



CÂMARA DOS DEPUTADOS

REQUERIMENTO DE INFORMAÇÃO
Nº 3500, de 2018

Do Sr. Deputado FELIPE CARRERAS
ao
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E
AVIAÇÃO CIVIL



3500

REQUERIMENTO DE INFORMAÇÕES Nº , DE 2018
(Do Sr. Felipe Carreras)

Solicita informações ao Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil, sobre a disponibilização pública do Estudo de Viabilidade Técnica – EVTEA, do Aeroporto do Recife, empreendimento público federal do setor aeroportuário, no âmbito do programa nacional de desestatização e sobre sua qualificação no âmbito do programa de parcerias de investimentos da presidência da república (do inciso II do caput do art. 4º da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016).

Senhor Presidente,

Requeiro a Vossa Excelência, com base no artigo 50, § 2º, da Constituição Federal, nos artigos 115, inciso I e 116, do Regimento Interno e na Lei 12.527/2011 que, ouvida a Mesa, sejam solicitadas as seguintes informações ao Exmo. Sr. Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil, **VALTER CASIMIRO SILVEIRA**:

- 1) Onde foi disponibilizado publicamente o conteúdo do ESTUDO DE VIABILIDADE TÉCNICA-EVTEA do Aeroporto do Recife, para efeitos de cumprimento das etapas do programa nacional de desestatização?
- 2) Qual a possibilidade de que esses Estudos de Viabilidade sejam enviados aos Parlamentares membros da Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados, Titulares e Suplentes, em até 10 (dez) dias úteis, ao contar do recebimento desta?
- 3) De que maneira os usuários e colaboradores do Aeroporto podem ter um acesso público facilitado, no âmbito da Lei de Acesso à Informação, Lei nº 12.527/2011?

CD 18 0955951813*



Câmara dos Deputados

JUSTIFICAÇÃO

Trata-se de solicitação que visa ter acesso a informação do conteúdo do Estudo final de Viabilidade Técnica apreciado pela Comissão destinada a esta finalidade do Aeroporto do Recife, empreendimento público federal do setor aeroportuário, no âmbito do programa nacional de desestatização, cujo conteúdo não se tornou público e tampouco foi noticiado. Do mesmo modo visa garantir aos colaboradores e usuários do Aeroporto de Recife o mesmo acesso à informação.

19 ABR. 2018

Sala das Sessões, de 2018.



Deputado **FELIPE CARRERAS**
PSB/PE





CÂMARA DOS DEPUTADOS

20/04/2018
10:37

MESA DIRETORA DA CÂMARA DOS DEPUTADOS

DESIGNAÇÃO DE RELATOR

Designo relator da seguinte proposição o senhor Deputado Fábio Ramalho, Primeiro Vice-Presidente.

RIC 3.500/2018 - do Sr. Felipe Carreras - que "Solicita informações ao Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil, sobre a disponibilização pública do Estudo de Viabilidade Técnica - EVTEA, do Aeroporto do Recife, empreendimento público federal do setor aeroportuário, no âmbito do programa nacional de desestatização e sobre sua qualificação no âmbito do programa de parcerias de investimentos da presidência da república (do inciso II do caput do art. 4º da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016). "



REQUERIMENTO DE INFORMAÇÃO N° 3500/2018

Autor: Deputado Felipe Carreras

Destinatário: Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil

Assunto: Solicita informações ao Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil, sobre a disponibilização pública do Estudo de Viabilidade Técnica - EVTEA, do Aeroporto do Recife, empreendimento público federal do setor aeroportuário, no âmbito do programa nacional de desestatização e sobre sua qualificação no âmbito do programa de parcerias de investimentos da presidência da república (do inciso II do caput do art. 4º da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016).

Despacho: O presente requerimento de informação está de acordo com a Constituição Federal, artigo 50, § 2º, e com o Regimento Interno da Câmara dos Deputados, artigos 115 e 116. Dispensado o relatório em conformidade com o § 1º do artigo 2º do Ato da Mesa nº 11/1991, o parecer é pelo **encaminhamento**.

Primeira-Vice-Presidência, em de de 2017





CÂMARA DOS DEPUTADOS
GABINETE DA PRIMEIRA-VICE-PRESIDÊNCIA


Fábio Ramalho
Primeiro-Vice-Presidente





Câmara dos Deputados

RIC 3.500/2018

Autor: Felipe Carreras

Data da 19/04/2018

Apresentação:

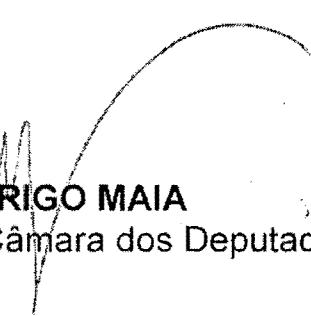
Ementa: Solicita informações ao Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil, sobre a disponibilização pública do Estudo de Viabilidade Técnica - EVTEA, do Aeroporto do Recife, empreendimento público federal do setor aeroportuário, no âmbito do programa nacional de desestatização e sobre sua qualificação no âmbito do programa de parcerias de investimentos da presidência da república (do inciso II do caput do art. 4º da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016).

Forma de
Apreciação:

Texto Aprovação pelo Presidente, Dep. Rodrigo Maia, "ad referendum"
Despacho: da Mesa, do parecer do senhor Deputado Fábio Ramalho,
Primeiro Vice-Presidente, pelo encaminhamento.

Regime de
tramitação:

Em 14/05/2018


RODRIGO MAIA

Presidente da Câmara dos Deputados

72D09ED817

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES PORTOS E
AVIAÇÃO CIVIL

RECEBIDO EM: 18/5/18
HORA 10:35

mlds

Assinatura

Ofício 1ªSec/RI/E/nº 2193 /18

Brasília, 17 de maio de 2018.

A Sua Excelência o Senhor
VALTER CASIMIRO SILVEIRA
Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil

Assunto: Requerimento de Informação

RECEBI NESTA DATA A
PRESENTE DOCUMENTAÇÃO.

EM 17/5/18

Nome por extenso e legível:

Ponto:

Senhor Ministro,

Nos termos do art. 50, § 2º, da Constituição Federal, encaminho a Vossa Excelência cópia(s) do(s) seguinte(s) Requerimento(s) de Informação:

PROPOSIÇÃO	AUTOR
Requerimento de Informação nº 3494/2018	Cristiane Brasil
Requerimento de Informação nº 3500/2018	Felipe Carreras

Por oportuno, solicito, na eventualidade de a informação requerida ser de natureza sigilosa, seja enviada também cópia da decisão de classificação proferida pela autoridade competente, ou termo equivalente, contendo todos os elementos elencados no art. 28 da Lei nº 12.527/2011 (Lei de Acesso à Informação), ou, caso se trate de outras hipóteses legais de sigilo, seja mencionado expressamente o dispositivo legal que fundamenta o sigilo. Em qualquer caso, solicito ainda que os documentos sigilosos estejam acondicionados em invólucro lacrado e rubricado, com indicação ostensiva do grau ou espécie de sigilo.

Atenciosamente,

Deputado GIACOBBO
Primeiro-Secretário

- NOTA: os Requerimentos de Informação, quando de autorias diferentes, devem ser respondidos separadamente.

/LMR

AVISO N° 44/2018/ASPAR/GM/MTPA

Brasília, de 21 de maio de 2018.

A Sua Excelência o Senhor
Deputado **GIACOBO**
Primeiro-Secretário da Câmara dos Deputados

Assunto: Requerimento de Informação nº 3.500/2018, de autoria do Deputado Felipe Carreras.

Senhor Secretário,

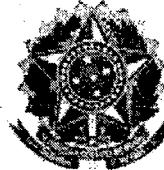
Reporto-me ao Ofício 1ª Sec/RI/E/nº 2.193, de 17 de maio de 2018, no qual Vossa Excelência encaminha o Requerimento de Informação nº 3.500/2018, de autoria do Deputado Felipe Carreras (PSB/PE), que requer informações sobre a disponibilização pública do Estudo de Viabilidade Técnica - EVTEA, do Aeroporto do Recife, empreendimento público federal do setor aeroportuário, no âmbito do programa nacional de desestatização e sobre sua qualificação no âmbito do programa de parcerias de investimentos da Presidência da República (do inciso II do caput do art. 4º da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016).

A respeito, encaminho, para o conhecimento do ilustre Secretário, o Memorando nº 432/2018/GAB-SAC/SAC, de 22 de maio de 2018, da Secretaria Nacional de Aviação Civil, e as Notas Informativas nº 24 e nº 21/2018/DPR/SAC-MTPA, de 15 e 4 de maio de 2018, respectivamente, do Departamento de Políticas Regulatórias, daquela Secretaria, contendo os esclarecimentos sobre o assunto em questão.

Atenciosamente,


VALTER CASIMIRO SILVEIRA
Ministro de Estado dos Transportes,
Portos e Aviação Civil

PRIMEIRA-SECRETARIA	
Documento recebido nesta Secretaria sem a indicação ou aparência de tratar-se de conteúdo de caráter sigiloso, nos termos do Decreto n. 7.845, de 14/11/2012, do Poder Executivo.	
Em <u>21</u> / <u>6</u> / <u>18</u>	às <u>17</u> h <u>41</u>
<u>Assinatura</u>	<u>7396</u>
Serviço	Ponto
Portador	



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL
GABINETE DA SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SCS, QD.9, Ed. Parque Cidade Corporate, Torre C, 6º andar - Bairro Asa Sul,
Brasília/DF, CEP 70308-200
Telefone: 61 3311 7243 - www.transportes.gov.br

Memorando nº 432/2018/GAB-SAC/SAC

Brasília, 22 de maio de 2018.

Ao(À) Chefe da Assessoria Parlamentar - ASPAR/MTPA

**Assunto: Requerimento de Informação nº 3.500/2018, de
autoria do Deputado Felipe Carreras.**

Em atenção ao Memorando nº 138/2018/ASPAR/GM (SEI nº 0901184), subscrito em 25 de abril de 2018, no qual a Assessoria Parlamentar deste Ministério remete, para apreciação, o Requerimento de Informação nº 3.500/2018, de autoria do Deputado Felipe Carreras (PSB/PE), que requer informações sobre a disponibilização pública do Estudo de Viabilidade Técnica - EVTEA, do Aeroporto do Recife, informa-se que o assunto em tela foi objeto de análise pelo Departamento de Políticas Regulatórias, que se manifestou por meio da Nota Informativa nº 24/2018/DPR/SAC-MTPA (SEI nº 0930055), a qual transmito.

Atenciosamente,

CARLOS EDUARDO RESENDE PRADO
Chefe de Gabinete



Documento assinado eletronicamente por **Carlos Eduardo Resende Prado, Chefe de Gabinete**, em 22/05/2018, às 19:10, 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.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **0942020** e o código CRC **F4CC5AEA**.



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL
SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
DEPARTAMENTO DE POLÍTICAS REGULATÓRIAS

Nota Informativa nº 24/2018/DPR/SAC-MTPA

Brasília, 15 de maio de 2018

Referência: Processo nº 50000.016020/2018-16 - Requerimento de Informação nº 3.514/2018

Assunto: **Requerimento de Informação nº 3.500/2018, de autoria do Deputado Felipe Carreras.**

Anexo: Nota Informativa nº 21, de 04 de maio de 2018 (SEI nº 0913718)

1. Introdução

Vem à análise deste Departamento de Políticas Regulatórias (DPR) da Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC) do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA) o Despacho nº 759/2018/GAB-SAC/SAC (SEI nº 0925609), de 11 de maio de 2018, que encaminha o Memorando nº 138/2018/ASPAR/GM (SEI nº 0901184), de 25 de abril de 2018, no qual a Assessoria Parlamentar deste Ministério remete, para apreciação, o Requerimento de Informações nº 3.500/2018 (SEI nº 0892289), de autoria do Deputado Felipe Carreras (PSB/PE), que requer informações sobre os estudos de viabilidade técnica e ambiental que subsidiarão a concessão do Aeroporto do Recife.

Em particular, foram encaminhadas três (3) perguntas a respeito da disponibilização dos estudos de viabilidade técnica e ambiental que subsidiarão o atual processo de concessão aeroportuária e, em especial, do aeroporto da capital pernambucana, conforme transcrição abaixo realizada:

I - Onde foi disponibilizado publicamente o conteúdo do ESTUDO DE VIABILIDADE TÉCNICA-EVTEA do Aeroporto do Recife, para efeitos de cumprimento das etapas do programa nacional de desestatização?

II - Qual a possibilidade de que esses Estudos de Viabilidade sejam enviados aos Parlamentares membros da Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados, Titulares e Suplentes, em até 10 (dez) dias úteis, ao contar do recebimento desta?

III - De que maneira os usuários e colaboradores do Aeroporto podem ter um acesso público facilitado, no âmbito da Lei de Acesso à Informação, Lei nº 12.527/2011?

Ademais, conforme justificativa apresentada no Requerimento de Informações, a solicitação visa ter acesso ao conteúdo do "Estudo final de Viabilidade Técnica" do atual processo de desestatização.

Nesse sentido, cabe esclarecer que este Departamento já se manifestou sobre o tema por meio da Nota Informativa nº 21 (SEI nº 0913718), de 04 de maio de 2018, que buscou responder 10 (dez) perguntas encaminhadas também pelo Deputado Felipe Carreras (PSB/PE) cujo escopo abarcava o processo de concessão do aeroporto de Recife. Sobre o tema, este Departamento também buscou prestar os esclarecimentos apresentados pelo autor do requerimento no âmbito da reunião realizada no dia 02 de maio de 2018 com representantes da SAC e da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC na Câmara dos Deputados. Na oportunidade, também foram entregues, por meio eletrônico, os principais documentos afetos ao atual processo de concessão.

Dessa forma, a presente Nota Informativa tem por objetivo reunir formalmente as informações solicitadas pelo citado Requerimento de Informações e encaminhar novamente os Estudos de Viabilidade selecionados para a atual rodada de concessões, em complementação à Nota Informativa nº 21/2018/DPR/SAC-MTPA.

2. Histórico da atual rodada de concessões

Em 1º de setembro de 2017 foi publicado, no Diário Oficial da União (DOU), em Edição Extra, na Seção 3, nº 169A, páginas 01 a 06, o Edital de Chamamento Público de Estudos nº 001/2017, que tinha como objetivo chamar pessoas físicas ou jurídicas de direito privado interessadas na apresentação de projetos, levantamentos, investigações e estudos técnicos que subsidiassem a modelagem das concessões dos aeroportos que foram objeto da Resolução CPPI nº 14, de 23 de agosto de 2017 (que recomendou a inclusão dos mesmos no

Programa Nacional de Desestatização - PND e qualificação dos ativos no Programa de Parcerias de Investimentos - PPI), os quais foram, de fato, posteriormente incluídos no PND por meio do Decreto nº 9.180, de 24 de outubro de 2017.

O Item 4.1 do mencionado Chamamento Público de Estudos (CPE) previa como condição à apresentação dos projetos, levantamentos, investigações e estudos técnicos o protocolo, junto à esta SAC/MTPA, em até 30 (trinta) dias, contados da publicação do referido Edital, de requerimento de autorização contendo as informações discriminadas em seus subitens. Na sequência, o Edital CPE nº 002/2017, publicado no DOU de 15/09/2017, retificou o Edital nº 01/2017 de modo que o referido prazo foi estendido até o dia 5 (cinco) de outubro de 2017.

No decorrer do prazo previsto, esta SAC/MTPA recebeu 12 (doze) requerimentos de autorização para desenvolvimento dos estudos técnicos preparatórios à concessão dos aeroportos mencionados e, após análise acerca do atendimento das exigências constantes no CPE, foi publicado, em 1º de novembro de 2017, o Edital CPE nº 003/2017, contendo a relação das oito (8) empresas ou grupo de empresas autorizadas a "apresentarem projetos, levantamentos, investigações e estudos técnicos que subsidiarão a modelagem da concessão para expansão, exploração e manutenção dos objetos 2, 3 e 4 do Edital de Chamamento Público de Estudos nº 001/2017".

Para tanto, este Departamento de Políticas Regulatórias - DPR coordenou a disponibilização de informações para realização de tais estudos por meio de banco de dados disponível no site do MTPA. Os estudos de viabilidade elaborados pelos grupos autorizados foram entregues no prazo final de 2 de março de 2018 e analisados pela Comissão de seleção de Estudos, criada, entre outros, para esse fim, conforme item 5 do Edital de Chamamento de Estudos nº 3/2017, de 31 de outubro de 2017 (alterado posteriormente pelo Edital de Chamamento Público de Estudos nº 1/2018, publicado no DOU do dia 5 de abril de 2018).

Após a conclusão dos trabalhos de avaliação, seleção e estabelecimento de valor para eventual resarcimento dos estudos técnicos preparatórios à concessão dos aeroportos descritos nos objetos 2, 3 e 4 do Edital de Chamamento Público de Estudos nº 001/2017, publicizou-se que os estudos selecionados foram aqueles apresentados pelo consórcio representados pela empresa Moyses & Pires Sociedade de Advogados, conforme Edital de Seleção de Estudos nº 1/2018, publicado no DOU de 26 de março de 2018. Após a interposição de recurso administrativo, a decisão da Comissão de Seleção (exarada por meio da Nota Técnica nº 15/2018/DPR/SAC-MTPA, de 18 de abril de 2018) foi confirmada pelo Ministro de Estado do MTPA por meio do Despacho nº 19, de 20 de abril de 2018, publicado no DOU do dia 23 de abril de 2018.

Após seleção dos estudos apresentados, o material será submetido a consulta pública por parte da Anac juntamente com os documentos jurídicos (minutas de edital, de contrato e de seus anexos), momento em que serão disponibilizados no sítio da Anac na internet ao público em geral, as versões mais atualizadas dos estudos, incorporadas as diretrizes estabelecidas por esta pasta para o aprimoramento do material.

3. Análise

Feitos esses esclarecimentos, passa-se a responder, ponto a ponto, as perguntas formuladas no Requerimento de Informações nº 3.500/2018:

I - Onde foi disponibilizado publicamente o conteúdo do ESTUDO DE VIABILIDADE TÉCNICA-EVTEA do Aeroporto do Recife, para efeitos de cumprimento das etapas do programa nacional de desestatização?

Conforme recomendado pela Resolução CPPI nº 14, de 23 de agosto de 2017, e estabelecido pelo Decreto nº 9.180, de 24 de outubro de 2017, o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil foi designado responsável pela condução e aprovação dos estudos, projetos, levantamentos e pelas investigações que subsidiarão a modelagem da desestatização daqueles aeroportos incluídos no Programa Nacional de Desestatização (PND).

Após a inclusão no PND, em 24 outubro de 2017, mediante Decreto nº 9.180, o Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes - Gilberto Freyre (SBRF) e outros doze aeroportos foram objeto de estudos com base no Edital de Chamamento Público de Estudos nº 01/2017/MTPA, retificado pelo Edital de Chamamento Público de Estudos nº 02/2017/MTPA.

Após a confecção e seleção dos Estudos de Viabilidade, o MTPA enviou Ofício nº

30/2018/GM/MTPA, de 8 de maio de 2018, à ANAC em que apresentou os Estudos de Viabilidade selecionados, caracterizou os objetos e emitiu as diretrizes deste Ministério para a atual rodada de concessões aeroportuárias. Esse foi um passo particularmente importante, pois permite a abertura da Consulta Pública, conforme citado anteriormente nesta nota, em que serão disponibilizados tanto os EVTEAs como as minutas de Edital e Contrato para que qualquer interessado possa tomar ciência dos documentos e apresentar contribuições ao processo. A expectativa é que a Audiência Pública tenha início ainda no mês de maio e tenha duração de, no mínimo, 30 dias. Além disso, está prevista a realização de Audiências Públicas presenciais em 4 cidades: Brasília/DF, Recife/PE, Vitória/ES e Cuiabá/MT.

Após esse processo, todos os documentos, com as possíveis alterações decorrentes das contribuições recebidas, serão enviados ao Tribunal de Contas da União - TCU para análise, eventuais correções e aprovação. Nesse momento, os parâmetros finais das concessões estarão definitivamente estabelecidos e uma segunda Resolução do CPPI deverá ser expedida com a modelagem final das concessões. Em linha com a Resolução expedida para a última rodada de concessão (Resolução CPPI nº 5, de 13 de setembro de 2016), tal resolução deverá fixar: os ativos a serem concedidos, o prazo, a modalidade da licitação, os requisitos de participação no certame, os valores de contribuição ao sistema, as tarifas, dentre outros parâmetros. Ato contínuo, os documentos editalícios finais serão publicados e a data do leilão de concessão será fixada.

II - Qual a possibilidade de que esses Estudos de Viabilidade sejam enviados aos Parlamentares membros da Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados, Titulares e Suplentes, em até 10 (dez) dias úteis, ao contar do recebimento desta?

Conforme proposto na Nota Informativa nº 21 referenciada nesta nota, encaminhamos também os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) selecionados no âmbito do Edital de Chamamento Público de Estudos nº 1/2017, de 1º de setembro de 2017. Devido ao tamanho dos arquivos, o material está sendo disponibilizado por meio dos endereços eletrônicos listados abaixo:

a) Bloco

Nordeste:
<https://drive.google.com/file/d/1EhfyRbHPhVDuJQUCnqv4ZGENw4Prz9WH/view?usp=sharing>

b) Bloco

Centro-Oeste:
<https://drive.google.com/file/d/150sFpLJv3G4uTBMNVHsJbgs4dwH9Q9o5/view?usp=sharing>

c) Bloco

Sudeste: <https://drive.google.com/file/d/1a2O7R2s3Yx92ovnor14ucVVRJfMfZO4a/view?usp=sharing>

Informamos ainda que as versões disponíveis nos endereços acima não coincidem necessariamente com as versões finais dos documentos que serão colocados em consulta pública pela Anac. Isso porque, conforme previsto no item 10.14 do Edital de Chamamento Público deste MTPA nº 01/2017 reproduzido a seguir, os estudos serão objeto de aprimoramentos sempre que verificada sua necessidade por parte da Comissão, sem direito à complementação no valor do resarcimento a ser percebido pelo consórcio selecionado caso a licitação para exploração da infraestrutura aeroportuária seja exitosa:

10.14. Concluída a seleção, a Comissão poderá solicitar correções e alterações dos projetos, levantamentos, investigações e estudos técnicos sempre que tais correções e alterações forem necessárias para atender a demandas de órgãos de controle ou para aprimorar os empreendimentos objetos deste Edital, sem que isso gere direito à complementação do valor de resarcimento.

III - De que maneira os usuários e colaboradores do Aeroporto podem ter um acesso público facilitado, no âmbito da Lei de Acesso à Informação, Lei nº 12.527/2011?

Inicialmente, cumpre registrar novamente a abertura da Consulta Pública, conforme citado anteriormente nesta nota, em que serão disponibilizados tanto os EVTEAs como as minutas de Edital e Contrato para que qualquer interessado possa tomar ciência dos documentos e apresentar contribuições ao processo. Não obstante, em atendimento ao previsto no Inciso XXXIII do art. 5º (reproduzido abaixo), no inciso II do § 3º do art. 37 e no § 2º do art. 216, todos da Constituição Federal vigente, a Lei nº 12.527, de 18 de novembro de

2011, estabeleceu que "qualquer interessado poderá apresentar pedido de acesso a informações aos órgãos e entidades referidos no art. 1º desta Lei, por qualquer meio legítimo, devendo o pedido conter a identificação do requerente e a especificação da informação requerida". Desse modo, a exemplo do Requerimento de Informação nº 3500/2018 objeto de análise desta nota informativa, esta SAC/MTPA coloca-se à disposição para realizar os procedimentos constantes na referida norma, com o fim de garantir o acesso à informação mencionado acima, e que deverão ser executados em conformidade com os princípios básicos da administração pública,

"Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

(...)

XXXIII - todos têm direito a receber dos órgãos públicos informações de seu interesse particular, ou de interesse coletivo ou geral, que serão prestadas no prazo da lei, sob pena de responsabilidade, ressalvadas aquelas cujo sigilo seja imprescindível à segurança da sociedade e do Estado; (Regulamento) (Vide Lei nº 12.527, de 2011)"

4. Conclusão

A presente Nota Informativa tratou de reunir as informações solicitadas pelo Requerimento de Informações nº 3.500/2018, de autoria do Deputado Felipe Carreras (PSB/PE), sobre os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEAs) que subsidiarão a modelagem da Concessão do Aeroporto do Recife, entre outros.

