



Brasília, 10 de novembro de 2011

A Sua Excelência o Senhor

Wagner Bittencourt de Oliveira

Ministro-Chefe da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República

Centro Cultural Banco do Brasil (CCBB)

Setor de Clubes Sul, trecho 2, lote 22, Portaria 1 - 1º Andar

70200-002 Brasília – Distrito Federal

Assunto: **Solicitação de outorga de autorização para construção e exploração de aeroporto executivo.**

Excelentíssimo Senhor Ministro,

JHSF INCORPORAÇÕES S.A., inscrita no CNPJ/MF sob nº. 05.345.215/0001-68, com endereço na Avenida Magalhães de Castro, nº. 4.800, 27º. Andar, Edifício Capital Building – Torre 1, – Estado e Município de São Paulo (“JHSF”), por seus representantes legais abaixo assinados, vem por meio desta solicitar a Vossa Excelência autorização para a construção e exploração de aeroporto na RMSP-Região Metropolitana de São Paulo destinado primordialmente à aviação geral (táxi aéreo, aviação executiva e serviços aéreos especializados), com fundamento no art. 36º, IV, da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, bem como no art. 24-D, IV, da Lei nº 12.462, de 5 de agosto de 2011, e no art. 8, XXIV, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005.

Neste sentido, a JHSF esclarece o que se segue, com relação ao empreendimento objeto desta solicitação (“Novo Aeroporto Internacional Executivo Metropolitano de São Paulo – NAESP”):

Ec



- O sítio do NAESP irá situar-se em parcela do imóvel de propriedade da JHSF, conforme cópia de matrícula em anexo (Matrícula 33.343 – Registro de Imóveis de São Roque), no Município e Comarca de São Roque, Estado de São Paulo. A área total e estimada do sítio a ser utilizada no NAESP é de aproximadamente 2 milhões m², conforme croquis meramente ilustrativo também em anexo.
- As características físicas e operacionais do empreendimento permitirão que sejam processados até 200.000 (duzentos mil) pousos e decolagens/ano, estimativamente.
- O NAESP será destinado predominantemente à prestação de serviços aeroportuários à aviação geral (táxi aéreo, aviação executiva, treinamento e serviços aéreos especializados) e, eventualmente, voos regionais regulares nos limites permitidos pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e à aviação comercial de cargas, inclusive helicópteros e aeronaves de apoio no processamento de cargas para importação e exportação.
- O NAESP terá centros de manutenção e hangaragem das aeronaves e helicópteros de aviação executiva. O NAESP também objetiva fornecer serviços de manutenção e customização de aeronaves, importação de partes e peças e abrigará representações comerciais de fabricantes de aeronaves e outros serviços essenciais de apoio à aviação geral.
- O NAESP deverá ser um aeroporto – aeródromo público – internacional para que o modelo de negócios de aviação executiva seja viável e sustentável. O NAESP também deverá ser o primeiro “Gateway Airport” para voos de aviação geral que partem ou chegam ao Brasil, buscando trazer ao Brasil as melhores práticas e equipamentos estado da arte de *screening*, *security*, polícia e alfândega, saúde pública e vigilância sanitária para a aviação geral.

Além das características estruturais resumidas acima, a JHSF esclarece que o NAESP poderá ser utilizado para finalidades adicionais e contingenciais conforme o julgamento fundamentado e a conveniência das autoridades de aviação civil e da JHSF, a saber:

1. O NAESP poderá servir como candidato ao sítio para o estabelecimento da Universidade do Ar caso a implantação da mesma na área militar do Aeroporto de São José dos Campos seja inviável por qualquer motivo (viabilidade econômica ou regulatória ou destinação de São José dos Campos à futura expansão de atividades da aviação comercial regular).

RF *ec*

Barbosa
 Marcello Barbosa
 Diretor Geral
 Agência de Regulação dos Serviços Públicos
 ARSP



2. O NAESP também poderá servir de aeroporto “drop-and-go” da COPA 2014 e poderá ter seus pátios utilizados como aeroporto de estacionamento de aeronaves visitantes durante a COPA 2014 e as Olimpíadas. O NAESP está localizado a aproximadamente 1 ¼ hora de 7 (sete) das 12 (doze) cidades que sediarão a COPA 2014. Os aviões executivos, após passagem pelo NAESP, poderão movimentar seus passageiros aos destinos finais sem congestioná-los e poderão retornar ao NAESP para estacionamento, sem demandar infraestrutura desses aeroportos.

Esta solicitação segue as recomendações efetuadas no Estudo do Setor de Transporte Aéreo do Brasil - Relatório Consolidado para o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), de 25 de janeiro de 2010, preparado pela McKinsey & Company, com as colaborações da Fundação Casimiro de Montenegro Filho, ligada ao Instituto Tecnológico da Aeronáutica - ITA, do escritório Jurídico Tozzini Freire Advogados e da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas – FIPE. Destacamos a recomendação constante da página 190 do Capítulo 3 do documento citado:

“Sítios existentes poderiam ser eventualmente autorizados à iniciativa privada para a construção de um aeroporto para aviação geral que já não possui muitas alternativas de expansão nos aeródromos secundários (Quadro 3-85).” Grifo nosso.

A implantação do NAESP é consistente, portanto, com as diretrizes públicas da Política Nacional de Aviação Civil – PNAC e com os princípios que nortearão os Planos de Outorga a serem instituídos por esta Secretaria de Aviação Civil. O NAESP criará capacidade aeroportuária adicional para setor específico da aviação geral, de interesse restrito, cuja expansão está limitada nos aeródromos secundários existentes. Em consequência, auxiliará a reduzir o congestionamento da infraestrutura destinada à aviação regular, de interesse predominantemente público.

Do ponto de vista jurídico, entendemos que a construção e exploração do aeródromo público destinado primordialmente à aviação geral, por conta e risco da JHSF, é de interesse predominantemente privado, e, em consequência, sua outorga pode se dar por meio de autorização.

Submetemos à análise do setor de outorgas desta Secretaria de Aviação Civil, uma Nota Técnica, um Parecer Jurídico e a Ata de reunião preliminar com a Agência Nacional de Aviação Civil em que se discutiu o empreendimento, com intuito de conferir celeridade ao processo, sem prejuízo de nosso compromisso de fornecer quaisquer documentos ou informações adicionais que razoavelmente venham a ser requeridos por esta Secretaria.





Enfatizamos que para a obtenção da anuência desta Secretaria de Aviação Civil, a JHSF se compromete a solicitar ao Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) aprovação do impacto e viabilidade da implantação do NAESP na Área de Controle Terminal – São Paulo (TMA-SP).

Os documentos em anexo e a autorização ora solicitada não substituem nem dispensam a produção de outros documentos necessários à obtenção de quaisquer outras autorizações necessárias à implantação, construção e operação do NAESP junto aos órgãos governamentais aeronáuticos, de aviação civil, ambientais e aduaneiros.

Por tudo o acima exposto, solicitamos que esta Secretaria de Aviação Civil aprove Portaria consentindo que a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC outorgue à JHSF autorização para construir e explorar o NAESP, reconhecendo o empreendimento é consistente com a Política Nacional de Aviação Civil – PNAC, e com os princípios norteadores das outorgas de infraestrutura aeroportuária no Brasil.

Respeitosamente,

JHSF INCORPORAÇÕES S.A.

Srs. Eduardo Silveira Camara e Rogério Coelho Lacerda

Marcelo Barboresco
DECEA
DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO
SECRETARIA DE AVIAÇÃO CIVIL
MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA