



MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
COMISSÃO AVALIADORA DE ESTUDOS

NOTA TÉCNICA CONJUNTA Nº 3/2020/CAE/MINFRA

Brasília, 22 de dezembro de 2020.

Assunto: Análise dos recursos apresentados pelos consórcios autorizados a apresentarem levantamentos, investigações e estudos técnicos com vistas a subsidiar a modelagem da concessão para expansão, exploração e manutenção do Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante (ASGA), localizado na região metropolitana de Natal/RN. Edital de Chamamento Público de Estudos nº 3/2020 do Ministério da Infraestrutura; Edital de Chamamento Público de Estudos (CPE) nº 4/2020, de 07 de agosto de 2020; e Edital de Seleção de Estudos nº 02/2020, de 26 de novembro de 2020.

Anexos:

- Anexo I - Correio eletrônico informando os consórcios autorizados sobre a interposição de recursos/alegações e comunicando o prazo para submissão das contrarrazões (SEI nº 3547378);
- Anexo II - Planilha de seleção e cálculo de eventual ressarcimento pela realização dos EVTEA que subsidiarão a modelagem da concessão do aeroporto de São Gonçalo do Amarante. (SEI nº 3567371);

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 4/2020, de 07 de agosto de 2020 (SEI nº 2680762). 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 2020, por intermédio da Nota Técnica Conjunta nº 02/2020/CAE/MInfra, (SEI nº 3438157) e da Planilha de seleção e cálculo de eventual ressarcimento (SEI nº 3459788), esta Comissão selecionou e definiu valores para eventual ressarcimento dos estudos técnicos preparatórios à concessão do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante (ASGA). Destaca-se a conclusão apresentada por esta Comissão:

Por todo o exposto, esta Comissão, no uso das atribuições conferidas pelo Editais de CPE nº 03/2020 e nº 04/2020, 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; TERRAFIRMA Consultoria Empresarial de Projetos Ltda.; GILDAZIO COLPO FATURI – ME; MICHELE BOMBACK – ME; B R ROTHE EIRELI e SOLOCAP – GEOTECNOLOGIA RODOVIARIA LTDA, para subsidiar a concessão do Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante (SBSG), localizado na região metropolitana de Natal/RN, conforme disposto no Edital de CPE nº 03/2020, cabendo a título de eventual ressarcimento a quantia de R\$ 4.411.245,60 (quatro milhões, quatrocentos e onze mil, duzentos e quarenta e cinco reais e sessenta centavos).

3. Nesse sentido, foi publicado no Diário Oficial da União nº 227, Seção 3, pág. 112, de 27 de novembro de 2020, o Edital de Seleção de Estudos nº 02/2020 (SEI nº 3467983).
4. Conforme previsto no item 11.1 do Edital de Chamamento Público de Estudos (CPE) nº 03/2020, de 05 de junho de 2020 (SEI nº 2514326), das decisões da Comissão cabe recurso.
5. Nos termos do item 11.3 do mesmo Edital e, ainda, do item 3.2 do Edital de Seleção de Estudos nº 02/2020 (SEI nº 3467983), 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 10 de dezembro de 2020.
6. Assim, em 10 de dezembro de 2020, último dia do prazo recursal, foram interpostos recursos administrativos pelos seguintes Consórcios autorizados:
 - a) VALLYA Advisors Assessoria Financeira Ltda.; PROFICENTER Negócios em Infraestrutura Ltda.; PIQUET, MAGALDI E GUEDES advogados; AIRPORT Consultoria Eireli; SÉRGIO RODRIGUES Engenharia Eireli ME; THESSA Consultoria - EIRELI; e RUNWAY Engenharia LTDA., doravante denominado "**Consórcio Vallya**" (SEI nº 3519155); e
 - b) LOGIT Engenharia Consultiva Ltda.; 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.; e QUEIROZ MALUF Sociedade de Advogados, doravante denominado "**Consórcio LOGIT**" (Recurso SEI nº 3519615).
7. Uma vez protocolizados os recursos em 10 de dezembro de 2020, esta Comissão, considerando o teor do item 6.5 combinado com o item 11.5, ambos do Edital CPE nº 03/2020 (SEI nº 2514326), encaminhou correspondência eletrônica (SEI nº 3547378) visando intimar todos os Consórcios a apresentarem suas alegações (contrarrazões) aos recursos interpostos, informando ainda que o prazo para tanto se encerrava no dia 17 de dezembro de 2020.
8. Assim, em 17 de janeiro de 2020, o Consórcio formado pelas empresas BACCO Arquitetos Associados Ltda.; CPEA Consultoria, Planejamento e Estudos Ambientais Ltda.; INFRAWAY Engenharia Ltda.; MOYSÉS & PIRES Sociedade de Advogados; e TERRAFIRMA Consultoria Empresarial de Projetos Ltda.; GILDAZIO COLPO FATURI – ME; MICHELE BOMBACK – ME; B R ROTHE EIRELI; e SOLOCAP – GEOTECNOLOGIA RODOVIARIA LTDA, doravante denominado "**Consórcio Grupo de Consultores em Aeroportos**" ou "**Consórcio GCA**" protocolou suas contrarrazões (SEI nº 3546752) ao recurso apresentado pelo Consórcio LOGIT. Na correspondência eletrônica que encaminha as contrarrazões, o Consórcio GCA informou que não iria apresentar contrarrazões ao recurso protocolado pelo Consórcio Vallya.
9. 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. Os Consórcios GCA e LOGIT compareceram à sede da Secretaria Nacional de Aviação Civil em mais de uma oportunidade para realizar vista.
10. A presente Nota Técnica tem por objetivo analisar os recursos administrativos interpostos pelo Consórcio Vallya e pelo Consórcio LOGIT, em face da decisão proferida por esta Comissão, objeto do Edital de Seleção de Estudos nº 02/2020 (SEI nº 3467983), e as respectivas contrarrazões.
11. 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.
12. Apresentada esta breve introdução passa-se à análise dos recursos interpostos e respectivas defesas, ressaltando-se a tempestividade da resposta por parte desta Comissão (item 11.2 do Edital CPE nº 03/2020).

2. ANÁLISE:

2.1. DO CONHECIMENTO DOS RECURSOS INTERPOSTOS:

13. 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.

14. Da análise dos recursos apresentados pelo Consórcio Vallya 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.

15. Assim, restam conhecidos ambos os recursos apresentados.

2.2. DAS CONSIDERAÇÕES GERAIS DOS RECURSOS E CONTRARRAZÕES APRESENTADOS PELOS CONSÓRCIOS VALLYA; LOGIT e GCA:

16. A presente seção tratará dos apontamentos contidos nos recursos e contrarrazões 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.

17. O Consórcio LOGIT apresenta de forma inicial em seu recurso o que denominou de “considerações gerais que permeia a revisão requerida”. Inicialmente, pontua que a Comissão Avaliadora de Estudos (“CAE”) deve se ater a análise dos estudos apresentados seguindo o que consta do Edital de Chamamento Público de Estudos (CPE) nº 3/2020, bem como o Anexo I – Termo de Referência, visto que “[...] era a única referência a todos disponível, e, que orienta não só o que os participantes do Procedimento devem apresentar, mas também a Comissão em sua avaliação”. Alerta para a necessidade da adequada motivação por parte da Comissão, quanto à justificativas apresentadas para a Nota de qualidade. Ainda, no que refere à pontuação, afirma que há “diversos casos de penalização excessiva ou de pontuação excessiva do GCA, o que, também deve ser justificado”. Por fim, destaca que a “explicitação de memória de cálculo da metodologia adotada pela CAE é especialmente relevante, a fim de evitar as críticas quanto ao subjetivismo propiciado em edital de chamamento público de PMI”.

18. O Consórcio GCA, por sua vez, em sede de contrarrazões, afirma que a decisão proferida pela CAE se encontra detalhada e embasada, tendo sido analisado cada item dos Estudos de acordo com os critérios de avaliação estabelecidos no Edital de Chamamento de Estudos nº 3/2020. 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.

19. Preliminarmente, importante registrar que esta Comissão tem pleno conhecimento de seu dever de obediência ao Edital CPE nº 3/2020 e seus anexos (Anexo I – Termo de Referência e Anexo II – Metodologia de Avaliação e Seleção de Estudos), que não só é um instrumento que convoca candidatos interessados em participar do certame como também contém os ditames que o regerão. Desta forma, a regras ali contidas vinculam tanto a Administração quanto os interessados.

20. No presente caso, assim como em todas as outras oportunidades que este Ministério conduziu um processo de chamamento público de estudos, a Comissão constituída para avaliação e seleção dos projetos, levantamentos, investigações e estudos técnicos apresentados, respeitou estritamente o Edital de

regência do processo e especificamente as Etapas 1, 2 e 3 do Anexo II do Termo de Referência ao Edital CPE nº 03/2020.

21. Trata-se de Edital publicado em 08 de junho de 2020 no Diário Oficial da União, Edição 108, Seção 3, página 9, de amplo conhecimento dos Consórcios GCA, LOGIT e Vallya, que aderiram aos seus termos sem qualquer impugnação tempestiva, aceitando, portanto, as regras do processo conforme ali contidas.

22. Além disso, importante registrar que quase todas as empresas que compõem os Consórcios autorizados, possuem ampla experiência na elaboração de projetos, levantamentos, investigações e estudos técnicos que têm por finalidade subsidiar a modelagem da concessão para a expansão, exploração e manutenção de Aeroportos. Afinal, um total de 22 aeroportos já foram concedidos à iniciativa privada, sendo que outros 22 aeroportos serão leiloados no primeiro semestre de 2021.

23. Dessa forma, incontroversa a experiência deste Ministério na condução do processo de estudos, sendo relevante fazer notar que em todos esses processos o TCU participou de forma direta e em nenhuma oportunidade constatou qualquer vício no processo, capaz de anular a seleção feita pela Comissão responsável.

24. Portanto, não há dúvidas que toda a análise procedida por esta Comissão foi realizada considerando os termos do Edital CPE nº 03/2020 e seus anexos e de forma pormenorizada e justificada quanto ao conteúdo mínimo para cada item avaliado e avaliação qualitativa, tendo ao final, selecionado o melhor estudo capaz de auxiliar na precificação e no entendimento da dinâmica de modelagem do ativo aeroportuário para o futuro leilão.

2.3. ESTUDOS DE MERCADO - FUNDAMENTOS APRESENTADOS E RESPECTIVAS CONTRARRAZÕES:

2.3.1. Consórcio LOGIT - Do recurso apresentado aos estudos de mercado:

Alegações sobre o item 01 da avaliação da CAE – Estudo de Mercado

25. Inicialmente, cabe destacar que a Recorrente obteve um desconto referente à insuficiência na análise em relação à interface dos modais aeroportuário e hidroviário, à fragilidade do modelo apresentado em captar a probabilidade de migração do modal aeroportuário para outros modais de transporte, bem como devido à insuficiência da análise em relação ao custo de transporte rodoviário.

26. Diante do exposto, a Recorrente alegou que a cidade de Natal não estaria conectada à malha hidroviária nacional, no que tange ao transporte de passageiros, embora ressalte que existam viagens marítimas com perfil turístico com destino à Natal.

27. No que diz respeito ao decréscimo realizado em razão da fragilidade do modelo apresentado em captar a probabilidade de migração do modal aeroportuário para outros modais de transporte, o Consórcio destacou que *“em relação à adoção do Yield Brasil como variável para projeção, a mesma mostrou-se na análise econômica relevante, de alta significância estatística”*, conforme seria comprovado pela análise dos itens 3.4.2.1 e 3.4.2.2 de seu Estudo.

28. Por fim, a Recorrente também argumentou que os custos rodoviários não foram listados por *“serem pouco importantes às análises desenvolvidas, dado que não foi considerado o custo de deslocamento*

rodoviário nos modelos de projeção.” Ainda, segundo o Consórcio, não haveria dados suficientes para realizar uma análise de competição desse modal e “esse tipo de análise não é recomendado pelos manuais do setor (ICAO), não é utilizada em estudos de aeroportos (no Brasil e exterior), tampouco em análises realizadas pelos interessados no leilão”.

29. Diante do exposto, a Comissão realizou nova leitura dos capítulos do Estudo que trataram da temática do item 1 e chegou à seguinte conclusão quanto aos recursos apresentados sobre esse item:

- Mantém-se o entendimento de insuficiência em relação à interface com modal portuário/hidroviário e destaca-se incoerência na alegação do Consórcio de que não seria relevante analisar esse modal. Ao mesmo tempo que argumenta que Natal não está conectada à malha hidroviária nacional, a Recorrente indica em seu Estudo que a cidade receberia turistas via esse modal;
- Reforma-se o entendimento quanto à fragilidade do modelo apresentado em captar a probabilidade de migração do modal aeroportuário para outros modais de transporte. Ao revisar o modelo disposto no Estudo, entendeu-se que o *Yield* seria capaz de captar a interface do aeroporto com os demais modais em algum grau. Seguindo a lógica do estudo: à medida que o preço da passagem aérea aumenta, a probabilidade de migração para outros modais de transporte também aumentaria;
- Mantém-se o entendimento de insuficiência da análise em relação ao custo de transporte rodoviário. Os argumentos trazidos pelo Consórcio não possuem fundamentos capazes de alterar o entendimento já exposto pela CAE, e, inclusive, ao citar recomendações de organismos internacionais, bem como de Estudos, não indica qualquer referência que corrobore com seu entendimento. Também convém destacar que a análise de inserção do aeroporto na malha de transportes local, conforme prescrito no Edital, contempla análise de cunho qualitativo, tornando-se pertinente a análise do custo dos demais modais, entre eles, o transporte rodoviário.

30. Por todo o apresentado, a Comissão entende pelo deferimento parcial do recurso apresentado pelo Consórcio LOGIT e pela majoração de sua nota no item em referência de 90% para 95%.

31. Ainda, sobre os recursos apresentados em desfavor do Consórcio GCA, verifica-se que a Recorrente alega que a *“definição da Região de Influência adotada pela GCA, com utilização apenas do REGIC do IBGE, tem como consequência a não consideração da concorrência do aeroporto de Natal com as demais capitais litorâneas nordestinas, em especial Recife, que vem roubando demanda e rotas, ano após ano”.*

32. Destacou ainda que as premissas adotadas pelo GCA seriam *“simplórias e equivocadas, e geraram prejuízos nas análises subsequentes”.*

33. Solicitou então a revisão da nota do GCA para baixo nos itens de:

(1) definição da área de influência, que estaria incompleta;

(2) na projeção de demanda, pois teriam projetado a demanda de uma área de influência parcial, desconsiderando os efeitos de competição; e

(3) na competição intramodal, uma vez que não teriam analisado adequadamente a questão de *share* entre os aeroportos.

34. Assim sendo, esta Comissão entende que o recurso aqui em discussão concentrou-se na qualidade da metodologia para área de influência e sua repercussão nas projeções realizadas. Isso posto, após leitura dos argumentos utilizados por essa Recorrente, bem como das contrarrazões do Consórcio GCA, entendeu-se que, em virtude de ambas as metodologias para definição da Região de Influência terem se baseado em uma combinação do estudo REGIC do IBGE e critérios complementares, não haveria de se atribuir o domínio de uma metodologia sobre a outra.

35. Da mesma forma, não foi possível notar qualquer efeito prejudicial causado pela metodologia da Região de Influência do GCA sobre as projeções de demanda, pois conforme destacado pelo próprio

consórcio recorrente em seu recurso para o item 2- Estudo de Mercado: *“A GCA utilizou uma metodologia de estimar inúmeros modelos econométricos, analisando o histórico de demanda versus a evolução de diversas variáveis explicativas, tais como PIB Total e Setorial, com abrangência Nacional, Regional e estadual, População, tarifa, etc. As análises foram executadas em diversas bases temporais, tais como anual, trimestral ou mensal, com os dados sendo dessazonalizados .”*

36. Nota-se, portanto, que o próprio consórcio admitiu que seu concorrente testou diversas variáveis, muitas de perfil regional, ao selecionar o modelo para realizar suas projeções, o que reflete uma boa prática econométrica.

37. 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 02 da avaliação da CAE – Estudo de Mercado

38. Conforme destacado no item 1, o consórcio alegou que o GCA utilizou uma metodologia de estimar inúmeros modelos econométricos com um número exaustivo de variáveis explicativas, assim como adotou de critérios de dessazonalização imprecisos, o que teria resultado em modelos indesejados.

39. Complementarmente, alegou que as análises econométricas devem partir de uma expectativa qualitativa previamente delineada, “de forma que o resultado modelado traga consistência às hipóteses desenhadas para o problema em questão e não ser baseado numa análise combinatória de uma série de variáveis, escolhendo aquela com melhor aderência”.

40. Segundo a requerente, o estudo da GCA apresenta uma falta de direcionamento nos testes, e especificamente, realizou uma crítica quanto às variáveis utilizadas, como o PIB Mundial e o Cambio Real , que, segundo sua ótica, seriam variáveis de difícil projeção.

41. Quanto ao tratamento de projeção levando em consideração as perspectivas da pandemia da COVID-19, a GCA teria arbitrado alguns efeitos sem nenhuma precisão ou lastro, como, por exemplo, na consideração de redução uma redução arbitrária de 10% das viagens de negócio, como consequência do aumento do uso de ferramentas de reuniões remotas.

42. Assim, solicitou-se que “seja levado em consideração na hora da avaliação não apenas a existência da análise – que em si não significa nada – e consideração de alguns aspectos, mas sobretudo, o tratamento dispendido em seu desenvolvimento, considerando a qualidade do modelo e suficiência de informações”.

43. Após a solicitação inicial, o consórcio ainda ressalta “que o resultado de viagens de conexão apresentados pela GCA, de 52 mil passageiros em 2022 representa uma quebra em relação a série histórica recente do aeroporto”. Salaria que “mesmo no melhor ano da série, 2015, o valor foi de 22 mil passageiros, de foram que é irrazoável supor que teremos tão alto valor em 2022”.

44. Solicitou então que esta projeção resulte em revisão negativa da nota.

45. Assim sendo, destacamos inicialmente que o presente item se propõe a avaliar o seguinte:

“estudo analisa e considera nas projeções de demanda o histórico de movimentação do aeroporto, considerando, separadamente, dados disponíveis para cada segmento (passageiros, aeronaves e cargas) e perfil (regular, não-regular, doméstica, internacional, conexão etc.) em diferentes níveis de agregação, bem como análise de suas variações sazonais ou ocorrência de períodos de pico para diferentes tipos de tráfego”

46. Dito isso, esta Comissão avalia que o GCA apresentou em seu estudo todos os quesitos analisados pelo presente item do edital de forma satisfatória, sendo que os demais consórcios não

apresentaram em seus respectivos estudos diferencial que permitisse realizar desconto em razão de comparação entre os estudos.

47. Ademais a GCA considerou a testagem de diversas variáveis em diferentes bases temporais, o que foi visto de maneira positiva para o alcance do melhor modelo possível, inclusive, considerado boa prática econométrica.

48. Quanto à alegação de que o CGA apresentou modelos indesejáveis por fazerem uso de critérios de dessazonalização imprecisos, não houve qualquer linha de argumentação em que baseasse tal argumento, não havendo, portanto, qualquer conteúdo a ser analisado por essa comissão.

49. Entende-se que as alegações de falta de direcionamento nos testes e a crítica realizada quanto à utilização de algumas variáveis, são argumentos genéricos e não apresentam aderência com o objeto do presente item, não merecendo prosperar.

50. Quanto argumento de arbitrariedade na realização de uma redução de 10% das viagens de negócio, bem como o aumento do número de passageiros em conexão, entendeu-se que a contrarrazão apresentada pelo consócio GCA se mostrou adequada ao apontar que a redução de viagens de negócio teria referência em artigos publicados e o aumento de passageiros em conexão estaria respaldado pelas premissas da metodologia adotada pelo consócio.

51. 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 03 da avaliação da CAE – Estudo de Mercado

Competição Intramodal:

52. Inicialmente, destaca-se que a Recorrente obteve um desconto em sua nota referente a cada segmento em que sua análise de competição intramodal se mostrou insuficiente, assim como pela insuficiência de análise intermodal e sua respectiva consideração nas projeções.

53. Quanto aos descontos referentes à análise intramodal, a recorrente inicia sua defesa alegando que a competição no segmento de aviação geral já estaria estabelecida e que o melhor dado possível para a análise de competição seria a própria série histórica de demanda do aeroporto de Natal. Ou seja, a projeção da demanda desse segmento deveria ser realizada com base nos dados históricos do aeroporto. Complementarmente, acrescenta que não há outros dados suficientes que permitam um embasamento sólido e bem amparado para considerar qualquer pretensa competição entre os dois aeroportos da região.

54. Ainda, ressaltou que a projeção considerou variáveis socioeconômicas da região (população e PIB/capita), que seriam as mesmas para os demais aeroportos situados em Natal. Portanto, a análise realizada presumiria a manutenção do *share* entre os aeroportos.

55. Além disso, alegou que o estudo do consócio GCA “*se limitou a caracterizar a aviação geral e realizou uma projeção, essencialmente, de manutenção de share entre os aeroportos, que seria a mesma premissa considerada no Estudo do Consócio em análise. Apesar desse argumento, lembrou que a concorrente se utilizou de premissas diferentes para analisar os primeiros anos da concessão, o que foi considerado, aos olhos do Consócio em análise, como premissas arbitradas sem lastro técnico com o intuito de, pretensamente, ter analisado uma inexistente competição intramodal para a aviação geral*”.

56. Quanto aos dados de conexão, o Consócio limitou-se a salientar que a conexão naquele aeroporto é praticamente inexistente e que seria o dado esperado para o futuro.

57. Ao tratar de carga doméstica, a identificou como sendo transportada, exclusivamente, nos porões das aeronaves entre os pares com origem ou destino em Natal. Assim, o transporte aéreo seria muito específico, só fazendo sentido para pares com voos frequentes e produtos com alto valor agregado.

58. Ademais, alegou que não há dados suficientes para desenvolvimento de um modelo de análise, sendo que a boa prática seria analisar com base no histórico observado.

59. Embora esteja situado em seção que trataria de competição intramodal, o Consórcio também cita competição intermodal de cargas de importação, alegando que o modal aéreo *“não compete, de forma alguma, com a carga marítima ou rodoviária internacional, sendo desnecessária citar qualquer concorrência”*.

60. Ainda sobre este último ponto, o Consórcio diz entender que *“a ação do Teca do aeroporto competindo para nacionalizar carga aérea de outros aeroportos dentro da região de influência e, oportunisticamente, possibilidades de nacionalizar cargas advindas de outros portos de entrada”* seriam relevantes para a concorrência, porém não indicam ter desenvolvido esse tema em seu estudo.

Competição Intermodal

61. Além da competição intermodal de cargas de importação tratada na seção anterior, o Consórcio também alega, de forma geral, uma ausência esperada de dados numéricos históricos adequados que permitam modelar uma pretensa competição intermodal no Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante. Isto inviabilizaria uma análise numérica de efeitos marginais de competição intermodal na projeção da demanda futura projetada para o aeroporto.

62. Alegou também que suas considerações foram indicadas de maneira similar pelo Consórcio GCA em seus estudos de mercado, considerando-se excessivo o desconto de nota absoluto aplicado sobre esse item, ainda mais se comparado ao desconto aplicado sobre o consórcio GCA.

63. Diante do acima exposto, chegou-se à seguinte conclusão:

- Mantém-se o entendimento de insuficiência em relação à análise intramodal. No geral, notou-se que os argumentos apresentados foram generalistas, estabelecidos em alegações de falta de dados que permitissem desenvolver uma análise suficiente, como fora observado ao tratar dos segmentos de aviação geral e cargas domésticas. Observou-se também que para o segmento de conexão a Recorrente não realizou uma análise aprofundada do tema, se limitando a rotulá-lo como praticamente inexistente e afirmar que assim se manteria. Especificamente no que tange à competição no segmento de Aviação Geral, esta CAE verificou que o estudo do Consórcio GCA se mostrava mais completo, pois identificou de forma clara como as variáveis explicativas se inseririam no modelo, inclusive apresentando o modelo matemático para análise mais aprofundada por parte desta Comissão, diferentemente do Estudo do Consórcio recorrente, que apenas discorreu sobre as variáveis utilizadas para sua modelagem;
- Mantém-se o entendimento de insuficiência em relação à análise intermodal. Assim como nas análises de competição intramodal, o Consórcio recorrente fundamentou sua contra-argumentação na ausência esperada de dados numéricos históricos adequados que permitam a aplicação de uma modelagem suficiente, mostrando, mais uma vez, a fragilidade de tais argumentos. Ademais, apesar de alegar que suas análises foram realizadas de maneira similar as do Consórcio GCA, nota-se que no estudo apresentado pelo GCA foram realizadas análises de competição intermodal com dados da SAC/MInfra, Anac e ANTT (vide páginas 76 a 79), o que vai de encontro com o alegado pela Recorrente.
- Reforma-se parcialmente o entendimento quanto à consideração de análise intermodal nas projeções do Consórcio recorrente em análise. Embora os argumentos trazidos neste item tenham se mostrados insipientes em contra-argumentar os motivos utilizados por essa CAE para atribuir a pontuação ao Consórcio, essa Comissão se posicionará em relação à pontuação deste item da mesma forma que o fez no item 01, em atenção ao entendimento de que variáveis explicativas utilizadas para

a projeção teriam capacidade de captar a interface do aeroporto com os demais modais em algum grau.

64. Por todo o apresentado, a presente Comissão entende pelo deferimento parcial do recurso apresentado pelo Consórcio Logit e pela majoração de sua nota no item em referência de 75% para 80%.

65. Com relação aos recursos apresentados em desfavor do Consórcio GCA, a Recorrente alega que *"é incompreensível a diferença na avaliação entre os grupos, considerando a relevância dos temas em relação às boas práticas do setor, a suficiência das informações existentes para realizar qualquer consideração e a precariedade das pretensas análises realizadas pelo Consórcio GCA"*.

66. Ademais, solicitam a revisão da avaliação relativa *"à luz do prisma explicado no item 2.2.4 da nota do GCA e às argumentações realizadas no Estudo conduzido pelo Grupo Recorrente, item 1.2.4."*

67. Diante do acima exposto, esta CAE entende que a justificativa para a diferenciação na pontuação dos dois Consórcios estão objetivamente indicadas acima quando da avaliação realizada para os recursos trazidos pela Recorrente no que tange à sua própria pontuação.

68. Ainda, esta Comissão inferiu que os itens aos quais se refere a Recorrente, quais sejam 2.2.4. e 1.2.4., seriam os itens 4.2.2.4 e 4.1.2.4 deste documento. A partir dessa inferência, esclarece-se que a análise dos itens se encontra em campos próprios neste documento e destaca-se que os quesitos lá avaliados não são aplicáveis ao presente item, não causando, portanto, qualquer efeito sobre a pontuação do Consórcio GCA.

69. Assim sendo, esta Comissão reafirma a sua imparcialidade na avaliação ao sempre considerar os termos do Edital CPE nº 3/2020 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.

70. 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 04 da avaliação da CAE – Estudo de Mercado

71. A recorrente obteve desconto referente à insuficiência da análise da inserção do aeroporto na malha aérea devido à não realização de estudo de novas rotas para o aeroporto e também pela não exploração das vocações identificadas para o aeroporto nos capítulos 8.2.4 e 8.2.1, assim como pelo fato de não levar em consideração os fatores anteriores em suas projeções de demanda.

72. Ao tratar da insuficiência relacionada à exploração de vocações identificadas para o aeroporto em seu estudo, o Consórcio alegou que seria *"razoável assumir que as várias nuances e aspectos do futuro plano de negócios do aeroporto serão particulares à próxima empresa de operação e gestão do Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante"*, e, complementou ao afirmar ser *"inadequada a adoção de uma postura excessivamente arrojada, com a incorporação aos cálculos financeiros de viabilidade da concessão de elementos ou benefícios extras de grande incerteza associada"*.

73. Conforme a recorrente, ao replicar o comportamento gerencial e operacional histórico do aeroporto, o estudo implicitamente consideraria que o aeroporto continuará a se inserir na malha aérea tal como o faz atualmente e no passado recente.

74. Resume então que, pelos motivos acima destacados, o Consórcio teria focado sua análise de forma mais aprofundada na *"exposição de vocações e inclinações do aeroporto em diferentes dimensões de atributos do serviço de gestão e operação aeroportuária"*.

75. Ainda sobre o item 04 em discussão, ao tratar da insuficiência do estudo de novas rotas para o aeroporto, o Consórcio relata ser possível realizar de forma qualitativa e expositiva tal estudo, mas tendo em vista o alto dinamismo do setor, qualquer previsão de novas rotas teria caráter especulativo e não poderia ser elaborada com alto grau de confiabilidade e alinhadas às melhores práticas de modelagem.

76. Isso posto, destaca-se que em momento algum o Consórcio tratou da não consideração dos fatores discutidos em suas projeções de demanda, tratando, portanto, apenas da insuficiência das análises realizadas.

77. Assim sendo, cabe destacar que ao tratar da insuficiência relacionada à exploração de voações identificadas para o aeroporto, o Consórcio se limita a alegar que estaria fora do escopo de um estudo de viabilidade, sendo tal análise particular à empresa que vencerá o leilão do aeroporto.

78. Dessa feita, constata-se que o Consórcio se absteve de realizar qualquer análise relacionada à exploração de voações identificadas para o aeroporto. Conforme afirma a própria Recorrente em seu estudo, o *“modelo de negócios é a forma como uma empresa cria, entrega e captura valor”*, e o aeroporto pode capturar valor por diversos meios, inclusive aqueles que não estejam ligados à função primária do aeroporto. Assim sendo, considera-se relevante para a atividade aeroportuária e se espera do Consórcio que o mesmo seja capaz de indicar as possibilidades de negócio vocacionais do aeroporto em análise.