Além dos esclarecimentos presentes neste documento, sugere-se o encaminhamento das versões mais recentes dos EVTEAs selecionados. Conforme destacado nesta nota, o material disponível não necessariamente coincide com aquele que será submetido à consulta pública juntamente com as minutas de documentos jurídicos. Nesse sentido, devido ao tamanho dos arquivos, os mesmos não puderam ser inseridos no Sistema SEI e, por isso, estão sendo disponibilizados por meio dos endereços eletrônicos listados abaixo:

a) Bloco

Nordeste:
<https://drive.google.com/file/d/1EfVbHPhVDuJQUChav4ZGEnw4Prz9WH/view?usp=sharing>

b) Bloco

Centro-Oeste:
<https://drive.google.com/file/d/150sFpLJv3G4uTBMNVHsJbgs4dwH9Q9o5/view?usp=sharing>

c) Bloco

Sudeste: <https://drive.google.com/file/d/1q207R2s3Yx92ovnor14ucVVRJfMfZO4a/view?usp=sharing>

À apreciação superior.

MICHELE NUNES FREIRE CERQUEIRA

Analista de Infraestrutura

RICARDO SAMPAIO S. FONSECA

Coordenador-Geral de Políticas Regulatórias

DPR/SAC

Aprovo. Encaminhe-se à Secretaria Nacional de Aviação Civil para conhecimento e demais providências da alçada daquela unidade.

RONEI SAGGIORO GLANZMANN

Diretor de Políticas Regulatórias



Documento assinado eletronicamente por **Ronei Saggioro Glanzmann**,
Diretor do Departamento de Políticas Regulatórias, em 21/05/2018, às

15:52, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Sampaio Da Silva Fonseca, Coordenador Geral de Políticas Regulatórias**, em 21/05/2018, às 16:08, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Michele Nunes Freires Cerqueira, Chefe de Divisão**, em 21/05/2018, às 16:12, 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.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **0930055** e o código CRC **E2548191**.

Referência: Processo nº 50000.014885/2018-30

SEI nº 0930055



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL
SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
DEPARTAMENTO DE POLÍTICAS REGULATÓRIAS

Nota Informativa nº 21/2018/DPR/SAC-MTPA

Brasília, 04 de maio de 2018

Referência: Processo nº 50000.016020/2018-16 - Requerimento de Informação nº 3.514/2018

Assunto: Requerimento de Informação nº 3.514/2018, de autoria do Deputado Felipe Carreras.

I - Nota Técnica nº 33/2017/DPR/SAC/MTPA, de 11 de agosto de 2017 (SEI nº 0926779)

II - Nota Técnica nº 35/2017/DPR/SAC-MTPA, de 29 de agosto de 2017 (SEI nº 0926787)

Anexos: III - Relatório da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo do Senado Federal (SEI nº 0938091)

IV - Nota Técnica nº 109/2017/DERC/SPR/SAC-MT, de 21 de março de 2017 (SEI nº 0938890)

1. Introdução

Vem à análise deste Departamento de Políticas Regulatórias (DPR) da Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC) do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA) o Memorando nº 372/2018/GAB-SAC/SAC (SEI nº 0909135), de 02 de maio de 2018, que encaminha o Memorando nº 140/2018/ASPAR/GM (SEI nº 0904812), de 27 de abril de 2018, no qual a Assessoria Parlamentar deste Ministério remete, para apreciação, o Requerimento de Informações nº 3.514/2018 (SEI nº 0904732), de autoria do Deputado Felipe Carreras (PSB/PE), que requer informações sobre o Modelo de Concessão adotado para o Aeroporto do Recife.

Em particular, elencam-se 10 (dez) perguntas a respeito das configurações gerais do atual processo de concessão aeroportuária e, em especial, de questões afetas ao aeroporto da capital pernambucana, conforme transcrição abaixo realizada:

- I - Qual o critério de escolha das concessões de aeroportos no Brasil? Existe uma política aeroviária definida pelo Governo Federal?
- II - Quais as justificativas técnicas para a mudança na metodologia até então adotada quanto ao objeto da concessão dos aeroportos, passando de concessões individuais para concessões em lote?
- III - Existem estudos técnicos que embasem tal decisão? Quem elaborou esses estudos e onde se encontram? Quais as vantagens de se licitar em lote ao invés de se licitar isoladamente? Quais as garantias de que a licitação em lote atenda melhor ao interesse público e assegure as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas, na forma exigida pela Lei de Concessões (§1º, art. 6º)?
- IV - Qual a justificativa técnica para se inserir em um mesmo lote equipamento com perfis de capacidade de operação, rentabilidade e porte completamente distintos?
- V - Existe algum tipo de estudo que aponte eventual desinteresse do mercado em participar de certames individuais para concessão de aeroportos?
- VI - Qual a previsão para publicação do ato justificando a conveniência da outorga da concessão ou permissão, caracterizando seu objeto, área e prazo (especialmente a questão da licitação em lote) na forma exigida pelo art. 5º da Lei de Concessões (Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995)?
- VII - De forma a evitar expectativas equivocadas da sociedade e dos usuários do aeroporto, pergunto quais os investimentos e melhorias esperados na atual rodada de concessões e se haverá prioridade de investimentos por terminal. Caso exista prioridade, já foi estabelecida alguma ordem?
- VIII - Considerando as características do Aeroporto de Recife, o nível de qualidade, o porte do equipamento e os elevados investimentos feitos pelo Governo do Estado de Pernambuco ao longo dos últimos anos, existe previsão de aplicação de política tarifária diferenciada, considerando que na forma da Lei de Concessões as tarifas poderão ser diferenciadas em função das características e dos custos específicos provenientes do atendimento aos distintos seguimentos de usuários (art. 13)?
- IX - Está contemplada a expansão do sítio aeroportuário do Aeroporto de Recife incluindo a Base Aérea e o Parque de Material Aeronáutico? Caso positivo, qual seria a dimensão da área acrescida? Qual o cronograma do plano de expansão previsto?
- X - Não poderia deixar de manifestar minha preocupação com os funcionários da Infraero que atualmente administram o Aeroporto de Recife, e outros que estão no lote do aeroporto pernambucano. Diante disso, preciso perguntar qual será a política de recursos humanos que a Infraero pretende adotar para os empregados quando o equipamento for licitado.

Ademais, conforme justificativa apresentada no Requerimento de Informações, a solicitação visa também ter acesso ao conteúdo do "Estudo final de Viabilidade Técnica" do atual processo de desestatização.

Nesse sentido, cabe esclarecer que a maior parte dessas questões foi devidamente abordada em reunião, realizada no dia 02 de maio de 2018, entre o Deputado Felipe Carreras (autor do requerimento) e representantes da SAC e da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC na Câmara dos Deputados. Na oportunidade, além de prestar os esclarecimentos necessários, foram entregues, por meio eletrônico, os principais documentos afetas ao atual processo de concessão.

Dessa forma, a presente Nota Informativa tem por objetivo reunir formalmente as informações solicitadas pelo citado Requerimento de Informações e encaminhar os Estudos de Viabilidade selecionados para a atual rodada de concessões. Antes, porém, apresenta-se o arcabouço legal, regulatório e institucional envolvido nos processos de concessão aeroportuária.

2. Arcabouço Legal, Regulatório e Institucional

2.1. O Programa Nacional de Desestatização

O Programa Nacional de Desestatização (PND), regido pela Lei nº 9.491, de 09 de setembro de 1997, tem como objetivos fundamentais:

- I - reordenar a posição estratégica do Estado na economia, transferindo à iniciativa privada atividades indevidamente exploradas pelo setor público;
- II - contribuir para a reestruturação econômica do setor público, especialmente através da melhoria do perfil e da redução da dívida pública líquida;
- III - permitir a retomada de investimentos nas empresas e atividades que vierem a ser transferidas à iniciativa privada;
- IV - contribuir para a reestruturação econômica do setor privado, especialmente para a modernização da infraestrutura e do parque industrial do País, ampliando sua competitividade e reforçando a capacidade empresarial nos diversos setores da economia, inclusive através da concessão de crédito;
- V - permitir que a Administração Pública concentre seus esforços nas atividades em que a presença do Estado seja fundamental para a consecução das prioridades nacionais;
- VI - contribuir para o fortalecimento da mercado de capitais, através do acréscimo da oferta de valores mobiliários e da democratização da propriedade do capital das empresas que integrarem o Programa.

Desde o marco inicial do PND, instituído pelo Decreto nº 91.991, de 28 de novembro de 1985, os processos de desestatização consideram objetivos estratégicos como a modernização da infraestrutura, a adequada prestação de serviços públicos e a transferência de tecnologia para o país.

Também houve aperfeiçoamento do arcabouço institucional e administrativo dos processos de desestatização, em que se destacam a criação das agências reguladoras[1], entre elas a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, em 2005, a inserção de mecanismos de transparência e controle social, como as audiências e consultas públicas, e o aprimoramento do acompanhamento pelo Tribunal de Contas da União – TCU. A atribuição de acompanhamento foi incluída no regimento interno da Corte, assim como a criação de normas e unidades técnicas específicas para as desestatizações[2].

A primeira vez que um aeroporto foi incluído no PND foi em 2008, por meio do Decreto nº 6.373, datado de 14 de fevereiro. Trata-se do Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante – ASGA (SBSG), no Rio Grande do Norte, que foi concedido à iniciativa privada em 2011. Posteriormente, foram incluídos no PND os aeroportos de Brasília/DF (SBBR), Viracopos/SP (SBKP) e Guarulhos/SP (SBGR), mediante o Decreto nº 7.531, de 21 de julho de 2011, os aeroportos do Galeão/RJ (SBGL) e de Confins/MG (SBCF), mediante o Decreto nº 7.896, de 1º de fevereiro de 2013, os aeroportos de Fortaleza/CE (SBFZ), Salvador/BA (SBSV); Porto Alegre/RS (SBRS) e Florianópolis/SC (SBFL), mediante o Decreto nº 8.517, de 10 de setembro de 2015, e, na sequência, o Aeroporto Internacional Marechal Rondon (Aeroporto de Cuiabá/MT), por meio do Decreto nº 8.710, de 14 de abril de 2016.

Recentemente, em 24 outubro de 2017, mediante Decreto nº 9.180, foram incluídos no PND outros 13 aeroportos: Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes Gilberto Freyre (SBRF), do Aeroporto de Maceió/Zumbi dos Palmares (SBMO), do Aeroporto Santa Maria – Aracaju (SBAR); do Aeroporto Presidente Castro Pinto João Pessoa (SBJP), do Aeroporto de Juazeiro do Norte Orlando Bezerra de Menezes (SBJU), do Aeroporto Presidente João Suassuna Campina Grande (SBKG); do Aeroporto Marechal Rondon Cuiabá (SBCY), do Aeroporto Maestro Marinho Franco Rondonópolis (SBRD), do Aeroporto Piloto Osvaldo Marques Dias Alta Floresta (SBAT), do Aeroporto Presidente João Batista Figueiredo Sinop (SWSI), do Aeroporto de Barra do Garças (SBBW); do Aeroporto de Vitória Eurico de Aguiar Salles (SBVT) e Aeroporto de Macaé (SBME).

Os tópicos seguintes tratam dos aspectos legais afetos ao processo de desestatização de aeroportos e à repartição de competências dos agentes envolvidos no processo de desestatização aeroportuária no país.

2.2. Aspectos Legais nas desestatizações aeroportuárias

Em relação à exploração dos aeródromos civis públicos, o Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA, aprovado pela Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, prevê as seguintes modalidades de exploração da infraestrutura aeroportuária:

- Art. 36. Os aeródromos públicos serão construídos, mantidos e explorados:
 - I - diretamente, pelo União;
 - II - por empresas especializadas da Administração Federal Indireta ou suas subsidiárias, vinculadas ao Ministério da Aeronáutica;
 - III - mediante convênio com os Estados ou Municípios;
 - IV - por concessão ou autorização.

Posteriormente, a Constituição Federal, de 1988, reafirmou o dispositivo no CBA ao também prever o instituto da concessão para a exploração da infraestrutura aeroportuária:

- Art. 21. Compete à União:
 - (...)
 - XII – explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:
 - (...)
 - c) a navegação aérea, aeroespacial e a infraestrutura aeroportuária;
 - (...)
- Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos. (grifos nossos)

As concessões de serviços públicos foram disciplinadas na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que “Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, previsto no art. 175 da Constituição Federal”, definindo a prestação de serviço adequado, os direitos e obrigações dos usuários, a política tarifária, as regras para licitação e para os contratos de concessão, os encargos do poder concedente e do concessionário, as formas de intervenção e extinção, dentre outras disposições.

A Lei nº 9.491, de 09 de setembro de 1997, tratou das concessões de serviços públicos ante as desestatizações do PND:

- Art. 2º Poderão ser objeto de desestatização, nos termos desta Lei:
 - I - empresas, inclusive instituições financeiras, controladas direta ou indiretamente pela União, instituídas por lei ou ato do Poder Executivo;
 - (...)
 - III - serviços públicos objeto de concessão, permissão ou autorização;
 - (...)
- § 1º Considera-se desestatização:

- a) a alienação, pela União, de direitos que lhe assegurem, diretamente ou através de outras controladas, preponderância nas deliberações sociais e o poder de eleger a maioria das administradoras da sociedade;
- b) a transferência, para o iniciativa privada, da execução de serviços públicos explorados pela União, diretamente ou através de entidades controladas, bem como daqueles de sua responsabilidade.
- (...).

