depreciação deve ser feita em termos nominais, com posterior adequação dos valores à data-base do modelo.

659. De fato, tal diretriz representa uma inovação trazida na 5ª rodada de concessões devido a uma contribuição em audiência pública, vejamos:

*Solicita-se que seja incorporado o efeito da perda inflacionária no cálculo da depreciação, com impacto no cálculo do Imposto de Renda / Contribuição Social, para a correta avaliação da Contribuição Inicial do projeto. Assim como nos estudos de viabilidade de Rodovias, adotados pela ANTT, o MEF deveria calcular de forma nominal os fluxos de caixa (com inflação) e somente após realizar o desconto da inflação desses fluxos (incluindo os valores de depreciação), para se alcançar o fluxo de caixa real, e aí sim, descontar pela TIR real de 8,86% de projeto. Para exemplo do cálculo verificar EVTEA do Projeto RIS da ANTT no seguinte link (pasta 4 de planilhas: TIP\_MEF\_ANTT\_V17\_concessao1.xlsm):*  
[http://www.antt.gov.br/backend/galeria/arquivos/planilha\\_4.rar](http://www.antt.gov.br/backend/galeria/arquivos/planilha_4.rar)

660. A modelagem econômico financeira apresentada pelo Consórcio GCA, identifica que a

modelagem em valores reais traria a mesma distorção, acima exposta, a outras contas do modelo financeiro. Nesse contexto, o Consórcio GCA apresenta no Anexo II aos estudos econômicos e financeiros, toda a explicação e embasamento para os ajustes realizados.

661. De fato, conforme as explicações trazidas pelo Consórcio GCA, a modelagem em termos reais supõe que todas as grandezas serão reajustadas pela inflação ao final do período. Entretanto, na prática, diversas rubricas da planilha financeira não sofrem essa atualização inflacionária de um ano para o outro. Como apresentado pelo Consórcio GCA, os saldos de final de período de contas como as que compõem o capital de giro, caixa, créditos tributários acumulados, lucros/prejuízos acumulados não são reajustados pela inflação de um período para o outro. Também não há como imaginar que a linha referente ao capital social será reajustada pela inflação de um período para o outro, isso de fato não ocorre.

662. Racional semelhante é verificado no que tange ao efeito inflacionário relativo a financiamentos e despesas financeiras. Para que seja possível comparar valores que serão desembolsados no futuro é necessário considerar que tais valores incluem parcela referente a ajuste inflacionários, os quais devem ser expurgados da modelagem para permitir a adequada comparação de fluxos financeiros que ocorrem em momentos diferentes.

663. Nesse sentido, caso o modelo não realize o ajuste proposto, estará incorrendo em distorções do que de fato ocorre.

664. Diante do exposto, entende-se que o modelo apresentado pelo Consórcio GCA é mais fidedigno a realidade do que o modelo apresentado pelo Consórcio LOGIT.

665. Em outro giro, o Consórcio Logit aponta que os ajustes propostos coadunam com doutrina minoritária e não encontram respaldo no mercado ou instituições consagradas. Entretanto, verifica-se que a modelagem econômico financeira recentemente proposta para outros setores de infraestrutura também apresenta os ajustes propostos pelo Consórcio GCA. Este é, por exemplo, o caso do modelo financeiro proposto nos EVTEA para a modelagem da concessão da Rodovia BR-153/414/080/TO/GO (disponível em: <https://participantt.antt.gov.br/Site/AudienciaPublica/VisualizarAvisoAudienciaPublica.aspx?CodigoAudiencia=397>). Note que referida modelagem contou com o apoio do BNDES, BID, IFC/Banco Mundial e da EPL, instituições de referência na modelagem de projetos de financiamento de infraestrutura, que, inclusive, são mencionadas no recurso do Consórcio Logit. Desse modo, no entendimento desta Comissão, tais ajustes representam um aprimoramento ao modelo econômico-financeiro realizado em rodadas anteriores

666. Diante de todo exposto, indefere-se o recurso proposto neste ponto.

#### **Quanto à base de crédito de PIS/COFINS**

667. A requerente alega que o estudo elaborado pela GCA apresenta base de crédito de PIS/COFINS *“defasada e incorreta, utilizando, para sua determinação, o mesmo peso por rubrica de custos, e aplicando-o para todos os aeroportos individualmente considerados, deixando, assim, de incorporar, em seu cálculo, diferenças nas estruturas de custos, pertinentes a cada um dos aeroportos”*.

668. Em seu estudo, o Consórcio GCA afirma que as principais linhas de custos passíveis de serem recuperadas por créditos de PIS/COFINS foram derivadas a partir de valores divulgados pela Infraero por ocasião da segunda rodada de concessão de aeroportos nacionais.

669. O Consórcio LOGIT, por sua vez, afirma que avaliou *“pormenorizadamente cada conta contábil analítica da base de OPEX da Infraero de 2018 disponibilizada pela SAC/MInfra via dataroom”* e definiu *“com base nesse conhecimento, quais contas contábeis deveriam ser objeto de tomada de crédito”*. Dessa forma, obteve um percentual por rubrica e por aeroporto de base de incidência do crédito.

670. Isto posto, verifica-se que ambos os grupos utilizaram estimativas disponibilizadas pela Infraero para a elaboração das projeções dos créditos recuperáveis de PIS/COFINS. Ademais, o Consórcio LOGIT não demonstrou qual o teor da análise pormenorizada de cada conta contábil analítica que, alegadamente, permitiu maior acurácia para a definição da recuperabilidade de créditos de PIS/COFINS por aeroporto, tendo em vista que, para a recuperação desses créditos, é necessário avaliar, por exemplo, se os serviços/insumos foram prestados/fornecidos por pessoa jurídica domiciliada no País.

671. Nesses termos, não foi possível vislumbrar a superioridade técnica da estimativa realizada pelo grupo recorrente face ao consórcio GCA.