79. Por sua vez, ao tratar da insuficiência do Estudo de novas rotas para o aeroporto, o Consórcio novamente não justifica o fato de não ter realizado análise similar, desqualificando a importância dessa, ao afirmar o caráter supostamente especulativo dessa análise, bem como a sua não confiabilidade.

80. Vale destacar também que a avaliação qualitativa desse item levou em consideração os demais estudos, e, para tanto, destaca-se que o Consórcio GCA apresentou modelo de projeção de rotas baseado em gatilhos de demanda, diferentemente do Consórcio em análise que se absteve de se aprofundar sobre o tema.

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

82. Com respeito aos recursos apresentados em desfavor do Consórcio GCA, a Recorrente repetiu a alegação de que existe um grande caráter especulativo na assunção de futuras novas rotas ao aeroporto, ainda mais dado o contexto de concorrência explícita ocorrendo com o Aeroporto de Recife, o que, segundo sua avaliação ocasionou em uma dose de otimismo muito grande por parte do Consórcio GCA ao propor novas ligações domésticas e internacionais, refletindo um movimento contrário ao que se teria observado nos últimos anos.

83. Assim, a Recorrente entende que *“a baixa probabilidade de ocorrência do desejo planteado pelo Consórcio GCA deveria ser motivo de detração à nota, não apreciação da mesma.”* Por fim, conclui que neste item a Recorrente foi demasiadamente penalizada em comparação ao Recorrido e solicita a avaliação da qualidade das análises, assim como observação às boas práticas do setor, que deveria resultar em uma revisão para baixo da avaliação atribuída ao Consórcio GCA.

84. Assim sendo, nos remetemos à análise realizada a respeito desse item para recurso do Consórcio Logit quanto à sua própria avaliação, conforme disposto acima.

85. Em resumo, considera-se relevante para a atividade aeroportuária e espera-se do Consórcio que esse seja capaz de indicar as possibilidades de negócio vocacionais do aeroporto em análise.

86. Destaca-se ainda que a avaliação qualitativa desse item levou em consideração os demais estudos, e, para tanto, destaca-se que o Consórcio GCA apresentou modelo de projeção de rotas baseado em gatilhos de demanda, diferentemente do Consórcio em análise que se absteve de se aprofundar sobre o tema.

87. Assim, entende-se que o estudo do Consórcio GCA soube analisar e considerar nas projeções de demanda como o aeroporto poderá se inserir na malha aérea doméstica e internacional brasileira de

passageiros e cargas após a concessão.

88. 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 05 da avaliação da CAE – Estudo de Mercado

89. No item 5, tratando dos recursos apresentados em desfavor do Consórcio GCA, a Recorrente alega que o Consórcio *“GCA utilizou a mesma macro abordagem metodológica que o grupo recorrente, entretanto, escolhendo variáveis econômicas agregadas e de baixa capacidade de projeção, fruto de uma análise combinatória quantitativa e uma adoção equivocada de Região de Influência, já detalhada no item 2.1.4, que menospreza os efeitos de concorrência intramodal adequadamente.”*

90. Quanto à avaliação do Estudo, a Recorrente ressalta que *“o estudo também recebeu críticas de que pouco considerou a avaliação intermodal, entretanto, sua nota foi de 95%, em comparação à avaliação de 75% do grupo recorrente”*.

91. Assim, o Consórcio Logit alega não compreender a diferença nas avaliações realizadas e solicita equiparação das notas entre os Consórcios, bem como que se analise novamente a qualidade das premissas enumerada nos itens 2.1.4 e 2.2.4.

92. Dentre os motivos para se equiparar as notas estariam a deficiência do estudo da CGA quanto aos seguintes itens:

(1) definição da área de influência, que estaria incompleta;

(2) na projeção de demanda, pois teriam projetado a demanda de uma área de influência parcial, desconsiderando os efeitos de competição; e

(3) na competição intramodal, uma vez que não analisaram a questão de share entre os aeroportos.

93. Por fim, a Recorrente alega que a divergência entre as notas seria *“uma situação absolutamente vexatória, onde critérios obscuros de itens irrelevantes, que fogem à boa prática do setor, acabam sendo determinantes para a determinação do estudo escolhido.”*

94. Dito isso, esta Comissão entende que houve equívoco da Recorrente quanto à leitura da avaliação realizada neste item, dado que a esta recebeu a pontuação máxima no item 5 (100%), enquanto o Consórcio GCA recebeu a nota de 95% pelos motivos dispostos acima.

95. Ademais, conforme ressaltado no item 3 das solicitações de revisões às notas atribuídas ao Recorrido, a análise dos itens 4.2.2.4 e 4.1.2.4 foi realizada em campos próprios neste documento e os quesitos lá avaliados não são aplicáveis a esse item, não causando, portanto, qualquer efeito sobre a pontuação do Consórcio GCA.

96. 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 06 da avaliação da CAE – Estudo de Mercado

97. Com relação ao item 6, o Consórcio Logit também apresentou recurso em desfavor do Consórcio GCA, argumentado que este último adotou uma série de premissas de difícil sustentação em sua metodologia para a projeção de demanda futura do aeroporto por segmento. O argumento exposto pela Recorrente seria particularmente válido para as premissas das consequências da pandemia do Covid-19, haja

vista que, segundo o Consórcio Logit, as mesmas seriam arbitrárias e sem qualquer lastro nos dados disponíveis.

98. Por sua vez, em sua contrarrazão, o Consórcio GCA alegou que os recursos da Recorrente não mereciam prosperar, uma vez que seu estudo *“desenvolveu uma metodologia teoricamente bem fundamentada para avaliar os impactos da pandemia do Covid-19, segregando os efeitos em componentes com diferentes características para tratar cada um com a abordagem mais apropriada”*.

99. Ademais, o Consórcio GCA ainda argumenta que as premissas adotadas foram *“emprestadas de fontes idôneas como ICAO, IATA e ANAC”*, tal como é possível verificar no item 7.2.3.3 do Estudo de Mercado do GCA.

100. Visando checar a alegação da Recorrente, ao realizar uma nova leitura do Relatório de Mercado do Consórcio GCA, a Comissão constatou que os argumentos apresentados pelo Consórcio Logit são considerados improcedentes, uma vez que foi verificado, ao longo das páginas 133 a 135, não apenas as referências de todas as bases de dados empregadas no ajuste realizado (ANAC, ICAO e IATA), como também todos os estudos que embasaram a análise empregada (vide notas de rodapé 140, 142,143).

101. Haja vista as considerações acima, esta Comissão entende como improcedentes os argumentos apresentados pelo Consórcio Logit, decidindo pela manutenção da nota originalmente atribuída ao item 6 do Estudo de Mercado do Consórcio GCA.

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

102. No item 7, a Recorrente questiona a nota auferida pelo Consórcio GCA e utiliza como referência as alegações apresentadas no item 1 para justificar o desconto de nota do Recorrido. Entretanto, a Comissão entende que as informações demandadas no item 7 são distintas daquelas apresentadas no item 1 e, com isso, não haveria justificativa para a revisão de nota do Consórcio GCA. Adicionalmente, em sua defesa, o Recorrido alega em sua contrarrazão que *“esta visão do Recorrente já foi devidamente desconstruída no item 1”*.

103. Nesse sentido, a Comissão julgou improcedente a alegação apresentada pelo Consórcio Logit, decidindo pela manutenção da nota do Recorrido no item 7.

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

104. No item 8, são solicitadas informações acerca das projeções de demanda irrestrita para cada segmento (passageiros, aeronaves e cargas) e perfil (regular, não-regular, doméstica, internacional e conexão), bem como os resultados agregados ao longo de um período sugerido de 30 (trinta) anos. Quanto às penalizações sobre o item, verifica-se que foram descontados pontos pela inconsistência das informações apresentadas na "Figura 3-57: Projeção anual consolidada de passageiros" e na "Tabela 3-28: Evolução projetada de passageiros totais", bem como pela não apresentação das projeções de demanda irrestrita de passageiros e de aeronaves nos agrupamentos “Regular” e “Não-regular”.

105. Em sua defesa, o Consórcio Logit alega que houve um problema técnico na geração de alguns gráficos na versão final do relatório e, por isso, foi observada a inconsistência nos dados apresentados na Figura 3-57 e Tabela 3-28. Sobre o argumento apresentado, embora a Recorrente tenha afirmado que a inconsistência não resultou em prejuízo de nenhuma análise dependente dessa informação, a CAE entende que o desconto deve permanecer o mesmo, de modo à manter a coerência nas regras de pontuação adotadas pela Comissão quando da avaliação dos Relatórios de todos os Consórcios. Nesse ponto, cumpre

destacar que todos os erros materiais encontrados nos Relatórios que impactam em seu correto entendimento ou fidedignidade com os dados apresentados resultaram em descontos.

106. No que diz respeito à não apresentação das projeções de passageiros e de movimento de aeronaves nos agrupamentos “Regular” e “Não-regular”, a defesa apresentada pelo Consórcio Logit foi que a diferenciação não foi disponibilizada no dataroom, sendo apenas “possível inferi-la a partir de outras fontes”. Além de ser um agrupamento explicitamente demandado no item 8, verifica-se que a própria Recorrente afirma que seria possível inferi-la de outras fontes e esta não o fez. Sendo assim, o argumento apresentado para esse caso também foi considerado improcedente pela Comissão.

107. Diante todo o exposto, os recursos apresentados não justificam, no entendimento dessa Comissão, a revisão da nota auferida pelo Consórcio no item 8, o que implica sua manutenção.

108. Quanto ao item 8, a Recorrente também apresentou recurso em desfavor do Consórcio GCA e utilizou como referência os mesmos argumentos expostos contra o Recorrido no item 1.

109. Em sede de contrarrazões, o Consórcio GCA informa que “*esta visão do Recorrente já foi devidamente desconstruída no item 1*”.

110. Esta CAE entende que a informação demandada no item 8 é distinta daquela do item 1 e, desse modo, não haveria justificativa para o desconto de nota do Consórcio GCA por informações apresentadas em itens distintos.

111. Sendo assim, a Comissão considerou improcedente o argumento apresentado pelo Consórcio Logit e decidiu pela manutenção da nota auferida pelo Recorrido no item 8.

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

112. No que tange ao item 9, no qual é requerida a projeção de demanda de hora-pico para os diferentes componentes aeroportuários ao longo de um período de 30 (trinta) anos, a Recorrente afirma que o desconto de nota efetuado no referido item para o Estudo de Mercado do Consórcio GCA foi insuficiente, haja vista que o tempo de permanência é uma variável fundamental para a devida aferição da demanda de pátio na hora-pico.

113. Nesse caso, o entendimento da CAE é de que a ausência da informação no item 9 do Consórcio GCA já foi devidamente penalizada e, considerando que os critérios de avaliação utilizados por esta Comissão permanecem os mesmos, a nota originalmente atribuída ao referido item deve permanecer inalterada.

114. Em sua defesa, o Consórcio GCA também apresentou uma contrarrazão sobre o Recurso supracitado, alegando que o desconto de nota não seria fundamentado, pois a projeção do tempo de permanência teria sido realizada na seção referente às receitas tarifárias (vide item 15.1.1.1.2.2, páginas 342 a 344). Adicionalmente, o Recorrido também indicou que os inputs utilizados nessa projeção estariam contidos na planilha “SBSG_Inputs Permanência_1.00”.

115. Contudo, ao verificar a consistência das informações apresentadas pelo Recorrido, a Comissão constatou que, na realidade, a variável calculada no intervalo de páginas indicado é o “Peso Máximo de Decolagem” médio de permanência (PMD médio de permanência) e não o tempo médio de permanência. Ainda, quanto às informações constantes na planilha apresentada, a Comissão reforça seu entendimento de que a simples verificação dos dados e da memória de cálculo não é suficiente para suprir as informações requeridas em cada um dos itens, devendo esses dados estarem dispostos, detalhadamente, no Estudo de Mercado.

116. Tomando como referência o exposto, a Comissão entendeu como improcedentes os argumentos apresentados pela Recorrente, bem como aqueles apresentados pelo Recorrido, implicando na

manutenção da nota do item 9 para o Consórcio GCA.**Alegações sobre o item 10 da avaliação da CAE – Estudo de Mercado**

117. No que tange ao item 10, a Comissão penalizou a nota do Consórcio no item pela não avaliação quanto à existência ou não de restrições de ordem ambiental e em decorrência da não consideração de eventuais restrições operacionais sobre a demanda projetada do segmento de cargas. O argumento apresentado pelo Consórcio em sua defesa foi que a avaliação quanto à capacidade foi desenvolvida no Estudo de Engenharia e neste não foram identificadas nenhuma restrição operacional no aeroporto. Desse modo, tal como argumenta a Recorrente, não haveria nenhum efeito sobre a projeção de demanda, seja de passageiros ou carga. O mesmo argumento seria válido para as restrições de ordem ambiental e, por isso, justificaria a reconsideração do desconto aplicado no referido item.

118. Contudo, a compatibilidade da projeção de demanda nos seus diferentes segmentos com as eventuais restrições operacionais apontadas nos Estudos Ambientais e de Engenharia constitui em item de avaliação específico do Estudo de Mercado. Logo, a existência de restrição não é pré-requisito para que a informação demandada seja incluída no Relatório, sendo necessária a apresentação dos fundamentos do resultado ou, ao menos, a referência ao anexo ou ao relatório que os contenha – mesmo que, de fato, não tenham sido identificadas nenhuma restrição. Cabe verificar também que as informações apresentadas nos relatórios são complementares e, por essa razão, o argumento de que cada Relatório constitui análise distinta e de diferentes grupos não é procedente e não justifica a ausência da informação neste.

119. Haja vista os argumentos apresentados, esta Comissão entende que os recursos apresentados pelo Recorrente não justificam a revisão de nota do item ora em análise.

Alegações sobre o item 11 da avaliação da CAE – Estudo de Mercado

120. Em relação a o Item 11, o grupo Recorrente argumentou que no item 7.3 do Estudo de Mercado foram consideradas as diretrizes da SAC, quando *“observada toda a redução no tempo de processamento da carga devido aos ganhos de eficiência relativos à criação do Portal Único (e uso do DUIMP no processo de facilitação do processo de importação); às mercadorias elegíveis ao uso do canal verde (não dependente de inspeção por órgãos de fiscalização); à remodelagem dos recintos alfandegários e otimização do fluxo da cadeia logística (janela única temporal para conferência e inspeção física das mercadorias por todos os órgãos oficiais, bem como recolhimento de impostos apenas para desembaraço); ao programa de Operadores Econômicos Autorizados (OEA); às perspectivas de implantação do despacho antecipado (Despacho sobre as nuvens) e outros possíveis ganhos de eficiência decorrentes da IN RFB no 1.737”*.

121. Ocorre que, ao avaliar o Estudo de Mercado da Recorrente, esta Comissão não encontrou no relatório as devidas referências para as seguintes diretrizes emanadas pela SAC: Portal Único, Programa de Operadores Econômicos Autorizados, IN RFB no. 1737. Desse modo, as premissas de modelagem, a metodologia empregada e os aspectos técnicos pertinentes não contemplaram adequadamente as diretrizes emanadas pela SAC.

122. Ante o exposto, a Comissão indefere o pleito de revisão da nota do item ora em análise.

Alegações sobre o item 12 da avaliação da CAE – Estudo de Mercado

123. Em relação ao Item 12, o grupo Recorrente argumentou que, “*Conforme apresentado no item 11.4.8, para a projeção da rubrica de combustíveis projetamos receitas associadas a tarifas de combustível tomando como referência exclusivamente o valor histórico do aeroporto e rubrica, o qual nesse caso já traduz satisfatoriamente o potencial de geração de receitas, sem a necessidade de consideração de valores modelados adicionais de referência para a orientação da projeção*”. Adicionou que “*para tal, foi considerado a soma do valor arrecadada na conta de combustíveis em 2019, tanto com a Petrobras quanto com a Raízen, totalizando R\$ 2.446.118,00 na data-base do estudo*”.

124. Sobre o argumento apresentado pela Recorrente, a Comissão verificou que o Estudo não discorre acerca dos valores fixados em contrato e sobre a remuneração fixa do combustível. Desse modo, o argumento apresentado é considerado não procedente.

125. No que concerne à indicação dos aspectos técnicos relevantes, como a *Due Diligence*, esta Comissão também verificou que não há menção no Estudo à empresa Raízen, o que caracterizou a inexistência da *Due Diligence* comercial acerca dessa empresa.

126. Por fim, quanto aos apontamentos de penalização pela análise insuficiente do contrato com a Petrobras, a CAE confirmou a existência de *Due Diligence* comercial, a qual foi apresentada na página 615 do Estudo.

127. Desse modo, a Comissão julgou como parcialmente procedente os argumentos encaminhados pela Recorrente e resolveu pela majoração da nota do item 12 de 90% para 95%.

2.3.2. Consórcio VALLYA - Do recurso apresentado aos estudos de mercado:

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

128. Após discorrer sobre os menores níveis de desagregação que foram aplicados em seu estudo para passageiros (tarifados e isentos) e cargas (tarifadas, isentas e correio), a Recorrente alega que os perfis “Regular” e “Não-regular” foram agrupados pelos seguintes motivos:

[...] uma vez que as variações históricas da classificação regular com ou sem HOTRAN e não regular associados a voos fretados e charter avaliados compõem a base de análise do quesito sazonalidade e turismo. A desagregação entre os voos não regulares e regulares não afetam a metodologia de projeção de demanda conforme demonstrados nos capítulos III e IV e VII [...]

129. Ocorre que, tal como é possível inferir da própria descrição do item 2 da Planilha de Avaliação, os dados disponíveis para os perfis “Regular” e “Não-regular” são uma informação expressamente requerida no tópico de “Avaliação da Demanda” do Anexo I - termo de referência, ao Edital de Chamamento Público nº 03/2020, de forma que este dado deveria ter sido segregado no Relatório de Mercado desenvolvido pela Recorrente.

130. Isto posto, cabe destacar que a nota de 90% no item 2 foi motivada justamente pela não apresentação da movimentação com diferenciação por perfis “Regular” e “Não-regular” e, por essa razão, esta Comissão julga improcedentes os argumentos apresentados e decide pela manutenção da nota originalmente atribuída ao item 2.

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

131. Conforme disposto pelo próprio Consórcio Vallya, o decréscimo de sua nota no item 3 teria ocorrido em razão da não consideração dos impactos devidos à competição intramodal (entre aeroportos) e intermodal (demais modais de transporte). Especificamente, a CAE entendeu, em sua avaliação, que a Recorrente não considerou a competição intermodal em suas projeções e que realizou uma análise insuficiente de competição intramodal.

132. Assim sendo, o Consórcio recorreu apenas parcialmente neste item, sob a alegação de que a competição intermodal foi considerada na abordagem do modelo gravitacional para a definição da Região de Influência e de aeroportos concorrentes, conforme apresentado no Capítulo VI de seu respectivo Estudo de Mercado.

133. Apesar de afirmar estar tratando de aspectos relacionados à competição intermodal, a Requerente alega que o supracitado modelo capta questões relacionadas à competição entre aeroportos, ou seja, intramodal. Alega ainda que a metodologia demonstra que as *“áreas de sobreposição de isócronas sobre a população é ponderada pelo modelo de atração gravitacional entre os aeroportos, portanto, não só a oferta de rotas e frequências dos aeroportos concorrentes, como as distâncias foram consideradas sobre a população atendida”*.

134. Ademais, o Consórcio entende que a metodologia apresentada *“supera a tradicional região de influência do IBGE (que é estática), pois leva em consideração a área de captura e atendimento do aeroporto para cada região, considerando assim não só a competição como a capacidade de oferecer novas rotas e frequências”*.

135. Isso posto, percebeu-se que os argumentos apresentados, assim como o estudo, claramente não englobam aspectos de competição intermodal, bem como não fornecem quaisquer elementos que comprovem que o modelo utilizado leva em consideração a adição de novas rotas no Aeroporto de Natal, o que poderia trazer uma reavaliação da pontuação que foi decrescida em razão de insuficiência na análise de competição intramodal, conforme expressamente solicitado no Anexo I - termo de referência, ao Edital de Chamamento Público nº 03/2020.

136. 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 04 da avaliação da CAE – Estudo de Mercado

137. A exemplo das alegações do item 03, a Recorrente argumenta que a criação de rotas está considerada na metodologia de modelo gravitacional, que levaria em consideração a competição entre aeroportos na formação da região de influência e população capturada. Diante disso, a criação de rotas estaria limitada à demanda estimada.

138. Considerando o exposto no item anterior, assim como o fato de não ser possível encontrar uma correlação entre o modelo apresentado e a criação de novas rotas, a CAE julga improcedentes os argumentos apresentados e mantém a avaliação do item recorrido.

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

139. Alega a requerente que a metodologia e modelagem matemática para as projeções do segmento de carga estariam disponíveis nas páginas 170 e 176 do seu estudo, bem como na planilha *“Projeção de Curto Prazo e Histórico de Tráfego_Final_Entrega”*, porém ao visitar o documento nos locais acima indicados, ainda assim não foi identificado o modelo utilizado para projetar a demanda de cargas do aeroporto. O relatório se limita a afirmar que a projeção de cargas importadas e exportadas *“se baseia no*

princípio da necessidade de importação e exportação do estado e a correlação com o PIB". Além disso, no intervalo de páginas sugerido, são encontradas apenas considerações sobre os ajustes feitos para se chegar à projeção de carga apresentada na Figura 94 da página 174, mas em nenhum ponto o relatório retrata o modelo adotado para se chegar aos referidos valores, conforme solicitado no Anexo I - termo de referência, ao Edital de Chamamento Público nº 03/2020.

140. 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 06 da avaliação da CAE – Estudo de Mercado

141. No que tange ao item 6, um total de cinco penalizações foram aplicadas sobre o relatório da Recorrente. Desse montante, quatro receberam recursos. O primeiro desconto de nota ocorreu devido à não especificação dos testes estatísticos aplicados na validação dos resultados de projeção de demanda. Em resposta a este primeiro ponto, a Recorrente apontou que as referidas informações seriam encontradas entre as páginas 137 e 139. Ao verificar o intervalo de páginas sugerido, de fato, a Comissão constatou que, no caso de passageiros domésticos, os testes estatísticos adotados foram expostos nas páginas 138 e 139. Contudo, essa informação não foi disponibilizada para o caso de passageiros internacionais. Por essa razão, a Comissão considerou parcialmente procedente o recurso da Recorrente nesse quesito, decidindo pela reconsideração de 2,5% sobre a nota total do item.

142. Com relação ao segundo ponto que justificou a penalização da Recorrente, verifica-se que não há clareza quanto à metodologia aplicada na projeção de demanda de passageiros internacionais, especialmente no que se refere ao modelo adotado. Note que o Anexo I - termo de referência, ao Edital de Chamamento Público nº 03/2020 é claro ao apontar que: *Nas proposições de recomendações utilizadas nas projeções de demanda, sugere-se constar, minimamente, os fatores que afetam essas projeções por segmento, tais como premissas da modelagem, metodologia e aspectos técnicos, inclusive testes estatísticos e disponibilização de toda a base de dados e modelagem para efeito de reprodução pelo MI.*

143. Embora a Recorrente tenha afirmado que o modelo utilizado havia sido exposto ao longo das páginas 143 e 144, especificamente no trecho: *“Para projeção dos passageiros internacionais, as variáveis testadas e utilizadas para regressão matemática e avaliação da elasticidade foi a composição de 50% PIB Global e 50% de PIB Brasil, além da taxa de câmbio. Tal ponderação foi considerada pois existe também o balanço de passageiros entre os dois sentidos da rota e, adicionalmente o país de destino turístico deve apresentar adequado nível de atividade econômica, sem o qual não tem condições de atrair o turista estrangeiro pela falta de infraestrutura da rede hoteleira, leitos, atrações e serviços.”*, não fica claro qual seria a forma funcional do modelo (modelo nível-nível, nível-log, log-log) e quais testes estatísticos foram usados para validar os resultados da projeção de demanda de passageiros internacionais. Tal especificação foi feita, por exemplo, no caso dos passageiros domésticos, como pode ser verificado nas páginas 138 e 139.

144. A ausência de clareza quanto à metodologia aplicada para o dimensionamento do perfil de passageiros em conexão também levou o desconto de nota da pontuação do item. Sobre esse ponto, a Recorrente afirma que a referida informação está contida na planilha “Projeção de Curto Prazo e Histórico de Tráfego_Final_Entrega”, na aba “Elasticidade e projeção anual”, grupo linha 65. Quando verificada essa informação, a Comissão constatou que, na realidade, a planilha contém apenas os dados finais de passageiros em conexão e não a metodologia utilizada para se chegar aos referidos valores. Nesse ponto, cumpre notar que, a simples verificação da memória de cálculo não é suficiente para a compreensão, por parte da Comissão, da metodologia empregada na projeção da demanda futura desse perfil de passageiros.

145. Por fim, o último ponto para o qual foi apresentado recurso no item 6 guarda relação com a metodologia utilizada para a projeção de carga aérea, haja vista que esta não foi apresentada de forma clara

no relatório da Recorrente. Por essa razão, a Comissão penalizou o Estudo de Mercado do Consórcio, tendo em conta que essa é uma informação explicitamente demandada na descrição do item 6.

146. Finalmente, a Recorrente afirma que a metodologia e o modelo matemático utilizados para a projeção de cargas são apresentados entre as páginas 170 e 176. Ao verificar a informação prestada, ainda assim não foi identificado o modelo utilizado para projetar a demanda de cargas do aeroporto. O relatório se limita a afirmar que a projeção de cargas importadas e exportadas “*se baseia no princípio da necessidade de importação e exportação do estado e a correlação com o PIB*”. Além disso, no intervalo de páginas sugerido, são encontradas apenas considerações sobre os ajustes feitos para se chegar à projeção de carga apresentada na Figura 94 da página 174, mas em nenhum ponto o relatório retrata o modelo adotado para se chegar aos referidos valores.

147. Assim, esta Comissão julgou como parcialmente procedentes os argumentos apresentados pela Recorrente e, diante disso, decide pela majoração da nota do item para 72,5%, com o aumento de 2,5% sobre a nota original.

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

148. No item 7, duas penalizações foram aplicadas ao Consórcio Vallya. O primeiro desconto foi justificado pela falta de clareza quanto às variáveis explicativas utilizadas na projeção de passageiros na modalidade internacional. O argumento apresentado pelo Consórcio nesse item foi idêntico àquele do item 6, em que foi transcrito o trecho do relatório no qual é mencionada a metodologia empregada para a projeção de demanda de passageiros internacionais. Tal como apresentado anteriormente, o referido trecho mencionado pela Recorrente afirma que “*Para projeção dos passageiros internacionais, as variáveis testadas e utilizadas para regressão matemática e avaliação da elasticidade foi a composição de 50% PIB Global e 50% de PIB Brasil, além da taxa de câmbio. Tal ponderação foi considerada pois existe também o balanço de passageiros entre os dois sentidos da rota e, adicionalmente o país de destino turístico deve apresentar adequado nível de atividade econômica, sem o qual não tem condições de atrair o turista estrangeiro pela falta de infraestrutura da rede hoteleira, leitos, atrações e serviços.*”

149. Ocorre que, enquanto o item anterior era requerido o detalhamento da metodologia utilizada para a projeção de demanda em seus diferentes segmentos, no caso do item 7, a informação principal requerida era a apresentação das variáveis explicativas consideradas no modelo.

150. Nesse contexto, dado que a Recorrente já havia sido penalizada no item anterior por não ter apresentado de forma clara o modelo adotado na projeção de demanda de passageiros internacionais (forma funcional) e, considerando que as variáveis utilizadas para a projeção futura desse perfil de passageiros são, de fato, mencionadas no trecho transcrito pelo Consórcio Vallya, a Comissão entende como parcialmente procedente o recurso apresentado. O referido recurso não foi aceito na íntegra haja vista que, ainda que as variáveis utilizadas na projeção tenham sido mencionadas, a ausência do modelo funcional adotado para a estimação futura da demanda faz com que a metodologia adotada para se chegar aos referidos valores projetados para esse perfil de passageiros careça de clareza.

151. Quanto ao segundo ponto que levou ao desconto de pontuação do Recorrente no item 7, nota-se que as variáveis explicativas utilizadas na projeção do segmento de cargas também não foram especificadas de forma clara. Em sua defesa, o Recorrente argumenta que a “*Metodologia e modelo matemático utilizado para a projeção de cargas é apresentada nas páginas 170 e 176, e na planilha “Projeção de Curto Prazo e Histórico de Tráfego_Final_Entrega”, na aba “Elasticidade e projeção anual”, grupo linha 65 – PAX e linha 99 Carga.*”

152. Contudo, no intervalo de páginas supracitado, ainda assim, não foram identificadas, de forma clara, quais as variáveis explicativas são empregadas para se chegar à projeção final de cargas e como estas são aplicadas, justamente por não ter sido descrita a forma funcional do modelo utilizado para a realização

da referida estimativa. Verifica-se que é feita apenas uma análise a respeito das elasticidades entre o PIB, câmbio e o movimento de cargas importadas e exportadas pelo Aeroporto, assim como ajustes relacionados à sazonalidade do movimento de cargas.

153. Ademais, embora a Recorrente também tenha indicado a planilha na qual são apresentados os dados e a memória de cálculo das projeções de passageiros e cargas, as variáveis explicativas utilizadas na projeção, bem como a metodologia adotada deveriam estar detalhadas no relatório. A simples apresentação da memória de cálculo não é suficiente, caso contrário, bastaria que fossem entregues as planilhas dos Estudos de Mercado, sem a necessidade da elaboração do Relatório propriamente dito. Sendo assim, o recurso apresentado para esse segundo ponto foi indeferido por esta Comissão.

154. Concluindo, entende esta Comissão por julgar parcialmente procedentes os argumentos apresentados pela Recorrente, devendo ser majoradas as notas do presente item para 87,5%, com o aumento de 2,5% sobre a nota original, haja vista a identificação das variáveis explicativas adotadas na projeção futura de passageiros internacionais, ainda que a metodologia aplicada careça de clareza quanto à ausência do modelo funcional adotado para a estimação futura da demanda.