Art. 4º As desestatizações serão executadas mediante as seguintes modalidades operacionais:

- I - alienação de participação societária, inclusive de controle acionário, preferencialmente mediante a pulverização de ações;
- II - abertura de capital;
- III - aumento de capital, com renúncia ou cessão, total ou parcial, de direitos de subscrição;
- IV - alienação, arrendamento, locação, comodato ou cessão de bens e instalações;
- V - dissolução de sociedades ou desativação parcial de seus empreendimentos, com a consequente alienação de seus ativos;
- VI - concessão, permissão ou autorização de serviços públicos;
- VII - aforamento, remição de foro, permuta, cessão, concessão de direito real de uso resolúvel e alienação mediante venda de bens imóveis de domínio da União. (incluso pela Medida Provisória nº 2.161-35, de 2001) (grifou-se)

No caso das infraestruturas aeroportuárias, as concessões são regulamentadas pelo Decreto nº 7.624, de 22 de novembro de 2011, que "Dispõe sobre as condições de exploração pela iniciativa privada da infraestrutura aeroportuária, por meio de concessão", definindo as condições para exploração e as regras aplicáveis aos editais e contratos de concessões aeroportuárias, entre outras providências.

Adicionalmente, a Portaria SAC-PR nº 183, de 14 de agosto, de 2014, que aprovou o Plano Geral de Outorgas para a exploração de aeródromos civis públicos – PGO estabelece quais os critérios para exploração de aeródromos por meio de concessão, nos moldes do que dispõe o art. 7º da norma.

Art. 7º Para conceder a exploração de aeródromos a SAC-PR considerará:

- I - a relevância da movimento atual ou projetado de passageiros, carga e aeronaves;
- II - as restrições e o nível de saturação da infraestrutura aeroportuária;
- III - a necessidade e a premência de obras e investimentos relevantes;
- IV - a necessidade e a premência de melhorias relevantes de gestão e de ganhos de eficiência operacional;
- V - o comprometimento na qualidade dos serviços prestados;
- VI - a concorrência entre aeródromos, com efeitos positivos sobre os incentivos à eficiência do sistema e sobre os usuários;
- VII - os resultados econômico-financeiras decorrentes da exploração do aeródromo, promovendo a redução de déficits ou a incremento de superávits, sem comprometimento dos investimentos necessários ou dos níveis de eficiência, qualidade e segurança dos serviços;
- VIII - projetos, estudos, levantamentos ou investigações, elaborados por pessoa física ou jurídica da iniciativa privada; e/ou
- IX - a atratividade financeira do projeto e o interesse da iniciativa privada no empreendimento.

Por fim, as concessões estão previstas também no arcabouço do Sistema Nacional de Viação – SNV, conforme a Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que dispõe sobre o SNV e dá outras providências, sendo, no caso da União, definidas no âmbito do Sistema Federal de Viação - SFV:

Art. 3º O Sistema Federal de Viação - SFV é composto pelos seguintes subsistemas:

- I - Subsistema Rodoviário Federal;
- II - Subsistema Ferroviário Federal;
- III - Subsistema Aquaviário Federal; e
- IV - Subsistema Aerooviário Federal.
- (...)

Art. 6º A União exercerá suas competências relativas ao SFV, diretamente, por meio de órgãos e entidades da administração federal, ou mediante:

- I - (VETADO);
- II - concessão, autorização ou arrendamento a empresa pública ou privada;
- III - parceria público-privada. (grifou-se)

2.3. Competências

2.3.1. Programa de Parcerias de Investimentos (PPI)

Inicialmente, cumpre lembrar que a concessão de qualquer infraestrutura aeroportuária, enquanto transferência à iniciativa privada da execução de serviço público explorado pela União, é considerada como uma desestatização nos termos da Lei nº 9.491, de 09 de setembro de 1997, razão pela qual deverão ser seguidos os procedimentos previstos na citada lei; dentre eles a recomendação, por parte do Conselho Nacional de Desestatização – CND, ao Presidente da República para aprovação da inclusão da infraestrutura aeroportuária no Programa Nacional de Desestatização – PND, conforme segue:

Art. 6º Compete ao Conselho Nacional de Desestatização:

- I - recomendar, para aprovação do Presidente da República, meios de pagamento e inclusão ou exclusão de empresas, inclusive instituições financeiras, serviços públicos e participações minoritárias, bem como a inclusão de bens móveis e imóveis da União no Programa Nacional de Desestatização; (...)

Com a publicação da MP nº 727/2016, convertida na Lei nº 13.334/2016, que criou o Programa de Parcerias de Investimentos – PPI, restou estabelecido ao Conselho do PPI exercer as funções anteriormente atribuídas ao CND, conforme segue:

Art. 7º Fica criado o Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República (PPI), com as seguintes competências:

- (...)
- V - exercer as funções atribuídas:
- (...)
- c) ao Conselho Nacional de Desestatização pela Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997;
- (...)

A Lei nº 13.334, em seu Artigo 4º estabelece ainda que o PPI será regulamentado por decretos que definirão:

- I - as políticas federais de longo prazo para o investimento por meio de parcerias em empreendimentos públicos federais de infraestrutura e para a desestatização;
- II - os empreendimentos públicos federais de infraestrutura qualificados para a implantação por parceria; e (Redação dada pela Lei nº 13.502, de 2017);
- III - as políticas federais de fomento às parcerias em empreendimentos públicos de infraestrutura dos Estados, do Distrito Federal ou dos Municípios.

Ressalta-se, ainda, que o artigo 5º da referida lei estabelece que os empreendimentos do PPI serão tratados como prioridade nacional por todos os agentes públicos de execução ou de controle, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

O artigo 6º, por sua vez, afirma que :

- (...) os órgãos, entidades e autoridades da administração pública da União com competências relacionadas aos empreendimentos do PPI formularão programas próprios visando à adoção, na regulação administrativa, independentemente de exigência legal, das práticas avançadas recomendadas pelas melhores experiências nacionais e internacionais, inclusive:
- I - edição de planos, regulamentos e atas que formalizem e tornem estáveis as políticas de Estado fixadas pelo Poder Executivo para cada setor regulado, de forma a tornar segura sua execução no âmbito da regulação administrativa, observadas as competências da legislação específica, e mediante consulto público prévia;
- II - eliminação de barreiras burocráticas à livre organização da atividade empresarial;
- (...)

O Parágrafo 1º, do Artigo 7º, traz a composição dos membros do Conselho do PPI (CPPI):

- § 1º Serão membros do CPPI, com direito a voto:
- I - o Ministro de Estado Chefe da Secretaria-Geral da Presidência da República; (Redação dada pela Lei nº 13.502, de 2017)
 - II - o Ministro de Estado Chefe da Casa Civil da Presidência da República; (Redação dada pela Lei nº 13.502, de 2017)
 - III - o Ministro de Estado da Fazenda; (Redação dada pela Lei nº 13.502, de 2017)
 - IV - o Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil; (Redação dada pela Lei nº 13.502, de 2017)
 - V - o Ministro de Estado de Minas e Energia; (Redação dada pela Lei nº 13.502, de 2017)
 - VI - o Ministro de Estado do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão; (Redação dada pela Lei nº 13.502, de 2017)
 - VII - o Ministro de Estado do Meio Ambiente; (Redação dada pela Lei nº 13.502, de 2017)
 - VIII - o Presidente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES); (Redação dada pela Lei nº 13.502, de 2017)
 - IX - o Presidente da Caixa Econômica Federal; e (Redação dada pela Lei nº 13.502, de 2017)
 - X - o Presidente do Banco do Brasil. (Redação dada pela Lei nº 13.502, de 2017)

2.3.2. Secretaria Nacional de Aviação Civil - SAC/MTPA

A Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República – SAC/PR foi criada pela Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, e extinta por força da Medida Provisória nº 726, de 12 de maio de 2016, convertida na Lei nº 13.341, de 2016, sendo suas competências transferidas ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, conforme disposto no Inciso I, do art. 6º, da mesma lei. Suas atribuições foram definidas por último pela Lei nº 13.502, de 2017, conforme trecho reproduzido abaixo:

Parágrafo único. As competências atribuídas ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil nos incisos I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII e IX do caput deste artigo compreendem:

- I - a formulação, a coordenação e a supervisão das políticas nacionais;
- (...)
- IV - a elaboração de estudos e projeções relativos aos assuntos de aviação civil e de infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil e relativos à logística do transporte aéreo e do transporte intermodal e multimodal, ao longo de eixos e fluxos de produção, em articulação com os demais órgãos governamentais competentes, com atenção às exigências de mobilidade urbana e de acessibilidade;
- V - a proposição de que se declare à utilidade pública, para fins de desapropriação ou instituição de serviço administrativa, dos bens necessários à construção, à manutenção e à expansão da infraestrutura em transportes; na forma da legislação específica;
- VI - a coordenação dos órgãos e das entidades do sistema de aviação civil, em articulação com o Ministério da Defesa, no que couber;
- (...)
- VIII - a atribuição da infraestrutura aeroportuária a ser explorada pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero); e
- (...)

O Decreto nº 9000, de 8 de março de 2017, que aprovou o Regimento Interno da SAC/MTPA, trouxe ainda as competências desta Secretaria, como parte do MTPA. São elas:

"Art. 16. À Secretaria Nacional de Aviação Civil compete:

- I - assessorar o Ministro de Estado na coordenação e supervisão dos órgãos e entidades do sistema de aviação civil;
- II - propor, implementar e monitorar a política nacional de transportes do setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil e para as ações governamentais a ela relacionadas, em articulação com a Secretaria de Política e Integração e, no que couber, com o Ministério da Defesa;
- III - participar da formulação e implementação do planejamento estratégico do Ministério, relativo ao setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil, e propor prioridades dos programas de investimentos;
- (...)
- V - propor atualizações e orientar a implementação de planos, programas e ações destinadas ao desenvolvimento do SNV, relativo ao setor aeroportuário;
- VI - elaborar e propor ao Ministro de Estado a aprovação dos planos de outorgas para a exploração da infraestrutura aeroportuária, ouvida a ANAC no caso de transferência de exploração ao setor privado;
- (...)
- VIII - assistir tecnicamente o Ministro de Estado nas matérias pertinentes ao PPI e a outros programas e iniciativas relativos ao setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil, em articulação com a Secretaria de Fomento e Parcerias;
- IX - monitorar as parcerias com a iniciativa privada relativas ao setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil, e articular com órgãos públicos e sociedade civil envolvidos;

(...)

Importante destacar o papel central da SAC/MTPA na formulação e coordenação das políticas públicas bem como dos órgãos do sistema nacional de aviação civil. Tal papel se faz fundamental uma vez que a Secretaria detém a prerrogativa de pensar o setor como um todo.

Nesse sentido, a SAC/MTPA, em coordenação com os órgãos do setor, vem atuando no âmbito das discussões técnicas que visam o desenvolvimento da aviação civil brasileira, tendo como uma de suas principais vertentes a formulação de políticas para o desenvolvimento e modernização da infraestrutura aeroportuária no País, incluindo tanto a coordenação da gestão dos investimentos públicos nos aeroportos quanto à estruturação de processos de parceria com o setor privado.

Espera-se que a parceria com a iniciativa privada induza a atração de investimentos produtivos para a expansão da infraestrutura aeroportuária com a celeridade necessária para atender ao crescimento vertiginoso da demanda. Adicionalmente, trará ao Brasil novas experiências de modelos operacionais, gerenciais e tecnológicos para a gestão aeroportuária, incentivando o investimento em inovação por meio da concorrência entre aeroportos e da melhoria contínua da eficiência operacional.

Com isso, objetiva-se a prestação de serviços de qualidade aos usuários, aliada à gestão operacional sustentável, resultando em impactos positivos tanto para os passageiros como para a economia regional e nacional, funcionando assim como vetor de desenvolvimento local e de melhoria da qualidade de vida à população.

A participação da iniciativa privada na gestão da infraestrutura aeroportuária revela-se como uma alternativa importante para a desoneração do Estado, tanto no que se refere às necessidades de investimento quanto aos custos operacionais, e irá permitir que sejam atribuídas à iniciativa privada responsabilidades de investimento e gestão compatíveis com suas capacidades técnica, operacional e financeira.

Tem-se, assim, um planejamento promissor para os investimentos e para a gestão dos aeroportos brasileiros, unindo-se esforços públicos e privados onde cada um for mais adequado, com vistas a implantar no setor o ritmo de desenvolvimento proporcional ao desafio imposto pela crescente evolução da demanda por transporte aéreo no Brasil.

2.3.3. Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC

No que tange ao Poder Concedente, com a criação da ANAC, por intermédio da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, restou estabelecido que:

- Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, imparcialidade e publicidade, competindo-lhe:
(...)
XXIV – conceder ou autorizar a exploração da infraestrutura aeroportuária, no todo ou em parte;
(...).

Portanto, na esfera Federal, a ANAC é a entidade legalmente competente por representar a União, enquanto Poder Concedente, nas concessões à iniciativa privada para exploração da infraestrutura aeroportuária, no todo ou em parte.

2.3.4. Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – Infraero

A Infraero, por sua vez, tem suas competências estabelecidas na Lei nº 5.862, de 12 de dezembro de 1972, e suas alterações posteriores, cabendo a estatal operar e administrar a infraestrutura aeroportuária que lhe for atribuída pela SAC/MTPA, conforme estabelecido pela referida lei:

- Art. 2º A Infraero terá por finalidade implantar, administrar, operar e explorar industrial e comercialmente a infraestrutura aeroportuária que lhe for atribuída pela Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República.
- Parágrafo único. Para cumprimento do objeto social da Infraero, fica autorizada:
I - a criação de subsidiárias pela Infraero; e
II - a participação da Infraero e de suas subsidiárias, minoritária ou majoritariamente, em outras sociedades públicas ou privadas. (Incluído pela Lei nº 12.648, de 2012)

2.3.5. Tribunal de Contas da União - TCU

Por fim, a fiscalização dos processos de desestatização no âmbito da União é realizada pelo TCU, em observância ao seu regimento interno[3]:

- Art. 1º Ao Tribunal de Contas da União, órgão de controle externo, compete, nos termos da Constituição Federal e na forma da legislação vigente, em especial da Lei nº 8.443, de 16 de julho de 1992:
(...)
XV – acompanhar, fiscalizar e avaliar os processos de desestatização realizados pela administração pública federal, compreendendo as privatizações de empresas, incluindo instituições financeiras, e as concessões, permissões e autorizações de serviço público, nos termos do art. 175 da Constituição Federal e das normas legais pertinentes;
(...).

No caso de concessões de serviços públicos, a fiscalização pelo TCU dos processos de desestatização envolve quatro estágios de acompanhamento, incluindo a análise dos Estudos de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental que irão subsidiar a modelagem da concessão, além do monitoramento durante toda a execução do contrato de concessão.

2.4. Política Nacional de Aviação Civil - PNAC

Além do já exposto, convém mencionar que a concessão de aeroportos está estreitamente alinhada com os ditames definidos pela Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), instituída pelo Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009, que assim dispõe sobre as ações governamentais aplicáveis ao tema, dentre outras:

- Buscar a adequação contínua da capacidade da infraestrutura à expansão do transporte aéreo, inclusive por meio de delegação, conforme disposto no Constituição.
- Promover a participação da iniciativa privada na construção, operação e exploração de aeroportos, no todo ou em partes.
- Promover o crescimento do setor por meio da regulação eficiente do mercado, de estímulos a investimentos privados e do incentivo à concorrência, visando coibir práticos anticoncorrenciais e assegurar a prestação adequada de serviços, a modicidade dos preços e a garantia dos direitos dos usuários.

- Estimular o investimento privado na construção e operação de aeródromos.

2.5. Histórico da atual rodada de concessões

Em 1º de setembro de 2017 foi publicado, no Diário Oficial da União (DOU), em Edição Extra, na Seção 3, nº 169A, páginas 01 a 06, o Edital de Chamamento Público de Estudos nº 001/2017, que tinha como objetivo chamar pessoas físicas ou jurídicas de direito privado interessadas na apresentação de projetos, levantamentos, investigações e estudos técnicos que subsidiasssem a modelagem das concessões dos aeroportos que foram objeto da Resolução CPPI nº 14, de 23 de agosto de 2017 (que recomendou a inclusão dos mesmos no Programa Nacional de Desestatização - PND e qualificação dos ativos no Programa de Parcerias de Investimentos - PPI), os quais foram, de fato, posteriormente incluídos no PND por meio do Decreto nº 9.180, de 24 de outubro de 2017. Ressalta-se que esse Edital foi precedido pela Nota Técnica nº 35/2017/DPR/SAC-MTPA, de 29 de agosto de 2018 (em anexo).

O Item 4.1 do mencionado Chamamento Público de Estudos (CPE) previa como condição à apresentação dos projetos, levantamentos, investigações e estudos técnicos o protocolo, junto à esta SAC/MTPA, em até 30 (trinta) dias, contados da publicação do referido Edital, de requerimento de autorização contendo as informações discriminadas em seus subitens. Na sequência, o Edital CPE nº 002/2017, publicado no DOU de 15/09/2017, retificou o Edital nº 01/2017 de modo que o referido prazo foi estendido até o dia 5 (cinco) de outubro de 2017.

No decorrer do prazo previsto, esta SAC/MTPA recebeu 12 (doze) requerimentos de autorização para desenvolvimento dos estudos técnicos preparatórios à concessão dos aeroportos mencionados e, após análise acerca do atendimento das exigências constantes no CPE, foi publicado, em 1º de novembro de 2017, o Edital CPE nº 003/2017, contendo a relação das oito (8) empresas ou grupo de empresas autorizadas a "apresentarem projetos, levantamentos, investigações e estudos técnicos, que subsidiarão a modelagem da concessão para expansão, exploração e manutenção dos objetos 2, 3 e 4 do Edital de Chamamento Público de Estudos nº 001/2017".

Para tanto, este Departamento de Políticas Regulatórias – DPR coordenou a disponibilização de informações para realização de tais estudos por meio de banco de dados disponível no site do MTPA. Os estudos de viabilidade elaborados pelos grupos autorizados foram entregues no prazo final de 2 de março de 2018 e analisados pela Comissão de seleção de Estudos, criada, entre outros, para esse fim, conforme item 5 do Edital de Chamamento de Estudos nº 3/2017, de 31 de outubro de 2017 (alterado posteriormente pelo Edital de Chamamento Público de Estudos nº 1/2018, publicado no DOU do dia 5 de abril de 2018).

Após a conclusão dos trabalhos de avaliação, seleção e estabelecimento de valor para eventual resarcimento dos estudos técnicos preparatórios à concessão dos aeroportos descritos nos objetos 2, 3 e 4 do Edital de Chamamento Público de Estudos nº 001/2017, publicizou-se que os estudos selecionados foram aqueles apresentados pelo consórcio representado pela empresa Moyses & Pires Sociedade de Advogados, conforme Edital de Seleção de Estudos nº 1/2018, publicado no DOU de 26 de março de 2018. Após a interposição de recurso administrativo, a decisão da Comissão de Seleção (exarada por meio da Nota Técnica nº 15/2018/DPR/SAC-MTPA, de 18 de abril de 2018) foi confirmada pelo Ministro de Estado do MTPA por meio do Despacho nº 19, de 20 de abril de 2018, publicado no DOU do dia 23 de abril de 2018.

3. Análise

Feitos esses esclarecimentos, passa-se a responder, ponto a ponto, as perguntas formuladas no Requerimento de Informações nº 3.514/2018:

- 1 - Qual o critério de escolha das concessões de aeroportos no Brasil? Existe uma política aeroviária definida pelo Governo Federal?

Conforme abordado anteriormente, o programa de concessões de infraestrutura aeroportuária está estreitamente alinhado com os objetivos do PND, especialmente no que tange à reordenação da posição estratégica do Estado na economia, retomada de investimentos no setor e modernização da infraestrutura aeroportuária através da atração de capital privado para o desenvolvimento e gestão da infraestrutura.

No setor aeroportuário, os números refletem o sucesso do programa de concessões: Até o presente momento, as concessões de todos os 10 aeroportos incluídos no PND foram exitosas. O valor devido a título de contribuição fixa pela outorga dos ativos leiloados soma um montante de mais de R\$ 49 bilhões, os quais são destinados ao Fundo Nacional de Aviação Civil - FNAC e reinvestidos no setor aeroportuário, garantindo a modicidade tarifária do sistema, além de investimentos em outras infraestruturas aeroportuárias e de navegação aérea, capacitação, entre outras medidas.

Nos aeroportos já concedidos, serão investidos pelo setor privado mais de R\$ 32 bilhões durante o período das concessões, sendo que, desse total, mais de R\$ 17 bilhões já foram realizados. O montante já investido pelas concessões privadas é bem maior do que foi investido em toda a infraestrutura aeroportuária nacional nos 16 anos anteriores ao início das concessões (1995 a 2010). O índice geral de satisfação do passageiro saltou de 3,86 para 4,38 em uma escala que vai até 5 no período 2013 a 2017. Os números refletem o êxito do programa federal de concessões e a importância de sua continuidade.

A desestatização de aeroportos está estreitamente alinhada com os ditames definidos pela Política Nacional de Aviação Civil - PNAC, instituída pelo Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009. A PNAC corresponde ao conjunto de diretrizes e estratégias que norteiam o planejamento das instituições responsáveis pelo desenvolvimento da aviação civil brasileira, estabelecendo objetivos e ações estratégicas para esse setor, e integra-se ao contexto das políticas nacionais brasileiras. Dentre as Ações Estratégicas estabelecidas pela PNAC, destacamos:

- Buscar a adequação contínua da capacidade da infraestrutura à expansão do transporte aéreo, inclusive por meio de delegação, conforme disposta na Constituição.
- Promover a participação da iniciativa privada na construção, operação e exploração de aeroportos, na total ou em partes.
- Promover o crescimento do setor por meio da regulação eficiente do mercado, de estímulos a investimentos privados e do incentivo à concorrência, visando coibir práticas anticoncorrenciais e assegurar a prestação adequada de serviços, a modicidade dos preços e a garantia dos direitos dos usuários.
- Estimular o investimento privado na construção e operação de aeródromos.

De tal forma, resta nítida, neste arcabouço, a orientação para o desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária mediante o estímulo ao investimento em construção, exploração e operação de aeródromos públicos pela iniciativa privada.

No que tange aos critérios de escolha das concessões de aeroportos no Brasil, importante destacar a Portaria nº 183, de 14 de agosto de 2014, que aprova o Plano Geral de Outorgas - PGO, o qual estabelece diretrizes e modelos para a exploração de aeródromos civis públicos em conformidade com a Política Nacional de Aviação Civil – PNAC. O PGO, em seu Artigo 7º, estabelece que:

Dos Aeródromos Explorados por Meio de Concessão

Art. 7º - Para conceder a exploração de aeródromos a SAC-PR considerará:

- I - a relevância do movimento atual ou projetado de passageiros, cargo e aeronaves;*
- II - as restrições e o nível de saturação da infraestrutura aeroportuária;*
- III - a necessidade e a premência de obras e investimentos relevantes;*
- IV - a necessidade e a premência de melhorias relevantes de gestão e de ganhos de eficiência operacional;*
- V - o comprometimento na qualidade dos serviços prestados;*
- VI - a concorrência entre aeródromos, com efeitos positivos sobre os incentivos à eficiência do sistema e sobre os usuários;*
- VII - os resultados econômico-financeiros decorrentes da exploração do aeródromo, promovendo a redução de déficits ou o incremento de superávits, sem comprometimento das investimentos necessários ou dos níveis de eficiência, qualidade e segurança dos serviços;*
- VIII - projetos, estudos, levantamentos ou investigações, elaborados por pessoa física ou jurídica da iniciativa privada; e/ou*
- IX - a atratividade financeira do projeto e o interesse da iniciativa privada no empreendimento.*

De fato, após diversas simulações realizadas e apresentadas por este Departamento aos órgãos envolvidos na tomada de decisão do setor, utilizando-se não somente toda a rede de aeroportos outorgados à Infraero, mas também os trinta maiores aeroportos considerados polos regionais, outorgados aos Estados ou municípios, acordou-se pela sequência do processo de concessão da infraestrutura aeroportuária como vertente para o desenvolvimento e modernização da infraestrutura aeroportuária no País.

Sem embargo, observou-se que a continuidade do modelo de concessão de ativos de forma individualizada teria impacto limitado apenas aos ativos considerados superavitários nas análises realizadas por esta Secretaria, deixando de fora do processo grande parte da infraestrutura aeroportuária do país, e, por vezes, os ativos mais carentes de investimentos. Igualmente, a sequência do modelo anterior inevitavelmente levaria a Infraero a se tornar uma empresa estatal dependente de recursos do Tesouro Nacional para sua manutenção, além de outros impactos negativos ao sistema.

De tal feita, com base nos critérios estabelecidos no Art. 7º do PGO, especialmente aqueles relativos ao nível de saturação da infraestrutura, à necessidade de investimentos, à necessidade de melhorias na gestão e na eficiência operacional e à atratividade dos ativos de forma conjunta, além das tratativas junto aos governos estaduais que buscavam atrair investimentos privados para a exploração e gestão da infraestrutura aeroportuária de seus Estados, a Nota Técnica nº 33/2017/DPR/SA/C/MTPA (em anexo), de 11 de agosto de 2017, realizou uma análise detalhada da viabilidade da inclusão no Programa Nacional de Desestatização – PND, de dezesseis (16) aeroportos outorgados à Infraero, além de 6 aeroportos regionais. Tal análise veio a subsidiar a tomada de decisão dos aeroportos que deveriam ser incluídos no PND e ainda a modelagem da concessão e composição de possíveis Blocos.

Em outro giro, é importante lembrar que compete ao Conselho do PPI recomendar, para aprovação do Presidente da República, a inclusão dos empreendimentos públicos federais no Programa Nacional de Desestatização. O PPI, por sua vez, é um conselho de governo, composto por representantes de diferentes ministérios e instituições. Portanto, a decisão de se conceder uma infraestrutura aeroportuária não se trata de uma decisão meramente do setor da aviação civil, mas essencialmente de uma decisão de governo que é tomada a partir de análise complexa que considera uma série de fatores e informações, conforme acima exposto.

Nesse diapasão, a Resolução CPPI nº 14, de 23 de agosto de 2017, em seu Art. 6º, opinou pela qualificação no âmbito do PPI, e inclusão no âmbito do PND, dos aeroportos da atual rodada de concessão. Recomendou ainda que a Agência Nacional de Aviação Civil - Anac fosse designada como a responsável pela execução e pelo acompanhamento das medidas de desestatização sob a supervisão do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA). E que o MTPA fosse designado como responsável pela condução e pela aprovação dos estudos, projetos, levantamentos ou investigações que subsidiariam a modelagem das medidas de desestatização dos referidos aeroportos.

Importante ainda destacar que, de maneira distinta das rodadas anteriores, referida Resolução do PPI, em seu Art. 6º, § 2º, determina que os aeroportos da atual rodada poderão ser concedidos em blocos.

Tal prerrogativa deve-se ao fato que, passada as primeiras rodadas de concessão, em que apenas os grandes ativos de infraestrutura aeroportuária foram concedidos, a manutenção de tal modelo poderia inviabilizar a concessão de diversos aeroportos deficitários. Dessa forma, a concessão em bloco busca viabilizar a concessão de ativos menores e deficitários que de forma isolada não produziriam viabilidade econômica suficiente para serem concedidos a iniciativa privada.

Cumpre por fim informar que, em 24 outubro de 2017, mediante Decreto nº 9.180, foram incluídos no PND os 13 aeroportos objeto da atual rodada de concessão, a dizer: Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes - Gilberto Freyre (SBRF), Aeroporto de Maceió/Zumbi dos Palmares (SBMO), Aeroporto Santa Maria – Aracaju (SBAR); Aeroporto Presidente Castro Pinto - João Pessoa (SBJP), Aeroporto de Juazeiro do Norte - Orlando Bezerra de Menezes (SBJU), Aeroporto Presidente João Suassuna - Campina Grande (SBKG); Aeroporto Marechal Rondon - Cuiabá (SBCY), Aeroporto Maestro Maestro Marinho Franco - Rondonópolis (SBRD), Aeroporto Piloto Osvaldo Marques Dias - Alta Floresta (SBAT), Aeroporto Presidente João Batista Figueiredo - Sinop (SWSI), Aeroporto de Barra do Garças (SBBW); Aeroporto de Vitória - Eurico de Aguiar Salles (SBVT) e Aeroporto de Macaé (SBME).

Em seguida, o processo teve continuidade por meio do Edital de Chamamento Público de Estudos nº 01/2017/MTPA, conforme descrito em tópico anterior desta Nota Informativa.

II - Quais as justificativas técnicas para a mudança na metodologia até então adotada quanto ao objeto da concessão dos aeroportos, passando de concessões individuais para concessões em lote?

Conforme apontado em resposta anterior, após diversas simulações realizadas e apresentadas por este Departamento aos órgãos envolvidos na tomada de decisão do setor, utilizando-se não somente toda a rede de aeroportos outorgados à Infraero, mas também os trinta maiores aeroportos considerados polos regionais, observou-se que a continuidade do modelo de concessão de ativos de forma individualizada teria impacto limitado apenas aos ativos considerados superavitários nas análises realizadas por esta Secretaria, deixando de fora do processo grande parte da infraestrutura aeroportuária do país, e, por vezes, os ativos mais carentes de investimentos e melhorias na gestão.

Igualmente, a sequência do modelo anterior, inevitavelmente, levaria a Infraero a se tornar uma empresa estatal cada vez mais dependente de recursos do Tesouro Nacional para sua manutenção, tendo em vista que a Estatal já havia perdido a gestão de seus principais ativos

superavitários e a continuidade do modelo unitário resultaria na transferência ao setor privado apenas dos melhores ativos, deixando a Infraero com a gestão dos aeroportos deficitários acarretando assim, um déficit operacional cada vez maior.

Nesse contexto, a concessão em bloco busca inserir no processo de concessão, ativos de menor porte, alguns deles com operação deficitária, que de forma isolada não teriam viabilidade econômica para serem concedidos à iniciativa privada. Tal modelagem em bloco reflete, portanto, o subsídio cruzado existente na gestão de aeroportos conduzida pela Infraero, onde ativos de maior valor econômico propiciam superávits para que a Infraero possa gerir também as infraestruturas deficitárias de modo que a gestão sistêmica se torne sustentável propiciando modicidade tarifária, investimentos adequados e qualidade na gestão.

Importante esclarecer, contudo, que a modelagem em bloco promove apenas um intercâmbio entre o valor de contribuição a ser pago ao FNAC e a gestão de um ativo deficitário, sem qualquer impacto sobre os investimentos nos aeroportos. Isso porque, no modelo de concessão de ativos de forma individualizada, todo o valor "excedente" do projeto, o chamado valor presente líquido (VPL), é convertido em outorgas que deverão ser recolhidas pelo concessionário junto ao FNAC. A concessão em bloco apenas diminui esse excedente, a partir do momento em que agrupa a gestão de ativos superavitários à gestão de ativos deficitários, diminuindo assim o VPL do projeto, no entanto, garantindo os mesmos níveis de serviço e padrões de investimentos das rodadas anteriores, onde os ativos foram concedidos de forma individualizada.

Nesse contexto, cumpre ainda salientar a importância da concessão frente a um setor dinâmico que requer flexibilidade e agilidade na gestão, capaz de comportar a uma demanda crescente por infraestrutura e modernização. De fato, o montante já investido pelas concessões privadas é maior do que o valor investido em toda a infraestrutura aeroportuária nacional nos 16 anos anteriores ao início das concessões (1995 a 2010). Tal dado mostra a agilidade do setor privado no que tange a realização de investimentos na infraestrutura aeroportuária frente a gestão pública dos mesmos.

Diante de todo o exposto, optou-se pela simulação de possíveis blocos de concessão para a tomada de decisão do governo acerca do melhor agrupamento de ativos.

III - Existem estudos técnicos que embasem tal decisão? Quem elaborou esses estudos e onde se encontram? Quais as vantagens de se licitar em lote ao invés de se licitar isoladamente? Quais as garantias de que a licitação em lote atenda melhor ao interesse público e assegure as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas, na forma exigida pela Lei de Concessões (§1º, art. 6º)?

A Nota Técnica nº 33/2017/DPR/SAC/MTPA, de 11 de agosto de 2017, realizou uma análise detalhada da viabilidade da inclusão no Programa Nacional de Desestatização – PND, de dezenas (16) aeroportos outorgados à Infraero, além de 6 aeroportos regionais com base nos critérios definidos pelo Artigo 7º do PGO. Ademais, cumpre informar que os estudos selecionados para subsidiar a modelagem da atual rodada de concessão, no âmbito do Edital de Chamamento Público nº 01/2017/MTPA, apontaram para a viabilidade da concessão dos ativos em bloco, assinalando inclusive ganhos de escala para a modelagem proposta.

No que tange as vantagens de se licitar ativos aeroportuários em bloco, podemos destacar:

- Poder incluir no programa de concessão uma série de ativos que não alcançariam viabilidade econômica para concessões individuais;
- Trazer investimentos privados a aeroportos de menor porte;
- Vabilizar ou incrementar voos regulares em aeroportos de menor porte a partir de oferta de infraestrutura adequada;
- Melhoria na gestão e eficiência de um maior número de aeroportos, incluindo os de menor porte;
- Reduzir o déficit da Infraero a partir da concessão ao setor privado de ativos cuja operação, pela empresa pública, é deficitária;
- Desonerar o poder público de investimentos em infraestrutura aeroportuária;
- Gerar ganhos de escala na gestão de um grupo de aeroportos pelo mesmo concessionário;
- Indução à formação de centros regionais de conexão de voos (*hubs*) e novas rotas alimentadoras (*feeders*);
- Agilidade na realização de investimentos em aeroportos com restrições operacionais;
- Alavancar o desenvolvimento econômico social regional;
- Trazer melhorias ao passageiro usuário dos aeroportos de menor porte; dentre outras.

Importante, por fim, destacar que a Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo (CDR) do Senado Federal, em dezembro de 2016, no âmbito da avaliação do Plano de Desenvolvimento da Aviação Regional, apresentou uma análise detalhada da questão em seu Relatório Final (SEI nº 0938091). De fato, a citada comissão realizou três audiências públicas e um seminário para obter a contribuição de instituições públicas e privadas e especialistas envolvidos com o desenvolvimento da aviação civil, em que participaram representantes do MTPA, Anac, Infraero, Sindicato Nacional das Empresas Aerooviárias, Gol, Azul, Latam, Passaredo, Associação das Indústrias Aeroespaciais Brasileiras, TCU, BNDES, além de representantes de empresas de táxi aéreos e autoridades estaduais.

Conforme pode ser lido no Relatório, após análise do desenvolvimento da aviação regional no país, afirma-se que:

Em relação aos aeroportos potencialmente viáveis do ponto de vista econômico, a estratégia mais recomendável diante dos entraves atualmente enfrentados pelo PDAR seria a concessão à iniciativa privada de aeroportos em blocos regionais, unindo um aeroporto superavitário (da capital estadual, em geral) com outros que necessitem de investimentos para chegar a essa condição. Essa solução explora economias de escala e utiliza o mesmo princípio de subsídio cruzado que governa a operação atual, porém de forma temporária. Este modelo está em estudo para o Estado de Mato Grosso, conforme apresentado no Seminário realizado em Cuiabá.

Quanto aos aeroportos permanentemente deficitários, eles podem ser incluídos nos blocos regionais para concessão, desde que não tornem a concessão como um todo deficitária e haja economias de escala a serem exploradas. Os demais devem receber recursos a fundo perdido do FNAC, ou ser operados pela Infraero. [grifo nosso]

O conteúdo do Relatório supramencionado foi ainda objeto de análise do extinto Departamento de Regulação e Concorrência (DERC) por meio da Nota Técnica nº 109/2017/DERC/SPR/SAC-MT (SEI nº 0938890), que tratou de trazer algumas considerações acerca da recomendação constante no item 1) do Relatório, cujo teor está reproduzido a seguir:

(...) "Assim, em função da presente avaliação do Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional, e com fundamento nas sugestões dos especialistas ouvidos nas audiências públicas, a Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo do Senado Federal encaminha ao Poder Executivo as recomendações a seguir.

A Secretaria de Aviação Civil do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil:

1) estudo para concessão em bloco de aeroportos nacionais e regionais e, com base nesse estudo, a licitação de um bloco de aeroportos como projeto piloto, para avaliação dessa política como alternativa complementar ao PDAR."