672. Assim, nesse ponto, indefere-se o recurso.

#### **Do desconto de créditos de PIS/COFINS do cômputo da receita líquida**

673. O Consórcio LOGIT afirma que:

*Ao descontar os créditos de PIS/COFINS do cômputo da receita líquida, apresenta equivocadamente, do ponto de vista contábil, valores de uma rubrica relevante, tanto para efeitos de benchmarking mundial, quanto para efeitos de cálculos de outros indicadores econômicos universais como Margem EBITDA e Margem Líquida.*

674. Com efeito, o Consórcio GCA utiliza modelagem financeira que incorpora os valores referentes a créditos com PIS/COFINS no cômputo da receita líquida. A título exemplificativo, reproduzimos a apuração da receita líquida para o aeroporto de Manaus, replicada para os demais aeroportos:

| Valores em MM R\$            |
|------------------------------|
| <b>Receita bruta</b>         |
| Receita de serviços          |
| Receita tarifária            |
| Receita não-tarifária        |
| <b>Receita de construção</b> |
| (-) Deduções                 |
| (-) ISS                      |
| (-) PIS/COFINS               |
| (+) Crédito PIS/COFINS       |
| <b>(=) Receita líquida</b>   |

675. O Consórcio LOGIT, em que pese não considerar os créditos de PIS/COFINS no cômputo da receita líquida, apresenta tais créditos como um item independente dos itens de custos e despesas a que se referem, conforme reproduzido a seguir:

#### Demonstração de Resultados

|                                     |
|-------------------------------------|
| <b>Receita Bruta</b>                |
| Receita das Operações               |
| Receita de Construção               |
| <b>Deduções</b>                     |
| (-) Deduções e Impostos             |
| <b>Receita Líquida</b>              |
| (-) Custos e Despesas das Operações |
| (-) PECLD                           |
| (+) Créditos de PIS/COFINS          |
| (-) Outorga Variável                |
| (-) Custo de Construção             |
| <b>EBITDA</b>                       |

676. Sobre a adequada apresentação de tributos recuperáveis, destacamos a prescrição do Manual de Contabilidade Societária<sup>[1]</sup>, 3ª edição, que trata do assunto em seu capítulo 32:

#### h) TRIBUTOS

*Aqui são registradas as despesas com Imposto sobre Propriedade Territorial Rural, Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana, Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores, a contribuição sindical, as contribuições para o PIS/PASEP e para a COFINS, exceto sobre faturamento etc. É importante destacar que os valores recuperáveis dessas contribuições, relativos às despesas do exercício, podem ser contabilizados de diferentes maneiras e, dentre elas, podemos citar três: (a) contabilização da despesa pelo seu valor líquido, com a utilização da conta "impostos e contribuições a recuperar" para registrar o valor que poderá ser compensado; (b) contabilização da despesa pelo seu valor total e, simultaneamente, sendo estornado da despesa, contra "impostos e contribuições a recuperar", o valor que será compensado; (c) contabilização da despesa pelo total e sendo criada uma conta retificadora dessa despesa onde serão lançados os valores que poderão ser compensados com os valores a pagar; neste caso, a contrapartida também é a conta de "impostos e contribuições a recuperar".*

677. Verifica-se que, de forma geral, as despesas devem ser apresentadas em valores líquidos dos respectivos tributos recuperáveis, seja pela contabilização direta pelo valor líquido, pelo estorno do valor referente ao tributo a recuperar ou pela criação de uma conta retificadora referente ao tributo a recuperar. Com efeito, as contas de despesa e de custos devem representar os recursos empreendidos no esforço para a gestão geral da entidade e para a prestação de serviços ou comercialização/produção de produtos em termos líquidos.

678. Pelo exposto, verifica-se a apresentação inadequada de créditos de PIS/COFINS também por parte do Consórcio LOGIT. Há que se registrar, entretanto, que a inadequação cometida pelo Consórcio LOGIT gera menores distorções que a inadequação cometida pelo GCA, pois no primeiro caso a apuração da receita líquida está apresentada adequadamente.

679. Diante de todo o exposto, nesse ponto, defere-se o recurso apresentado pela LOGIT para minorar a nota do Consórcio GCA em 5% para todos os aeroportos do bloco sul e norte e também para minorar a nota da LOGIT em 2% para todos os aeroportos do bloco sul e norte.

#### Quanto ao capital de giro

680. O Consórcio LOGIT alega as seguintes falhas quanto à apuração do capital de giro no estudo elaborado pelo GCA:

1. Ajuste à modelagem real sobre a conta de capital de giro. Essa argumentação foi analisada acima quando da análise dos ajustes à modelagem real efetuada pelo GCA;
2. Adoção de premissas simplistas. O Consórcio LOGIT alega que o cálculo da necessidade de capital de giro utilizando-se um percentual da receita consiste em método que *“pode resultar em distorções, haja vista a impossibilidade de melhor calibração na modelagem para refletir variações nessas premissas”*. Todavia, trata-se de método aceito pela literatura e que não leva à necessidade de estimativas de prazos de pagamento e recebimento, os quais decerto apresentarão alta variabilidade se considerado o horizonte temporal da projeção. Assim, nesse ponto, indefere-se o recurso.
3. Incorporação de valores de Capex no cômputo do capital de giro. Tendo em vista que os compromissos financeiros que devem ser honrados pela Concessionária também incorporam desembolsos com Capex não se vislumbra incompatibilidade em se considerar tais valores no cômputo do capital de giro.

#### Quanto aos ajustes à modelagem real em financiamentos

681. Essa argumentação foi analisada acima quando da análise dos ajustes à modelagem real efetuada pelo Consórcio GCA.

#### Item 50.

682. O Consórcio alega que a modelagem adota a visão de que o prazo de duração da SPE é limitado ao término do empreendimento e que, portanto, todas as obrigações da SPE devem ser adimplidas até o término do ano de 2051.