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

155. Com relação ao item 8, a Comissão realizou um total de seis penalizações, sobre as quais o Consórcio Vallya apresentou cinco recursos. Em linha com os argumentos apresentados nos itens anteriores, nos quais a Recorrente indica o local da planilha em que estão localizadas as informações requeridas no item, cabe notar que o entendimento da Comissão permanece o mesmo. Ou seja, quando a Recorrente indica que as projeções de demanda irrestrita de passageiros nos perfis “Regular”, “Não-regular”, “Embarque”, “Desembarque” e “Em conexão” estão na planilha intitulada “Projeção de Curto Prazo e Histórico de Tráfego_Final_Entrega”, na aba “Histórico e Projeção Mensal”, ressalta-se que a simples apresentação dos dados e da memória de cálculo das estimativas não é suficiente. A mesma interpretação vale para a projeção irrestrita do movimento de aeronaves nos perfis “Regular” e “Não-regular”.

156. Ademais, no que tange aos passageiros a bordo (passageiros em trânsito), a própria Recorrente reconheceu a falta dessa informação em seu relatório, alegando que o cálculo de passageiros a bordo *“foi realizado pela diferença entre os passageiros transportados considerando as bases de dados das etapas básica e da etapa combinada da base de dados da Anac, porém os resultados foram desprezíveis e próximos a zero. Reconhecemos a falta desta informação e tecnicamente denominados de passageiros em trânsito (que permanecem na aeronave entre duas operações de pouso e decolagem)”*.

157. Diante do exposto, esta Comissão julga como improcedentes os recursos apresentados pela Recorrente, decidindo pela manutenção da nota originalmente atribuída a este item.

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

158. No item 9, no qual foram requeridas as projeções de demanda de hora-pico para os diferentes componentes aeroportuários (pista, pátio, terminal de passageiros e estacionamento) ao longo de um período sugerido de 30 (trinta) anos, um total de quatro penalizações foram aplicadas no relatório do Consórcio Vallya. Nesse caso, a recorrente apresentou recurso para três das quatro penalizações.

159. Tal como indicado pelo Consórcio Vallya, a metodologia utilizada na projeção teria sido apresentada no Capítulo XIII do relatório. No entanto, as informações constantes no capítulo supracitado se referem às estimativas de hora-pico dos diferentes componentes do aeroporto e não das demandas

propriamente ditas desses componentes na hora-pico e no período solicitado. O pátio foi o único componente para o qual foi apresentada a projeção na hora-pico ao longo de 30 (trinta) anos.

160. Além disso, a Recorrente também indica o local da planilha onde estariam as informações acerca das projeções de hora-pico para os componentes requeridos e o tempo de permanência da aeronave em solo. Contudo, assim como nos casos analisados anteriormente por esta Comissão, a apresentação dos valores e da memória de cálculo das projeções não é suficiente, devendo os dados finais e a metodologia adotada na projeção estarem detalhadamente explicitados no relatório, conforme preconiza o Anexo I - termo de referência, ao Edital de Chamamento Público nº 03/2020.

161. Haja vista os argumentos apresentados acima, os recursos da Recorrente no item 9 foram indeferidos, devendo a nota originalmente concedida ao item permanecer inalterada.

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

162. Sobre a pontuação referente ao item 10, a Comissão realizou um total de três descontos sobre o relatório da Recorrente. O primeiro desconto foi justificado pela inexistência de avaliações quanto às eventuais restrições de ordem ambiental.

163. Com relação aos argumentos apresentados pela Recorrente, cumpre notar que o “Capítulo XVI”, local no qual indica estar contida a informação a respeito da demanda projetada irrestrita, na realidade se refere às “Receitas Não-tarifárias” e não ao dado de “Demanda Restrita”. Ainda, quando analisado o “Capítulo XIV” (também indicado pelo Consórcio quanto às informações de demanda irrestrita), não foi identificada a compatibilização das projeções de demanda irrestrita e de hora-pico às eventuais restrições para os diferentes tipos de tráfego do aeroporto.

164. Nesse ponto, importa destacar que a existência de restrição não é pré-requisito para que a informação demandada seja apresentada no relatório. Sendo assim, a Comissão entende que o argumento da Recorrente não procede nem para o caso do desconto efetuado pela ausência de informações acerca da avaliação de restrições de ordem ambiental, nem para o caso da não apresentação da projeção de demanda restrita para cada segmento e perfil no período indicado de 30 (trinta) anos.

165. Por fim, sobre o último desconto efetuado na avaliação do item 10 do Recorrente, o Consórcio Vallya indica, em sua defesa, os locais da planilha nos quais é possível encontrar as informações solicitadas, assim como os arquivos e códigos de cálculo em Python. Entretanto, em linha com o exposto anteriormente, a simples apresentação dos dados e da memória de cálculo não é suficiente para suprir as demandas solicitadas pelo Anexo I ao Edital de CPE nº 03/2020, caso contrário, bastaria que fossem entregues as planilhas dos estudos de mercado, sem a necessidade da elaboração do Relatório propriamente dito. Por essa razão, o recurso apresentado para esse segundo ponto foi indeferido por esta Comissão.

166. Tendo isso em vista, a Comissão decidiu pela manutenção da nota do referido item, por ter considerado improcedentes os argumentos apresentados pela Recorrente.

Alegações sobre o item 11 da avaliação da CAE – Estudo de Mercado

167. No item 11, em sua defesa, a Recorrente informou que “o tratamento da tarifa-teto foi calculado no estudo econômico-financeiro e não no estudo de projeção de demanda, tendo sido realizado em valores constantes”. Nesse ponto, cumpre notar que a avaliação das receitas, incluindo a previsão das receitas resultantes de tarifas aeroportuárias é um item expresso no Anexo I ao Edital CPE nº 03/2020 concernente ao Relatório de Mercado (item 1.ii). Nesses termos, o argumento apresentado pela Recorrente não foi considerado procedente pela CAE.

168. Ainda, tal como mencionado pelo Consórcio Vallya, foi feita uma atualização pela inflação sobre o valor a ser considerado para a receita-teto por passageiro. Ocorre que, tal como a Comissão apresentou em sua avaliação do item, referido ajuste leva à descaracterização do parâmetro prescrito, o que justifica a manutenção da penalização do Relatório.

169. Por fim, a Comissão também julgou inconsistente o argumento de defesa apresentado sobre o erro material na “Tabela 91”, uma vez que não é suficiente que essa informação esteja incluída na planilha “Projeção de Curto Prazo e Histórico de Tráfego Final_Entrega”. Tal como apresentado em itens anteriores, todos os dados demandados nos respectivos Estudos devem ser minuciosamente descritos nestes.

170. Nesse sentido, os recursos apresentados para esse item foram indeferidos pela Comissão, o que levou à manutenção da nota originalmente atribuída ao referido item.

Alegações sobre o item 12 da avaliação da CAE – Estudo de Mercado

171. Em relação à penalização pela “*análise insuficiente dos contratos comerciais disponibilizados no banco de dados do Minfra*”, a Recorrente alegou que foram analisados mais de 40 (quarenta) contratos, separados por tabela, de acordo com o segmento.

172. Porém, ao traçar um comparativo das análises de *Due Diligence* dos diferentes Consórcios, esta Comissão verificou que não foram considerados todos os contratos disponibilizados no banco de dados do Minfra, o que justifica a manutenção do desconto de nota feito pela CAE.

173. Em relação ao desconto de nota devido à não apresentação de algumas informações ligadas à projeção de receitas de combustíveis de aeronaves, nota-se que o grupo Recorrente reconhece a ausência do gráfico de projeção em seu Relatório.

174. Entretanto, quanto ao questionamento sobre a consideração do preço fixo relacionado à cessão do espaço, o Consórcio Vallya indicou o local no qual a informação poderia ser encontrada (página 275 do Relatório de Mercado). Nesse caso, a Comissão confirmou a existência da informação na página indicada pela Recorrente, o que tornou os argumentos apresentados pelo Consórcio Vallya, no âmbito do presente recurso, como parcialmente procedente.

175. Desse modo, esta Comissão julgou como parcialmente válidos os argumentos apresentados pela Recorrente acerca do item 12 e resolve por majorar a nota deste de 65% para 70%.

Alegações sobre o item 13 da avaliação da CAE – Estudo de Mercado

176. O Consórcio Vallya alega que considerou uma metodologia robusta para seleção de aeroportos comparáveis, realizando, a partir de critérios objetivos, a comparação do Aeroporto de Natal com outros que possuem características semelhantes.

177. Apesar do argumento trazido pela Recorrente, ao compararmos seu estudo com aqueles realizados por seus concorrentes, o universo de aeroportos comparáveis foi inferior, bem como a profundidade das análises de *benchmarking*. Desse modo, cabe ressaltar que a análise qualitativa leva em consideração a comparação entre todos os estudos concorrentes.

178. Em relação à ausência de comparação entre os custos operacionais e as necessidades de investimentos (CAPEX e OPEX) com aeroportos similares, defere-se o recurso pelas razões expostas pelo consórcio.

179. Desse modo, esta Comissão julgou como parcialmente válidos os argumentos apresentados pela Recorrente acerca do item 13 e resolve por majorar a nota deste de 85% para 90%.

Alegações sobre o item 14 da avaliação da CAE – Estudo de Mercado

180. No item 14, a Recorrente foi penalizada por não apresentar um modelo de negócios para o Aeroporto que levasse em conta os diferentes segmentos e fontes de receitas, bem como pelo fato de ter feito uma análise SWOT que apresenta apenas alguns fatores internos e externos, sem interpretações e recomendações atreladas a um plano de negócios.

181. Sobre os recursos apresentados para o referido item, a Comissão reforça seu entendimento de que a análise SWOT conduzida pela Recorrente levou em consideração apenas atividades complementares, sem quaisquer aprofundamentos sobre os diferentes segmentos e fontes de receita. O Consórcio menciona apenas o potencial de operações integradas do TECA e de crescimento da movimentação, mas, ainda assim, de maneira pouco aprofundada.

182. Diante do exposto, a Comissão julgou como improcedentes os recursos apresentados pela Recorrente no âmbito deste item, decidindo pela manutenção da nota originalmente atribuída ao mesmo.

2.4. ESTUDOS DE ENGENHARIA - FUNDAMENTOS APRESENTADOS E RESPECTIVAS CONTRARRAZÕES:

2.4.1. Consórcio LOGIT - Do recurso apresentado aos estudos de engenharia:

Alegações sobre o item 15 da avaliação da CAE – Estudo de Engenharia

183. O item 15 do Anexo 3 do Edital trata da “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”.

184. Sobre o item, o Recorrente - Consórcio LOGIT - alega que “[T]anto o Grupo Recorrente quanto o GCA incorreram em alguns erros, em sua maioria, semelhantes. Mas isto não se reflete nas avaliações recebidas, valendo aqui apontarmos que o GCA recebeu 98% para este item, enquanto o Grupo Recorrente recebeu 85%.”

185. Na ocasião, o Consórcio LOGIT busca classificar os equívocos como sendo de “leve descuido” para argumentar que, em que pese terem erros semelhantes aos dos estudos apresentados pelo GCA, tal equivalência não se refletiu nas análises e, portanto, também não, nas notas apresentadas, colocando dúvidas quanto à isonomia das análises desta Comissão.

186. Conforme observação que acompanha a nota da Recorrente, a apresentação equivocada das dimensões da RESA não foi o único equívoco identificado por esta CAE nas análises do material apresentado pelo Grupo. Além desta, na seção intitulada “2.2.3.2 Pátio de Aeronaves da Aviação Cargueira” o estudo afirma que “o TECA possui pátio frontal para aeronaves cargueiras, designado como pátio 3”. Em seguida, indica como sendo Pátio 1 na figura 2.96 e logo em seguida, na “Tabela 2.23: Características do pátio de aviação cargueira” apresenta dados do “Pátio 3”, com número de posições distinto do pátio de cargas. Além

disso a localização em croqui para cada um dos pátios inclui a *taxilane*, o que configura equívoco uma vez que os pavimentos são diferentes e o PCN apresentado pelo grupo foi único. Além disso, foram observadas inconsistências nos componentes do terminal de passageiros.

187. Nesse sentido, verifica-se não um leve descuido, mas uma série de recorrentes erros na apresentação das informações que quando somados podem prejudicar o pleno entendimento do texto. Ademais, indubitavelmente para o item em questão, que busca identificar com a maior acurácia e fidelidade possível as condições atuais dos sistemas que compõem o aeródromo, entende esta Comissão que o nível de detalhamento das informações aparece como fator relevante na avaliação do item, sendo meritório as notas definidas anteriormente.

188. Com relação à divergência verificada pela Comissão quanto ao número de posições no pátio, complementou o GCA em suas contrarrazões que:

[...] o Recorrente alega que sua penalização, por ter apresentado em seu estudo o número de posições do Pátio 3 diferente do número de posições apresentado na carta PDC. De fato, a carta PDC indica que o número total de posições do pátio 3 é 8, conforme imagem a seguir extraída da referida carta.

Entretanto, em seu estudo, o Recorrente indica que o número de posições desse pátio é 9, indicando uma incompatibilidade entre a informação oficial e a informação apresentada no estudo. De fato, a avaliação da Comissão é coerente nesse quesito, pois o item 15 do edital avalia o inventário da situação atual e não qual a capacidade possível que a área do pátio permite, como foi apresentado pela recorrente em seu estudo.

189. Por todo o exposto e conforme observação que acompanha a nota do Grupo Recorrente, entende esta CAE pela manutenção da nota do grupo para o item 15, de 85%.

190. Pretende ainda, a Recorrente, reduzir a nota do GCA para o item em questão, argumentando que a contagem do número de posições no pátio também está equivocada, conforme observação que acompanha o item 22, que trata de capacidade instalada quanto aos sistemas de pistas e de pátios de aeronaves:

*"375. Ora, por qual razão se pode afirmar que o Grupo Recorrente deve ter sua avaliação da capacidade do pátio 3 neste item, enquanto o GCA, recebe uma avaliação similar no Item 22? Veja-se: "Entretanto, **para efeitos do cálculo**, a contagem do número de posições relativas aos Pátios 1 e 2 (no tópico 1.6.1.3) foi realizada de forma diferente do número de posições especificado no tópico 1.2.1.3 e no "Aircraft Parking/Docking Chart - PDC" disponível no AISWEB, não ficando claras as razões de terem sido utilizadas menos vagas do Pátio 1, em relação ao cadastro, no cálculo da capacidade de aeronaves de carga".(Grifamos)*

191. No entanto, conforme destacado no trecho acima, o número de posições nos pátios 1 e 2 aparecem diferentes somente para efeitos de cálculo, e não na seção que trata do inventário das condições atuais do aeroporto, objeto de análise do item 15 em discussão. Tal informação foi ratificada no texto do GCA em suas contrarrazões, que apresenta a localização da informação correta, conforme segue:

"(...) Já o Recorrido, no capítulo 1.2.1.3 de seu relatório, apresenta a Tabela 1-70, que indica a correta avaliação do número de posições do pátio 3, na qual considera 8 posições, conforme carta PDC e Declaração de Capacidade do aeroporto.

192. Com efeito, a única falha levantada por esta Comissão no que concerne ao atendimento do item 15 foi não ter trazido informações no corpo do relatório quanto às RESAS da PPD 12/30, em que pese ter sido apresentada corretamente no caderno de plantas que acompanha o relatório de Engenharia e Afins, em especial na "SBSG_Engenharia_Geometria – Situação Atual_1.00".

193. Ante o exposto, entende esta Comissão por julgar improcedentes os argumentos apresentados e, diante disso, por manter a avaliação do item recorrido em 98%.

Alegações sobre o item 16 da avaliação da CAE – Estudo de Engenharia

194. O item 16 do Anexo 3 do Edital trata da “Avaliação do estado de conservação e do tempo de vida útil estimado para os principais equipamentos do aeroporto (escadas rolantes, elevadores, pontes de embarque), bem como dos sistemas de pistas e de pátios de aeronave”.

195. O Grupo Recorrente recebeu nota equivalente a 50% pelas razões expostas na observação que acompanha a nota, qual seja:

Não foi localizada seção dedicada ao atendimento do item de avaliação, em especial com relação aos bens móveis localizados no aeroporto, mas somente algumas informações dispersas ao longo do relatório. Foram apresentadas estimativas de vida útil para os pavimentos dos sistemas de pistas e de pátios, definidas com base em estudo disponibilizado no data-room. Para os equipamentos exemplificados no item de avaliação, foi estimada a vida útil média para o conjunto de escadas rolantes, conjunto de elevadores e o mesmo para as pontes de embarque, mencionando seu estado de conservação na data da visita.

196. Em seu recurso, o Grupo Recorrente argumenta que a Comissão deveria restringir-se a requerer o que está definido no Termo de Referência. Ocorre que o Termo de Referência, que é parte do Edital e que apresenta o escopo mínimo dos EVTEA, requer a “descrição e detalhamentos dos bens que constituirão a concessão”. Em especial, no Anexo 3 do Edital, o item de avaliação em questão refere-se aos principais equipamentos do aeroporto, trazendo como exemplo escadas rolantes, elevadores e pontes de embarque, não se limitando a esses, além dos sistemas de pistas e de pátios de aeronave. Esse também foi o entendimento do Grupo Vallya, que recebeu nota equivalente a 96% ao item em questão.

197. Com efeito, a própria tabela localizada no início do relatório para indicar a seção dedicada ao tema silencia sobre o atendimento do item 16 em questão (Tabela 1.1: Relação dos produtos elaborados com os requisitos do Edital de Chamamento Público Nº 003/2020 e interface com outros requisitos), evidenciando que nem o próprio grupo definiu com clareza como buscaram atender ao dispositivo editalício.

198. Argumenta ainda o Recorrente que o Consórcio GCA não apresentou a vida útil e o estágio de conservação dos sistemas de pista e pátio, e que, ainda assim, recebeu nota de 98%. No entanto, conforme pode ser verificado no material apresentado pelo Grupo GCA, o estado de conservação dessas infraestruturas foi apresentado e ilustrado. A partir de levantamento visual e da realização de ensaios próprios, apresentou-se a caracterização do pavimento e a definição das fases de restauração e manutenção de pavimentação. Com isso, de forma semelhante ao que foi feito pelo Consórcio Vallya, o anteprojeto de engenharia prevê as necessidades dos pavimentos definidas com base nas estimativas de vida útil dos equipamentos e com o objetivo de mantê-los em boas condições, alinhadas às solicitações de operação previstas ao longo do período de concessão.

199. Com efeito, em que pese não ter mencionado claramente qual seria a vida útil do pavimento nas condições atuais e qual o ganho de vida útil a partir das intervenções propostas, tais informações foram utilizadas ao longo do estudo, por meio de diagnóstico do estado do pavimento e da apresentação de plano de intervenções (restauração e manutenção) nos pavimentos, com respectiva previsão de CAPEX.

200. Em consonância com o exposto, o Consórcio GCA trouxe em suas contrarrazões explicação detalhada sobre o atendimento do item, conforme trecho reproduzido a seguir:

Como exemplo de boa prática, oposto ao que foi apresentado pelo Recorrente, observa-se a construção da análise feita pelo Recorrido. Como embasamento para a avaliação da vida útil dos equipamentos, o Recorrido buscou identificar a data de aquisição dos equipamentos existentes no aeroporto por meio da análise dos cronogramas físico-financeiros disponibilizados no Data Room. Além disso, o Recorrido buscou avaliar o tempo de vida estimada para os equipamentos utilizando como referência a base de dados de bens patrimoniais dos aeroportos da INFRAERO, informação de acesso público conforme indicado no site do Governo: www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/conteudo/banco-de-dados.

Munido das informações de data de aquisição e tempo estimado de vida útil, o Recorrido foi capaz de aplicar a metodologia descrita no ACRP 69: Asset and Infrastructure Management for Airports – Primer and Guidebook e calcular o tempo de vida útil residual dos bens, conforme apresentado no capítulo

1.5.1.2 Estimativa da Vida útil Residual do Bem do Relatório 2 de Estudos de Engenharia e Afins do Recorrido.

Para avaliação do estado de conservação dos equipamentos, o Recorrido apresenta um relatório fotográfico, correspondente ao Anexo 3 do Relatório 2 de Estudos de Engenharia e Afins, que fornece ao leitor a capacidade de avaliar criticamente a classificação dada ao estado de conservação dos bens listados, o que não é possível com a abordagem subjetiva e superficial adotada pelo Recorrente em seu estudo.

Dessa forma, a avaliação da Comissão está correta, ao considerar em sua avaliação que fosse indicada uma seção dedicada para avaliação da condição dos bens, dada a profundidade necessária para se avaliar o estado de conservação e o tempo de vida útil estimada destes equipamentos.

Além disso, o Recorrente se equivoca ao afirmar que a Comissão incorreu em um desbalanceamento ao avaliar o Recorrido com a nota a qual lhe foi dada. Trata-se de um equívoco pois, o Recorrido apresenta, com destaque em 2 principais capítulos do Relatório 2 de Estudos de Engenharia e Afins, a avaliação do estado dos pavimentos, exatamente por ser um componente de bastante relevância, capítulos estes indicados a seguir:

Capítulo 1.2 Avaliação das Instalações Existentes: é avaliado, no item 1.2.1 Sistema de Pistas e Pátios, o estado de conservação dos pavimentos por meio da identificação das patologias presentes em cada um dos elementos do sistema de pistas e pátios, bem como apresentado levantamento fotográfico destas patologias realizado durante a visita técnica;

Capítulo 2.7.2 Pavimentação: é apresentado, no capítulo do anteprojeto de pavimentação, o estado dos pavimentos existentes com base nos resultados dos ensaios de pavimentação Levantamento Visual Contínuo (LVC) e International Roughness Index (IRI), conforme exemplificado pela Figura 2-149 e pela Figura 2-162 a seguir do Relatório 2.

Figura 2-149: Resultados dos Ensaios de LVC - PPD

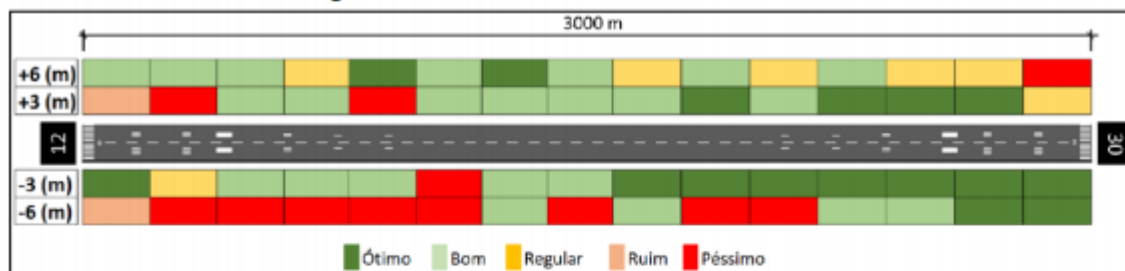



Figura 2-162: Resultados dos Levantamentos das Irregularidades Longitudinais



Considerando essas análises, baseadas em ensaios de campo realizados, o Recorrido apresenta o plano de manutenção detalhado para cada pavimento do aeroporto, considerando as intervenções necessárias na Fase 01 do plano de desenvolvimento para recuperar as condições funcionais e estruturais dos pavimentos. Ou seja, o Recorrido faz uma análise mais profunda que o Recorrente, apresentando um plano de manutenção detalhado, tratando especificamente as necessidades de cada pavimento, para que esses sistemas permaneçam operantes durante todo o período de concessão. As intervenções

relacionadas a esses investimentos nos sistemas de pistas e pátios são apresentadas em seção específica do CAPEX, denominada de “Recuperação” (REC), conforme apresentado a seguir.

					
Aeroporto Internacional de Natal - Governador Aluizio Alves Planilha CAPEX - Recuperação					
3	PROJETO:	Estudos de viabilidade Aeroporto Internacional de Natal - Recuperação			
4	CLIENTE:	SAC - Secretaria de Aviação Civil			
5	LOCAL:	São Gonçalo do Amarante - RN			
8	Item	NÍVEL	Código Composição	Base	Descrição
105	R01.02	2			Pistas de Táxi (PTR)
106	R01.02.01	3			PTR A - Pista de Táxi
107	R01.02.01.01	4			Recuperação de Pavimentos
108	R01.02.01.01.01	5			Serviços Iniciais
114	R01.02.01.01.02	5			Serviços Preliminares
116	R01.02.01.01.03	5			Fresagem e Recapeamento - Pavimento Flexível
124	R01.02.01.01.04	5			Reconstrução Parcial - Pavimento Flexível
128	R01.02.01.01.05	5			Selagem de Trincas - Pavimento Flexível
132	R01.02.01.01.06	5			Substituição de Placas - Pavimento Rígido
134	R01.02.01.01.07	5			Selagem de Trincas - Pavimento Rígido
136	R01.02.01.01.08	5			Resselagem de Juntas - Pavimento Rígido
138	R01.02.01.01.09	5			Sinalização Horizontal
143	R01.02.02	3			PTR B - Pista de Táxi
144	R01.02.02.01	4			Recuperação de Pavimentos
145	R01.02.02.01.01	5			Serviços Iniciais
151	R01.02.02.01.02	5			Serviços Preliminares
153	R01.02.02.01.03	5			Fresagem e Recapeamento - Pavimento Flexível
161	R01.02.02.01.04	5			Reconstrução Parcial - Pavimento Flexível
165	R01.02.02.01.05	5			Selagem de Trincas - Pavimento Flexível
169	R01.02.02.01.06	5			Substituição de Placas - Pavimento Rígido
171	R01.02.02.01.07	5			Selagem de Trincas - Pavimento Rígido

Dessa forma, observa-se que, apesar de a Recorrente não ter conseguido identificar a relevância dada pelo Recorrido a respeito da avaliação dos sistemas de pistas e pátios, o Recorrido apresenta, como indicado anteriormente, em diversas formas e níveis a avaliação das condições dos pavimentos, além de prever intervenções para aumentar o tempo de vida útil destes sistemas.”

201. Não obstante, esclarece-se que a vantagem obtida na nota do Consórcio GCA sobre o grupo Recorrente decorre, em especial, da apresentação de documento específico que busca atender ao item (ANEXO 3 – AVALIAÇÃO DOS PRINCIPAIS EQUIPAMENTOS DO AEROPORTO), com 157 páginas de informações dos principais bens móveis e imóveis do aeroporto, com fotos, descrição do equipamento (fabricante, modelo), data e local de instalação e vida útil física residual. Na outra ponta, conforme observação que acompanha a nota do Consórcio Recorrente, foram apresentadas somente algumas informações dispersas ao longo do relatório, com estimativas de vida útil para os pavimentos dos sistemas de pistas e de pátios, definidas com base em estudo já disponibilizado no *dataroom*; e para os 3 equipamentos exemplificados no item de avaliação: conjunto de escadas rolantes, conjunto de elevadores e o conjunto de pontes de embarque, mencionando seu estado de conservação na data da visita.

202. Diante do exposto, consideram-se improcedentes as alegações do Grupo Recorrente e decide-se pela manutenção das notas definidas para o item, de 50% para o Grupo Recorrente e de 98% para o GCA.

Alegações sobre o item 17 da avaliação da CAE – Estudo de Engenharia

203. A nota atribuída ao item para o Consórcio Recorrente foi de 30%, acompanhada da avaliação, conforme texto abaixo:

O estudo apresenta uma mínima análise acerca do quesito. Discorre superficialmente acerca da área que compõe o Sítio Aeroportuário e dos processos judiciais referentes as desapropriações iniciadas em 1996, bem como do cercamento patrimonial e operacional. Não apresenta documentos relevantes como DUP Estadual, Termo de convênio celebrado entre a Infraero e o Gov do Estado do RN, Auto de Imissão na posse em favor do Estado do RN, Decretos e Leis Municipais e Matrículas Atualizadas. O croqui utilizado para ilustrar a área patrimonial não representa a atual situação da área.

204. Em seu recurso, no que concerne ao apontamento de que não foram apresentados documentos relevantes, como DUP Estadual, o Grupo Recorrente argumenta que na seção “2.1.2.1 Situação Patrimonial” dos Estudos de Engenharia e Afins, há indicação expressa de que a área patrimonial do Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante foi desapropriada por meio do Decreto Estadual nº 12.964/96. Com isso, não assistiria razão à CAE, ao apontar suposta deficiência nos estudos apresentados, visto que a informação foi devidamente indicada na seção acima mencionada.

205. O Recorrente considera ainda que o Consórcio GCA foi beneficiado em seu julgamento acerca desse item, e que o mesmo tratamento deve ser estendido ao Recorrente, cujo estudo também contemplou essa informação, preservando-se, dessa maneira, o princípio da isonomia entre as partes.

206. Conforme apontado pelo Recorrente, na seção “2.1.2.1 Situação Patrimonial” dos Estudos de Engenharia e Afins, o grupo indica que a área patrimonial do Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante foi desapropriada por meio do Decreto Estadual nº 12.964/96, porém, não apresenta tal documento, assim como qualquer outro documento cartorial atualizado.

207. Quanto ao Consórcio GCA, o mesmo apresentou uma pormenorizada descrição da situação patrimonial do sítio aeroportuário, assim como trouxe um considerável acervo documental composto por DUP Estadual, Termo de convênio celebrado entre a Infraero e o Gov do Estado do RN, Auto de Imissão na posse em favor do Estado do RN, Decretos e Leis Municipais, informações acerca dos processos judiciais referentes as desapropriações iniciadas em 1996 e, sobretudo, cópias atualizadas dos documentos cartoriais.

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

Alegações sobre o item 18 da avaliação da CAE – Estudo de Engenharia

209. O item de avaliação busca avaliar se o “[E]studo apresenta avaliação do zoneamento civil/militar e funcional do aeroporto. Apresenta também avaliação do(s) plano(s) de proteção de obstáculos e do plano de zoneamento de ruído do aeroporto”.