Naquela oportunidade, foi informado que o formato dos processos de concessão de infraestrutura aeroportuária vinha sendo estudado por aquele departamento, sendo a alternativa de concessões em blocos, naquele momento, uma opção vista como viável do ponto de vista político e regulatório, vislumbradas algumas vantagens do modelo e verificadas algumas experiências internacionais de sucesso, conforme trecho reproduzido da nota (em anexo):

"No tocante à recomendação exposta, este Departamento vem estudando alternativas para o formato das próximas rodadas de concessões de aeroportos, inclusive a de concessão em blocos, conforme sugerido. Nessa esfera, alguns dos elementos que estão sendo analisados para subsidiar o governo na decisão para as próximas rodadas de concessões estão: os critérios para formação dos blocos (localização geográfica, número mínimo de voos regulares autorizados nos últimos anos, atual operador), viabilidade econômico-financeira e o impacto financeiro na Infraero (e, portanto, nas contas da União). Para tanto, estão sendo considerados, entre outros, a expectativa de receita com o pagamento a título de outorga, os montantes previstos para investimentos por particulares (e que, portanto, deixam de ser gastos pela União) e para o pagamento de programas de adequação de efetivos da Infraero (PDV, por exemplo), quando for o caso.

Este DÉRC entende que a alternativa de concessões em blocos é viável do ponto de vista político e regulatório, e que algumas das vantagens a serem percebidas com sua execução seriam: a sustentabilidade da rede de aeroportos brasileiros como um todo; a celeridade para o programa de concessões (e para melhoria verificada na prestação dos serviços pelos aeroportos[1]), e a total desoneração por parte do poder público na realização de investimentos, além de potenciais ganhos de escala.

Dessa forma, as concessões em blocos de aeroportos potencializariam os ganhos à sociedade do programa de concessões, levando à ampliação da infraestrutura e adequação da qualidade dos serviços a uma quantidade maior de aeroportos e de forma mais célere. Sob a ótica do Plano de Aviação Regional, vislumbra-se que a concessão em blocos poderia encurtar distâncias entre duas importantes fases do processo: a adequação da infraestrutura aeroportuária e a sua gestão e operação.

Também não se vislumbra empecilhos técnicos à adaptação do atual modelo de concessões individuais de aeroportos para sua variante em blocos. De fato, a maior preocupação nesse tipo de concessão conjunta é de se que se alinhem os incentivos para que o concessionário não se dedique apenas aos ativos mais rentáveis, em detrimento daqueles com menor capacidade financeira. No caso dos aeroportos, existem parâmetros regulatórios que podem ser adequados para alinhar esses incentivos, como o Fator Q (bonificação ou penalização tarifária em função da qualidade observada na prestação dos serviços aeroportuários) e a aplicação de multas, além de outras penalidades."

Por fim, no que tange à prestação de serviço adequado que satisfaça às condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas, estabelecidas no §1º, do art. 6º, da lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, importante salientar que o modelo de concessão em bloco visa trazer ao maior número de usuários, precisamente, as condições de serviço acima descritas, ao passo que a concessão da infraestrutura aeroportuária busca a retomada de investimentos no setor e modernização da infraestrutura aeroportuária através da atração de capital privado para o desenvolvimento e gestão da infraestrutura.

IV - Qual a justificativa técnica para se inserir em um mesmo lote equipamento com perfis de capacidade de operação, rentabilidade e porte completamente distintos?

Conforme descrito anteriormente, a lógica da concessão em blocos busca, sem acarretar qualquer impacto sobre os investimentos nos aeroportos, conceder à iniciativa privada ativos de portes distintos de modo que aeroportos que processam maior número de passageiros e cargas possam suportar a inclusão no bloco de outros menores, os quais, de forma isolada, não teriam viabilidade econômica para serem concedidos à iniciativa privada.

Importa considerar que a gestão conjunta de um bloco de aeroportos, mesmo que de portes distintos, traz uma série de ganhos de escala e benefícios ao concessionário.

Tome-se, por exemplo, os aspectos ambientais envolvidos na gestão aeroportuária. Nos estudos de viabilidade para modelagem das concessões da atual rodada, equipes responsáveis por aspectos da gestão ambiental dos aeroportos realizam trabalhos de monitoramento em todos os aeroportos do bloco Centro Oeste, gerando redução de custos e ganhos de VPL do projeto quando comparados a projetos individuais. No que tange à administração, também são consideráveis os ganhos com redução de pessoal e centralização de atividades relativas a todos os aeroportos em apenas um núcleo administrativo. Outro ganho importante, já referido anteriormente, está na retroalimentação do bloco a partir da criação de hubs regionais onde os aeroportos menores tornam-se "alimentadores" dos aeroportos maiores, melhorando a atratividade para o setor privado.

Tendo em vista que a disponibilidade de infraestrutura aeroportuária é notadamente um vetor de desenvolvimento econômico, a lógica de agrupamento dos blocos procurou seguir a ótica de vetores de desenvolvimento das principais atividades econômicas das regiões. Tem-se assim que, o Bloco Centro Oeste abrange importante região agropecuária do país. De fato o Estado do Mato Grosso apresenta uma economia pujante sendo o maior produtor de grãos e gado do país. O Bloco Nordeste abrange uma região com forte aptidão para o turismo de lazer e negócios. Já o Bloco dos aeroportos do sudeste está voltado ao desenvolvimento das maiores regiões produtoras de óleo e gás do país. Nesse sentido a modernização e ampliação da infraestrutura disponível nestas regiões busca alavancar atividades vetores de desenvolvimento econômico do país através da oferta de infraestrutura aeroportuária adequada.

Por fim, importa ressaltar que independente do tamanho do ativo a regulação proposta visa garantir adequado nível de serviço, realização dos investimentos necessários e a gestão adequada da infraestrutura aeroportuária a ser concedida.

V - Existe algum tipo de estudo que aponte eventual desinteresse do mercado em participar de certames individuais para concessão de aeroporto?

Inicialmente, cabe notar, conforme já exposto no item 2.1 da presente Nota, que o programa de concessões aeroportuárias do Governo Federal começou em 2011 e já está em sua quinta rodada. Trata-se, portanto, de um processo longo, por meio do qual se vem acumulando considerável experiência na estruturação de parcerias com a iniciativa privada, fato que tem permitido uma contínua evolução das condições de modelagem das concessões, visando não apenas a atratividade do negócio, mas também a ampliação da infraestrutura e a oferta de serviços aeroportuários de elevada qualidade.

Além do contínuo acompanhamento dos agentes que já operam no setor, esta SAC recebe frequentes requisições de reunião com investidores e instituições interessadas em participar de novos processos de concessões aeroportuárias. Nesse sentido, desde a edição da Resolução nº 14 do CPPI, diversos agentes do setor vêm manifestando interesse em conhecer melhor os ativos incluídos nesta nova rodada de concessões,

inclusive avaliando a viabilidade da concessão em blocos, tal como proposto pelo Governo Federal. Em particular, o Bloco do Nordeste (em que está o Aeroporto de Recife) tem sido objeto de grande atenção, uma vez que além de contar com o maior aeroporto do atual processo de concessão, traz consigo outras três capitais (Maceió, Aracaju e João Pessoa) e dois importantes aeroportos regionais (Campina Grande e Juazeiro do Norte).

Como já exposto, avalia-se que o potencial de consolidação e ampliação de Recife como hub regional é grande, especialmente considerando os incentivos decorrentes da comum propriedade de aeroportos relativamente próximos, uma vez que, sob o mesmo controlador, a concessionária buscaria aumentar fortemente o número e a frequência das rotas entre esses aeroportos, já que ela ganharia nas duas pontas do voo: tanto na cidade de origem (com receitas comerciais e aquelas advindas das tarifas de embarque, pouso, permanência e conexão - além daquelas decorrentes do eventual transporte de carga nos porões das aeronaves) como na de destino (à exceção da tarifa de embarque).

Adicionalmente, a concessão em bloco permitiria a concentração de certos custos (como pessoal administrativo, comercial, de engenharia e direção) em uma única cidade, ampliando as sinergias e a atratividade do negócio. Mesmo os eventuais resultados negativos decorrentes dos investimentos em aeroportos menorões (que, frise-se, em nada diminuem os investimentos no Aeroporto de Recife) são parcialmente compensando pelos ganhos de planejamento tributário que podem ser obtidos a partir da propriedade comum dos ativos (créditos de PIS/COFINS e redução da base de cálculo de impostos sobre lucro).

Tudo isso tem permitido uma receptividade extremamente positiva do Bloco do Nordeste por parte dos investidores, fato que se reflete no excedente econômico calculado pelos estudos após a consideração de todos os custos e investimentos a serem realizados ao longo dos 30 anos de concessão e antes da incidência de qualquer outorga: Valor Presente Líquido de R\$ 770 milhões para o Bloco Nordeste. Naturalmente, qualquer excedente (grande ou pequeno) deverá ser capturado pelo Poder Público no leilão, aumentando a destinação de recursos ao FNAC, mantendo inalterado o projeto (e os investimentos) do aeroporto.

VI - Qual a previsão para publicação do ato justificando a conveniência da outorga da concessão ou permissão, caracterizando seu objeto, área e prazo (especialmente a questão da licitação em lote) na forma exigida pelo art. 5º da Lei de Concessões (Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995)?

Conforme já explicitado nesta Nota Informativa, os aeroportos da presente rodada de concessões foram objeto tanto da Resolução CPPI nº 14, de 23 de agosto de 2017 (que recomendou a inclusão dos ativos no Programa Nacional de Desestatização - PND e opinou pela qualificação dos mesmos no Programa de Parcerias de Investimentos - PPI), quanto do Decreto nº 9.180, de 24 de outubro de 2017, que efetivamente definiu quais ativos seriam incluídos no processo de desestatização.

Após a confecção e seleção dos Estudos de Viabilidade, o MTPA enviou Ofício nº 30/2018/GM/MTPA, de 8 de maio de 2018, à ANAC em que apresentou os Estudos de Viabilidade selecionados, caracterizou os objetos e emitiu as diretrizes deste Ministério para a atual rodada de concessões aeroportuárias. Esse foi um passo particularmente importante, pois permite a abertura da Consulta Pública em que serão disponibilizados tantos os EVTEAs como as minutas de Edital e Contrato para que qualquer interessado possa tomar ciência dos documentos e apresentar contribuições ao processo. A expectativa é que a Audiência Pública tenha início ainda no mês de maio e tenha duração de, no mínimo, 30 dias. Além disso, está prevista a realização de Audiências Públicas presenciais em 4 cidades: Brasília, Recife, Vitória e Cuiabá.

Após esse processo, todos os documentos, com as possíveis alterações decorrentes das contribuições recebidas, serão enviados ao Tribunal de Contas da União - TCU para análise, eventuais correções e aprovação. Nesse momento, os parâmetros finais das concessões estarão definitivamente estabelecidos e uma segunda Resolução do CPPI deverá ser expedida com a modelagem final das concessões. Em linha com a Resolução expedida para a última rodada de concessão (Resolução CPPI nº 5, de 13 de setembro de 2016), tal resolução deverá fixar: os ativos a serem concedidos, o prazo, a modalidade da licitação, os requisitos de participação no certame, os valores de contribuição ao sistema, as tarifas, dentre outros parâmetros. Ato continuo, os documentos editalícios finais serão publicados e a data do leilão de concessão será fixada.

VII - De forma a evitar expectativas equivocadas da sociedade e dos usuários do aeroporto, pergunto quais os investimentos e melhorias esperados na atual rodada de concessões e se haverá prioridade de investimentos por terminal. Caso exista prioridade, já foi estabelecida alguma ordem?

Preliminarmente, esclarece-se que não haverá prioridade de investimentos por terminal. Cada aeroporto deverá receber, logo nos anos iniciais da concessão, todos os investimentos necessários à correção das inconformidades porventura existentes nos sítios, à adequação da infraestrutura para atendimento da demanda e ao provimento dos serviços aeroportuários de modo adequado. As futuras expansões de infraestrutura ocorrerão de forma a acomodar o crescimento da movimentação de passageiros, aeronaves e carga, mantendo os parâmetros de qualidade estabelecidos em contrato durante todo o prazo de operação do ativo.

Em particular, destaca-se que, para o Aeroporto de Recife, os Estudos de Viabilidade projetam investimentos totais da ordem de R\$ 850 milhões ao longo de 30 anos, comportando, dentre outros, as seguintes melhorias previstas nos estudos: ampliação do terminal de passageiros para 82.000 m² (fazendo com que possam ser processados 3.193 passageiros no embarque e 3.122 passageiros no desembarque na hora-pico), incremento da área total do estacionamento de veículos para 85.000 m² (com mais de 3.000 vagas), aumento do sistema de pátios de aeronaves (de modo a comportar 37 posições de contato), dentre outras remodelações e ampliações (como das áreas destinadas à aviação geral). Adicionalmente, prevê-se a realização de outros investimentos decorrentes da exploração comercial do sítio aeroportuário, como a implantação de hotéis e aluguel de áreas para fins diversos. Uma relação completa pode ser obtida nos Estudos de Viabilidade disponibilizados.