683. Também alega que tal procedimento é aderente ao modelo do contrato de concessão da 5ª rodada na medida que *“nada impede que a SPE apresente demonstrações financeiras de encerramento em momento prévio a 15 de maio do exercício subsequente ao da apuração (o texto do contrato é claro nesse sentido: “até o dia 15 de maio”), adimplindo com suas obrigações frente ao Poder Público ainda no exercício de 2051”*.

684. O entendimento não está alinhado com o modelo de contrato de concessão da 5ª rodada ou com qualquer diretriz emanada pela SAC na medida em que não existe previsão contratual que torne a contribuição variável relativa ao exercício de 2051 exigível em data anterior a 15 de maio de 2052.

685. Ademais, não é razoável supor que a Concessionária, por sua livre iniciativa, decida por antecipar o pagamento do mencionado valor. Seguindo o mesmo racional, nada impede que a SPE efetue o pagamento da contribuição variável referente a todos os exercícios em prazo anterior a 15 de maio do exercício subsequente e, de igual maneira, não há motivos para considerar tais adiantamentos na modelagem financeira.

686. Assim, nesse ponto, indefere-se o recurso.

#### Alegações ao estudo do Consórcio GCA

687. Primeiramente, importa considerar que ao contrário do que alega inicialmente o Consórcio Logit, as projeções de demanda do consórcio GCA foram feitas em bases mensais e não anuais, conforme verifica-se da análise do estudo de mercado, estando assim de acordo com as diretrizes emanadas pela SAC. Nesse sentido, as alegações do consórcio Logit quanto a captura de sazonalidades na demanda não merecem prosperar.

688. Quanto as alegações de que a modelagem em bases mensais gera maior precisão dos fluxos financeiros, vis-a-vis a modelagem em bases anuais realizada pelo consórcio GCA, ainda que não haja diretriz da SAC nesse sentido, em uma análise comparativa, verifica-se, de fato, que a modelagem em bases mensais traz vantagens, conforme explanado pelo consórcio Logit em seu recurso.

689. Isso porque, ao considerar que todos os fluxos financeiros seriam realizados apenas no mês de dezembro de cada ano, o modelo deixa de capturar ingressos e saídas que são realizadas ao longo do período, notadamente nos desembolsos referente ao CAPEX e pagamento das outorgas, gerando menor precisão nas análises dos fluxos financeiros do projeto.

690. Nesse sentido, defere-se o recurso nesse ponto, sendo minorada a nota do Consórcio GCA em 10% no item 50 na análise de todos os aeroportos do Bloco Sul e Norte.

#### Item 52

691. Indefere-se as alegações trazidas quanto ao erro material apresentado pelas razões já expostas no item 49.

692. No que tange a ausência dos ganhos de escala para financiamento, devido as razões já trazidas na análise do item 49, indefere-se o recurso. De fato, considerando que a modelagem financeira apresentada pelo consórcio não apresentou de forma adequada as premissas e diferenças para um financiamento na modalidade *corporate finance*, tampouco as limitações advindas da modelagem na modalidade *project finance* para os aeroportos que não atenderam aos covenants, não é possível realizar uma análise dos ganhos de escala para financiamento advindos da operação conjunta dos aeroportos do bloco.

693. Isso porque, segundo a modelagem trazida pelo Consórcio Logit, todos os aeroportos seriam passíveis de financiamento adotando-se premissas estipuladas pelo BNDES, no apoio aos investimentos decorrentes da 5ª rodada de Concessões, independentemente do atendimento ou não dos covenants e exigências do Banco.

694. Nesse sentido, torna-se impossível averiguar quais foram os ganhos de escala de financiamento dos aeroportos em bloco, vis-à-vis a concessão individual dos mesmos.

695. Portanto indeferem-se ambas as alegações trazidas pelo consórcio Logit referentes ao Item 52.

#### Alegações ao estudo do Consórcio GCA

696. Conforme diretriz emanada da SAC, o Consórcio GCA modelou condições de financiamento dos projetos contemplando a possibilidade de financiamento via BNDES e debêntures incentivadas.

697. Os parâmetros de financiamento foram definidos a partir das condições anunciadas pelo BNDES para a última rodada de concessões de aeroportos e da análise das linhas de financiamento efetivamente negociadas pelos concessionários da quarta rodada de concessão de aeroportos conforme bases de dados do BNDES e nas demonstrações financeiras das respectivas concessionárias, refletindo, portanto, condições de mercado.

698. Entretanto, considerando que até o presente momento, todas as concessões aeroportuárias financiadas pelo BNDES apresentam características de financiamento, para empréstimos de longo prazo, na modalidade *project finance*, onde os fluxos de caixa do projeto são suficientes para suportar o pagamento do financiamento tendo como garantias seus ativos e recebíveis, devendo para tal atender aos covenants e exigências do BNDES para esta modalidade de financiamento, o Consórcio GCA, calibrou a alavancagem do projeto, quando viável o financiamento, ao cumprimento dos covenants do Índice de Cobertura do Serviço da Dívida (ICSD) mínimo de 1,30 e de Patrimônio Líquido Ajustado mínimo equivalente a 20% do valor total do ativo. O nível de alavancagem foi definido para cada ciclo de investimento, buscando maximizar o montante financiado sem ferir o cumprimento de covenants.

699. Deste modo, constata-se que o consórcio GCA foi coerente em sua modelagem de estrutura de capital do projeto ao definir que as condições de financiamento das rodadas anteriores só seriam viáveis com o cumprimento dos covenants exigidos pelo BNDES.