210. A nota atribuída ao Grupo Recorrente foi de 75%, acompanhada das seguintes observações:

O estudo apresenta análises acerca dos itens que compõem o quesito, traz croquis e tabelas com informações que ilustram as situações descritas para o cenário atual e breves considerações para o cenário futuro. No entanto as análises acerca do zoneamento civil e militar e zoneamento funcional foram apresentadas de forma superficial. O estudo também não apresenta análises acerca das áreas especiais ocupadas por equipamentos de auxílio à navegação aérea.

211. No que diz respeito à não apresentação de análise acerca das áreas especiais ocupadas por equipamentos de auxílios à navegação aérea, entende o Grupo Recorrente que o argumento apresentado na observação que acompanha a nota não possui alicerce técnico que justifique penalização em seu estudo.

212. Afirma que não há definição oficial imputada para o termo Zoneamento Funcional, e não há diretriz específica ao tema presente em edital, julgando coerente que sua elaboração e análise deva estar condizente com as melhores práticas do mercado e atreladas às suas necessidades.

213. Elucida a afirmação transcrevendo emanados da INFRAERO, quais sejam:

“Zoneamento Funcional do Aeroporto. Utilizando a Planta Geral como base, apresentar uma planta que contenha a divisão da área civil nas três grandes áreas definidas como: Área de Manobras; Área Terminal do Aeroporto; Área Secundária. Caso existam no aeroporto áreas cedidas para fins específicos não aeroportuários, a planta de zoneamento funcional deverá apresentar seus limites e destinação.”

Complementarmente, o mesmo órgão, em seu Manual de Critérios e Condicionantes define como áreas especiais:

“ÁREAS ESPECIAIS

- *Área de Testes de Motores*

Prever, de acordo com as necessidades de manutenção de aeronaves, a inserção de uma área para teste de motores, de forma a não causar incômodos às áreas urbanas do entorno nem prejudicar as atividades aeroportuárias no local.

- *Área de Inspeção de Aeronaves*

Previsão de área (ponto remoto) para estacionamento de aeronave sob ameaça de bomba ou apoderamento ilícito, na maior distância possível ou com distância mínima de 100m de edificações, outras aeronaves e da área perimetral do aeroporto e que, se possível não interfira na operação normal do aeroporto.”

214. Com o disposto, entende a Recorrente que não há menção ou termo que se possa relacionar às áreas destinadas aos auxílios de navegação aérea e sua identificação como área especial dentro do zoneamento funcional do aeroporto. A caracterização desta área como área especial provém de arbítrio de grupo concorrente, não sendo justificada esta ser utilizada como fator avaliativo e comparativo para os estudos apresentados por outros grupos.

215. Adicionalmente, o Grupo Recorrente afirma que tais áreas especiais são delimitadas, explicadas e ilustradas por estudo próprio, com base em legislação específica, como assim foram apresentadas no Plano Básico de Zona de Proteção dos Auxílios à Navegação Aérea, presentes no item 2.1.6.2.

216. Em atenção ao aqui em análise, cabe informar que as áreas especiais, citadas na avaliação do item, são aquelas definidas pela Portaria Conjunta nº 6, de 5 de setembro de 2018, que estabelece diretrizes para a identificação e classificação de áreas utilizadas por instalações e equipamentos do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB) nos aeródromos civis públicos, com seu Anexo alterado pela Portaria DECEA nº 77/DGCEA, de 31 de maio de 2019.

217. Desta forma, não prospera o pleito do Grupo Recorrente de que sua nota deva ser revisada, porque discorda de ser penalizado por não apresentar a classificação de áreas especiais no zoneamento civil/militar e no zoneamento funcional do aeroporto, afirmando que não há alicerce técnico que justifique essa penalização. Ao contrário do afirmado pelo Grupo Recorrente, há sim, um normativo técnico editado pela SAC e COMAER que define as “Áreas Especiais”.

218. Quanto à alegação de que (...) *a caracterização desta área como área especial provém de arbítrio de grupo concorrente, não sendo justificada esta ser utilizada como fator avaliativo e comparativo para os estudos apresentados por outros grupos* (...) não merece prosperar a afirmativa do Grupo Recorrente, uma vez que, frente a Portaria Conjunta nº 6, de 5 de setembro de 2018, essa argumentação não se sustenta.

219. 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 19 da avaliação da CAE – Estudo de Engenharia

220. O item 19 trata da “[A]presentação de limitações físicas/operacionais existentes e/ou não-conformidades no aeroporto, considerando a operação atual e o mínimo operacional definido para o

aeroporto, bem como de compromissos de investimentos e/ou regularização de pendências firmados pelo operador aeroportuário atual com órgãos federais, estaduais ou municipais.”

221. O Recorrente - Consórcio LOGIT - recebeu nota 40% em razão das observações apresentadas pela Comissão, quais sejam:

Apresentadas somente não conformidades relativas à manutenção do TPS (piso tátil, forro e acabamento), localização inadequada de container refrigerado no TECA e manutenção de fossas sépticas fora de operação.

Não foram identificadas não conformidades relacionadas ao atendimento de nenhum dos regulamentos da ANAC.

222. Em sede de recurso, o Grupo Recorrente cita em seu texto que o único documento com apontamentos da Agência Reguladora (ANAC) em relação às não-conformidades no aeroporto é o Relatório de Inspeção Aeroportuária - RIA 046P/SAI-GFIC/2019. Neste sentido, tem-se que este é um documento formal fundamental e deveria ter sido analisado pelo Grupo Recorrente, inclusive avaliando se os apontamentos do citado Relatório foram cumpridos ou não, o que não aconteceu.

223. Além disso, resta claro no enunciado do item que todas as limitações físicas/operacionais existentes e/ou não conformidades devem ser apresentadas, não havendo a exclusão de itens não mencionados pela Agência Reguladora. Neste íterim, o Grupo Recorrente também não apresentou a não conformidade do distanciamento do sistema ALS, conforme prescrito no item 154.305 (h) do RBAC 154 EMD 06:

“(i) Um sistema de luzes de aproximação de precisão Categoria I deve consistir numa fileira de luzes no prolongamento do eixo da pista até, onde quer que seja possível, uma distância de 900 m da cabeceira da pista, com uma fileira de luzes formando uma barra cruzada com 30 m de extensão, a uma distância de 300 m da cabeceira da pista.

NOTA – A instalação de um sistema de luzes de aproximação com menos de 900 m de comprimento pode resultar em limitações operacionais do uso da pista.”

224. Tendo em vista o exposto, e considerando que o Grupo Requerente não forneceu informações essenciais sobre o item em tela, considera-se o recurso indeferido, motivo pelo qual se mantém a nota em 40%.

Alegações sobre o item 20 da avaliação da CAE – Estudo de Engenharia

225. O item 20 trata da “[A]presentação da relação de estudos, investigações, levantamentos, projetos, obras e despesas ou investimentos já efetuados ou em execução no aeroporto, pelo operador atual, com a discriminação dos custos correspondentes”.

226. O recurso do Grupo Recorrente - Consórcio LOGIT - não traz elementos com o objetivo de majorar sua nota mas requer, todavia, a dedução da nota do Consórcio GCA para o item, por considerar que o Grupo, “em seus estudos, apresentou uma instalação de terminal de aviação geral completamente estranha ao aeroporto, isto é, não é um projeto finalizado ou em execução, sequer existe, e, ainda, foi objeto de precificação”, baseando-se em trecho da observação que acompanha a nota do referido grupo, destacado abaixo:


*O estudo apresenta seção dedicada às obras e investimentos realizados (1.4.3), na qual constam estimativas de custos gerais para as obras realizadas, tanto aquelas realizadas pelo 1º Batalhão de Engenharia de Construção, relacionadas à construção dos sistemas de pistas e pátios e parte do acesso viário para o aeroporto, bem como as demais, conduzidas pela atual concessionária, em especial, as edificações e intervenções no pavimento da PPD. A “tabela 1-117: Resumo de Investimentos Realizados para inauguração pela Inframérica” apresenta custos de projeto e de execução para cada serviço realizado pela concessionária e relaciona as obras ao cronograma físico financeiro. **No entanto, a***

disposição dos serviços no cronograma não coincide com a da planilha, de modo que não foi possível identificar no cronograma, por exemplo, as obras de “Aviação Geral” (pátio de aeronaves + TAG), onde consta na tabela mencionada o valor de R\$10,4milhões para o pátio e R\$ 715mil para o TAG investido na rubrica, tampouco a destinação desses recursos, já que o aeroporto não possui TAG. Também foram relacionados levantamentos e investigações sobre geotecnia e topografia disponibilizados no data-room. Apresenta ainda, na Seção “2.1 Estudos e Projetos Existentes” as obras existentes (não concluídas) com sua localização e registro fotográfico, bem como o plano diretor vigente, com as respectivas intervenções previstas nas fases de desenvolvimento pensadas para o aeroporto. Lista, por sistema, todos os projetos e plantas disponibilizados pela concessionária, constantes no data-room.

227. No mérito, verifica-se que o material apresentado pelo Consórcio GCA e objeto de estudo pelo Grupo foi disponibilizado no dataroom para todos os autorizados e produzido pelo próprio concessionário, de modo que as análises e resultados basearam-se em informações transmitidas pelo operador. Adicionalmente, a nota atribuída ao item levou em consideração o nível de detalhamento apresentado pelo consórcio, conforme texto da observação que acompanha a nota, o que não se repete na seção do relatório apresentado pelo Grupo Recorrido. As contrarrazões do GCA vão ao encontro de tal entendimento:

Os custos e serviços realizados pela atual operadora, apresentados na “Tabela 1-117: Resumo de Investimentos Realizados para inauguração pela Inframérica” do Relatório 2 de Estudos de Engenharia e Afins do Recorrido, estão embasados no Cronograma Físico-Financeiro “Cópia de AEROPORTO DE NATAL FISICO FINANCEIRO - BNDES - março 2012” disponibilizado no Data Room na seguinte pasta e apresentado parcialmente na imagem na sequência:

- DADOS_001_20200805\5_Manutenção\OPÇÃO B\ARQUIVOS DIVERSOS\Cronogramas\Cronograma Físico - BNDES.

		
DESCRIÇÃO		TOTAL PROJETO +OBRA (R\$)
AVIAÇÃO GERAL	TAG	715.050,66
MANUTENÇÃO AEROPORTUÁRIA		8.973.281,02
SESCINC	EDIFICAÇÃO	2.930.125,88
	EQUIPAMENTOS (CFS)	4.405.164,52
CENTRAL DE UTILIDADES - CUT		2.832.631,07

Neste cronograma, com data de atualização de março de 2012 como indicado na aba “físico - BNDES (Resumo)”, é apresentado o planejamento do projeto do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante previsto pela Inframérica, contendo os períodos de projeto de engenharia, detalhamento executivo e obras. Dentre as obras previstas, está a obra de Terminal de Aviação Geral (TAG) de R\$ 715.050,66 prevista para se iniciar, segundo este cronograma, em agosto de 2012. Como bem colocado pela Comissão, tal edificação nunca foi realmente construída. Contudo, destaca-se que esse investimento apresentado corresponde a apenas 0,18% do investimento total previsto de R\$ 390.711.000,00.

Apesar de o Recorrente buscar insistentemente destacar este ponto de incoerência, deixa de pontuar que o Recorrido não somente apresentou tais investimentos efetuados pelo operador atual, como também apresentou todos os demais elementos requisitados no Termo de Referência que seriam a relação de estudos, investigações, levantamentos, projetos e obras já efetuadas ou em execução no aeroporto.

Além disso, o Recorrente deixa de apontar que, para garantir uma maior compreensão dos investimentos necessários a se realizar na época do recebimento do aeroporto pela Inframérica, o Recorrido apresenta os investimentos realizados pelo 1º Batalhão de Engenharia de Construção antes da concessão. Tais investimentos são de extrema relevância para a contextualização dos investimentos realizados pelo operador atual uma vez que compreendem parte das principais infraestruturas do aeroporto como o sistema de pistas e pátios.

Portanto, uma vez que o Recorrido apresentou de forma completa todos os pontos indicados pelo Termo de Referência, considerando informações baseadas em documento que consta no Data Room, e ainda indicou informações complementares visando melhorar a compreensão do tema abordado, fica evidente que a avaliação realizada pelo Recorrente foi menos detalhada e superficial.

228. Diante do exposto, conclui-se pelo indeferimento do recurso apresentado pelo Grupo Recorrente e pela manutenção da nota atribuída ao GCA para o item.

Alegações sobre o item 21 da avaliação da CAE – Estudo de Engenharia

229. O item 21 trata da “[A]valiação da capacidade instalada quanto ao(s) terminal(is) de passageiro(s) e suas estruturas associadas (vias de acesso e estacionamento de veículos)”.

230. A nota atribuída ao Consórcio LOGIT no item foi de 70%, pelas razões expostas a seguir:

“A avaliação de capacidade é realizada de forma simplificada. Sustenta de forma taxativa que a infraestrutura de TPS e infraestruturas associadas atende à demanda até o final da concessão. Indica a utilização das premissas e parâmetros adequadamente. Algumas áreas apresentam capacidade superestimada na avaliação, como é o caso da inspeção de segurança doméstica, em que a capacidade estimada resultou muito superior à real capacidade do componente, possivelmente devido à superestimação da própria área computável para o cálculo. Nesse sentido, apresenta plantas de TPS que retratariam a situação existente, porém as mesmas estão desatualizadas, pois desconideram reformas internas feitas pela atual concessionária, e que já reduziram a área de alguns componentes (mesmo assim, a área de fila de inspeção de segurança doméstica considerada no cálculo é ainda maior do que a que consta nessa planta, e não foi possível verificar sua origem). Por fim, não foi localizada avaliação de capacidade do sistema de cancelas presente dentro do sítio aeroportuário, como elemento potencialmente restritivo à capacidade do meio fio, por exemplo.”

231. Em sede de recurso, a Comissão reafirma que as plantas apresentadas são desatualizadas com relação à configuração atual do terminal de passageiros. A superestimação das áreas constatada em números do relatório tem, por conseguinte, efeitos em sequência na determinação dos investimentos necessários (ou não) para o aeroporto ao longo da concessão.

232. Constata-se ainda que as áreas efetivamente consideradas nos cálculos que resultaram nas capacidades estimadas não puderam ser levantadas nas plantas apresentadas pelo consórcio, seja na forma de poligonais, manchas, hachuras, etc.

233. Ademais, no que tange à aderência dos estudos apresentados às diretrizes do edital alegada pela recorrente, reforça-se aqui o caráter da análise qualitativa, realizada de forma comparativa entre os estudos apresentados pelas empresas conforme tratado no anexo II do Edital, que se reflete nas notas atribuídas em cada quesito.

234. Ante o exposto, entende esta Comissão por julgar improcedentes os argumentos apresentados e, diante disso, por manter a avaliação do Consórcio LOGIT no item recorrido.

235. Com relação ao pedido de redução da nota atribuída ao GCA para o item 21, frente às alegações do Grupo Recorrente, em revisão aos tópicos analisados contemplados neste item, considera-se que a avaliação realizada pela comissão foi correta, notadamente com relação aos itens referentes a nível de serviço e também ao estacionamento de veículos, cuja premissa do fator de ocupação aplicado ao dimensionamento é válida e foi adequadamente justificada pela recorrida GCA – em texto destacado pela

própria recorrente, frise-se. Com efeito, não se confunde o estacionamento de veículos com os componentes operacionais do terminal de passageiros, quanto às alegações mencionando o fator de pico, por se tratar de estruturas com dinâmicas de funcionamento, custos de construção e de operação distintos.

236. Desta forma, indefere-se o recurso interposto, mantendo-se a nota atribuída Consórcio GCA pela comissão.

Alegações sobre o item 23 da avaliação da CAE – Estudo de Engenharia

237. O item 23 trata de “Avaliação da capacidade instalada dos seguintes sistemas: processamento de carga aérea (terminais de carga), aviação geral, áreas administrativas e manutenção, infraestrutura de apoio às operações e às companhias aéreas, infraestrutura básica (utilidades) e infraestrutura aeronáutica.”

238. A nota do Recorrente - Consórcio LOGIT - para o item foi de 85%, em razão do exposto na observação que acompanha a nota na planilha, qual seja:

Avaliação adequada para os sistemas, conforme os parâmetros e premissas estabelecidos. Não há menção ao fato de que há carros contraincêndio alugados na SCI. Ter essa informação mapeada mostra-se relevante para a composição de custos da concessão, por se tratar de equipamento de custo elevado.

239. Em nível de recurso, importa ressaltar que o serviço de salvamento e combate a incêndios (SESCINC) é item essencial para a manutenção dos níveis de segurança operacional do aeroporto e indispensável à operação do aeroporto. Ainda que a questão da relevância da propriedade dos ativos de maior valor utilizados por este serviço (os carros contra-incêndio) tenha sido minimizada pela recorrente, entende-se ser de vital importância esse levantamento (diferente de outros itens que eventualmente a atual concessionária utilize em regime de aluguel) – ainda mais se considerada a ordem de grandeza dos investimentos necessários na fase inicial da concessão em estudo (levantados tanto pela recorrente quanto pelos demais consórcios), tendo em vista o atual bom estado geral dos sistemas e instalações do aeroporto.

240. Em nenhum momento há a indicação, pela avaliação dada, de que a solução para a questão seria, necessariamente, a aquisição desses equipamentos. Porém, entende-se que uma solução deveria ter sido estudada, dada a importância específica dos equipamentos em questão para a operação do aeroporto.

241. Por fim, destaca-se que este item, como se pode ver na planilha apresentada, foi apontado como deficiência nos estudos apresentados por todos os grupos. Ainda assim, revendo a proporcionalidade da avaliação relativa aos CCI em relação a representatividade do item como um todo, que engloba diversos componentes e sistemas do aeroporto, e considerando as avaliações apresentadas pela recorrente para os demais componentes e sistemas contemplados neste item, defere-se parcialmente o recurso, conforme argumentos da recorrente, majorando-se a nota conferida neste item, de 85% para 88%.

Alegações sobre o item 24 da avaliação da CAE – Estudo de Engenharia

242. O item de avaliação 24 busca avaliar se “[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”.

243. A nota obtida pelo Recorrente - Consórcio LOGIT - para o item foi de 60%, tendo em vista as seguintes observações, constantes na planilha anexa à Nota Técnica Conjunta nº 2/2020/CAE/MInfra:

O posicionamento do estudo é de que os esforços previstos para a operação do aeroporto serão concentrados majoritariamente em serviços de manutenção, não havendo intervenções significativas,

conforme item “3.3 Estudos de Alternativas”, motivo pelo qual não apresenta alternativas para o desenvolvimento do sítio. Afirma ainda que “as iniciativas propostas pelo [presente] estudo devem observar estritamente as condições futuras constantes no plano [diretor]”, sem maior detalhamento.

244. Em seu recurso, o Grupo argumenta que “*não há alternativas a serem discutidas em função da não existência de necessidades de expansões da infraestrutura, concluindo, ainda, esta ser a solução mais adequada em termos de eficiência e maximização do retorno esperado*”. Desse modo, o próprio recorrente reconhece não ter apresentado alternativas para o desenvolvimento do aeroporto.

245. Com efeito, espera-se que, para o pleno atendimento do item, o estudo apresente as possíveis alternativas para sanar as não conformidades e atender à demanda projetada no relatório de mercado. O estudo da Recorrente, no entanto, não identificou as principais não-conformidades do aeroporto, como por exemplo a do RBAC 154 EMD 06 154.305(h) - comprimento do ALS. Nesse caso, não tendo sido identificada demanda necessária à ampliação das principais infraestruturas, poderia o grupo oferecer soluções, por exemplo, para resolver a não conformidade verificada para o aeroporto, se deslocando a cabeceira ou se desapropriando a área necessária à solução da não-conformidade (distância do ALS inferior a 900 m da cabeceira da pista).

246. Poderia ainda o estudo trazer de forma mais aprofundada reflexões específicas quanto ao desenvolvimento futuro do sítio aeroportuário, posto que não somente a necessidade de ampliação da capacidade instalada ensejaria seu “desenvolvimento”. É possível antever uma série de possíveis alternativas para se desenvolver a infraestrutura de qualquer aeroporto, mesmo aqueles que não enfrentam problemas tácitos de capacidade, seja de lado terra, seja de lado ar, inclusive relacionadas à geração de receitas, como por exemplo melhorias em algum componente do TPS que estaria mais perto da saturação em alguma fase de desenvolvimento, novas áreas de comércio e serviços, apoio à atividade turística, propostas de alocação de áreas do sítio para outras atividades relacionadas diretamente ou não à operação do aeroporto (exploração comercial, imobiliária, desenvolvimento da atividade de carga aérea, arrendamento para atividades agrícolas, entre muitas outras). Ao invés disso, o texto da seção é raso e generalista, partindo de possíveis cenários para concluir que se houver aumento da demanda sugere-se que seja dado seguimento ao plano diretor do aeroporto, conforme trecho do recurso reproduzido a seguir:

[A] preservação destas áreas demonstra uma aderência ao desenvolvimento almejado no Plano Diretor, o qual deve ser atendido, em caso de demandas não previstas, durante os anos de concessão e após. Portanto, as iniciativas aqui propostas devem observar estritamente as condições futuras constantes no plano, sem que estas se caracterizem como barreiras ao mesmo. Nessa perspectiva, um foco de atenção deve ser dado nas atividades relativas ao seguimento de aviação geral. Atualmente, ele se concentra na porção oeste do TPS e deverá se manter assim durante os anos de concessão. No entanto, em um eventual aumento da demanda, sejam elas causadas por ações específicas do concessionário, ou por oscilações não antevistas, as atividades deste segmento de tráfego deverão ser remanejadas para o sul do sítio, como já previsto pelo plano de desenvolvimento atual. O referido plano, se apresenta comprometido em um desenvolvimento coerente, com os fluxos operacionais otimizados e seguros, caracterizando no aproveitamento pleno do sítio e seu potencial.

247. Ainda, com relação a isso, frisa-se que o atual PDIR do aeroporto, ainda que sirva como documento de referência para o planejamento, não é de seguimento obrigatório na elaboração dos EVTEA, podendo ser proposta a revisão do Plano Diretor, se assim o desenvolvimento futuro proposto para o aeroporto demandar, sendo tal procedimento considerado normal, ao longo de uma concessão com prazo de 30 anos.

248. Tendo em vista o material apresentado, considera-se que houve uma abordagem excessivamente simplista da questão, pelo que se justifica a nota conferida.

249. Assim, em função do exposto, pela ausência de aprofundamento na questão do desenvolvimento do sítio aeroportuário, a qual ficou claramente demonstrada na análise realizada pela comissão, fica mantida a nota atribuída à recorrente nesse quesito.

Alegações sobre o item 25 da avaliação da CAE – Estudo de Engenharia

250. O item 25 trata da apresentação de “*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*”.

251. Sobre o tema, o Recorrente - Consórcio LOGIT - recebeu nota 70% pelas razões expostas na observação que acompanha a nota:

O estudo traz o levantamento da condição de pista, os movimentos/hora e o mix de aeronaves do aeroporto projetado no tempo e a caracterização do espaço aéreo. Entretanto, a análise qualitativa da condição de pista atual é pouco detalhada, e não é apresentado como este aspecto qualitativo será mantido, ou seja, como a manutenção da condição da pista é realizada ao longo da concessão considerando a movimentação estimada no tempo da concessão (aspecto que é demonstrado em outros estudos). Adicionalmente, o estudo não demonstra que a infraestrutura do ALS é de menor dimensão do que os 900m requeridos. Quanto à análise de interferências, o estudo apresenta possíveis interferências com outros aeroportos, e traz os efeitos adversos possíveis, mas não deixa claro como a evolução/aumento do tráfego aéreo, ao longo dos anos da concessão, poderia provocar restrições ou aumentar a criticidade das existentes. A análise OPEA usa mapas de menor precisão de elevação, enquanto outros estudos apresentaram análises com imagens de satélite de maior precisão quanto a elevação de objetos. O estudo traz soluções para as restrições de tráfego nas proximidades, e o faz de forma organizada e sistêmica, apresentando possíveis soluções.

252. Sobre o tema, defende esta Comissão que o estudo deve apresentar claramente a situação operacional do aeroporto, bem como onde são necessárias adequações, onde há restrição de alguma natureza e o que pode ser feito caso a caso. Neste sentido, por não demonstrar claramente essas questões, a recorrente não apresentou um levantamento completo, preciso e adequado quanto a este elemento objetivo do ALS. Apesar de o aeroporto operar em tais condições desde 2012, trata-se claramente de não-conformidade que não recebeu a devida atenção pelo Grupo Recorrente no levantamento das condições operacionais do aeroporto.

253. 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 26 da avaliação da CAE – Estudo de Engenharia

254. O item 26 busca avaliar se foi “*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*”.

255. Para o item em questão, o Grupo Recorrente recebeu nota 60% e as observações feitas pela Comissão foram as seguintes:

O item relacionado ao desenvolvimento do sítio aeroportuário, traz a evolução da demanda no aeroporto e o comportamento de alguns elementos do sítio em função dessa demanda. Tais previsões de demanda são usadas como fundamento para a evolução das necessidades do aeroporto ao longo da concessão. A proposta baseia-se em ações de manutenção, já que o consórcio sustenta que a infraestrutura instalada atenderia a demanda até o final da concessão. Há especificação das ações por etapa/fase, entretanto, alguns elementos importantes não estão presentes na análise, em particular aqueles relativos à depreciação de equipamentos do TPS (entre outros: escadas rolantes, elevadores, esteiras de bagagem, pontes de embarque) e que devem ter sua substituição previstos em etapas/fases

ao longo da concessão. Isso sugere que parâmetros e especificações não foram atentamente observados no plano, e não há menção clara de forma contrária, ou seja, não é explícito que isso foi considerado. O estudo apresentada a análise do atendimento de normas relativas a ruídos, bem como um estudo neste sentido.

256. Sobre o tema, primeiramente vale esclarecer não haver qualquer insinuação por parte da CAE no sentido de que *“haveria algum equívoco na afirmação de que o sítio é capaz de comportar a demanda até o final da concessão”* – do contrário, há a observação fática quanto aos elementos contidos nos documentos entregues pela recorrente. Por outro lado, os argumentos da recorrente aparentam desconsiderar a evolução tecnológica de equipamentos, bem como a depreciação de equipamentos instalados, e as dificuldades e exigências de se substituir equipamentos ao longo de períodos extensos como os de uma concessão aeroportuária de 30 anos. A realidade objetiva da questão não se limita a mera avaliação de CAPEX, e deve considerar adequações que, pelos dados históricos e experiência na gestão de aeroportos, mostram-se necessárias, como quando da instalação de novo equipamento por simples decurso da vida útil dos equipamentos existentes.

257. A recorrente deixa de abordar essas questões e não prevê como lidar com este fator, capaz de representar exigências financeiras de grande soma. Ainda, como bem destaca a recorrida (GCA) em suas contrarrazões apresentadas, *“[O] Recorrente desconsidera que, uma vez que não há necessidades de grandes expansões ou implantações de acordo com seus estudos, os investimentos a serem aplicados para a manutenção dos sistemas do Aeroporto passam a ter muito mais relevância frente ao montante total, ainda mais no caso do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, que apresenta uma infraestrutura de grande porte já instalada, com muita área de pavimentos e edificações existentes a serem mantidas.”*

258. Com efeito, tendo sido mapeada a questão pelos outros estudos, tal ausência refletiu na diferença de pontuação entre a recorrente e a recorrida para o item, em linha com os preceitos do edital. Dessa forma, decide-se pelo indeferimento do recurso apresentado pelo Grupo Recorrente, restando mantida a nota conferida à recorrente, em 60%.

259. Com relação ao pedido de revisão da nota do GCA, esclarece-se que na avaliação de trabalhos comparáveis, como no caso dos EVTEA, quando um trabalho se apresenta mais completo que outro, e por consequência desta diferença recebe uma nota melhor, conforme descrito pela própria recorrente no parágrafo 417 em favor do trabalho de outro grupo, não há que se alegar ofensa à isonomia. Os trabalhos foram avaliados sob o mesmo prisma, comparados, e a própria recorrente identifica que o trabalho apresentado por outro grupo possui maior grau de completude, razão pela qual recebeu nota superior.

260. Para além disso, a recorrente afirma haver confusão, por parte da CAE, a respeito do prisma a ser usado na análise ao afirmar, no parágrafo 419, que seria inadequado usar os elementos metodológicos da ANAC e/ou ADRM e completa, no parágrafo 420, que deveriam ser usados elementos do RBAC. É importante esclarecer que RBACs são editados e emitidos pela ANAC, e o ADRM é literatura especializada, amplamente usada como fonte pela ANAC na edição de normas. Em razão disso, este argumento não prospera.

261. Por fim, a recorrente traz, no parágrafo 422, argumentação sobre o fato de o GCA ter previsto, em seu estudo de mercado, uma demanda de passageiros em conexão, sem que estes tenham sido considerados no dimensionamento da infraestrutura de terminal de passageiros. Quanto à questão, esclarece-se que o aeroporto de São Gonçalo do Amarante possui características claras de aeroporto origem/destino – fato corretamente apontado tanto pela recorrente quanto pelo GCA, em seus estudos de mercado – sendo a taxa de conexão “atual” (2019) sobre a demanda total de passageiros de 1,3%, e a demanda projetada pelo GCA para passageiros em conexão ao final da concessão corresponde a apenas 3,1% da demanda total. Ao contrário do que ocorre em grandes centros de conexão (como, por exemplo, SBBR, que chega a registrar 40% de passageiros em conexão sobre a demanda total), tal índice de 3,1% pode ser considerado irrisório, do ponto de vista do dimensionamento de áreas e na previsão de capacidade, aí considerada também a demanda a ser atendida ao longo da concessão no SBSG. É importante, no entanto, para os fluxos de conexão, ainda que tal operação ocorra com pouca frequência, que os mesmos estejam

previstos e que a infraestrutura comporte essa possibilidade, o que ocorre hoje na operação do aeroporto de SBSG. Visto que o GCA não prevê alterações significativas no fluxo de passageiros ao longo da concessão, entende-se, pelo aqui exposto, que não há prejuízo ao processamento de passageiros em conexão no aeroporto, pelo anteprojeto apresentado.