Ademais, importante ter em conta que está sendo incorporada ao zoneamento civil do sítio parte da área anteriormente utilizada pelos Comandos da Aeronáutica no Aeroporto de Recife. Conforme avaliação preliminar já realizada, o valor total da área, considerando terreno e benfeitorias, está próximo de R\$ 400 milhões. Tal incorporação está sendo objeto de um acordo entre o MTPA, Ministério da Defesa - MD e Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão - MPDG, não representando qualquer ônus para a região ou para o futuro concessionário.

VIII - Considerando as características do Aeroporto de Recife, o nível de qualidade, o porte do equipamento e os elevados investimentos feitos pelo Governo do Estado de Pernambuco ao longo dos últimos anos, existe previsão de aplicação de política tarifária diferenciada, considerando que na forma da Lei de Concessões as tarifas poderão ser diferenciadas em função das características e dos custos específicos provenientes do atendimento aos distintos seguimentos de usuários (art. 13)?

É importante destacar que as concessões consideram duas fontes de receitas decorrentes de atividades realizadas no complexo aeroportuário: receitas tarifárias e não tarifárias. As receitas não tarifárias decorrem da exploração do Complexo Aeroportuário, diretamente ou mediante a celebração de contratos com terceiros, em regime de direito privado e sem regulação direta por parte do Poder Público. Já as receitas tarifárias compreendem os valores pagos pelos usuários quando da efetiva utilização dos serviços, dos equipamentos, das instalações e das facilidades disponíveis no aeroporto e compreendem as tarifas de embarque, conexão, pouso, permanência, armazenagem e capatazia, conforme estrutura definida pela Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973.

Tradicionalmente, a regulação tarifária dos aeroportos vinha se dando pelo sistema de *price cap*, no qual os operadores aeroportuários têm flexibilidade de dar descontos não discriminatórios aos usuários da infraestrutura (passageiros, companhias aéreas, etc.), sem poder, contudo, cobrar valores acima do limite máximo estabelecido em contrato. A correção desses tetos ocorre de acordo com a inflação verificada anualmente, sendo ainda ajustados conforme o resultado dos índices de produtividade (Fator X) e de qualidade (Fator Q) aferidos para cada contrato.

Já na última rodada de concessões, esse sistema foi alterado de modo a permitir que as concessionárias pudessem, por meio de diferenciação das tarifas cobradas, praticar gerenciamento tarifário como forma de especificar os serviços prestados de maneira mais eficiente e otimizar a utilização da infraestrutura aeroportuária. Isso se traduziu na possibilidade de que as tarifas aeroportuárias de conexão, pouso e permanência das aeronaves do Grupo I, e as tarifas unificadas de embarque e pouso e de permanência do Grupo II, pudessem ser majoradas em até 100% (cem por cento) acima dos tetos fixados, desde que o valor médio tarifário arrecadado fosse igual ou inferior ao teto tarifário estabelecido pela ANAC.

A princípio, para o Aeroporto de Recife, permanecerá essa possibilidade de gerenciamento tarifário, sendo possível, a depender do entendimento final da ANAC quanto da publicação das minutas contratuais, ampliar o escopo de tal gerenciamento.

IX - Está contemplada a expansão do sítio aeroportuário do Aeroporto de Recife incluindo a Base Aérea e o Parque de Material Aeronáutico? Caso positivo, qual seria a dimensão da área acrescida? Qual o cronograma do plano de expansão previsto?

Conforme definido no referido Ofício nº 30/2018/GM/MTPA, os zoneamentos civis militares são os que vigoram no presente momento. Em particular, as minutas de edital e contrato de concessão que serão submetidas a audiência pública pela Anac deverão considerar as situações patrimoniais dos Complexos Aeroportuários na forma do documento anexo àquele ofício (SEI nº 0904995). No expediente, destaca-se, contudo, que se encontra em processo de conclusão o novo zoneamento do Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes - Gilberto Freyre (conforme já comentado na resposta à Questão VII) e assim que a Portaria for publicada, esse novo zoneamento deverá ser considerado para o objeto da concessão, o que irá acrescentar aproximadamente 1 (um) milhão de metros quadrados ao objeto da concessão.

Nesse sentido, importante ressaltar que essa medida acrescenta valor e atratividade à concessão, ao passo que o futuro operador poderá utilizar tais áreas para realocação e instalação de equipamentos e infraestruturas, além de possibilitar futura exploração comercial. De fato, nos estudos de viabilidade (que, apesar de não serem vinculativos, prestam uma importante orientação sobre os cenários de expansão eficiente do aeroporto) essa nova área está sendo destinada a novas instalações para a aviação geral e terminal de cargas, fazendo com que importantes espaços ao norte do sítio sejam liberados para utilização na ampliação do Terminal de Passageiros e demais facilidades diretamente ligadas à prestação do serviço aeroportuário.

X - Não poderia deixar de manifestar minha preocupação com os funcionários da Infraero que atualmente administram o Aeroporto de Recife, e outros que estão no lote do aeroporto pernambucano. Diante disso, preciso perguntar qual será a política de recursos humanos que a Infraero pretende adotar para os empregados quando o equipamento for licitado.

No âmbito das competências desta SAC/MTPA, não é possível definir a política de recursos humanos que deve ser adotada pela Infraero. Contudo, tem-se envidado esforços para favorecer a adequação do corpo funcional da empresa à nova realidade do setor. Nesse sentido, informamos que, conforme previsto ainda no referido Ofício nº 30/2018/GM/MTPA, para os funcionários da Infraero que forem definitivamente transferidos para a Concessionária, será estabelecida garantia de emprego até 31 de dezembro de 2020, na forma prevista no Edital de Leilão. Tal medida visa assegurar estabilidade aos funcionários da Infraero que se transferirem para a concessionária e tem sido tomada desde a concessão dos aeroportos de Guarulhos/SP, Viracopos/SP e Brasília/DF, quando foi garantido emprego até 31 de dezembro de 2018 para os funcionários da estatal que se transferiram para as concessionárias.

Adicionalmente, ressalta-se que outros mecanismos já foram desenvolvidos para mitigar eventuais efeitos negativos no quadro de funcionários da Infraero decorrentes da transferência da gestão dos aeroportos para o setor privado, como a autorização legal do art. 23, da Lei nº 13.448/2017, que permite prever o pagamento, pela concessionária, diretamente à Infraero, de valor para custos de adequação de efetivo de pessoal. Para tanto, o Ofício de diretrizes supracitado estabelece que deverá ser considerado o valor de R\$ 153.110.122,00 para o custeio dos programas de adequação do efetivo da Infraero referente ao Bloco Nordeste (SBRF, SBMO, SBAR, SBJP, SBJU e SBKG).

Tal medida atende ao pleito de diversas contribuições recebidas no âmbito da audiência pública realizada para a rodada de concessões anterior e busca ainda atender as recomendações emanadas dos Acórdãos TCU nº 925, 926, 956 e 957, todos de 2016, que tratam do acompanhamento do 1º estágio de fiscalização do processo de concessão dos quatro aeroportos concedidos na rodada anterior.

Alternativamente, tem sido ainda facultado aos funcionários da Infraero a transferência para outras unidades da empresa com escassez de pessoal. Vê-se, portanto, que foram estabelecidas diversas ações, em conjunto com a representação sindical dos trabalhadores aeroportuários, a fim de minimizar os impactos da transferência de gestão sobre os empregados da Infraero.

4. Conclusão

A presente Nota Informativa tratou de reunir as informações solicitadas pelo Requerimento de Informações nº 3.514/2018, de autoria do Deputado Felipe Carreras (PSB/PE), sobre o Modelo de Concessão adotado para o Aeroporto do Recife.

Além dos esclarecimentos presentes neste documento, sugere-se o encaminhamento das Notas Técnicas nº 33/2017/DPR/SAC/MTPA, de 11 de agosto de 2017, e nº 35/2017/DPR/SAC-MTPA, de 29 de agosto de 2018, para complementação da exposição dos diversos aspectos envolvidos

no presente processo de concessão aeroportuária. Nesse sentido, encaminhamos também os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) selecionados no âmbito do Edital de Chamamento Público de Estudos nº 1/2017, de 1 de setembro de 2017. Devido ao tamanho dos arquivos, os mesmos não puderam ser inseridos no Sistema SEI e, por isso, estão sendo disponibilizados por meio dos endereços eletrônicos listados abaixo:

- a) Bloco 2: <https://drive.google.com/file/d/1Ehf4RbHPhVDuJQUCnqv4ZGEnw4Prz9WH/view?usp=sharing>
- b) Bloco 3: <https://drive.google.com/file/d/150sFpLJv3G4uTBMNVHsJbgs4dwH9Q9o5/view?usp=sharing>
- c) Bloco 4: <https://drive.google.com/file/d/1q2O7R2s3Yx92ovnor14ucVVRJfMfZ04a/view?usp=sharing>

Finalmente, informamos ainda que as versões disponíveis nos endereços acima não coincidem necessariamente com os documentos que serão colocados em consulta pública pela Anac. Isso porque, conforme previsto no item 10.14 do Edital de Chamamento Público deste MTPA nº 01/2017 reproduzido a seguir, os estudos serão objeto de aprimoramentos sempre que verificada sua necessidade por parte da Comissão, sem direito à complementação no valor do resarcimento a ser percebido pelo consórcio selecionado caso a licitação para exploração da infraestrutura aeroportuária seja exitosa:

10.14. Concluída a seleção, a Comissão poderá solicitar correções e alterações dos projetos, levantamentos, investigações e estudos técnicos sempre que tais correções e alterações forem necessárias para atender a demandas de órgãos de controle ou para aprimorar os empreendimentos objetos deste Edital, sem que isso gere direito à complementação do valor de resarcimento.

À apreciação superior.

MICHELE NUNES FREIRES CERQUEIRA
Analista de Infraestrutura

DANIEL MEIRELES TRISTÃO
Coordenador de Políticas Regulatórias

RICARDO SAMPAIO S. FONSECA
Coordenador-Geral de Políticas Regulatórias

DPR/SAC

Aaprovo. Encaminhe-se à Secretaria Nacional de Aviação Civil para conhecimento e demais providências da alcada daquela unidade.

RONEI SAGGIORO GLANZMANN
Diretor de Políticas Regulatórias

[1] Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) em 1996, Nacionais de Telecomunicações (Anatel) e do Petróleo (ANP) em 1997, Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) em 1999, Agências Nacionais de Saúde Suplementar (ANS) e de Águas (ANA) em 2000, Agências Nacionais de Transportes Terrestres (ANTT), Transportes Aquaviários (Antaq) e de Cinema (Ancine) em 2001 e Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) em 2005.

[2] Destaca-se neste desenho a Instrução Normativa nº 27, de 07/12/1998, que dispõe sobre a fiscalização pelo TCU dos processos de desestatização.

[3] Resolução-TCU nº 246, de 30 de novembro de 2011.



Documento assinado eletronicamente por Ronei Saggioro Glanzmann, Diretor do Departamento de Políticas Regulatórias, em 21/05/2018, às 15:39, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por Ricardo Sampaio Da Silva Fonseca, Coordenador Geral de Políticas Regulatórias, em 21/05/2018, às 16:05, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



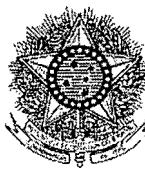
Documento assinado eletronicamente por Daniel Meireles Tristão, Coordenador, em 21/05/2018, às 16:07, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por Michele Nunes Freires Cerqueira, Chefe de Divisão, em 21/05/2018, às 16:07, 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.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador 0913718 e o código CRC 8A466ADB.



CÂMARA DOS DEPUTADOS
PRIMEIRA-SECRETARIA

Ofício 1^aSec/RI/I/nº 2305 /18

Brasília, 26 de junho de 2018.

Exmo. Senhor Deputado
FELIPE CARRERAS
Gabinete 583 – Anexo 3

Assunto: **resposta a Requerimento de Informação**

Senhor Deputado,

Encaminho a Vossa Excelência cópia do Aviso nº 44/2018/ASPAR/GM/MTPA, de 21 de maio de 2018, do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, em resposta ao **Requerimento de Informação nº 3.500 de 2018**, de sua autoria.

Atenciosamente,

Deputado GIACOBBO
Primeiro-Secretário

RECEBI NESTA DATA A
PRESENTE DOCUMENTAÇÃO.
EM 26/06/2018

ESTOU POR EXTERNO E LEGÍVEL:
Sôlange Almeida

Ponto: 23817



Documento : 7777 - 1/LMR