700. Desse modo, nesse ponto, indefere-se o recurso.

#### Item 53

701. Conforme explicitado nos comentários da planilha de seleção, os erros, problemas e lentidão apontados para abertura das planilhas financeiras do consórcio Logit, não emanam de desatualização do software utilizado, mas sim de uma vinculação a fontes externas feita pelo Consórcio, conforme depreende-se das caixas de texto copiadas abaixo, senão vejamos:





702. Nesse sentido, o item 53 da planilha de seleção trata exatamente da planilha de avaliação econômico-financeira. Segundo determina o item 9.3 do Edital de Chamamento Público nº 02/2019, os estudos deverão ser entregues com todos os memoriais e planilhas de cálculo que os embasem, inclusive com as fórmulas e parâmetros utilizados, de forma a permitir a reprodução dos resultados pelo Ministério da Infraestrutura e pelos órgãos de controle. Em que pese ser possível analisar os dados apresentados, e por esse motivo a pena foi bastante suavizada no item avaliado, ao apresentar planilhas vinculadas a documentos externos aos estudos, a verificação das memórias de cálculo, bem como análise dos dados restou bastante prejudicada devido à enorme lentidão que o erro apresentado causou na abertura dos arquivos.

703. Por fim, vale ressaltar que dentre todas as planilhas apresentadas, apenas a do Consórcio Logit apresentou problemas para ser aberta.

704. Deste modo, indefere-se o recurso apresentado.

#### Consórcio GCA

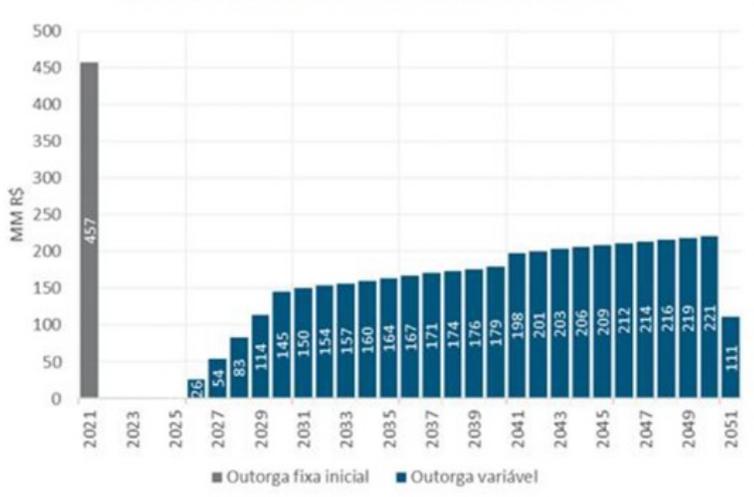
##### Item 47 – SBCT, SBFI e SBEG

705. Em síntese, o Consórcio alega que foi dado tratamento adequado à sistemática de apuração e pagamento da outorga variável por meio dos impactos modelados no capital de giro. De acordo com o Consórcio:

*“A sistemática de constituir uma provisão para pagamento de Contribuição Variável pari passu ao reconhecimento da despesa do exercício impede o desembolso da quantia no próprio ano; e a reversão da provisão de Contribuição no período seguinte é realizada contra uma redução de caixa, representando o efetivo pagamento da Contribuição Variável, conforme diretriz emanada pela SAC.”*

706. Todavia, a alocação do pagamento da outorga variável para fins de cálculo da alíquota do percentual de contribuição variável necessário para o VPL do projeto seja igual a zero considera o pagamento da contribuição variável no mesmo ano de sua apuração. Nesse sentido, reproduz-se o gráfico apresentado pelo Consórcio para o aeroporto de Curitiba:

Figura 18-2: Projeção do fluxo de pagamentos de outorgas



Fonte: Consórcio GCA

707. A figura reproduzida acima, cujo título é “Projeção do fluxo de pagamentos de outorgas” considera, indevidamente, que os pagamentos a título de outorga se iniciam no ano de 2026, e não 2027, conforme se deriva das regras para a 5ª rodada de concessões. Repise-se: não há a

previsão de fluxo de pagamento de outorga no ano de 2026. Seguindo o mesmo racional, todos os pagamentos de outorga ao poder concedente estão adiantados em um ano, inclusive o pagamento da última outorga em 2051, que será devida somente em maio de 2052.

708. Diante do exposto, indefere-se o recurso neste ponto.

#### **Item 48 – Todos os aeroportos**

709. Primeiramente, importa esclarecer que esta CAE não penalizou, e em regra não indicou na planilha de seleção dos estudos, os erros meramente formais que não prejudicaram o entendimento do relatório. Entretanto, foram penalizados os erros que causam prejuízo à correta compreensão dos relatórios pelos stakeholders interessados. Portanto, esse foi o critério utilizado pela CAE para o desconto de pontos relativos a erros de todos os grupos que realizaram os estudos.

710. Por se tratarem de erros que não impactaram a modelagem econômico-financeira, mas somente a adequada compreensão do relatório, tiveram uma penalização menor, calibrada de acordo com a gravidade do erro.

711. De fato, o Consórcio Logit, bem como os demais consórcios também foram penalizados por erros materiais que prejudicaram a compreensão do relatório. Tome como exemplo o item 52 da planilha de seleção dos aeroportos do Bloco Norte, onde o Consórcio Logit é penalizado por apresentar tabelas com informações incorretas, em que pese a informação estar correta na planilha financeira referente aos estudos.

712. Por fim, no que tange as contrarrazões a este item apontadas pelo Consórcio Logit, ressalta-se que a calibragem da penalidade se deve em razão da gravidade dos equívocos cometidos e que no item 52 dos aeroportos do Bloco Norte o Consórcio Logit cometeu 3 erros de natureza semelhante que levaram a penalização de 10% no total do item.