262. Ante o exposto, entende esta Comissão por julgar improcedentes os argumentos apresentados e, diante disso, por manter a avaliação do Consórcio GCA no item recorrido.

Alegações sobre o item 27 da avaliação da CAE – Estudo de Engenharia

263. O item de avaliação busca analisar se “[O] anteprojeto contém elementos que permitam a plena caracterização das obras previstas em cada fase/etapa de implantação, como desenhos esquemáticos, croquis ou imagens e memórias de cálculo, além de investigações e ensaios, quando couber”.

264. A nota obtida para o Grupo Recorrente foi de 50%, conforme observado por esta Comissão:

O anteprojeto traz a caracterização das obras previstas no plano de desenvolvimento, por etapas. Entretanto, o estudo apresentado considera que diversos elementos não necessitarão de intervenções, visão esta que não é considerada a mais precisa quando se observa o comportamento de uma operação aeroportuária. Neste sentido, entende-se que elementos importantes e necessários, que devem ser trocados/substituídos bem como intervenções que precisam ser realizadas ao longo da concessão não foram considerados. Quanto às memórias de cálculo, elas são apresentadas, ancoradas em sistemas de preços referenciais, e os esquemas/desenhos são apresentados em formato DWG, permitindo a comparação entre planos, medidas, custos e volumes presentes nas planilhas, mas como já dito, elementos importantes estão ausentes deste estudo de anteprojeto. Por fim, em que pese não prever implantação de elementos importantes no antiprojeto, conforme mencionado acima, o documento traz estudos geológicos, inclusive sondagens de solo, disponibilizados pela atual concessionária.

265. Objetivamente, a avaliação da comissão, neste quesito, não menciona "expansões", palavra usada pela recorrente em sua contestação. De fato, investimentos ao longo de uma concessão de 30 anos não necessariamente decorrem da necessidade de se expandir a infraestrutura mas, como já mencionado, podem estar atrelados à aquisição, substituição e atualização de equipamentos e sistemas, por exemplo, assim como melhorias relacionadas à qualidade de serviço e nível de serviço, que se refletem nas receitas auferidas pela concessionária. Adicionalmente, a recorrente argumenta que não haveria equívoco nos parâmetros/metodologias adotados e que ao não haver equívoco apontado pela Comissão, a nota não deveria ser objeto de desconto.

266. Entretanto, quando um estudo está incompleto, impreciso, e não considera elementos relevantes para o objeto avaliado, isso é ponderado e refletido na nota atribuída, sendo esse o sentido do que é apontado quando se afirma que a visão apresentada pela recorrente "não é considerada a mais precisa quando se observa o comportamento de uma operação aeroportuária" e nas orações subsequentes. A completude, precisão e adequação do estudo foram/são avaliados e estão refletidos na nota em questão.

267. Por outro lado, admite-se que o mérito do estudo de engenharia com relação à proposta da recorrente para o desenvolvimento do sítio aeroportuário ao longo da concessão já foi, de fato, devidamente criticado na avaliação de outros itens, havendo lá o desconto correspondente na nota, de forma que, em que pese as deficiências inegáveis do anteprojeto apresentado, não caberia desconto especificamente quanto a isso na nota também deste item, razão pela qual defere-se parcialmente o recurso, majorando-se a nota conferida ao item para o Grupo Recorrente de 50% para 60%.

Alegações sobre o item 28 da avaliação da CAE – Estudo de Engenharia

268. O item 28 traz como enunciado: “[P]ara fins de dimensionamento do terminal de passageiros, foram considerados os parâmetros adotados pela ANAC na avaliação do nível de serviço dos componentes operacionais, apresentando anteprojeto do terminal de passageiros para cada fase/etapa de implantação da solução escolhida como mais adequada para o desenvolvimento do aeroporto, bem como são apresentados os cálculos e planilhas utilizados na elaboração do anteprojeto que evidenciam a utilização dos parâmetros da ANAC e da Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA), quando aplicável.”

269. Para tal item, a nota do Recorrente - Consórcio LOGIT - foi de 80% pelas razões expostas a seguir:

O estudo não prevê grandes intervenções em terminal de passageiros ao longo da concessão, sustentando que a gestão da infraestrutura focará sobretudo em ações de manutenção, o que se reflete no grau de detalhamento do anteprojeto. As necessidades de áreas dos componentes para TPS são apresentadas de forma razoavelmente detalhada em planilha e utilizam os parâmetros adequados.

270. Sobre o recurso apresentado, a avaliação do item no estudo da recorrente restou prejudicada uma vez que, não tendo sido previstas grandes intervenções em terminal de passageiros ao longo da concessão, resta, de fato, pouco a apresentar com relação a fases e etapas de implantação da solução escolhida. Entretanto, não há como contornar o fato de que aquilo que se apresenta como “anteprojeto” possui grau de detalhamento muito incipiente. Tal abordagem, focada em ações de manutenção e sem grandes intervenções ao longo da concessão, busca ser justificada pelo estudo por meio de cálculos apresentados de forma simplificada, considerados insuficientes para justificar a linha seguida.

271. Quanto às argumentações da Recorrente no que tange à análise comparativa com os demais estudos, destaca-se não ser possível, pelos elementos apresentados, que se avalie o material desse estudo como tendo nível comparável aos estudos mais aprofundados e detalhados apresentados pelo grupo selecionado. Como a própria Recorrente coloca em sua argumentação, caso se tratasse aqui de apenas checar o atendimento mínimo a requisitos de edital, era possível que vários estudos tivessem as mesmas notas, porém a análise qualitativa e comparativa é parte inescapável do processo de seleção que visa escolher o estudo que melhor se adequa aos propósitos da concessão, estando assim em linha com os preceitos do edital.

272. Dessa forma, fica mantida a nota conferida à recorrente neste item, de 80%.

273. Com relação ao pedido de revisão da nota atribuída ao GCA em relação ao item 28, entende-se que as inconsistências apontadas no estudo apresentado pelo Grupo foram adequadamente consideradas na nota atribuída à recorrida, conforme sua relevância, e que a diferença entre as notas da recorrida e recorrente neste item refletem a qualidade e profundidade dos trabalhos apresentados, conforme já explicado, havendo, portanto, isonomia na avaliação realizada.

274. Ante o exposto, indefere-se o recurso, mantendo-se a nota atribuída à recorrida GCA pela comissão.

Alegações sobre o item 30 da avaliação da CAE – Estudo de Engenharia

275. O item de avaliação busca analisar “[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”.

276. Para o item em questão, o Consórcio LOGIT “considera imponderada nota atribuída ao item, uma vez que as características apresentadas pelos locais citados no argumento avaliativo (sala VIP e TAG) não são fatores que possibilitam ou apresentam relevância para a caracterização como “obras inacabadas” propriamente ditas”.

277. Sobre o tema, o Termo de Referência constante no Edital prevê que “[Q]uando verificada a existência de obras inacabadas ou em execução no sítio aeroportuário, deverão ser avaliadas 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”.

278. Para tanto, o Consórcio GCA, que obteve nota máxima para o item, atendeu ao requerido na seção “2.1.1 Obras Existentes”, a qual apresenta informações sobre obras em andamento, com indicação da situação atual, eventual previsão de término (tabela 2-1), localização em planta e registro fotográfico com as condições atuais. Para essas obras, considerou-se que a concessionária não planeja concluí-las até a relicitação do aeroporto e sugere “a finalização das obras nas salas de espera de aviação geral e nas salas VIP na primeira fase de obras desse estudo” por entender que “Essas obras finalizadas proporcionariam melhora no fluxo dos passageiros de aviação geral e inclusão de novas áreas comerciais no terminal de passageiros”.

279. Destarte, o Grupo Recorrente recebeu nota 70% pelas razões expostas na observação que acompanha o item de avaliação, qual seja:

Não considera a existência de obras inacabadas, tais como a sala vip doméstico e o TAG, que está sendo utilizado como depósito de materiais e mobiliário. Afirma ainda que “não existem projetos e/ou obras em andamento passíveis de ter seu investimento quantificado neste item.”, conforme seção “4.1.6 Obras Inconclusas”.

280. Sobre a questão, o GCA argumentou em suas contrarrazões o que segue:

Inicialmente, cabe destacar que o Recorrente claramente não entende o conceito de obra inacabada, atrelando a definição à finalidade que se destina os locais em termos operacionais. Ora, independentemente da finalidade operacional para a qual se destine os ambientes, a condição atual dos locais mencionados demanda, no mínimo, obras de acabamento para a finalização das salas. A figura a seguir ilustra, a título de exemplo, a situação das salas VIP, indicada no estudo de engenharia do Recorrido.

Ademais, o Recorrente indica que as obras apontadas são insignificantes dentro do estudo, mas sem qualquer embasamento para tal informação. Claramente, o Recorrente não entende que a função do estudo é ser extensivo na análise e avaliar todas as obras, pequenas ou grandes, para que, após sua mensuração, seja possível definir sua relevância. No entanto, sem ao menos avaliar a obra durante a explanação do recurso e do estudo, simplesmente alega ser de pequena importância, tornando evidente o descabimento do pleito para aumento de nota.

Dentre outras funções, o estudo de viabilidade deve mapear a situação da infraestrutura existente, incluindo a existência de obras inacabadas, de modo a demonstrar a máxima informação possível aos interessados na concessão, tornando a real situação do ativo evidenciada no estudo.

Por fim, cabe destacar que, ao contrário do que o Recorrente alega, as obras se localizam em áreas internas ao Terminal de Passageiros e que poderiam ter destinação operacional, ou seja, não são áreas secundárias que não influem operacionalmente.

Ainda que a concessionária atual não planeje concluir as obras das áreas apresentadas até a relicitação do aeroporto, pode-se prever a finalização das mesmas de modo a proporcionar melhora no fluxo dos passageiros de aviação geral e inclusão de novas áreas comerciais no terminal de passageiros.

281. Com efeito, não pode o Grupo Recorrente considerar determinada obra como sendo relevante ou não se nem ao menos identificá-la.

282. A despeito, requer ainda revisão da nota atribuída ao item para o GCA sob o argumento de que se tratam de instalações já existentes dentro do terminal, não havendo que se falar em obras necessárias para construção dos referidos espaços:

440. Todas estas instalações já são existentes dentro do terminal, não há qualquer obra necessária para a construção dos referidos espaços, não tendo sido realizado apenas a instalação dos equipamentos e acabamentos para a realização de uma função que nunca se mostrou importante.

441. Caracterizar os referidos espaços como “Obras” faz parecer que o GCA criou o assunto apenas para poder preencher um item que de outra forma ficaria vazio para a avaliação inadvertida da CAE. A apresentação destes itens desta forma faz parecer que o GCA não tem entendimento de como é realizada a operação de um aeroporto, uma vez que uma mesma área acaba tendo diversas funções durante os anos de operação do aeroporto, recebendo pequenas intervenções de acabamento para a realização destas novas funções. Além disso, diversas outras áreas planejadas inicialmente para serem utilizadas como áreas administrativas se tornam áreas de depósito e posteriormente área comercial que apenas a listagem destes planos, que não se concretizam, se mostra completamente sem sentido.

442. Frisa-se que, de acordo com as “Respostas aos Questionamentos Enviados”, publicadas no dataroom em 11/09/2020, não existem projetos e/ou obras em andamento, replicando o entendimento de que estas obras citadas não teriam qualquer representatividade. 443. Além disso, o racional adotado pelo GCA apresenta falha, quando deixa de listar o projeto de instalações dos Correios, que foi estudado e, inclusive, possui projeto. Se mostraria ainda mais importante a apresentação das instalações dos correios nesta tabela uma vez que seriam estruturas inexistentes que realmente demandariam obras de execução”.

283. Em sua defesa, o Consórcio GCA apresentou fotos das áreas com obras inacabadas para ratificar que não se tratam de áreas prontas para serem exploradas, além de rebater os argumentos trazidos pelo Grupo Recorrente:

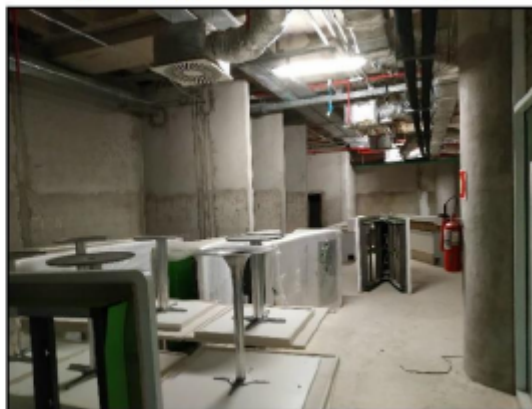
Conforme apresentado no capítulo 2.1.1 do Relatório de Engenharia do Recorrido, pode-se notar através das figuras obtidas por meio de visita in loco que se trata de áreas visivelmente inacabadas, e não apenas de áreas prontas para utilização a qualquer fim que se pretenda, conforme ilustra a figura a seguir para as salas VIP.

Figura 2-8: Área em Obras das Salas VIP 1



Fonte: Visita in loco.

Figura 2-9: Área em Obras das Salas VIP 2



Fonte: Visita in loco.

Desse modo, fica evidente que para o uso delas seria preciso necessariamente de investimento para a finalização, tratando-se, pois, de obras inacabadas. Ademais, o Recorrente apenas se utiliza de um jogo de palavras para argumentar que “instalação de equipamentos e acabamentos para uma função que nunca se mostrou importante” não são obras, de modo que qualquer obra paralisada seria julgada do mesmo modo pelo Recorrente pelo mesmo princípio.

Quanto à segunda alegação referente a disponibilização das “Respostas aos Questionamentos Enviados”, cabe destacar que o documento apresentado apenas indica que não existiam projetos em andamento, não sendo mencionado sobre a situação de obras em andamento ou inacabadas. Ainda assim, cabe a cada proponente ir até ao aeroporto verificar e validar as informações disponibilizadas. Portanto, se a Recorrente simplesmente aceitou a informação que foi disponibilizada, assumindo o risco de eventuais falhas de comunicação ou informações não condizentes, não pode requerer que o Recorrido seja penalizado por ter feito um trabalho mais diligente.

Por fim, quanto à terceira alegação mencionada referente ao projeto dos Correios, é preciso elucidar que esta obra se trata de um Complexo Operacional Logístico operado pelos Correios, de modo que sua execução não seria de responsabilidade da concessionária por não ser inerente a operação do aeroporto. Além disso, destaca-se que esse projeto foi mencionado no estudo do Recorrido no capítulo 1.4.2.2 ilustrado a seguir. Enfim, diferente das obras inacabadas mencionadas adequadamente pelo

Recorrido, a obra para o Complexo Operacional Logístico dos Correios sequer fora iniciada e, portanto, não se faz pertinente citá-la como falha ao atendimento ao item do edital em questão.

284. A partir da análise de todo o exposto, a Comissão considerou razoável a dedução da nota em 30% por entender que tais obras inacabadas deveriam obrigatoriamente ter sido identificadas, conforme preconiza o referido item de avaliação, motivo pelo qual consideram-se improcedentes as razões apresentadas em sede de recurso pelo Grupo Recorrente, decidindo-se pela manutenção da nota do Grupo Recorrente em 70%. Em adição, não foram apresentadas informações que justifiquem a dedução da nota atribuída ao GCA para o item em questão, motivo pelo qual indefere-se o pedido e decide-se pela manutenção da condição atual do grupo.

Alegações sobre o item 31 da avaliação da CAE – Estudo de Engenharia

285. O item de avaliação busca avaliar se *“o estudo de engenharia indica o cronograma de execução das obras previstas em cada fase de expansão do aeroporto, incluindo todas as atividades previstas, embasando tecnicamente os prazos apresentados”*.

286. Para o item em questão, o Recorrente - Consórcio LOGIT - recebeu nota 50% pelas razões apresentadas na observação que acompanha a nota, qual seja:

“O cronograma está apresentado na planilha de Capex (SBSG – CAPEX), na ABA “Cronograma”, que faz referência aos dados de Capex constantes na aba “Analítico”, onde estão os fluxos financeiros na linha do tempo. Apresenta cronograma mensal e outro anual prevendo ações somente no TPS e para licenciamento ambiental descasadas com as etapas de projeto e de obras apresentadas na legenda (cores laranja e cinza) e previstas na aba “Analítico”. Apesar de afirmar que a vida útil dos principais equipamentos do aeroporto varia de 15 a 20 anos para pontes de embarque, e de 20 a 25 anos para elevadores e escadas rolantes, não há previsão no cronograma para substituição de nenhum deles. Em particular, para as pontes de embarque, de acordo com a planilha “Programa de áreas” anexa ao relatório, seria necessário o acréscimo de uma ponte de embarque no ano de 2042 e de outra em 2052, mas não foi localizada tal previsão nem no relatório nem no cronograma, tampouco a substituição das que operam hoje.”. (grifado)

287. Em sede de recurso, o Recorrente argumentou que o estudo não prevê acréscimo de ponte de embarque ao longo do prazo da concessão e que as unidades já disponíveis atendem à capacidade projetada para o aeroporto, conforme trecho reproduzido abaixo:

*215. Ademais, entende-se que há uma premissa equivocada quanto às pontes de embarque e a sua respectiva necessidade de acréscimo durante o período de concessão. O Aeroporto dispõe de 6 pontes de embarque, sendo que duas são duplas, podendo atender até 2 aeronaves cada. A descrição desta situação está apresentada na página 236 do relatório, em forma de observação: “OBS.: * O aeroporto possui duas pontes duplas, que podem atender a duas aeronaves cada, ou seja, as seis pontes atendem a oito aeronaves.” 216. A necessidade de acréscimo ou não deste equipamento é função das diretrizes fornecidas pela SAC e pela aplicação da metodologia da INFRAERO descrita na página 302 do relatório, que envolve como fator principal a capacidade de processamento do volume de passageiros anuais por cada equipamento. Sendo assim, em termos de capacidade de processamento de passageiros, as seis pontes de embarque (duas duplas) presentes no aeroporto possuem comportamento de oito pontes de embarque, conjuntura que atende as necessidades durante o período previsto de concessão. Assim, não há necessidade de investimentos para aquisição destes equipamentos como afirma a comissão avaliadora. (grifado)*

288. Tendo sido verificado por esta Comissão que, de fato, a sétima e a oitava ponte prevista para o programa de áreas já estariam disponibilizadas no aeroporto, em que pese a previsão da necessidade de uma nona ponte logo no ano seguinte ao último ano da concessão, defere-se parcialmente a nota do Grupo Recorrente para o item 31, **majorando-a para 60%**, ajustando-se a observação que acompanha a nota na planilha de modo a excluir a respectiva falha esclarecida:

Nova observação para o Grupo Recorrente que acompanha a nota final (retificada), igual a 60%:

O cronograma está apresentado na planilha de Capex (SBSG – CAPEX), na ABA “Cronograma”, que faz referência aos dados de Capex constantes na aba “Analítico”, onde estão os fluxos financeiros na linha do tempo. Apresenta cronograma mensal e outro anual prevendo ações somente no TPS e para licenciamento ambiental descasadas com as etapas de projeto e de obras apresentadas na legenda (cores laranja e cinza) e previstas na aba “Analítico”. Apesar de afirmar que a vida útil dos principais equipamentos do aeroporto varia de 15 a 20 anos para pontes de embarque, e de 20 a 25 anos para elevadores e escadas rolantes, não há previsão no cronograma para substituição de nenhum deles.

289. O Grupo Recorrente, em seu recurso, requer ainda a redução da nota do GCA, pelas razões expostas:

448. Embora o GCA tenha apresentado a vida útil para determinados equipamentos, apura-se que não há, nem na planilha “SBSG_Engenharia_CAPEX_Custo de investimentos_1.00”, nem no relatório de Estudo de Engenharia e Afins do GCA, qualquer menção à necessidade de investimentos ou reinvestimentos dos equipamentos, e, por conseguinte, não há qualquer previsão de substituição no cronograma de execução das obras previstas em cada fase de expansão do aeroporto. 449. Assim, requer-se a revisão da nota atribuída ao GCA.

290. Sobre o tema, o Consórcio GCA buscou atender ao item na seção “2.5.1.5 Cronograma Estimado e Fases de Operação” do relatório de engenharia, onde consta cronograma com apresentação das obras previstas para acontecer em três fases. A descrição de cada fase acontece no item 2.6.2, com indicação das principais intervenções, segregadas por sistema (subitens do item 2.6.2) e ilustradas com indicação em planta da área onde ocorrerão as obras/intervenções. Prevê ainda os prazos para obtenção das licenças ambientais, necessárias ao início das obras (LI). O cronograma completo com o detalhamento das obras previstas para cada sistema encontra-se no Anexo 5 do relatório e também na planilha excel (CAPEX-Custos de Investimentos, na aba de Capex desenvolvimento: “DES”). Por ter atendido plenamente ao item, recebeu nota 100%.

291. Em particular, o GCA apresenta em suas contrarrazões a localização no estudo dos reinvestimentos previstos para os equipamentos existentes no aeroporto e para aqueles implantados em cada fase do plano de desenvolvimento, distribuídos no tempo, conforme trecho abaixo:

Como é possível identificar na planilha “SBSG_Valor_de_Reposicao_Ativos_1.00”, entregue na pasta “Auxiliares” dos estudos de Avaliação Econômico-Financeira, e na seção “PARA CÁLCULO DE CAPEX DE REINVESTIMENTO EM ATIVOS CONSTRUÍDOS” da aba “Capex” do modelo financeiro, são previstos reinvestimentos para os equipamentos existentes no aeroporto e para aqueles implantados em cada fase do plano de desenvolvimento do aeroporto, distribuídos no tempo, diferente do alegado pelo Recorrente que não apresenta tal planejamento de investimentos.

292. Diante do exposto, indefere-se o pedido de dedução da nota do GCA para o item, mantendo-a em 100%.

Alegações sobre o item 32 da avaliação da CAE – Estudo de Engenharia

293. O item 32 busca avaliar se “[É] apresentada a determinação dos quantitativos dos investimentos, compatíveis com memória de cálculo de investimentos, referenciada nos elementos do anteprojeto utilizado, em quantidades agregadas principais”.

294. Em sede de recurso, o Recorrente - Consórcio LOGIT - objetiva revisão da nota do GCA, inicialmente atribuída em 75%, pelas razões expostas na observação desta Comissão:

Os quantitativos básicos de serviços e materiais previstos em cada fase de investimento podem ser estimados a partir dos desenhos e CPUs apresentadas, entretanto, não foi localizada memória técnica de cálculo do orçamento com as referências detalhadas de cálculo das quantidades. Em linhas gerais, os investimentos definidos no plano de investimentos previsto no anteprojeto estão contemplados na

Planilha "SBSG_Engenharia_CAPEX_Custo de investimentos_1.00" e são compatíveis com os investimentos previstos apontados nos demais volumes do anteprojeto.

295. Não obstante o GCA não ter apresentado memória técnica de cálculo do orçamento com o detalhamento das quantidades (tendo sido devidamente penalizado), este apresentou os desenhos e o orçamento detalhado em Composições de Custos Unitários (CPUs), fato que confere grau de rastreabilidade e de detalhamento de quantidades significativamente superior ao apresentado pelo Grupo Recorrente, tendo em vista que este baseou suas estimativas de CAPEX apenas em custos parametrizados oriundos de projetos/contratos executados pela Administração Pública.

296. Ressalta-se ainda que apesar do Grupo Recorrente não ter previsto nos relatórios de engenharia quantitativos de investimentos para a substituição de equipamentos e expansão da infraestrutura de pistas durante o período de concessão, contabilizou equivocadamente na composição dos custos parametrizados de serviços de restauração de pavimento de PPD e de Pista de Táxi previstos no CAPEX quantidades inerentes à fase de implantação/expansão de pistas, tais como execução de compactação de aterro, regularização e reforço de subleito, instalação de sinalização luminosa (balizamento noturno), envelopamento de travessia, instalação de bueiros, etc.. Tal fato demonstra problemas de compatibilidade das quantidades componentes dos custos parametrizados com os investimentos de CAPEX indicados nos relatórios de engenharia apresentados pelo Grupo Recorrente. Assim, justifica-se a manutenção de nota superior conferida ao GCA em relação à obtida pelo Grupo Recorrente.

297. Diante do exposto, indefere-se o pedido de dedução da nota do GCA para o item, mantendo-a em 75%.

Alegações sobre o item 33 da avaliação da CAE – Estudo de Engenharia

298. O item 33 do Anexo ao Edital busca analisar 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 Federal, principalmente pelos órgãos de fiscalização e controle”.

299. A nota do Grupo Requerente para o item foi de 60%, pelos motivos expostos a seguir:

Os BDIs apresentados na aba "Controle" das planilhas "CAPEX" e "PREÇOS UNITÁRIOS" estão em desacordo com os valores estabelecidos no Acórdão do TCU nº 2.622/2013. Os valores utilizados de BDI em cada serviço e fornecimento de material não ficou claramente demonstrada na planilha "CAPEX". Não foi possível rastrear nas planilhas apresentadas a origem e composição dos custos parametrizados apresentados obtidos a partir de contratos de obras públicas de referência.

300. Sobre o item, o Grupo Recorrente alega em seu recurso o seguinte:

4.1.22.4. ARGUMENTO DO GRUPO RECORRENTE

222. Não há qualquer desacordo em relação aos BDIs apresentados, nem nas planilhas e muito menos no corpo do Estudo de Engenharia e Afins apresentado pelo Grupo Recorrente, com os valores estabelecidos no Acórdão do TCU nº 2.622/2013.

223. Vale frisar a existência de dois valores de BDI para cada serviço e fornecimento de material a serem utilizados em função da vigência do benefício de redução de 60 % na base de cálculo do ISS por 10 anos, concedido à Inframerica.

224. Assim, apresenta-se a equação utilizada para cálculo do BDI que é a indicada a partir de farta jurisprudência do TCU:

Equação.1: Cálculo da taxa de BDI

$$BDI = \frac{(1 + (AC + R + S + G)) \times (1 + DF) \times (1 + L)}{(1 - T)} - 1$$

225. Esta equação foi utilizada nas planilhas “CAPEX” e “Preços Unitários”, e a seguir apresentam-se os parâmetros utilizados no numerador da equação. De acordo com o relatório de engenharia do Grupo Recorrente:

Figura.1: Parâmetros BDI

Componente	Pavimentação	Edificação	Equipamento
Despesas Indiretas			
Administração Central	4,01%	4,00%	3,45%
Despesas Financeiras	1,11%	1,23%	0,85%
Seguros e Garantias	0,40%	0,80%	0,48%
Riscos	0,56%	1,27%	0,85%
Benefícios			
Lucro	7,30%	7,40%	5,11%

Fonte: Relatório de engenharia – Grupo Recorrente

226. A seguir, apresenta-se algumas imagens retiradas do supramencionado acórdão do TCU.

Figura.2: Parâmetros BDI – Acórdão TCU

TIPOS DE OBRA	ADMINISTRAÇÃO CENTRAL			SEGURO + GARANTIA			RISCO		
	1º Quartil	Médio	3º Quartil	1º Quartil	Médio	3º Quartil	1º Quartil	Médio	3º Quartil
CONSTRUÇÃO DE EDIFÍCIOS	3,00%	4,00%	5,50%	0,80%	0,80%	1,00%	0,97%	1,27%	1,27%
CONSTRUÇÃO DE RODOVIAS E FERROVIAS	3,80%	4,01%	4,67%	0,32%	0,40%	0,74%	0,50%	0,56%	0,97%
CONSTRUÇÃO DE REDES DE ABASTECIMENTO DE ÁGUA, COLETA DE ESGOTO E CONSTRUÇÕES CORRELATAS	3,43%	4,93%	6,71%	0,28%	0,49%	0,75%	1,00%	1,39%	1,74%
CONSTRUÇÃO DE MANUNTEÇÃO DE ESTAÇÕES E REDES DE DISTRIBUIÇÃO DE ENERGIA ELÉTRICA	5,29%	5,92%	7,93%	0,25%	0,51%	0,56%	1,00%	1,48%	1,97%
OBRAS PORTUARIAS, MARÍTIMAS E FLUVIAIS	4,00%	5,52%	7,85%	0,81%	1,22%	1,99%	1,46%	2,32%	3,16%

Fonte: Acórdão TCU nº 2.622/2013, adaptado

Figura.3: Parâmetros BDI – Acórdão TCU

TIPOS DE OBRA	DESPESA FINANCEIRA			LUCRO		
	1º Quartil	Médio	3º Quartil	1º Quartil	Médio	3º Quartil
CONSTRUÇÃO DE EDIFÍCIOS	0,59%	1,23%	1,39%	6,16%	7,40%	8,96%
CONSTRUÇÃO DE RODOVIAS E FERROVIAS	1,02%	1,11%	1,21%	6,64%	7,30%	8,69%
CONSTRUÇÃO DE REDES DE ABASTECIMENTO DE ÁGUA, COLETA DE ESGOTO E CONSTRUÇÕES CORRELATAS	0,94%	0,99%	1,17%	6,74%	8,04%	9,40%
CONSTRUÇÃO DE MANUTENÇÃO DE ESTAÇÕES E REDES DE DISTRIBUIÇÃO DE ENERGIA ELÉTRICA	1,01%	1,07%	1,11%	8,00%	8,31%	9,51%
OBRAS PORTUARIAS, MARÍTIMAS E FLUVIAIS	0,94%	1,02%	1,33%	7,14%	8,40%	10,43%

Fonte: Acórdão TCU nº 2.622/2013, adaptado

Figura.4: Parâmetros BDI – Acórdão TCU

BDI PARA ITENS DE MERO FORNECIMENTO DE MATERIAIS E EQUIPAMENTOS			
PARCELA DO BDI	1º Quartil	Médio	3º Quartil
ADMINISTRAÇÃO CENTRAL	1,50%	3,45%	4,49%
SEGURO + GARANTIA	0,30%	0,48%	0,82%
RISCO	0,56%	0,85%	0,89%
DESPESA FINANCEIRA	0,85%	0,85%	1,11%
LUCRO	3,50%	5,11%	6,22%

Fonte: Acórdão TCU nº 2.622/2013, adaptado

227. Além destes parâmetros presentes no Acórdão, para o cálculo do BDI é necessário quantificar e aplicar os tributos, de acordo com a equação já apresentada. A saber, os tributos quantificados foram (i) PIS, (ii) COFINS, (iii) ISSQN e (iv) CPRB. Cabe mencionar que estes tributos não são, obviamente, tributos regidos pelo referido acórdão e foram aplicados corretamente.