713. Por se tratar de erro que impacta a correta compreensão do relatório, indefere-se o recurso nesse ponto.

714. Conforme exposto pelo Consórcio GCA em seu recurso (pag. 8), os valores apresentados pelo Consórcio Logit no relatório de mercado (aba Projeções – Mês; linhas 379) referentes a receitas de armazenagem e capatazia para os aeroportos SBCT; SBLO; SBNF; SBNF; SBJV, SBPV e SBUG diferem dos valores apresentados na planilha do relatório econômico (aba Aeroporto – Cálculos, linha 42).

715. Com efeito, referida divergência de valores gera prejuízos contábeis, tributários e financeiros nos mencionados aeroportos afetando a modelagem econômico financeira do Consórcio Logit.

716. Nesse sentido, defere-se o recurso minorando-se em 10% o item 48 da planilha de seleção do Consórcio Logit para os Aeroportos SBCT, SBLO, SBNF, SBJV, SBBV e SBUG.

#### **Item 49**

##### **Provisão Estimada para Créditos de Liquidação Duvidosa**

717. A constituição de provisão para créditos de liquidação duvidosa advém da necessidade de considerar que é esperado o não recebimento financeiro pela prestação de serviços ou comercialização de bens. Com efeito, é cediço que existe um risco de crédito associado à realização de vendas a prazo que consiste na probabilidade de o tomador do serviço não adimplir com a obrigação contraída.

718. Assim, a não consideração das perdas ocorridas em razão da inadimplência de clientes superdimensiona as entradas de caixa previstas para o período da concessão.

719. Como exemplo recente da inadimplência de clientes do setor de infraestrutura aeroportuária pode-se mencionar a descontinuidade das operações da empresa Avianca. É necessário considerar, ainda, que as receitas dos aeroportos não são oriundas exclusivamente de grandes empresas aéreas. Muito pelo contrário, parte significativa das receitas dos aeroportos é auferida junto a cessionários de áreas aeroportuárias e operadores de aeronaves particulares que podem apresentar elevados riscos de crédito para o aeroporto por conta, por exemplo, de não transacionarem rotineiramente com o administrador aeroportuário.

720. Ademais, a constituição de tal provisão é consagrada em normativos contábeis emitidos no Brasil e no exterior. Dessa forma, a previsão da constituição de provisão estimada para créditos de liquidação duvidosa representa um aprimoramento na modelagem financeira de concessões aeroportuárias.

721. Pelo exposto, indefere-se o recurso.

##### **Item 49 Aeroporto de Navegantes (SBNF)**

722. O Consórcio alegou que, para uma mesma justificativa, foi atribuída a nota de 70% para os aeroportos do bloco sul SBLO, SBJV, SBBI, SBPK, SBUG e SBBG ao passo que foi atribuída a nota de 85% para SBNF.

723. Com efeito, por se tratar de erro da Comissão na avaliação do item, defere-se o recurso alterando a nota do item 49 do Consórcio Logit para o Aeroporto de Navegantes para 75%. Em decorrência de outras alterações, conforme detalhado na tabela ao final da avaliação dos itens referentes ao relatório econômico-financeiro, a avaliação final para o mencionado aeroporto ficou em 63%.

##### **Alegações quanto ao estudo da LOGIT**

724. O Consórcio alega que o estudo da LOGIT incluiu receitas oriundas da concessão do Terminal de Cargas (TECA) na base de cálculo de incidência do Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN). Segundo o Consórcio, essa inclusão é indevida na medida em que as receitas oriundas da concessão do TECA não sofrem incidência de ISSQN.

725. Com efeito, a modelagem proposta pela LOGIT apura o ISSQN devido a cada período por meio de uma fórmula (linha 84 da aba Aeroporto – Cálculos) que multiplica a alíquota de ISSQN vigente no município pelo soma das receitas oriundas da Prestação de Serviços e Receitas Tarifárias, que, por sua vez, incluem a receita de Concessão do TECA, pois esta foi incluída no rol das receitas de Armazenagem e Capatazia.

726. Dessa forma, o recurso apresentado foi deferido e a nota atribuída ao Consórcio LOGIT para o item 49 foi minorado em 5% para os aeroportos SBCT, SBLO, SBNF, SBJV, SBUG e SBBV.

#### Item 50

727. O Consórcio alega que seguiu a prescrição do contrato de concessão da 5ª rodada, segundo o qual, dado o encerramento do contrato de concessão em 30/06/2051, todas as receitas brutas a serem observadas pelo concessionário estariam perfeitamente caracterizadas até o final do 2.º trimestre do referido ano.

728. Assim, de acordo com o Consórcio, *“Considerando-se os prazos usuais para publicação de demonstrativos trimestrais de 45 dias, o pagamento efetivo da Contribuição Variável ocorreria em 15/Agosto/2051 - portanto ainda dentro de 2051, conforme previsto no modelo apresentado pelo Recorrente”*.

729. O entendimento não está alinhado com o modelo de contrato de concessão da 5ª rodada ou com qualquer diretriz emanada pela SAC na medida em que não existe previsão contratual que torne a contribuição variável relativa ao exercício de 2051 exigível em data anterior a 15 de maio de 2052. De igual maneira, também não existe qualquer previsão para a publicação de demonstrações contábeis trimestrais.

730. Ademais, não é razoável supor que a Concessionária, por sua livre iniciativa, decida por antecipar o pagamento do mencionado valor. Seguindo o mesmo racional, nada impede que a SPE efetue o pagamento da contribuição variável referente a todos os exercícios em prazo anterior a 15 de maio do exercício subsequente e, de igual maneira, não há motivos para considerar tais adiantamentos na modelagem financeira.

731. Assim, nesse ponto, indefere-se o recurso.

#### Item 52 – Todos os aeroportos do Bloco Norte

732. Primeiramente, cumpre informar que o item 52 da planilha de seleção dos estudos trata da avaliação dos possíveis ganhos de escala e tributários advindos da operação conjunta dos aeroportos do bloco na modelagem econômico financeira. Nesse sentido, as avaliações e análises referentes ao relatório econômico-financeiro do bloco de aeroportos foram realizadas neste item.

733. Deste modo, considerando que o consórcio, no relatório econômico-financeiro individual dos referidos aeroportos, apresenta as alíquotas de ISSQN de forma correta, o consórcio não foi punido no item 49, que trata das premissas tributárias.

734. Entretanto, considerando que o erro apresentado se refere a análise dos ganhos de escala tributários advindos da operação conjunta dos aeroportos, item presente na avaliação de todos os aeroportos do bloco norte, esta comissão penalizou a análise do item para todos os aeroportos do bloco.

735. Cumpre informar que tal critério foi realizado na análise dos estudos de todos os Consórcios. A título de exemplificação, o Consórcio Logit, no relatório individual dos aeroportos, apresenta de forma correta as tabelas mencionadas no item 52 da planilha de seleção para o bloco norte, entretanto, de forma equivocada no relatório econômico-financeiro do bloco norte e, por isso, foi também penalizada na análise de todos os aeroportos do bloco.

736. Pelo exposto, indefere-se o recurso apresentado.

737. Dessa forma, as notas do relatório econômico-financeiro alteradas em razão na análise de recursos e contrarrazões são sumarizadas na tabela abaixo.

| Consórcio | Aeroporto | Item | Nota anterior | Nota revisada | Justificativa                                                                                                                                                                                                                     |
|-----------|-----------|------|---------------|---------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| LOGIT     | SBBI      | 48   | 90            | 95            | Erro formal. Foi atribuída nota inferior ao aeroporto SBBI face à mesma avaliação de outros aeroportos.                                                                                                                           |
| GCA       | SBCT      | 49   | 50            | 40            | Divergência entre o CAPEX financiável da tabela 13-2 do relatório econômico-financeiro, o qual não considera o CAPEX previsto para o ano de 2021. Apresentação inadequada de créditos de PIS/COFINS no cômputo da receita líquida |
| GCA       | SBFI      | 49   | 50            | 45            | Apresentação inadequada de créditos de PIS/COFINS no cômputo da receita líquida                                                                                                                                                   |
| GCA       | SBNF      | 49   | 50            | 45            | Apresentação inadequada de créditos de PIS/COFINS no cômputo da receita líquida                                                                                                                                                   |
| GCA       | SBLO      | 49   | 70            | 65            | Apresentação inadequada de créditos de PIS/COFINS no                                                                                                                                                                              |

| UN    | UNIC | TR | TR  | TR | cômputo da receita líquida                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|-------|------|----|-----|----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| GCA   | SBJV | 49 | 70  | 65 | Apresentação inadequada de créditos de PIS/COFINS no cômputo da receita líquida                                                                                                                                                                                                                  |
| GCA   | SBBI | 49 | 70  | 65 | Apresentação inadequada de créditos de PIS/COFINS no cômputo da receita líquida                                                                                                                                                                                                                  |
| GCA   | SBPK | 49 | 90  | 85 | Apresentação inadequada de créditos de PIS/COFINS no cômputo da receita líquida                                                                                                                                                                                                                  |
| GCA   | SBUG | 49 | 90  | 85 | Apresentação inadequada de créditos de PIS/COFINS no cômputo da receita líquida                                                                                                                                                                                                                  |
| GCA   | SBBG | 49 | 90  | 85 | Apresentação inadequada de créditos de PIS/COFINS no cômputo da receita líquida                                                                                                                                                                                                                  |
| GCA   | SBEG | 49 | 50  | 40 | Divergência entre o CAPEX financiável da tabela 13-2 do relatório econômico-financeiro, o qual não considera o CAPEX previsto para o ano de 2021.<br>Apresentação inadequada de créditos de PIS/COFINS no cômputo da receita líquida                                                             |
| GCA   | SBPV | 49 | 60  | 55 | Apresentação inadequada de créditos de PIS/COFINS no cômputo da receita líquida                                                                                                                                                                                                                  |
| GCA   | SBRB | 49 | 90  | 85 | Apresentação inadequada de créditos de PIS/COFINS no cômputo da receita líquida                                                                                                                                                                                                                  |
| GCA   | SBCZ | 49 | 90  | 85 | Apresentação inadequada de créditos de PIS/COFINS no cômputo da receita líquida                                                                                                                                                                                                                  |
| GCA   | SBTT | 49 | 90  | 85 | Apresentação inadequada de créditos de PIS/COFINS no cômputo da receita líquida                                                                                                                                                                                                                  |
| GCA   | SBTF | 49 | 90  | 85 | Apresentação inadequada de créditos de PIS/COFINS no cômputo da receita líquida                                                                                                                                                                                                                  |
| GCA   | SBBV | 49 | 90  | 85 | Apresentação inadequada de créditos de PIS/COFINS no cômputo da receita líquida                                                                                                                                                                                                                  |
| LOGIT | SBCT | 49 | 85  | 78 | Apresentação inadequada de créditos de PIS/COFINS não considerados no cômputo das despesas correspondentes<br>Considerou incidência de ISSQN sobre receita de cessão de área de TECA.                                                                                                            |
| LOGIT | SBFI | 49 | 85  | 83 | Apresentação inadequada de créditos de PIS/COFINS não considerados no cômputo das despesas correspondentes                                                                                                                                                                                       |
| LOGIT | SBNF | 49 | 85  | 68 | Apresentação inadequada de créditos de PIS/COFINS não considerados no cômputo das despesas correspondentes<br>Erro formal. Foi atribuída nota superior ao aeroporto SBNF face à mesma avaliação de outros aeroportos.<br>Considerou incidência de ISSQN sobre receita de cessão de área de TECA. |
| LOGIT | SBLO | 49 | 70  | 63 | Apresentação inadequada de créditos de PIS/COFINS não considerados no cômputo das despesas correspondentes<br>Considerou incidência de ISSQN sobre receita de cessão de área de TECA.                                                                                                            |
| LOGIT | SBJV | 49 | 70  | 63 | Apresentação inadequada de créditos de PIS/COFINS não considerados no cômputo das despesas correspondentes<br>Considerou incidência de ISSQN sobre receita de cessão de área de TECA.                                                                                                            |
| LOGIT | SBBI | 49 | 70  | 68 | Apresentação inadequada de créditos de PIS/COFINS não considerados no cômputo das despesas correspondentes                                                                                                                                                                                       |
| LOGIT | SBPK | 49 | 70  | 68 | Apresentação inadequada de créditos de PIS/COFINS não considerados no cômputo das despesas correspondentes                                                                                                                                                                                       |
| LOGIT | SBUG | 49 | 70  | 63 | Apresentação inadequada de créditos de PIS/COFINS não considerados no cômputo das despesas correspondentes<br>Considerou incidência de ISSQN sobre receita de cessão de área de TECA.                                                                                                            |
| LOGIT | SBBG | 49 | 70  | 68 | Apresentação inadequada de créditos de PIS/COFINS não considerados no cômputo das despesas correspondentes                                                                                                                                                                                       |
| LOGIT | SBEG | 49 | 85  | 83 | Apresentação inadequada de créditos de PIS/COFINS não considerados no cômputo das despesas correspondentes                                                                                                                                                                                       |
| LOGIT | SBPV | 49 | 70  | 68 | Apresentação inadequada de créditos de PIS/COFINS não considerados no cômputo das despesas correspondentes                                                                                                                                                                                       |
| LOGIT | SBRB | 49 | 70  | 68 | Apresentação inadequada de créditos de PIS/COFINS não considerados no cômputo das despesas correspondentes                                                                                                                                                                                       |
| LOGIT | SBCZ | 49 | 70  | 68 | Apresentação inadequada de créditos de PIS/COFINS não considerados no cômputo das despesas correspondentes                                                                                                                                                                                       |
| LOGIT | SBTT | 49 | 70  | 68 | Apresentação inadequada de créditos de PIS/COFINS não considerados no cômputo das despesas correspondentes                                                                                                                                                                                       |
| LOGIT | SBTF | 49 | 70  | 68 | Apresentação inadequada de créditos de PIS/COFINS não considerados no cômputo das despesas correspondentes                                                                                                                                                                                       |
| LOGIT | SBBV | 49 | 70  | 63 | Apresentação inadequada de créditos de PIS/COFINS não considerados no cômputo das despesas correspondentes<br>Considerou incidência de ISSQN sobre receita de cessão de área de TECA.                                                                                                            |
| GCA   | SBCT | 50 | 70  | 60 | Não realizou modelagem financeira em bases mensais                                                                                                                                                                                                                                               |
| GCA   | SBFI | 50 | 70  | 60 | Não realizou modelagem financeira em bases mensais                                                                                                                                                                                                                                               |
| GCA   | SBNF | 50 | 100 | 90 | Não realizou modelagem financeira em bases mensais                                                                                                                                                                                                                                               |
| GCA   | SBLO | 50 | 100 | 90 | Não realizou modelagem financeira em bases mensais                                                                                                                                                                                                                                               |
| GCA   | SBJV | 50 | 100 | 90 | Não realizou modelagem financeira em bases mensais                                                                                                                                                                                                                                               |

|       |      |    |     |    |                                                                                                                                                                                                        |
|-------|------|----|-----|----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| GCA   | SBBI | 50 | 100 | 90 | Não realizou modelagem financeira em bases mensais                                                                                                                                                     |
| GCA   | SBPK | 50 | 100 | 90 | Não realizou modelagem financeira em bases mensais                                                                                                                                                     |
| GCA   | SBUG | 50 | 100 | 90 | Não realizou modelagem financeira em bases mensais                                                                                                                                                     |
| GCA   | SBBG | 50 | 100 | 90 | Não realizou modelagem financeira em bases mensais                                                                                                                                                     |
| GCA   | SBEG | 50 | 70  | 60 | Não realizou modelagem financeira em bases mensais                                                                                                                                                     |
| GCA   | SBPV | 50 | 100 | 90 | Não realizou modelagem financeira em bases mensais                                                                                                                                                     |
| GCA   | SBRB | 50 | 100 | 90 | Não realizou modelagem financeira em bases mensais                                                                                                                                                     |
| GCA   | SBCZ | 50 | 100 | 90 | Não realizou modelagem financeira em bases mensais                                                                                                                                                     |
| GCA   | SBTB | 50 | 100 | 90 | Não realizou modelagem financeira em bases mensais                                                                                                                                                     |
| GCA   | SBTB | 50 | 100 | 90 | Não realizou modelagem financeira em bases mensais                                                                                                                                                     |
| GCA   | SBBV | 50 | 100 | 90 | Não realizou modelagem financeira em bases mensais                                                                                                                                                     |
| LOGIT | SBCT | 48 | 95  | 85 | Os valores apresentados no relatório de mercado (aba Projeções – Mês; linhas 379) referentes a receitas de armazenagem e capatazia diferem dos valores apresentados na planilha do relatório econômico |
| LOGIT | SBNF | 48 | 95  | 85 | Os valores apresentados no relatório de mercado (aba Projeções – Mês; linhas 379) referentes a receitas de armazenagem e capatazia diferem dos valores apresentados na planilha do relatório econômico |
| LOGIT | SBLO | 48 | 75  | 65 | Os valores apresentados no relatório de mercado (aba Projeções – Mês; linhas 379) referentes a receitas de armazenagem e capatazia diferem dos valores apresentados na planilha do relatório econômico |
| LOGIT | SBUG | 48 | 75  | 65 | Os valores apresentados no relatório de mercado (aba Projeções – Mês; linhas 379) referentes a receitas de armazenagem e capatazia diferem dos valores apresentados na planilha do relatório econômico |
| LOGIT | SBBV | 48 | 95  | 85 | Os valores apresentados no relatório de mercado (aba Projeções – Mês; linhas 379) referentes a receitas de armazenagem e capatazia diferem dos valores apresentados na planilha do relatório econômico |
| LOGIT | SBJV | 48 | 95  | 85 | Os valores apresentados no relatório de mercado (aba Projeções – Mês; linhas 379) referentes a receitas de armazenagem e capatazia diferem dos valores apresentados na planilha do relatório econômico |