228. Assim, resta esclarecido que houve um engano, por parte da comissão avaliadora, em dizer que o Grupo Recorrente utilizou parâmetros em desacordo com o Acórdão nº 2.622/2013 do Tribunal de Contas da União.

229. Posteriormente, a avaliação da comissão indica que “Os valores utilizados de BDI em cada serviço e fornecimento de material não ficou claramente demonstrada na planilha “CAPEX”. De fato, como explicado extensivamente no relatório de engenharia, a planilha CAPEX não tinha a pretensão de apresentar a construção dos preços paramétricos.

230. A construção dos preços paramétricos, onde se aplica o BDI, é realizada na planilha “Preços Unitários, a qual é capaz de explicar ainda o terceiro e último ponto apresentado pela comissão “Não foi possível rastrear nas planilhas apresentadas a origem e composição dos custos parametrizados apresentados obtidos a partir de contratos de obras públicas de referência.

231. Com um pouco de traquejo na utilização do editor de planilhas é possível observar o que foi explicado nos respectivos itens do relatório de engenharia, está apresentado nesta planilha e permite a construção dos preços unitários.

232. Assim, de maneira a elucidar mais claramente o encaminhamento lógico apresenta-se uma figura com a aba “Orçamentos” da planilha “Preços Unitários”

Figura.5: Aba "Orçamento" da planilha "Preços Unitários"

Item	Código	Fonte	Descrição	Unidade	Quantidade	Custo unitário	Custo total (R\$)	Preço total (R\$)	
								- BDI cheio	- BDI reduzido
2861	2.2.1 90050	SINAPI	Locação Topográfica da Obra	m	1.261,3	35,24	44.444,40	56.111,85	54.327,60
2862	2.3.1 5502835	SICRO	Escavação Mecânica, Carga Transporte de Solo DMT 200-600m	m³	7.578,6	4,83	36.609,39	46.215,75	44.746,26
2863	2.3.2 4413942	SICRO	Compactação de Material de "Bota-Fora"	m²	6.658,6	1,32	8.801,60	11.111,16	10.757,85
2864	2.3.3 4915671	SICRO	Reaterro de Solo Escavado em Talude	m²	920,0	14,92	12.806,24	16.280,25	15.762,58
2865	3		Fundação e Estruturas				2.238.874,88	2.798.683,06	2.718.569,63
2866	3.1		Fundações						
2867	3.1.1		Escavação Manual						
2868	3.1.1.1 4805749	SICRO	Escavação Manual de Valas para Bloco de Fundação	m³	79,7	55,37	4.411,87	5.509,56	5.392,46
2869	3.1.1.2 4805755	SICRO	Reaterro Manual para Blocos de Fundação	m³	13,3	24,62	326,90	412,67	399,35
2870	3.1.1.3 3915521	SICRO	Transporte de Solo Excedente para Bota Fora, Incluindo Carga, Descarga e Espalh	tkm	990,0	0,29	292,19	309,12	357,38
2871	3.1.2		Fundações Profundas de concreto armado						
2872	3.1.2.1 2305997	SICRO	Fornecimento e Criação de Estaca Pré-moldada em Concreto Armado Diâmetro	m	888,0	141,21	125.592,54	158.295,74	153.262,49
2873	3.1.2.2 2305998	SICRO	Fornecimento e Criação de Estaca Pré-moldada em Concreto Armado Diâmetro	m	780,0	167,77	130.866,35	165.193,05	159.946,30
2874	3.1.2.3 2305999	SICRO	Fornecimento e Criação de Estaca Pré-moldada em Concreto Armado Diâmetro	m	324,0	218,46	70.133,20	88.536,26	85.721,12
2875	3.1.3		Blocos de Fundação						
2876	3.1.3.1 70927	SINAPI	Fornecimento, Lançamento, Cura e Controle Tecnológico do Concreto fck= 10MPa,	m³	3,0	390,61	1.171,83	1.479,32	1.432,28
2877	3.1.3.2 3108001	SICRO	Fornecimento e Colocação de Forma de Madeira em Compensado para Blocos d	m²	349,7	70,43	24.631,05	31.094,28	30.105,39
2878	3.1.4		Armaduras						
2879	3.1.4.1 407819	SICRO	Fornecimento e Colocação de Aço CA 50, Inclusive Corte e Dobra - 10mm	kg	1.628,4	7,75	12.601,24	15.907,82	15.402,01
2880	3.1.4.2 407819	SICRO	Fornecimento e Colocação de Aço CA 50, Inclusive Corte e Dobra - 12,5mm	kg	1.349,2	7,75	10.406,44	12.977,53	12.246,95
2881	3.1.4.3 407819	SICRO	Fornecimento e Colocação de Aço CA 50, Inclusive Corte e Dobra - 16,0mm	kg	503,1	7,75	3.882,49	4.901,26	4.745,42
2882	3.1.4.4 407819	SICRO	Fornecimento e Colocação de Aço CA 50, Inclusive Corte e Dobra - 20,0mm	kg	827,1	7,75	6.408,32	8.089,87	7.832,64
2883	3.1.4.5 3107890	SICRO	Fornecimento, Lançamento, Cura e Controle Tecnológico do Concreto fck= 30MPa	m³	66,4	296,64	19.696,81	24.865,38	24.074,65
2884	3.2		Estruturas de Concreto						
2885	3.2.1 3108001	SICRO	Fornecimento e Colocação de Forma de Madeira em Compensado para Pilares, \	m²	1.221,0	70,43	156.487,81	197.487,34	191.207,94
2886	3.2.2 407810	SICRO	Fornecimento e Colocação de Aço CA 50, Inclusive Corte e Dobra - 5mm	kg	1.198,8	7,96	17.508,38	22.102,61	21.398,82
2887	3.2.3 407810	SICRO	Fornecimento e Colocação de Aço CA 50, Inclusive Corte e Dobra - 6,3mm	kg	1.957,0	7,75	22.010,64	28.022,45	28.002,70
2888	3.2.4 407810	SICRO	Fornecimento e Colocação de Aço CA 50, Inclusive Corte e Dobra - 8mm	kg	4.057,0	7,75	31.483,37	39.681,55	38.419,80
2889	3.2.5 407810	SICRO	Fornecimento e Colocação de Aço CA 50, Inclusive Corte e Dobra - 10mm	kg	5.068,0	7,75	39.421,48	49.765,75	48.183,37
2890	3.2.6 407810	SICRO	Fornecimento e Colocação de Aço CA 50, Inclusive Corte e Dobra - 12,5mm	kg	4.047,2	7,75	31.357,44	39.585,68	38.326,90

Fonte: Elaboração Grupo Recorrente

233. A figura apresentada mostra para algumas linhas do orçamento de Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio, referente, como exposto no Estudo de Engenharia e Afins, ao Edital de concorrência para a execução das obras e serviços de engenharia para construção do novo prédio do Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio do Aeroporto Lauro Carneiro de Loyola, em Joinville/SC (005/ADSU/SBJV/2013).

234. Os valores presentes na coluna "G" com o nome "Quantidade" foram extraídos dos referidos orçamentos dos editais. Os custos unitários são referentes aos materiais e serviços aos quais eles se referem, com "Código" e "Fonte" apresentados na própria planilha.

235. O produto resultante dos valores "Quantidade" e "Custo unitário" leva ao valor de "Custo total". A planilha então, apresenta duas colunas "Preço total (R\$) – BDI cheio" e "Preço total (R\$) – BDI reduzido", que notoriamente se referenciam aos dois momentos de tributação diferentes já mencionados.

236. O custo total é então inflado pelo valor de BDI, de acordo com o serviço ou equipamento fornecido. De acordo com a composição específica de BDI já demonstrada e explicada.

237. Todas as linhas somadas levam ao Preço total (cheio ou reduzido) que ao ser dividido pela área total considerada no projeto de referência leva ao preço paramétrico da estrutura, que é apresentado na aba "Controle" da planilha "Preços Unitários".

238. Só então estes valores paramétricos são incluídos dentro da planilha "CAPEX", na aba homônima "Controle". Estes valores paramétricos são responsáveis por compor os valores de investimento a partir das áreas de expansão definidas pelo anteprojeto.

239. Ante o exposto, requer-se a revisão da nota atribuída ao Grupo Recorrente.

301. No mérito, em sede de recurso, esta Comissão tem algumas considerações a fazer:

302. Os parâmetros das Taxas de BDI de serviços, cuja utilização nas análises de orçamento de obras públicas foi determinada no Acórdão TCU n.º 2.622/2013, constam no subitem 9.1 do mencionado documento, conforme o tipo de obra em análise, os quais apresentamos no Quadro 1.

Quadro 1 – Valores de BDI de itens de serviço por tipo de obra, conforme subitem 9.1 do no Acórdão TCU n.º 2.622/2013.

VALORES DO BDI POR TIPO DE OBRA			
TIPOS DE OBRA	1º Quartil	Médio	3º Quartil
CONSTRUÇÃO DE EDIFÍCIOS	20,34%	22,12%	25,00%
CONSTRUÇÃO DE RODOVIAS E FERROVIAS	19,60%	20,97%	24,23%

303. No caso das taxas de BDI referentes a itens referentes a mero fornecimento de material e equipamento, exceto materiais asfálticos, o referido Acórdão determina ainda no subitem 9.1 a utilização dos parâmetros a seguir relacionados:

Quadro 2 – Valores de BDI para itens de mero fornecimento de materiais e equipamentos, conforme subitem 9.1 do no Acórdão TCU n.º 2.622/2013.

BDI PARA ITENS DE MERO FORNECIMENTO DE MATERIAIS E EQUIPAMENTOS	1º QUARTIL	MÉDIO	3º QUARTIL
	11,10%	14,02%	16,80%

304. Entretanto, o referido Acórdão define em seu subitem 9.2.1 que quando o BDI estiver fora dos patamares estipulados no subitem 9.1, deverá se proceder exame pormenorizado dos itens que compõe o BDI, utilizando-se como diretriz para o exame os percentuais apresentados nos Quadros 3 e 4, levando-se em consideração as peculiaridades de cada caso concreto.

Quadro 3 – Valores de referência para análise pormenorizada do BDI de itens de serviço, em função das peculiaridades do caso concreto, quando os valores de BDI se situarem fora dos patamares estabelecidos nos Quadros 1 e 2, conforme subitem 9.2.1 do no Acórdão TCU n.º 2.622/2013.

TIPOS DE OBRA	ADMINISTRAÇÃO CENTRAL			SEGURO + GARANTIA			RISCO		
	1º Quartil	Médio	3º Quartil	1º Quartil	Médio	3º Quartil	1º Quartil	Médio	3º Quartil
CONSTRUÇÃO DE EDIFÍCIOS	3,00%	4,00%	5,50%	0,80%	0,80%	1,00%	0,97%	1,27%	1,27%
CONSTRUÇÃO DE RODOVIAS E FERROVIAS	3,80%	4,01%	4,67%	0,32%	0,40%	0,74%	0,50%	0,56%	0,97%
TIPOS DE OBRA	DESPESA FINANCEIRA			LUCRO					
	1º Quartil	Médio	3º Quartil	1º Quartil	Médio	3º Quartil			
CONSTRUÇÃO DE EDIFÍCIOS	0,59%	1,23%	1,39%	6,16%	7,40%	8,96%			
CONSTRUÇÃO DE RODOVIAS E FERROVIAS	1,02%	1,11%	1,21%	6,64%	7,30%	8,69%			

Quadro 4 – Valores de referência para análise pormenorizada do BDI de itens de mero fornecimento de materiais e equipamentos, em função das peculiaridades do caso concreto, quando os valores de BDI se situarem fora dos patamares estabelecidos nos Quadros 1 e 2, conforme subitem 9.2.1 do no Acórdão TCU n.º 2.622/2013.

BDI PARA ITENS DE MERO FORNECIMENTO DE MATERIAIS E EQUIPAMENTOS			
PARCELA DO BDI	1º Quartil	Médio	3º Quartil
ADMINISTRAÇÃO CENTRAL	1,50%	3,45%	4,49%
SEGURO + GARANTIA	0,30%	0,48%	0,82%
RISCO	0,56%	0,85%	0,89%
DESPESA FINANCEIRA	0,85%	0,85%	1,11%
LUCRO	3,50%	5,11%	6,22%

305. Verifica-se no Quadro 5 que os BDIs apresentados pelo Grupo Recorrente encontram-se fora dos patamares estabelecidos pelo TCU no subitem 9.1 do Acórdão n.º 2.622/2013 (Quadros 1 e 2). Conforme

consta nas composições de BDIs apresentadas, o Grupo Recorrente utilizou como referência os valores de insumos para os BDIs aderentes aos valores médios estabelecidos nos Quadros 3 e 4, os quais, revestem-se de excepcionalidade, pois, no entendimento desta Comissão, sua análise e utilização deverão ser justificadas a partir da consideração das peculiaridades do caso concreto, conforme previsto no subitem 9.2.1 do mencionado Acórdão.

Quadro 5 – Composição dos BDIs apresentados pelo Grupo Recorrente.

Benefícios e Despesas Indiretas			
Componente	Pavimentação	Edificação	Equipamentos
Despesas Indiretas			
Administração Central	4,01%	4,00%	3,45%
Despesas Financeiras	1,11%	1,23%	0,85%
Seguros e Garantias	0,40%	0,80%	0,48%
Riscos	0,56%	1,27%	0,85%
Benefícios			
Lucro	7,30%	7,40%	5,11%
Tributos			
PIS	0,65%	0,65%	1,65%
COFINS	3,00%	3,00%	7,60%
ISSQN - normal	5,00%	5,00%	0,00%
ISSQN - reduzido	2,00%	2,00%	0,00%
CPRB	0,00%	0,00%	0,00%
BDI - normal	24,67%	26,24%	22,39%
BDI - reduzido	20,70%	22,23%	22,39%
ISSQN (Demolição)	5,00%	5,00%	
BDI Demolição	24,67%	26,24%	

306. O fato é que o Grupo Recorrente não apresentou justificativas para a não utilização de valores de BDIs situados dentro do intervalo definido no subitem 9.1 do Acórdão TCU n.º 2.622/2013, as quais deveriam considerar, as peculiaridades do caso concreto (tipo de serviços, materiais ou equipamentos), de acordo com os itens de CAPEX com execução prevista durante a vigência do contrato de concessão.

307. Quanto à avaliação dos custos, importa destacar que as estimativas de CAPEX apresentadas pelo Grupo Recorrente foram realizadas em nível de orçamento preliminar, realizadas a partir de custos parametrizados oriundos de projetos/contratos executados pela Administração Pública. Assim, o Grupo Recorrente não apresentou detalhamentos do orçamento em nível de cotações e composições de custos unitários, destoando do nível de detalhamento apresentado pelos demais grupos concorrentes.

308. Durante a análise realizada pela Comissão, observou-se que não foi realizada a associação do custo parametrizado de cada item de serviço apresentado nas planilhas “CAPEX” e “Preços Unitários” com o respectivo projeto/contrato de engenharia executado pelo poder público, de modo que a rastreabilidade dos custos restou prejudicada.

309. Em consonância com o exposto, o GCA constatou o referido problema ao apresentar as contrarrazões ao Recurso Administrativo interposto pelo Grupo Recorrente, conforme observa-se a seguir:

Por fim, quanto à não disponibilização dos preços paramétricos utilizados, o Recorrente afirma em seu recurso que as planilhas apresentadas possuem as quantidades das obras referenciais, quando diz que “os valores constantes na coluna “G” com o nome “quantidade” foram extraídos dos referidos

orçamentos dos editais". Contudo nada na planilha indica tal referência, o que não permite ao avaliador rastrear a origem do dado, restante unicamente à Comissão, sem possibilidade de verificar, acreditar no que diz o Recorrente em seu recurso, o que não pode ser aceito.

310. Adicionalmente, verificou-se na aba "Orçamento" da Planilha " Preços Unitários" que não foram apresentadas colunas com os valores de BDIs aplicados aos itens serviços, materiais e equipamentos, de modo que tais valores tiveram que ser obtidos pela Comissão indiretamente, a partir da retro análise dos valores apresentados nas colunas de custo total e de preço total com BDI reduzido e BDI cheio.

311. Tal fato também foi observado pelo GCA em suas contrarrazões, onde se destaca o seguinte trecho:

Assim como verificado pela Comissão, os valores de BDI utilizados para cada item dos preços não estão claramente apresentados. O Recorrente apresenta em seu recurso um extrato de uma das planilhas de preços unitários em que alega que são apresentados valores com BDI e com BDI reduzido. Apesar de os valores finais constarem na imagem, remanesce a questão de qual o percentual que foi utilizado, que não está claramente apresentado."

312. Na aba "Orçamento", constatou-se ainda, na composição dos custos parametrizados de serviços de restauração de pavimento de PPD e de Pista de Táxi previstos no CAPEX, a contabilização equivocada de itens inerentes à fase de implantação de pistas, tais como execução de compactação de aterro, regularização e reforço de subleito, instalação de sinalização luminosa (balizamento noturno), envelopamento de travessia, instalação de bueiros, entre outros.

313. Considerando que o Grupo Recorrente não previu investimentos para a substituição de equipamentos e a ampliação da infraestrutura de pistas durante o período de concessão, a inclusão de serviços típicos de implantação demonstra problemas de compatibilidade dos custos parametrizados apresentados com os investimentos de CAPEX previstos nos relatórios de engenharia. Tais dificuldades prejudicam a clareza, objetividade e rastreabilidade dos custos apresentados.

314. Concluindo, entende esta Comissão por julgar parcialmente procedentes os argumentos apresentados pelo Grupo Recorrente, devendo ser majorada a nota do presente item para 65%, na avaliação do item 33 do Grupo Recorrente relativos ao Aeroporto, tendo em vista que os BDIs apresentados não atendem ao subitem 9.1 do Acórdão TCU n.º 2.622/2013, entretanto, enquadram-se nos parâmetros para os componentes estabelecidos no subitem 9.2.1 do referido Acórdão, não obstante ter sido constatada a ausência de justificativas relativas ao caso concreto por parte do Grupo Recorrente. As observações que acompanham a nota na planilha também foram ajustadas, passando à seguinte redação, conforme planilha em anexo:

Nova observação para o Grupo Recorrente que acompanha a nota final (retificada), igual a 65%:

Os BDIs apresentados na aba "Controle" das planilhas "CAPEX" e "PREÇOS UNITÁRIOS" estão em desacordo com os valores estabelecidos no subitem 9.1 do Acórdão do TCU n.º 2.622/2013 e apesar estarem alinhados aos valores estabelecidos no subitem 9.2.1 do referido Acórdão, foi constatada a ausência de justificativas relacionadas ao caso concreto. Os valores utilizados de BDI em cada serviço e fornecimento de material não ficou claramente demonstrada na planilha "CAPEX". Não foi possível rastrear nas planilhas apresentadas a origem e composição dos custos parametrizados apresentados obtidos a partir de contratos de obras públicas de referência.

Alegações sobre o item 35 da avaliação da CAE – Estudo de Engenharia

315. O item 35 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. 7.565, de 1986), o estudo apresenta os custos de desapropriação ou indenização referentes a cada caso".

316. Para o referido item, a nota atribuída ao Grupo Recorrente foi de 25%, pelas razões expostas na observação que acompanha a nota:

O estudo apresenta o atual contrato de concessão em que menciona 2 áreas a desapropriar. Cita um "Apêndice B" com áreas a desapropriar, porém, tal documento não foi localizado. O estudo não apresenta a valoração das áreas a serem desapropriadas, assim como também não apresenta croqui da configuração futura da área patrimonial contemplando possíveis acréscimos de área.

317. Em sede de recurso, argumenta o Grupo Recorrente que o Termo de Referência expressamente determina que os estudos apresentem os custos de desapropriação ou indenização, apenas se 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.

318. Afirma que a constatação da necessidade de utilização de áreas externas aos limites do sítio aeroportuário configura condicionante ao atendimento deste Item, de modo que, caso não haja sua necessidade, não subsiste o dever de informar algo que, em verdade, não foi verificado.

319. Em adição, afirma que os estudos elaborados pelo Grupo Recorrente concluíram por não haver necessidade de utilizar áreas externas aos limites do sítio aeroportuário, o que torna a solução de engenharia proposta compatível com a área patrimonial do aeroporto, razão pela qual não foi apresentada a valoração das áreas externas a serem desapropriadas, assim como também não croqui da configuração futura da área patrimonial contemplando possíveis acréscimos de área.

320. Entende que, ao contrário do que afirma a CAE em sua avaliação, o Grupo Recorrente em momento algum expôs informações que levassem a crer que foi constatada a necessidade de utilizar áreas externas aos limites do aeroporto, o que permite questionar a afirmação "O estudo apresenta o atual contrato de concessão em que menciona 2 áreas a desapropriar. Cita um "Apêndice B" com áreas a desapropriar, porém, tal documento não foi localizado", já que esses elementos são estranhos aos estudos, isto é, não foram mencionados pelo Grupo Recorrente.

321. Ressalta ainda, que entende pela falta de razoabilidade que pousa sobre a avaliação da CAE, porquanto penaliza o Grupo Recorrente por ter apresentado uma solução de engenharia que não exige a utilização de área maior do que a já ocupada pelo sítio aeroportuário, ou seja, solução que não se configura como antieconômica, prestigiando o princípio da eficiência ao combinar a melhor alternativa técnica com o menor gasto possível.

322. Assim, nestes termos, defende que a penalização do Grupo Recorrente, é totalmente indevida, pois (i) a área patrimonial do sítio aeroportuário é compatível com a solução de engenharia proposta, o que anula a necessidade de utilização de área externa, e (ii) a CAE motiva seu julgamento, com base em informações não havidas nos estudos do Grupo Recorrente, mas consideradas como existentes.

323. Sobre o tema, em que pese entendimento desta Comissão de que o estudo é falho por não prever solução para a não conformidade já referenciada na presente nota técnica (distância mínima do ALS à cabeceira da pista), seja pela desapropriação da área necessária, seja pelo deslocamento da cabeceira (também não previsto no estudo do Grupo), conclui-se que tal fato já resultou na dedução de nota em outros itens de avaliação, de acordo com o tema em análise.

324. Nesse sentido, em atenção às considerações trazidas à análise, pelo Grupo Recorrente, considera pertinente o recurso ora proposto, motivo pelo qual defere-se o recurso e atribui-se nota integral ao item analisando. Para a observação que acompanha a nota de 100%, deve constar os seguintes dizeres:

Nova observação para o Grupo Recorrente que acompanha a nota final (retificada), de 100%:

"O estudo não prevê necessidade de utilização de áreas externas aos limites do sítio aeroportuário para viabilizar a ampliação da infraestrutura aeroportuária nem identifica possíveis limitações administrativas adicionais em áreas próximas ao aeroporto (art. 43 da Lei n. 7.565, de 1986)".

2.4.2. Consórcio VALLYA - Do recurso apresentado aos estudos de engenharia:

Alegações sobre o item 17 da avaliação da CAE – Estudo de Engenharia

325. A nota atribuída ao item para o Consórcio VALLYA foi de 45%, acompanhada dos seguintes comentários:

O estudo apresenta uma análise superficial acerca do quesito. Discorre brevemente acerca dos processos judiciais referentes as desapropriações iniciadas em 1996, assim como do cercamento patrimonial e operacional. Não apresenta documentos relevantes como DUP Estadual, Termo de convênio celebrado entre a Infraero e o Gov do Estado do RN, Auto de Imissão na posse em favor do Estado do RN, Decretos e Leis Municipais e Matrículas Atualizadas.

326. A Recorrente declara que discorda da valoração atribuída ao item alegando que o estudo detalhou não só o processo de desapropriação iniciado em 1996, como os processos individuais que dele decorreram, e, ainda, a Notificação Extrajudicial nº50000.023224/2020-10 e o Processo nº 0806266-13.2020.4.05.8400, em trâmite na 1a Vara da Justiça Federal do Rio Grande do Norte, ambos iniciados em 2020, com o objetivo de compelir a União Federal e a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero a aportarem os recursos financeiros necessários à quitação dos imóveis desapropriados para construção do Aeroporto Internacional de Natal.

327. Em meio ao detalhamento desses processos, afirma também ter detalhado os números e conteúdo dos itens que a avaliação do estudo afirmou não terem sido contemplados. Da seguinte forma:

A partir da página 13 do "Anexo II — Due Diligente Jurídica" do estudo de Avaliação Econômico-financeira, são apresentadas:

(i) As informações de área, matrícula e DUP estadual do sítio aeroportuário:

a) Área de terra medindo 220.146,99 m² (duzentos e vinte mil cento e quarenta e seis metros e noventa e nove centímetros quadrados) de superfície, identificada pela Matrícula nº 17.131. de 21/10/2003 registrado no Cartório de Notas de São Gonçalo do Amarante — RN, de propriedade da União Federal, anteriormente utilizada como Estrada Municipal que liga São Gonçalo do Amarante —RN ao Distrito de Serrinha, integrante do patrimônio público disponível do município e Comarca de São Gonçalo do Amarante-RN, tendo sua propriedade outorgada por força da Lei Complementar nº 2.323, de 11 de dezembro de 1958, que criou o município. A propriedade do imóvel era da Prefeitura Municipal de São Gonçalo do Amarante, que, por meio do Contrato de Doação com Encargo, datado de 26 de novembro de 2002, firmado com a União Federal (Outorgada Donatária), doou a área para uso destino e Comando da Aeronáutica, para incorporação do Sítio Aeroportuário do Estado do Rio Grande do Norte, cedendo e transferindo todo o domínio. Direito, ação, servidão ativa. senhorio e posse do imóvel.

b) Área de 1.500.00 hectares, desapropriados por meio do Decreto no 12.964, de 25 de abril de 1996, do Estado do Rio Grande do Norte. originalmente constituída por 316 (trezentos e dezesseis) unidades imóveis. divididas em 24 (vinte e quatro) glebas, sendo uma delas (gleba 20) composta por 292 (duzentos e noventa e dois) lotes. [P. 13]

(ii) Informações acerca do Termo de Convênio firmado entre a Infraero e o Governo do Estado do Rio Grande do Norte

Termo de Convênio nº 011/96/0028, celebrado entre o Estado do Rio Grande do Norte e a Infraero, visando a "estabelecer as ações coordenadas necessárias à constituição. legalização e regularização dos imóveis que compõem o patrimônio territorial do novo sítio aeroportuário em Implantação no município de São Gonçalo do Amarante, Rio Grande do Norte". [p26]

Por meio da Nota nº 00543/2020/CONJUR-MINFRA/CGU/AGU, de 17 de julho de 2020. a Coordenação-Geral Jurídica de Transportes Aeroviários informou que, nos termos do Despacho nº 00117/2020/NUGEJU/PURN/PGU/AGU (SEI 2599400). exarado pela Procuradoria da União no Estado do

Rio Grande do Norte, no Sistema PJE da Justiça Federal Seção Judiciária do Estado do Rio Grande do Norte não haviam sido identificadas ações judiciais existentes envolvendo os notificantes. Ainda assim, no que tange ao mérito da notificação, a Coordenação-Geral Jurídica de Transportes Aeroviários esclareceu que (i) editado o Decreto de Utilidade Pública pelo Estado do Rio Grande do Norte, os procedimentos necessários à indenização dos expropriados notificantes saíam de competência do Estado e não da União; (ii) a discussão do valor de indenização deveria se dar no bojo do processo judicial de desapropriação; (iii) não obstante o Termo de Convênio nº 011/96/0028, celebrado entre a Infraero e o Estado do Rio Grande do Norte, para “estabelecer ações coordenadas necessárias à constituição, legalização e regularização dos imóveis que compõem o sítio aeroportuário, a responsabilidade financeira pela expropriação, materializada pela edição do Decreto nº 12.964/1996” pertenceria exclusivamente ao Estado do Rio Grande do Norte; (iv) a Infraero possui personalidade jurídica própria e distinta da União, não podendo esta última ser imputada responsável pelas obrigações assumidas pela Empresa Estatal no Termo de Convênio; (v) o Termo de Convênio não teve o condão de repassar, integralmente, o ônus financeiro das desapropriações à Infraero. Ao fim, é recomendada a solicitação de mais informações à Infraero, bem como a averiguação da “razão pela qual não houve imissão provisória na posse de todos os imóveis que compõem o sítio aeroportuário, na firma do art. 15 do Decreto-Lei nº 3.365/1941”

Foi então juntado aos autos o Ofício SEDE-OFI-2020/03759, por meio do qual a Infraero havia se manifestado no Processo 50000.027669/2020-79 (referente à relicitação do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante). No referido ofício, a Estatal informou que (i) O Termo de Convênio nº 011/96/0028 não mais se encontrava vigente; (ii) a condução dos processos de desapropriação se deu integralmente por parte do Estado do Rio Grande do Norte, tendo a Infraero se limitado a transferir recursos iniciais, e, por isso, não tinha informações acerca das ações em curso; (iii) em razão de saque em duplicidade por parte de um dos expropriados, houve a paralisação dos processos expropriatórios, em decorrência da falta de recursos; (iv) os imóveis expropriados ainda se mantêm na esfera patrimonial do Estado do Rio Grande do Norte; (v) a informação contida na notificação extrajudicial acerca da ausência de imissão provisória na posse do imóvel da família de Francisco Barbosa Filho não teria procedência, pois, de acordo com Termo de Posse, o Estado do Rio Grande do Norte teria posse de todas as glebas de 1 a 25, sendo a da família de Francisco Barbosa Filho a descrita como Gleba nº 21.[p. 24] (grifou-se)

328. Desta forma, com o exposto, a Recorrente solicita a reavaliação da pontuação atribuída ao item, tendo em vista a apresentação das informações indicadas no comentário.

329. Em análise das argumentações da Recorrente, tem-se a considerar que conforme apontado pelo próprio recorrente, as informações foram apresentadas no "Anexo II — *Due Diligente* Jurídica" afeto ao campo da disciplina “Avaliação econômico-financeira”, portanto de forma incorreta e em desconformidade com o item de avaliação pertinente ao relatório de engenharia. Ademais, as informações trazidas à baila pela Recorrente estão muito aquém de tornarem-se subsídios que possam contemplar ao solicitado pelo comando do item 17, em análise.

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

2.5. ESTUDO AMBIENTAL - FUNDAMENTOS APRESENTADOS E RESPECTIVAS CONTRARRAZÕES:

2.5.1. Consórcio LOGIT - Do recurso apresentado aos estudo ambiental:

Alegações sobre o item 36 da avaliação da CAE – Estudo Ambiental

331. O Recorrente – Consórcio LOGIT – discordou da nota atribuída ao seu estudo e da justificativa apresentada por esta Comissão na planilha de avaliação, referente a não apresentação de histórico completo das licenças, autorizações e outorgas, bem como da ausência de informações relativas à processos no âmbito do Ministério Público e da Justiça, sobre a temática ambiental.

332. Em suas razões, o Recorrente alega que o estudo apresentado pelo Consórcio GCA não identificou as pendências relativas à outorga 0431/2016. Afirma que em que pese o estudo do Consórcio GCA citar que o poço aprovado por esta outorga esteja com uso diferente do previsto (Uso industrial e canteiro de obras), não foi identificado que as coordenadas descritas na outorga diferem da real localização do poço, e nem tais inadequações foram descritas como falhas de regularidade ambiental. Assim, requer a revisão da pontuação atribuída ao Consórcio GCA.

333. O Consórcio GCA apresentou contrarrazões afirmando que a necessidade de revisão e transferência de titularidade das outorgas foi devidamente prevista no seu Estudo Ambiental e que em relação ao erro de coordenada geográfica, houve um erro material e que será corrigido na etapa de transferência da outorga, sem que isso afete a regularidade ambiental do empreendimento.

334. Revendo os Relatórios e analisando as argumentações apresentadas por ambos os Consórcios, verificou-se que o Consórcio GCA na página 124, tabela 5-1 de seu Estudo Ambiental apresenta informações referente a outorga 0431/2016 como: a vazão outorgada, aquífero, número da outorga (em renovação) e o objetivo previsto de uso industrial e canteiro de obras. Contudo, não há a informação da existência de um erro, ainda que material, relativo à coordenada descrita na outorga não ser a localização do poço e o uso descrito na outorga também não condizer com o uso atual.

335. Ainda que se compreenda que na etapa de transferência da outorga seja possível a regularização, o fato é que não constam tais informações no relatório.

336. Deste modo, seguindo o critério utilizado por esta Comissão no sentido de que nos estudos apresentados devem constar o maior número de informações e maior detalhamento possível, entende-se por dar provimento ao recurso para rever a Nota atribuída ao Consórcio GCA no item 36, alterando a Nota qualitativa de 97% para 94%.

337. Outro ponto apresentado pelo Recorrente em suas razões refere-se ao comentário relativo a não apresentação de informações sobre a existência de processos no âmbito do Ministério Público e da Justiça sobre a temática ambiental. A Recorrente alega ter encaminhado um e-mail a esta Comissão na data de 04/09/2020 requerendo informações a respeito. Ainda, informa que, em consulta ao diretório de informações no Data Room do Aeroporto consta uma resposta da Inframérica informando que não existem outros processos administrativos sancionatórios além daqueles já fornecidos (ANAC e IPTU), ou seja, ambos sem relação com a temática ambiental. Alega também que, *“nas entrevistas realizadas com representantes da Inframérica, durante a inspeção de campo realizada pela equipe ambiental do Grupo Recorrente, não foi relatada a existência desse tipo de informação. Vale ressaltar, ainda, que a pesquisa da equipe jurídica também resultou em ausência de processos ambientais para o ASGA”*. Por fim, afirma que considerando que não existem informações a respeito desses processos, *“[...] ela não foi apresentada e isso foi reportado na Seção 3.9”*.

338. Nas suas contrarrazões, o Consórcio GCA argumentou que as alegações apresentadas pelo Recorrente não merecem prosperar, tendo em vista que de uma análise comparativa entre os estudos, verificou-se que a Recorrente deixou de abordar o tema *“processos junto ao Ministério Público e judiciais”*.

339. Preliminarmente, importante ressaltar o entendimento de que as informações constantes no Data Room e disponibilizadas no site oficial deste Ministério não podem ser vistas como exaustivas e definitivas. Na verdade, trata-se somente de informações que deverão subsidiar os Consórcios autorizados na elaboração de seus estudos, dependendo, portanto, de uma análise crítica, de um detalhamento, de confirmação pelos Consórcios autorizados, de forma que possam apresentar em seus relatórios a análise feita, as conclusões e providências a serem adotadas pelo futuro concessionário.

340. Além disso, deve-se também registrar que o Edital de Chamamento Público de Estudos nº 03/2020, prevê de forma expressa que *“a avaliação qualitativa será feita de modo comparativo entre os estudos apresentados pelos autorizados, tendo por base a consistência e a coerência das informações apresentadas nos projetos, levantamentos, investigações e estudos técnicos;”*.

341. Assim sendo, é clara a diferença de informações específicas quanto à existência ou não de processos junto ao Ministério Público e processos judiciais apresentados pelo Consórcio GCA (Item 4.1.7, p. 73/76) e pelo Consórcio Vallya (Item 7.1.4, p. 57/58) em relação ao que foi apresentado pelo Consórcio Recorrente (Item 3.9, p. 199 – conforme o próprio Recorrente indica).

342. Inicialmente, faz-se necessário registrar que a explicação das diligências então realizadas pelo Recorrente consta tão somente no Recurso ora apresentado e não de seu relatório. No item 3.9, página 199 do Relatório Ambiental, o qual o Recorrente agora informa constar as informações não consideradas pela Comissão, trata de *“3.9 Notificações e Autos de Infração Emitidas pelos Demais Órgãos”*, consta apenas a informação de que quanto *“a situação das notificações e auto de infração relacionados ao tema de meio ambiente”* não fora encontrado nenhuma notificação ou auto de infração formal ao aeroporto.

343. Enquanto isso, nos relatórios do Consórcio GCA e do Consórcio Vallya, há informações quanto às análises realizadas e especificamente quanto à conformidade da situação do aeródromo perante o Ministério Público e perante a Justiça.

344. Por fim, entende-se que a informação clara e precisa quanto à existência ou não de processos junto ao Ministério Público e perante a Justiça, como apresentado pelos Consórcios GCA e Consórcio Vallya, além de ressaltar os trabalhos realizados pelos Consórcios neste particular, configura informação de suma importância para se conhecer a conformidade de regularidade ambiental do Aeroporto. 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.

345. 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 39 da avaliação da CAE – Estudo Ambiental

346. O Recorrente - Consórcio LOGIT – discorda da justificativa apresentada por esta Comissão em relação à análise contida em seu relatório, tida como insuficiente quanto ao panorama da Oferta de Insumos para a Construção Civil na região do ASGA, como por exemplo: disponibilidade de fornecedores, potencial poluidor em distâncias para o aeroporto, mapas e figuras.

347. Alega o Recorrente que apresentou na Seção 2.6.6, bem como Seção 5.2, todas as informações necessárias, não havendo qualquer prejuízo ao Relatório.

348. Em sede de contrarrazões, o Consórcio GCA argumentou que as alegações apresentadas pelo Recorrente não merecem prosperar, tendo em vista que da avaliação comparativa e qualitativa entre os estudos apresentados restou indicado que seu Estudo apresentou informações e dados adicionais aos apresentados pelo Recorrente.

349. De fato, esta Comissão reconhece a apresentação das informações indicadas pela Recorrente, porém, de uma análise comparativa entre os estudos entregues, entendeu que as informações apresentadas pelo Consórcio GCA está mais completa, principalmente em relação às informações sobre a produção de insumos como concreto e asfalto na seção 8.6 *“Disponibilidade de fornecedores de insumos e matérias primas (páginas 266/272)*.

350. 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, devendo ser indeferido o seu recurso quanto a este item.

351. O Recorrente apresenta ainda questionamento relativo à avaliação feita pela Comissão em relação ao estudo apresentado pelo Consórcio GCA, no que se refere à análise e identificação menos abrangente quanto aos focos atrativos de fauna. Dessa forma, entende que deve ser revista a Nota de qualidade atribuída de forma a diminuí-la.

352. Nas contrarrazões, o Consórcio GCA alega que: *“Além de não detalhar quais seriam as informações específicas que estariam ausentes no Relatório do Recorrido, o Recorrente omite o fato do Recorrido já ter sido devidamente penalizado por deixar de apresentar unicamente as coordenadas geográficas de focos atrativos de fauna localizados na ASA do Aeroporto”*. Assim, requer que esta Comissão mantenha a nota já atribuída.

353. Esta comissão já penalizou o Consórcio GCA por não apresentar em seu relatório informações relativas à avifauna, citando como exemplos: a delimitação do foco e coordenadas geográficas. Além disso, seguindo um padrão, utilizou o mesmo critério para diminuição das Notas atribuídas aos Consórcios LOGIT, GCA e Vallya, para *“a ausência de informações suficientes nos Relatórios”*, demonstrando uma clara isonomia desta Comissão em sua avaliação.

354. Assim sendo, não há nas alegações apresentadas pelo Consórcio LOGIT argumento novo e capaz de alterar a avaliação já realizada por esta Comissão nesse ponto específico, devendo ser indeferido o seu recurso quanto a este ponto.

Alegações sobre o item 41 da avaliação da CAE – Estudo Ambiental

355. O Recorrente – Consórcio LOGIT – discorda da penalidade relativa à justificativa apresentada por esta comissão na planilha de avaliação, quanto à forma menos abrangente relativa a caracterização socioambiental do Aeroporto e de seu entorno, como por exemplo informações geográficas relativas à vegetação, mapas, recursos hídricos e cobertura vegetal.

356. Alega não ter ficado claro que tipo de informação foi apresentada de forma menos abrangente, indicando o local em seu relatório que apresentam todas as informações necessárias para a correta caracterização socioambiental do Aeroporto.

357. Em suas contrarrazões, o Consórcio GCA alega que houve uma correta avaliação da comissão, visto que seu estudo apresenta informações mais completas e dados adicionais aos apresentados pelo Recorrente.

358. No caso, ao rever os relatórios ambientais apresentados pelo Recorrente, esta Comissão entende que há uma análise satisfatória sobre o tema, cabendo a revisão da nota atribuída.

359. Portanto, defere-se o recurso apresentado para alterar a nota qualitativa do item 41 do estudo da Recorrente, de 97% para 100%.

360. Destaca-se ainda que, o Recorrente apresenta requerimento de revisão da Nota Atribuída ao Consórcio GCA, sob a justificativa de que ele não realizou nenhuma avaliação dos Planos Diretores dos municípios pertencentes à ASA do Aeroporto (Natal, Macaíba, Extremoz, Ceará Mirim, Parnamirim, Taipu e Ielmo Marinho), deixando de apresentar uma importante análise sobre os efeitos das operações aeroportuárias em relação às legislações municipais, principalmente das eventuais restrições impostas pelos regramentos de Uso e Ocupação do Solo desses municípios.

361. Em suas contrarrazões o Consórcio GCA apresenta de forma detalhada a metodologia desenvolvida para a elaboração dos Estudos Ambientais, com a indicação dos itens em que avalia os pontos apresentados pelo Recorrente.

362. Revendo os estudos ambientais e considerando os argumentos apresentados por ambos os Consórcios, tem-se que em relação a este item, a Comissão entendeu que o grupo recorrido apresentou

informações relacionadas ao alegado nos capítulos 3, 5 e 7, tendo sido penalizado frente às faltas justificadas na nota.

363. Portanto, não há nas alegações apresentadas argumento novo e capaz de alterar a avaliação já realizada por esta Comissão, neste ponto específico devendo ser indeferido seu recurso.

Alegações sobre o item 43 da avaliação da CAE – Estudo Ambiental

364. O Recorrente – Consórcio LOGIT – discorda da penalidade relativa à justificativa apresentada por esta comissão na planilha de avaliação, tendo em vista que apesar de informar em seu Relatório a necessidade de alteração/atualização do do aeroporto, deixou de apresentar os custos relacionados a essas providências.

365. Alega o Recorrente que não serão necessárias atualizações do PBZPA e do PZPANA para o Aeroporto, conforme demonstrou no Estudo de Engenharia. Além disso, alega que os mencionados Planos não se relacionam com aspectos e impactos ambientais, tendo sido apresentado tão somente orçamento para revisão do Plano Específico de Zoneamento de Ruído (PEZR), uma vez que o ruído se constitui em aspecto ambiental.

366. Nas contrarrazões, o Consórcio GCA defende que as razões apresentadas pelo Recorrente não devem prosperar pois há contradição e inconsistências em suas afirmações.

367. Inicialmente, das próprias razões apresentadas pelo Recorrente resta confessado que este não apresentou os custos relacionados ao PBZPA e PZPANA.

368. O Recorrente ao afirmar em suas razões recursais que “[...] *não serão necessárias atualizações do PBZPA e o PZPANA, visto que, conforme demonstrou o Estudo de Engenharia, não haverá alterações na configuração da infraestrutura aeroportuária, o que demandaria revisões desses Planos*”, apresenta afirmação completamente diferente da que consta em seu Relatório Ambiental, relatório para o qual foi atribuída a Nota que ora se recorre. Vejamos o que consta nas páginas 244/245 do Relatório Ambiental:

“Cabe ressaltar que o PBZPA apresentado no Plano Diretor já se encontra desatualizado, tendo em vista que a Portaria sob a qual o plano foi elaborado, já se encontra revogada.

Desta forma, atualizamos o Plano apresentado, considerando as normas e legislação vigente até a data de elaboração de nossos estudos. A atualização do PBZPA do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante é apresentada na Figura 5-6”. (Grifamos)

“Em relação ao PBZPA atual, a atualização não teve de apresentar significativas alterações, apenas atualizações normativas e de caráter técnico”. (Grifamos)

369. Portanto, resta incontroverso que o Recorrente informou em seu relatório da necessidade de alterações/atualizações do PBZPA e do PZAPANA.

370. Cumpre registrar que o Recorrente também foi avaliado nos Estudos de Engenharia em relação às suas análises do PBZPA e do 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 3/2020, em seu “item 3 – Estudos Ambientais”, 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.” (Grifamos)

371. Além disso, tanto o PBZPA quanto o PZPANA fazem parte da análise a ser realizada por esta Comissão quanto à avaliação adequada da análise do uso e ocupação do solo, no sítio aeroportuário e redondezas do sítio aeroportuário, exigida no item 41. O PBZPA é fundamental por abordar orientações e restrições para construção de aeródromos e de áreas próximas aos aeródromos, e o PZPANA é fundamental por tratar de proteção aos auxílios de navegação aérea.

372. Portanto, considerando a afirmação de necessidade de alterações/atualizações no PBZPA e PZPANA do Aeroporto e que o Recorrente não apresenta em seu relatório, custos relacionados a essas providências não há razões para alterar a avaliação realizada por esta Comissão neste ponto específico, devendo o recurso ser indeferido.

373. Ainda quanto ao previsto no item 43, o Recorrente alega que em relação à avaliação do estudo do Consórcio GCA, os cálculos dos custos de licenciamento, na seção 11.1.1, não estão adequados, o que acarretaria subdimensionamento dos custos definidos do CAPEX e OPEX ambientais. E dessa maneira solicita revisão da nota do Consórcio GCA.

374. O Consórcio GCA alega em suas contrarrazões que suas análises estão lastreadas na resolução CONENA nº 04/2011 que aprovou a nova versão do Anexo Único da Resolução CONENA nº 04/2009, que é utilizada pela SEMURB para a definição do porte das atividades de impacto local, sendo que o Aeroporto de Natal possui esse enquadramento e, por esse motivo, é licenciado pelo órgão municipal. Já a Resolução CONENA nº 02/2014, apontada pelo Recorrente, alterou o Anexo Único da Resolução CONENA nº 04/2006, que não se aplica ao aeroporto.

375. De fato, foi verificado pela comissão que a estratégia adotada pelo Consórcio GCA, para fins de levantamento de custos relacionados ao licenciamento ambiental do aeroporto, se mostra coerente com os normativos ambientais do Estado do Rio Grande do Norte e suas respectivas implicações nas atribuições municipais referente às prováveis exigências e pendências que o futuro operador aeroportuário terá que lidar na área de meio ambiente.

376. Por fim, registra-se que todas as pendências levantadas nos estudos de viabilidade não são vinculativas ao contrato de concessão, no entanto, servem como diretrizes e previsões a serem levadas em consideração. Nesse contexto, entendeu esta Comissão que Consórcio GCA cumpriu de maneira satisfatória o levantamento dos custos ambientais em seu estudo.

377. Portanto, não há nas alegações apresentadas argumento novo e capaz de alterar a avaliação já realizada por esta Comissão, neste ponto específico devendo ser indeferido o seu recurso.

2.5.2. **Consórcio VALLYA - Do recurso apresentado aos estudo ambiental:**

Alegações sobre o item 43 da avaliação da CAE – Estudo Ambiental

378. Em que pese o Recorrente – Consórcio Vallya – não especificar em seu recurso estar recorrendo do item 43, é possível confirmar que dele se trata diante da leitura de suas razões recursais e pedido de reforma.

379. Dessa forma, tem-se que o Consórcio Recorrente discorda da avaliação feita pela Comissão, no que se refere à ausência de custos relativos à desapropriação da área necessária para adequação do ALS prevista no plano de desenvolvimento do Aeroporto.

380. Alega o Recorrente que apresentou na página 16 do “Anexo II *Due Dilligence* Jurídica” do estudo de Avaliação Econômico – Financeira o valor estimado de indenização para a área ser desapropriada.

381. No caso, ao rever os relatórios ambientais apresentados pelo Recorrente, restou confirmado que não há qualquer indicativo, direcionamento ou informação quanto à apresentação de custos relacionados à desapropriação da área necessária para adequação do ALS prevista no plano de desenvolvimento do Aeroporto, na página 16 do “Anexo II *Due Dilligence* Jurídica” do estudo de Avaliação Econômico – Financeira, como informa agora em seu recurso o mencionado Consórcio.

382. De qualquer forma, revendo a Planilha de Avaliação elaborada por esta Comissão, entende-se que houve um equívoco na avaliação feita especificamente em relação ao item 43 do Relatório Ambiental ao apontar a ausência de custos relativos à desapropriação prevista.

383. Observa-se que o item 35 da Planilha de Avaliação, bem como o “Anexo 1 - Termo de Referência. Detalhamento do escopo para a realização dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental - EVTEA” do Edital CPE nº 3/2020, em seu “item 2 – Estudos de Engenharia e Afins” preveem que os custos de desapropriação devem ser apresentados na Estimativa de custos de investimento (CAPEX), no Relatório de Engenharia. Tem-se ainda que, houve a devida penalização do Consórcio Recorrente no item 35 da Planilha.

384. Dessa forma, entende-se como indevida a justificativa apresentada no item 43 para o Consórcio Recorrente no que se refere à ausência de custos relativos à desapropriação, devendo ser dado provimento ao recurso para ser revisada a nota atribuída ao item 43, de 50% para 75%.

2.6. ESTUDO ECONÔMICO-FINANCEIRO - FUNDAMENTOS APRESENTADOS E RESPECTIVAS CONTRARRAZÕES:

2.6.1. Consórcio LOGIT - Do recurso apresentado ao estudo econômico-financeiro:

Alegações sobre o item 44 da avaliação da CAE – Estudo Econômico-Financeiro

385. O Consórcio LOGIT aponta o que segue:

277. As principais métricas de avaliação do projeto e que influenciam no cálculo das contribuições fixas e variáveis são o VPL e a TIR. O payback é uma métrica de avaliação secundária que agrega pouco valor nas tomadas de decisões em projetos desta natureza.

278. Ante o exposto, a nota do Grupo Recorrente deve ser revista.

386. Nesse contexto importante ressaltar o que solicita o item de avaliação 44, vejamos:

*O relatório de avaliação econômico-financeira contém a modelagem econômico-financeira, apresentada por meio de planilha eletrônica, pelo método de fluxo de caixa descontado, pelo período mínimo de 30 anos, com objetivo de avaliar a atratividade do projeto para o setor privado, focando na possibilidade de sua autossustentabilidade, contemplando elementos usualmente adotados no mercado para análise da viabilidade do projeto, como TIR, TIRM, VPL, **payback**, **payback descontado**, taxa de retorno do acionista entre outros. A planilha financeira permite cálculo do valor da outorga necessário a que o Valor Presente Líquido do projeto se torne zero. (grifou-se)*

387. Ora, resta claro portanto que se trata de um item que deve ser avaliado e apresentado de forma correta. A apresentação errônea da informação pelo consórcio gera entendimento incorreto dos

interessados. Ademais, cabe ressaltar que, considerando-se ser uma métrica de avaliação secundária o desconto na nota do consórcio para o item foi de apenas 5%.

388. 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 45 da avaliação da CAE – Estudo Econômico-Financeiro

389. No item 45, a avaliação realizada pela CAE aponta incoerência entre a sessão 3 do relatório econômico-financeiro e o cronograma de obras do relatório de engenharia. Além disso, anota a inconsistência entre os gráficos de demanda apresentados na sessão 5 do relatório e as demandas projetadas na modelagem. Outro ponto destacado pela CAE em sua avaliação refere-se à Demonstração de Resultado do Exercício descrita na tabela 13.3 do relatório, a qual apresenta valores inconsistentes com a planilha financeira nas linhas Créditos PIS/COFINS, Outorga Variável e Custo de Construção.

390. Sobre o assunto, o Consórcio LOGIT apresenta a seguinte alegação:

Apesar das inconsistências entre as informações apontadas no relatório e o modelo financeiro, é importante ressaltar que os mesmos não geram prejuízo para a compreensão ou alteram a conclusão geral do estudo.

391. Em que pese não impactar na modelagem econômico-financeira e no entendimento de outros relatórios, os erros materiais destacados - e reconhecidos pelo consórcio recorrente - afetam a correta compreensão e fidedignidade das informações apresentadas no relatório econômico financeiro.

392. Ressalta-se que um dos objetos de análise do item de avaliação 45 é justamente a fidedignidade das informações advindas dos demais relatórios para a consideração na Avaliação Econômico-Financeira (relatório e planilha) de maneira consistência, senão vejamos:

O relatório de avaliação econômico-financeira considera os resultados dos estudos de demanda, das estimativas de receitas, incluindo as acessórias, dos custos de operação, manutenção e expansão, dos custos ambientais, dos investimentos, dos impactos financeiros decorrentes das premissas estabelecidas e da análise de risco e jurídica, due diligence e outros.

393. Vale lembrar que a avaliação feita pela CAE abrange tanto a modelagem contida na planilha apresentada pelo consórcio autorizado quanto a correção e fidedignidade do relatório econômico-financeiro submetido. Ressalta-se, por fim, que por não afetarem o resultado da modelagem econômico-financeira o desconto da nota do Consórcio para o item foi bastante suavizado para os 3 tópicos mencionados. Nesses termos, indefere-se o recurso interposto.

394. Na sequência o Consórcio alega o que segue:

É importante ressaltar que uma redução de capital social não influencia no cálculo da TIR do Projeto, VPL e conseqüentemente contribuições fixas e variáveis. Além disso, a SAC não emitiu nenhuma diretriz no sentido de como esse cálculo seria executado, logo, inviabilizando a punição por algo da qual não existe orientação.

395. Em que pese não alterar o *valuation* do projeto, a diretriz assumida pelo consórcio de manter o montante total de capital social subscrito até o fim da concessão afeta o *valuation* para o acionista (TIR,VPL, etc).

396. Vale ressaltar que independentemente de haver diretriz específica para cada parâmetro da modelagem, o Consórcio deve se valer das melhores práticas aplicáveis e ser mais condizente possível com a realidade a ser experimentada pela SPE. Nesse caso, há previsão expressa no contrato de concessão da quinta rodada para tal possibilidade. Entretanto, o consórcio não se valeu de tal informação, senão vejamos o que diz o contrato da quinta rodada:

3.1.51. A concessionária poderá solicitar à ANAC autorização para a redução dos valores previstos no item 3.1.49, devendo demonstrar que os seus fluxos de caixa futuros são suficientes para o cumprimento de suas obrigações contratuais.

397. Ora, conforme apontado pela própria modelagem desenvolvida, o projeto em questão gera fluxos de caixa suficientes para arcar com as obrigações contratuais, logo, a modelagem deveria ter se atentado para a possibilidade de redução do capital social melhorando a atratividade do projeto para o acionista.

398. 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 46 da avaliação da CAE – Estudo Econômico-Financeiro

399. Em relação ao item 46, a recorrente alega que a aplicação do regime de lucro presumido no primeiro ano da concessão é menos vantajosa do que a escolha do regime de lucro real. Conforme o recurso protocolado, o Consórcio LOGIT alega o seguinte:

292. Dependendo do tamanho da base tributável frente a receita operacional bruta, nem sempre a escolha do lucro presumido resulta em menos impostos. Esse é o caso no primeiro ano da nossa projeção. Pode-se observar que em 2022, o IR/CSLL devido sobre o lucro presumido (Linha 528 da aba “Cálculos” na modelagem financeira) resulta em um valor maior (R\$3.M) do que o sobre o lucro real (R\$2.6M nas Linhas 546 e 570 da aba “Cálculos” na modelagem financeira). Sendo assim, uma vez mais a nota deve ser revista.

400. De fato, a diferença entre os dois regimes fica caracterizada na modelagem apresentada pela recorrente. O relatório econômico-financeiro, no entanto, justifica a escolha pelo regime de lucro real da seguinte maneira (pág. 117):

*Considerando que as Receitas projetadas neste Estudo superam o limite legal de R\$ 78 milhões de reais, não há o que ser avaliado em relação a utilização do Lucro Presumido, **uma vez que esta alternativa não pode ser aplicável** enquanto mantida a legislação aplicável vigente. (grifo nosso)*

401. Trata-se, portanto, de erro material contido no relatório, uma vez que a opção pelo regime de lucro presumido seria possível no primeiro ano da concessão (2022). Diferentemente do que é afirmado no relatório, a escolha pelo regime tributário de lucro real se justifica pela vantajosidade econômica e não pela impossibilidade legal.

402. Conforme destacado no item anterior desta nota técnica, a avaliação feita pela CAE abarca tanto a modelagem contida na planilha submetida pelo consórcio quanto a correção das informações apresentadas no relatório econômico-financeiro. Ressalta-se, por fim, que por não afetar o resultado da modelagem econômico-financeira o desconto da nota do Consórcio para o item foi bastante suavizado. Nesses termos, indefere-se o recurso interposto.

403. No mesmo item, o recorrente solicita que a Comissão revise a nota atribuída ao Consórcio GCA, alegando, para tanto, o que segue:

479. O Grupo Recorrente foi penalizado por considerar o lucro real no primeiro ano de operação, embora a receita fosse menor que 78M (deixado dessa forma pois, conforme demonstrado na nossa defesa, o lucro real continuaria sendo mais atrativo nesse caso de qualquer forma).

480. O estudo do Consórcio GCA incorre no mesmo ato, tendo uma receita menor que 78M no primeiro ano de operação, mas usando a tributação do lucro real.

481. Assim, para que se preserve a isonomia, a nota atribuída ao GCA deve ser revista.

404. Entretanto, contrariamente ao que afirma a recorrente, o Consórcio LOGIT não foi penalizado por ter considerado o regime tributário de lucro real no primeiro ano da concessão. A glosa na nota recebida pelo recorrente deveu-se à explicação utilizada para justificar a opção pelo regime de lucro real. Conforme já

afirmado, a opção pelo lucro real se justifica pela vantajosidade econômica para a concessionária e não pela impossibilidade legal de aplicação do regime de lucro presumido.

405. O Consórcio GCA, por sua vez, não incorre no mesmo equívoco. Nos termos demonstrados no excerto reproduzido abaixo, extraído da página 20 do relatório econômico-financeiro do Consórcio GCA, a opção pelo regime tributário de lucro real se justifica em função do resultado financeiro superior que ele produz quando comparado ao regime de lucro presumido:

No caso em tela, o faturamento projetado para o Aeroporto permitiria – a priori – seu enquadramento no regime de tributação por Lucro Presumido (com incidência cumulativa PIS/COFINS) apenas no primeiro ano de concessão⁸.

No entanto, a adoção⁹ de Lucro Presumido proporcionaria resultado menor em termos de geração de valor do projeto em relação à opção por Lucro Real: todos os impactos considerados, o nível de lucratividade do aeroporto se mostrou insuficiente para compensar a adoção de tributação por margem presumida. Tal comparação de resultados em diferentes regimes de tributação é apresentada no Capítulo 19, no qual se avalia a viabilidade financeira da concessão.

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

Alegações sobre o item 47 da avaliação da CAE – Estudo Econômico-Financeiro

407. Em síntese, o Consórcio Logit alega o que segue:

Em projeções em termos reais, os únicos ajustes necessários são os que provocam distorções em bases tributáveis, uma vez que a legislação brasileira não permite correções inflacionárias sobre itens com impacto sobre a base tributável ao longo do tempo, como a depreciação. Dessa forma, decidimos incluir ajustes real/nominal no saldo de crédito PIS/COFINS para o OPEX e CAPEX, saldo de prejuízo fiscal e para a depreciação do ativo intangível.

408. No próprio relatório econômico financeiro o Consórcio apresenta a justificativa para tais ajustes, vejamos:

Nosso entendimento é **que os ajustes sejam concentrados nos itens que notoriamente sofrem distorções por terem descasamento claro entre bases que sofrerão impactos da inflação e outras que não sofrerão este impacto**, até mesmo por determinação legal. Estamos nos referindo principalmente à apuração de impostos. A legislação em vigor não prevê correções monetárias de bases de prejuízo fiscal de impostos sobre o lucro ou créditos acumulados de um período para outro de impostos à recuperar como o PIS e a COFINS. Não prevê também atualização monetária dos valores de depreciação e amortização que são utilizados nas bases de apuração do Imposto de Renda e da Contribuição Social. Pelo impacto direto e pela sua relevância, portanto, devem ser ajustados. (grifou-se)

409. Note que a justificativa trazida pelo consórcio para os ajustes realizados é que há itens que não sofrem correção inflacionária automática e que notoriamente sofreriam distorções caso não fosse realizado o devido ajuste.

410. Nesse contexto, o próprio Consórcio afirma que realizou *ajustes real/nominal no saldo de crédito PIS/COFINS para o OPEX e CAPEX, saldo de prejuízo fiscal e para a depreciação do ativo intangível*. Entretanto, o Consórcio deixa de realizar os mesmos ajustes necessários para se expurgar efeitos inflacionários para outras contas que indiscutivelmente não sofrem ajustes inflacionários automáticos, tais como, capital de giro, capital social, receitas e despesas financeiras, e assim, vai contra a diretriz emanada pela SAC para realização dos estudos, senão vejamos:

DIRETRIZES PARA REALIZAÇÃO DOS ESTUDOS

11. O modelo econômico-financeiro deverá adotar valores em termos reais, ou seja, todos os valores, sejam receitas ou despesas, devem estar ao nível de preços da mesma data-base.

a. A contabilização da amortização e depreciação deve ser feita em termos nominais, com posterior adequação dos valores à data-base do modelo.

b. **Outros valores que não sofram reajuste automático por índices inflacionários, também deverão ser adequados de modo a se expurgar efeitos inflacionários que não ocorrerão de fato, evitando assim inconsistências e distorções pelo modelo simplificado.** (grifou-se)

411. A título informativo, 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.

412. Entretanto, a própria diretriz da SAC já estabelece a necessidade de se realizar ajustes na planilha em modelo real de modo a se expurgar efeitos inflacionários que não ocorrerão de fato, evitando assim inconsistências e distorções pelo modelo simplificado. Tal diretriz representa uma inovação trazida desde a 5ª rodada de concessões devido à contribuição em audiência pública.

413. Vale ressaltar que a modelagem para a Sexta Rodada de concessões aeroportuárias já apresenta o devido ajuste real/nominal de todas as rubricas acima referenciadas, tendo sido objeto de Consultas e Audiências Públicas, sem qualquer questionamento a respeito do tema, e tendo sido recentemente aprovada pelo TCU, por meio do Acórdão nº 4064/2020 – TCU – Plenário sem qualquer ressalva.

414. De fato, verifica-se que o aprimoramento na modelagem econômico financeira em questão também está presente em outros setores de infraestrutura e está em linha com as modelagens recém realizadas por instituições de referência na estruturação de projetos de infraestrutura. Desse modo, tais ajustes representam um aprimoramento ao modelo econômico-financeiro e faziam parte de diretriz expressa emanada pela SAC para realização dos estudos.

415. Diante de todo exposto, entende-se que o modelo apresentado pelos demais consórcios é mais fidedigno à realidade do que o modelo apresentado pelo Consórcio LOGIT.

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

417. Ademais, no que tange a avaliação do item 47 do estudo apresentado pelo consórcio GCA, o Consórcio Logit alega que:

485. O Consórcio GCA cometeu erros graves considerando a legislação societária vigente ao não prever em suas projeções a constituição de Reserva Legal conforme determina a Lei das SA. Tais erros provocam superdimensionamento do retorno do acionista, ao assumirem a distribuição de dividendos em montantes superiores ao permitido no decorrer da concessão, ignorando restrição da legislação societária.

486. Ante o exposto, a nota atribuída ao GCA deve ser revista.

418. Em suas contrarrazões, o consórcio GCA questionou o recurso interposto pelo Consórcio LOGIT recorrendo aos argumentos descritos abaixo:

Em linha com as demais concessões aeroportuárias brasileiras, os parâmetros associados à retenção de caixa mínimo foram obtidos com base na mediana do indicador caixa, equivalentes de caixa e aplicações financeiras vinculadas/receita operacional bruta, calculado a partir das demonstrações financeiras de Guarulhos, Brasília, Galeão, Confins e Natal – aeroportos com prazo de concessão vigente superior a 2 anos, excetuando-se Viracopos da amostra por razão da recuperação judicial.

Neste sentido, apurou-se que as concessões aeroportuárias brasileiras retêm em caixa e equivalentes, bem como em aplicações financeiras vinculadas valores mínimos de 2,4% da receita bruta do período - conforme explicitado no Capítulo 17 da Avaliação Econômico-Financeira do Recorrido e com cálculos detalhados na planilha “SBSG_Inputs_Auxiliares_Diversos_1.00”, disponibilizada em conjunto à Avaliação Econômico-Financeira.

Ao incorporar a garantia de manutenção de caixa operacional mínimo à modelagem e considerando as demais restrições associadas ao fluxo de aportes e dividendos, tais como (i) a garantia de manutenção do capital social mínimo, (ii) o atendimento aos covenants de financiamentos e (iii) a cobertura das necessidades de caixa, a distribuição de dividendos modelada pelo Recorrido representa com fidelidade o cenário projetado para a futura concessionária do aeroporto.

Diante do exposto, requer o Recorrido que esta Comissão mantenha a nota atribuída ao item.

419. Nesse contexto, cumpre observar que a Lei nº 6.404/1976 prevê em seu art. 193 a obrigação de aplicação de 5% do lucro líquido do exercício na constituição da reserva legal, a qual não excederá 20% do capital social mínimo. Segue abaixo a íntegra do texto legal:

Art. 193. Do lucro líquido do exercício, 5% (cinco por cento) serão aplicados, antes de qualquer outra destinação, na constituição da reserva legal, que não excederá de 20% (vinte por cento) do capital social.

§ 1º A companhia poderá deixar de constituir a reserva legal no exercício em que o saldo dessa reserva, acrescido do montante das reservas de capital de que trata o § 1º do artigo 182, exceder de 30% (trinta por cento) do capital social.

§ 2º A reserva legal tem por fim assegurar a integridade do capital social e somente poderá ser utilizada para compensar prejuízos ou aumentar o capital.

420. Ao não considerar a obrigatoriedade de manutenção de uma conta intitulada 'Reserva legal' no patrimônio líquido, o Consórcio GCA utiliza modelagem incompatível com a legislação aplicável. Assim sendo, o recurso deve ser aceito.

421. Ante o exposto, entende esta Comissão por julgar procedentes os argumentos apresentados e, diante disso, alterar a avaliação do item 47 do Consórcio GCA de 100% para 90%.

Alegações sobre o item 48 da avaliação da CAE – Estudo Econômico-Financeiro

422. Em síntese o Consórcio Logit alega que a inclusão de financiamento pioraria o resultado do projeto para o acionista. Entretanto, conforme descrito por esta Comissão no item de avaliação, o Consórcio não apresenta qualquer demonstração ou simulação financeira para evidenciar tal suposição.

423. Note que a lógica da alavancagem dos projetos de infraestrutura resulta justamente na possibilidade de captar recursos de terceiros, os quais, via de regra, tem um custo de captação menor que o custo de capital próprio.

424. Nesse sentido, o próprio recorrente aponta que:

*307. O financiamento é usado em concessões como forma de suprir a necessidade de caixa da SPE nos períodos de obras anteriores a operação plena e para investimentos pontuais relevantes futuros. **É uma forma mais barata de se capitalizar em comparação com o aporte de capital próprio.** Mas a alavancagem só prevê benefícios para o retorno do acionista e de dividendos quando a taxa de juros e spread do financiamento é menor que os retornos respectivos antes da tomada de dívida.*

425. Nesse contexto, e conforme também evidenciado pela Comissão em seu item de avaliação, o recorrente apresenta em seu relatório diferentes e atrativas condições de financiamento alcançadas pelos recentes projetos de concessões aeroportuárias, cite-se: todos com financiamentos de terceiros.

426. Seguindo o entendimento evidenciado, na definição do Custo Médio Ponderado de Capital (WACC) regulatório, apresentada por meio da Nota Técnica Conjunta nº 01/2018/STN/SEAE/ME, de 15 de fevereiro de 2018 e definida como diretriz da SAC para a modelagem em epígrafe, o custo de capital próprio (9,73%) é maior que o custo de capital de terceiros (4,02%).

427. Conforme demonstrado abaixo, o próprio recorrente aponta em seu recurso que o Consórcio GCA deveria ser punido por não ter projetado a alavancagem do projeto nas melhores condições de financiamento aplicáveis a análise do projeto em tela.

428. Entretanto, sem apresentar demonstrações financeiras que corroborassem a argumentação, o Consórcio apenas afirma que "O efeito no retorno do acionista seria distinto do que é normalmente auferido, ou seja, normalmente a taxa de retorno do acionista é maior do que a taxa de retorno do projeto porque o custo de captação de terceiros normalmente também é menor. Neste caso, a entrada de financiamentos só aumentaria os saldos de caixa e provocaria ainda mais ineficiência nos fluxos de caixa percebidos pelo acionista.

429. Deste modo, não restou evidenciado que a estrutura de capital proposta para o projeto foi a mais atraente para o acionista e que um possível financiamento, via condições atuais de financiamento fornecidas pelo BNDES, BNB, Debêntures, etc. piorariam a atratividade do negócio para o acionista.

430. Importa por fim considerar que não em outro sentido aponta a diretriz da SAC referente as condições de financiamento, senão vejamos:

“7. Condições de Financiamento:

- a. BNDES: ainda não há definição de condições específicas para as atuais concessões aeroportuárias;
- b. Debêntures: conforme condições de mercado para o ativo em estudo;”

431. Ante o exposto, entende esta Comissão por julgar improcedentes os argumentos apresentados para esse ponto e, diante disso, por manter a avaliação do item recorrido.

432. No mesmo item, o recorrente solicita que a Comissão revise a nota atribuída ao Consórcio GCA, alegando, para tanto, o que segue:

490. É notório que os últimos financiamentos de aeroportos concedidos no Nordeste (como Salvador e Fortaleza) foram concedidos pelo Banco do Nordeste. Por operar como um indutor do desenvolvimento regional, o BNB apresenta taxas ainda mais competitivas do que as do BNDES (enquanto o BNDES cobra um indexador - normalmente a TLP - mais um spread, o BNB cobra a TLP multiplicada por um fator redutor que leva em consideração adimplência, rendimento domiciliar per capita da região, tamanho da receita bruta do requisitante).

491. O Aeroporto de São Gonçalo do Amarante está localizado em uma área com cobertura do BNB, logo, uma projeção que considera um financiamento e que escolhe o BNDES ao invés do BNB prejudicará o acionista final da SPE.

492. Ante o exposto, a nota atribuída ao GCA deve ser revista.

433. O Consórcio GCA, em suas contrarrazões aponta que:

Inicialmente, cumpre notar que a solicitação de revisão de nota do Recorrido é, no mínimo, curiosa, uma vez que em seus próprios estudos a Recorrente afirma que não há necessidade de financiamento para o projeto e que tais condições piorariam a TIR do acionista, sem apresentar nenhuma justificativa nem evidências para embasar tais afirmações – sendo corretamente penalizados pela D. Comissão neste sentido.

Independentemente deste ponto, a proposição apresentada pelo Grupo Recorrente incorre em flagrante descumprimento das diretrizes exaradas pela SAC/Minfra e ANAC para o desenvolvimento dos estudos.

Conforme se extrai das diretrizes disponibilizadas em 10 de agosto de 2020 e posteriormente atualizadas em 13 de agosto de 2020, o item 7 do documento apresenta as seguintes condições para a estrutura de financiamento do projeto:

“7. Condições de Financiamento:

- a. BNDES: ainda não há definição de condições específicas para as atuais concessões aeroportuárias;
- b. Debêntures: conforme condições de mercado para o ativo em estudo;”

Com base nas diretrizes disponibilizadas, depreende-se que os estudos deveriam apresentar estruturas de financiamento considerando apenas BNDES e Debêntures, conforme efetivamente realizado pelo Recorrido. Nesse sentido, a D. Comissão avaliou à adequação dos estudos apresentados em relação às diretrizes disponibilizadas e foi coerente na atribuição de notas ao presente item.

434. Vale ressaltar que as diretrizes emanadas pela SAC não são exaustivas. Assim, considerando a região em que se insere o Aeroporto São Gonçalo do Amarante e as condições apresentadas pelo BNB para os aeroportos da região nordeste na quarta rodada, o Estudo do Consórcio CGA deveria ter considerado as condições de financiamento do BNB, por serem mais atrativas do que as apresentadas pelo BNDES.

435. Assim, entende esta Comissão por julgar procedente o argumentos apresentado nesse ponto e, diante disso, alterar a nota do Consórcio CGA no item 48 de 100% para 95%.

Consórcio VALLYA - Do recurso apresentado ao estudo econômico-financeiro:

Alegações sobre o item 44 da avaliação da CAE – Estudo Econômico-Financeiro

436. Em relação ao item 44, a avaliação da CAE destacou dois pontos: (i) não foi observado por parte do Consórcio Vallya diretriz da SAC referente ao pagamento da contribuição variável e (ii) muito embora a modelagem esteja correta, o relatório econômico-financeiro contém um erro material concernente ao momento em que ocorre a assunção das operações aeroportuárias pela concessionária.

437. No tocante ao primeiro ponto destacado na avaliação, o Consórcio alega que foi dado tratamento adequado à sistemática de apuração e pagamento da outorga variável, seguindo as melhores práticas contábeis e a diretriz emanada da SAC de que a contribuição variável apurada em um ano deverá ser paga pela Concessionária no ano subsequente, vejamos:

Seguindo as melhores práticas contábeis, a contribuição é apurada conforme sua realização, ou seja, tem sua primeira contabilização a partir do quinto ano (iniciado em mai/26), com o pagamento da primeira contribuição variável no primeiro mês do sexto ano (mai/27). Tal dinâmica pode ser observada em maior detalhe na aba "Receitas e Despesas" do modelo econômico-financeiro.

(...)

É válido ressaltar que os valores de contribuição variável aparecem no ano de 2026 na DRE, pois é neste ano fiscal que se inicia o quinto ano da concessão, e tal demonstrativo deve ser elaborado em regime de competência

438. Entretanto, vejamos o que diz a diretriz emanada pela SAC para realização dos estudos:

10. Premissas para sistemática do Pagamento a título de Outorgas: **As mesmas utilizadas nos últimos contratos de concessão dos aeroportos da 5ª rodada**, quais sejam:

(...)

c) A primeira Contribuição Variável deverá ter como base a receita bruta referente **ao quinto ano-calendário completo da concessão, contado a partir da Data de Eficácia do Contrato**. A partir de então, as alíquotas deverão ser linearmente crescentes nos 5 anos subsequentes, sendo as demais parcelas anuais calculadas a partir do percentual de contribuição variável definida. A contribuição variável apurada em um ano deverá ser paga pela Concessionária no ano subsequente.(grifou-se)

439. O Consórcio Vallya aponta no capítulo III da avaliação econômico-financeira que a data de eficácia do contrato se dará em maio de 2022, vejamos:

...Para o atendimento de tais condições, foi considerado um prazo de um mês, resultando na data de eficácia do contrato em maio de 2022.

440. Desta feita, seguindo a diretriz emanada pela SAC, baseada no contrato da quinta rodada de concessão, tem-se que o primeiro ano **calendário completo** da concessão será o ano de 2023 e o quinto ano será o de **2027**. Assim, somente a partir de janeiro de 2027 haverá incidência da outorga variável, com pagamento em 2028.

441. Portanto, de forma contrária à diretriz emanada, tanto na modelagem econômico-financeira, quanto no recurso ora apresentado, o Consórcio não levou em conta a orientação para se considerar o ano

calendário completo e aponta erroneamente a apuração da outorga variável a partir de maio de 2026 e o primeiro pagamento em maio de 2027, quando na verdade a apuração deveria ter com referência o período de janeiro a dezembro de 2027, com o pagamento em maio de 2028. Da mesma forma, o consórcio também se equivoca quanto ao pagamento da última parcela da contribuição variável, a qual deverá ser apurada em referência a receita bruta da concessionária no ano de 2052 e paga em maio de 2053. Vejamos o que preconiza o contrato de concessão da quinta rodada sobre o tema:

2.15. O pagamento da Contribuição Variável se dará no momento da apresentação dos demonstrativos contábeis de que trata o item 3.1.40.2.

2.16. A Contribuição Variável corresponderá ao montante **anual** em reais resultante da aplicação de alíquota sobre a totalidade da receita bruta da Concessionária e de suas eventuais subsidiárias integrais, **auferida no ano anterior ao do pagamento**.

(...)

2.17. A primeira Contribuição Variável terá como base a receita bruta referente ao quinto ano-calendário completo da concessão, contado a partir da Data de Eficácia, seguindo, a partir de então, as alíquotas e periodicidade de que trata a tabela abaixo:

(...)

3.1.40.2. anualmente, até o dia **15 de maio do exercício subsequente**, o Conjunto Completo de Demonstrações Contábeis, os Relatórios dos Conselhos Fiscal, se em funcionamento, e de Administração, os Pareceres dos Auditores Independentes e o Balancete de encerramento do exercício com os ajustes realizados e respectivos saldos; (grifou-se)

442. Seguindo o mesmo racional, a base de cálculo do pagamento da outorga variável ao poder concedente está sempre equivocada, pois deveria considerar a receita **auferida no ano anterior completo ao do pagamento** e não o período de maio do ano anterior a maio do ano de pagamento.

443. Em relação ao segundo apontamento feito pela CAE no item 44, a concessionária alega que a modelagem econômico-financeira está correta, ainda que reconheça a existência de erro material na referência feita pelo relatório à Fase II do contrato de concessão - e não ao Estágio 2, como seria o correto. De fato, a CAE destacou em seu comentário constante da planilha anexa à Nota Técnica Conjunta nº 2/2020/CAE/MInfra (SEI 3438157) que o erro não impacta a modelagem apresentada. De toda sorte, a avaliação feita pela CAE abrange tanto a modelagem contida na planilha apresentada pelo consórcio autorizado quanto o relatório econômico-financeiro submetido. Nesses termos, o recurso pleiteado pelo consórcio deve ser indeferido.

444. 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 46 da avaliação da CAE – Estudo Econômico-Financeiro

445. No item 46, o Consórcio Vallya alega o que segue:

1_0 detalhamento das receitas não-tarifárias é apresentado no Estudo de Mercado seguindo os itens de atendimento do edital. Todas as receitas não tarifárias consideradas são classificadas como receitas de cessão de espaço, sendo que não há incidência de ISS sobre esta categoria. Assim, não há que se afirmar que não se deixou de incluir receitas sobre a base de ISS, uma vez que o estudo seguiu estritamente a legislação tributária

446. Entretanto, a realidade dos contratos de concessão, refletida na modelagem econômica dos projetos, mostra que as receitas não tarifárias da concessionária não se resumem a cessão de espaços. De fato, podemos listar uma série de outras receitas advindas de atividades não tarifadas, tais como aquelas listadas pelos demais consórcios, vejamos:

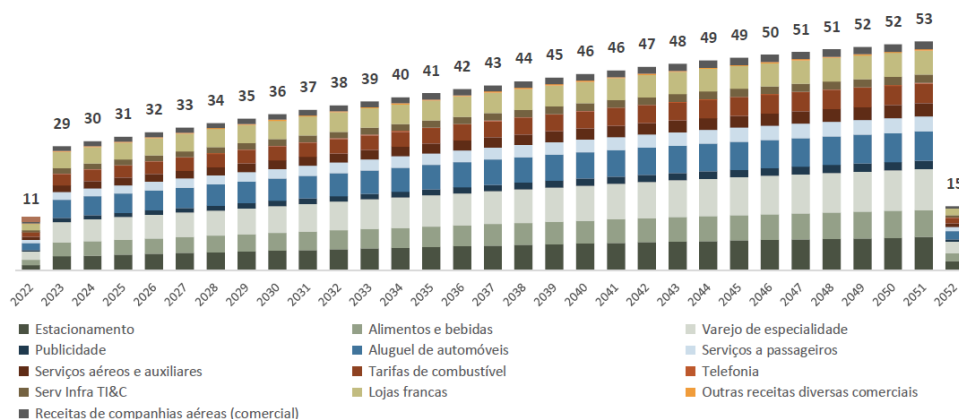
GCA

Não Tarifária

Cessão de áreas - TECA Doméstico
Serviços acessórios - carga
Combustível aeronaves
Estacionamento
Locadoras de automóveis
Varejo / Alimentação / Serviços
Companhias Aéreas e ESATAs
Publicidade/Mídia
Telecomunicações
Desenvolvimento imobiliário

Grupo LOGIT

Figura 7.3: Projeção da Receita Não Tarifária (R\$ milhões)



Fonte: Relatório de Estudos de Mercado do Consórcio

447. A matéria é disciplinada pela Lei Complementar 116 de 31 de Julho de 2003, a qual dispõe sobre o Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza, de competência dos Municípios e do Distrito Federal, e estabelece:

Art. 1º O Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza, de competência dos Municípios e do Distrito Federal, tem como fato gerador a prestação de serviços constantes da lista anexa, ainda que esses não se constituam como atividade preponderante do prestador.

(...)

Lista de serviços anexa à Lei Complementar nº 116, de 31 de julho de 2003.

(...)

20.02 – Serviços aeroportuários, utilização de aeroporto, movimentação de passageiros, armazenagem de qualquer natureza, capatazia, movimentação de aeronaves, serviços de apoio aeroportuários, serviços acessórios, movimentação de mercadorias, logística e congêneres.

448. Portanto a simplificação do modelo, além de deixar de capturar boa parte de receitas a que o concessionário fará jus, prejudica também a análise tributária do modelo, pois há incidência de impostos como o ISS sobre algumas dessas rubricas.

449. Ante o exposto, entende esta Comissão por julgar improcedente o recurso nesse ponto.

450. Outra alegação feita pelo Consórcio em relação ao item 44 refere-se à seleção do regime tributário para cálculo do imposto de renda no primeiro ano da concessão. Em particular, o Consórcio alega o que segue:

2_ O estudo traz que "As projeções de faturamento obtidas a partir do Estudo de Mercado indicam que o limite máximo de R\$ 78 milhões anuais para enquadramento no regime de apuração por lucro presumido será superado já no primeiro ano de exercício completo da concessão". O primeiro ano de exercício completo é 2023. Neste ano, a receita projetada é de R\$ 81,5 milhões, ou seja, superior a R\$ 78 milhões.

451. A obtenção de receita por parte da concessionária inicia-se logo no Estágio II do contrato de concessão, o que deve ocorrer, segundo a modelagem apresentada, a partir setembro de 2022. Portanto, a concessionária deverá recolher tributo sobre a receita auferida nos últimos meses do ano de 2022. Para esse período, a concessionária poderia optar pela utilização do regime de lucro presumido.

452. No recurso apresentado, a concessionária afirma que o primeiro ano de exercício completo da concessão é 2023. De fato, para esse período, a concessionária seria inelegível para o regime tributário de lucro presumido, uma vez que seu faturamento seria superior ao limite previsto na legislação de R\$ 78 milhões. De toda sorte, o relatório não justifica a opção pelo regime tributário de lucro logo no ano de 2022, quando a concessionária seria elegível para o regime de lucro presumido. Frente a essa lacuna, opta-se pelo indeferimento do recurso e, por conseguinte, pela manutenção da avaliação originalmente atribuída ao item.

453. 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 48 da avaliação da CAE – Estudo Econômico-Financeiro

454. Em síntese, o Consórcio Vallya alega que o item do edital busca avaliar se a modelagem utilizou parâmetros adequados para o financiamento do projeto, não indicando, nem exigindo, explicitamente, que deveriam ser aplicadas as condições praticadas pelo BNDES em outras rodadas. Aponta ainda que, dada as características do projeto, seria mais apropriado um financiamento através de debentures incentivadas.

455. Entretanto, é importante ressaltar o texto do item de avaliação 48, vejamos:

A modelagem econômico-financeira apresenta e utiliza **premissas e parâmetros adequados e atuais** para a estrutura de financiamento do projeto. (grifou-se)

456. A estrutura de capital proposta para o projeto pelo Consórcio Vallya não levou em consideração premissas e parâmetros atuais considerando que até o presente momento nenhuma concessionária de aeroportos conseguiu ou optou por se financiar única e exclusivamente via debêntures.

457. Ademais, a condição de financiamento apresentada pelo consórcio como *benchmark* para um possível financiamento do BNDES não leva em conta os parâmetros obtidos pelos financiamentos das concessões aeroportuárias, em especial, as últimas condições apresentadas pelo BNDES para financiamento da Concessionária do Bloco Sudeste da quinta rodada.

458. Vale ressaltar que o próprio Consórcio destaca em seu estudo que o BNDES é um dos principais financiadores de projetos de infraestrutura no país, vejamos:

O BNDES segue sendo um dos principais financiadores da infraestrutura brasileira, oferecendo prazos de financiamentos que excedem 20 anos, condição dificilmente superada por outras modalidades de crédito.

459. Importa por fim considerar que a consórcio também não analisou a possibilidade de financiamento por meio de outros bancos que participam do financiamento de concessionárias aeroportuárias de rodadas anteriores, como o Banco do Nordeste - BNB.

460. Portanto, considera-se que a estrutura de financiamento para o projeto apresentada pelo consórcio não levou em conta parâmetros atuais e adequados.

461. 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 49 da avaliação da CAE – Estudo Econômico-Financeiro

462. Segundo a alegação apresentada, as sinergias entre os aeroportos de Natal e Brasília foram consideradas ao se estimar a estrutura mínima de pessoal necessária para a operação da nova concessão. Assim, em que pese o relatório econômico-financeiro não mencione explicitamente os ganhos de escala decorrentes da operação conjunta dos dois aeroportos, pelos argumentos apresentados, entendeu-se que as perdas para o operador aeroportuário ("deseconomias de escala") advindas de uma separação operacional foram computadas na modelagem ao ter sido prevista a necessidade de uma estrutura de pessoal própria para a gestão e operação do aeroporto de Natal. Portanto, entende-se que o recurso deve ser acatado, passando-se à revisão da nota atribuída ao consórcio.

463. Ante o exposto, entende esta Comissão por julgar procedentes os argumentos apresentados e, diante disso, alterar a avaliação do item 49 do Consórcio Vallya de 75% para 80%

3. CONCLUSÃO

464. 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 no decorrer 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 86,67%**, conforme detalhado no Anexo I - Planilha de seleção e cálculo de eventual ressarcimento.

465. Por todo o exposto acima referente à análise do recurso apresentado pelo Consórcio Vallya, esta Comissão entende por CONHECER DO RECURSO E NO MÉRITO DAR PARCIAL PROVIMENTO, conforme devidamente explicado no decorrer da presente Nota Técnica. Com os ajustes de avaliação indicados ao longo da Nota Técnica, **as notas médias revisadas do Consórcio Vallya passaram a ser 75,24%**, conforme detalhado no Anexo I - Planilha de seleção e cálculo de eventual ressarcimento.

466. Por todo o exposto acima referente à análise das contrarrazões apresentadas pelo Consórcio GCA, esta Comissão entende por CONHECER DAS CONTRARRAZÕES E NO MÉRITO DAR PARCIAL PROVIMENTO, conforme devidamente explicado no decorrer 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 95,58%**, conforme detalhado no Anexo I - Planilha de seleção e cálculo de eventual ressarcimento.

467. 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, visto que além das notas, houve alteração nos valores de ressarcimento anteriormente apresentados para os mencionados Consórcios.

468. Em que pese o parcial provimento dos recursos do Consórcio LOGIT e do Consórcio Vallya, 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 do Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante, cabendo a título de eventual ressarcimento, já considerando os ajustes decorrentes da fase recursal, a quantia de **R\$ 4.389.163,29 (quatro milhões, trezentos e oitenta e nove mil, cento e sessenta e três reais e vinte e nove centavos).**

469. 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 3/2020.



Documento assinado eletronicamente por **Daniel Meireles Tristao, Coordenador-Geral**, em 22/12/2020, às 22:41, 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 **Paula Bogossian, Chefe da Divisão**, em 22/12/2020, às 22:43, 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 22/12/2020, às 22:47, 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 22/12/2020, às 22:47, 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 Ramos Longo, Coordenador Geral de Acompanhamento de Mercado**, em 22/12/2020, às 22:56, 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 22/12/2020, às 22:57, 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 **Leandro Guarnieri Miozzo, Coordenador(a)**, em 22/12/2020, às 22:57, 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 **Guilherme Natividade Hecht, Usuário Externo**, em 22/12/2020, às 23:10, 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 **Darlan Silva dos Santos, Usuário Externo**, em 22/12/2020, às 23:12, 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 **Pedro Hagel, Usuário Externo**, em 23/12/2020, às 11:15, 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, Coordenador(a)**, em 23/12/2020, às 11:21, 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 **Helber Nazareno de Lima Viana, Chefe de Divisão**, em 23/12/2020, às 11:28, 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, informando o código verificador **3567367** e o código CRC **745DBC83**.



Referência: Processo nº 50000.018767/2020-15



SEI nº 3567367

Esplanada dos Ministérios, Bloco R, Edifício Anexo - 1º Andar - Ala Oeste - Bairro Zona Cívico-Administrativa
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: (61) 2029-8534 - www.infraestrutura.gov.br