[1] GELBCKE, Rubens, E., SANTOS, dos, A., IUDÍCIBUS, de, S., MARTINS, Eliseu. *Manual de Contabilidade Societária, 3ª edição*. [Minha Biblioteca]. Retirado de <https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788597016161/>

### 3. CONCLUSÃO

738. Por todo o exposto acima referente à análise do recurso apresentado pelo Consórcio LOGIT, esta Comissão entende por CONHECER DO RECURSO E NO MÉRITO DAR PARCIAL PROVIMENTO, conforme devidamente explicado ao longo da presente Nota Técnica. Com os ajustes de avaliação indicados ao longo da Nota Técnica, **as notas médias revisadas do Consórcio LOGIT passaram a ser 86,15%, para o Bloco Sul, e 87,09%, para o Bloco Norte** conforme detalhado no Anexo I - Planilha de seleção e cálculo de eventual ressarcimento.

739. Por todo o exposto acima referente à análise do recurso apresentado pelo Consórcio GCA, esta Comissão entende por CONHECER DO RECURSO E NO MÉRITO DAR PARCIAL PROVIMENTO, conforme devidamente explicado ao longo da presente Nota Técnica. Com os ajustes de avaliação indicados ao longo da Nota Técnica, **as notas médias revisadas do Consórcio GCA passaram a ser 90,27%, para o Bloco Sul, e 90,43%, para o Bloco Norte**, conforme detalhado no Anexo I - Planilha de seleção e cálculo de eventual ressarcimento. **A nota média do Consórcio GCA para o Bloco Central permaneceu 90,25%**, tendo em vista não ter havido recurso quanto às avaliações do consórcio nesse bloco.

740. As notas dos demais consórcios autorizados que tiveram estudos entregues e admitidos não foram alteradas, tendo em vista que os mencionados consórcios não apresentaram recursos ao resultado da seleção e tampouco tiveram qualquer estudo com avaliação recorrida.

741. Considerando a decisão acima, bem como a alteração de notas em relação à primeira Planilha de seleção e cálculo de eventual ressarcimento apresentada por esta Comissão, necessária se faz a substituição dessa em relação ao Consórcio LOGIT e ao Consórcio GCA, visto que além das notas, houve alteração nos valores de ressarcimento anteriormente apresentados para os mencionados Consórcios.

742. Em que pese o parcial provimento do recurso do Consórcio LOGIT, não houve alteração quanto à seleção já definida por esta Comissão, mantendo-se assim a seleção dos estudos apresentados pelo Consórcio GCA para subsidiar a concessão dos Aeroportos constantes dos Blocos Sul, Norte e Central, cabendo a título de eventual ressarcimento, já considerando os ajustes decorrentes da fase recursal, as quantias de R\$ 30.808.845,09 (trinta milhões, oitocentos e oito mil oitocentos e quarenta e cinco reais e nove centavos), R\$ 24.474.721,99 (vinte e quatro milhões, quatrocentos e setenta e quatro mil setecentos e vinte e um reais e noventa e nove centavos) e R\$

22.681.265,93 (vinte e dois milhões, seiscentos e oitenta e um mil duzentos e sessenta e cinco reais e noventa e três centavos), respectivamente.

743. Por fim, considerando que esta Comissão não reconsiderou de forma integral a decisão recorrida, o presente processo seguirá para apreciação do Exmo. Sr. Ministro da Infraestrutura, visando julgamento do recurso nos termos dos itens 11.2, 11.4 e 11.7 do Edital de CPE nº 2/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Eduardo Tati Nóbrega, Coordenador Geral de Políticas Regulatórias**, em 20/01/2020, às 09:53, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Michele Nunes Freires Cerqueira, Coordenador(a)**, em 20/01/2020, às 09:59, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Jackeline Gonçalves de Oliveira, Chefe da Divisão**, em 20/01/2020, às 09:59, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Daniel Meireles Tristao, Coordenador(a)**, em 20/01/2020, às 10:00, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Fabiano Goncalves de Carvalho, Coordenador Geral de Outorgas**, em 20/01/2020, às 10:03, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Rose Julienne de Menezes Amorim, Usuário Externo**, em 20/01/2020, às 10:04, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **André Paiva Menezes, Coordenador(a)**, em 20/01/2020, às 10:07, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Caio Cesar Moreira do Livramento, Usuário Externo**, em 20/01/2020, às 10:07, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Victor Melo Freire, Coordenador(a)**, em 20/01/2020, às 10:07, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Agostinho Moura dos Santos, Usuário Externo**, em 20/01/2020, às 10:08, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Alexandre Romano Massignan Berejuk, Usuário Externo**, em 20/01/2020, às 10:19, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Chaves De Melo Rocha, Coordenador-Geral**, em 20/01/2020, às 10:30, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.infraestrutura.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.infraestrutura.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **2204744** e o código CRC **58E712E9**.



Referência: Processo nº 50000.006524/2019-09



SEI nº 2204744

EQSW 301/302, Lote 01, Edifício Montes - Bairro Setor Sudoeste  
Brasília/DF, CEP 70673-150  
Telefone: (61) 2029-8534 - [www.infraestrutura.gov.br](http://www.infraestrutura.gov.br)