

OFÍCIO Nº 245/2019/AESINT/GM

Brasília, 27 de março de 2019.

A Sua Excelência a Senhora
Deputada **Soraya Santos**
Primeira Secretária da Câmara dos Deputados

Assunto: Requerimento de Informação nº 194/2019, de autoria do Deputado **Roberto Pessoa**.

Senhora Secretária,

PRIMEIRA-SECRETARIA	
Documento recebido nesta Secretaria sem a Indicação ou aparência de tratamento de conteúdo de caráter sigiloso, nos termos do Decreto n.º 7.345, de 14/11/2012, do Poder Executivo.	
LNR.	5-876
2019	10/03/2019
DIRETORIA DE ESTATÍSTICA E INFORMAÇÕES	
Tarcísio Gomes de Freitas	

Reporto-me ao Ofício 1ª Sec/RI/E/nº 94/19, de 22 de fevereiro de 2019, o qual encaminha a cópia do Requerimento de Informação nº 194/2019, de autoria do Deputado Roberto Pessoa (PSDB/CE), apresentado em 27 de fevereiro de 2019, que requer informações a respeito das privatizações de aeroportos.

A respeito, encaminho, para o conhecimento da Ilustre Secretaria, ofício nº 19/2019/ASPAR-ANAC, elaborado pela Agência Nacional de Aviação Civil, contendo os esclarecimentos sobre o assunto em questão.


TARCÍSIO GOMES DE FREITAS
Ministro de Estado da Infraestrutura



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
 SCS, Quadra 09, Lote C, Torre A - 4º Andar, Edifício Parque Cidade Corporate - Bairro Setor Comercial Sul,
 Brasília/DF, CEP 70308-200
 - www.anac.gov.br

Ofício nº 19/2019/ASPAR-ANAC

Brasília, 15 de março de 2019.

Ao Senhor

ELIAS BRITO JÚNIOR

Assessor Técnico

Assessoria Especial de Assuntos Institucionais e Internacionais do Ministério da Infraestrutura
 Esplanada dos Ministérios, Bloco R - 6º andar - Bairro Zona Cívico Administrativa
 CEP: 70.044-902 - Brasília - DF

Assunto: Requerimento de Informação nº 194/2019, de autoria do Deputado Roberto Pessoa.

Referência: Processo Nº 50000.009893/2019-45

Senhor Assessor,

1. Em atenção aos Ofícios nº 32 e 162/2019/AESINT/GM, que solicitam subsídios para resposta ao Requerimento de Informação nº 194, de 2019, subscrito pelo Excelentíssimo Senhor Deputado Roberto Pessoa, esclarecemos os aspectos a seguir, acerca do processo de concessão de infraestruturas aeroportuárias.

2. Inicialmente, convém rememorar que as concessões aeroportuárias compõem o Programa Nacional de Desestatização, regido pela Lei Federal nº 9.491, de 09 de setembro de 1997, e que tem como objetivos fundamentais os seguintes:

- 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 do mercado de capitais, através do acréscimo da oferta de valores mobiliários e da democratização da propriedade do capital das empresas que integrarem o Programa.

3. A partir desse marco legal, e levando em consideração objetivos estratégicos do Governo Federal, especialmente no que diz respeito a infraestrutura nacional, o processo de desestatização de um empreendimento aeroportuário tem início com a deliberação do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República, que recomenda ao Poder Executivo a inclusão de dada(s) infraestrutura(s) no Programa Nacional de Desestatização.

4. Uma vez acatada a recomendação, é então publicado Decreto Federal, por meio do qual o Excelentíssimo Senhor Presidente da República efetivamente inclui os empreendimentos no PND e reordena a atuação coordenada dos órgãos com competências afetas à matéria, o que inclui a condução e aprovação dos estudos, projetos, levantamentos e investigações que subsidiarão a modelagem das medidas de desestatização, além do seu acompanhamento.

5. Trazendo esse rito à experiência recente, impende citar que a rodada de concessões de aeroportos atualmente em curso tem como ponto de partida a Resolução CPPI nº 14 do Conselho do Programa de Parcerias de Investimento da Presidência da República, que opinou pela qualificação de treze aeroportos situados em diversas unidades da Federação, no Programa de Parcerias de Investimentos - PPI e sugeriu sua inclusão no Plano Nacional de Desestatização - PND. Posteriormente, foi publicado o Decreto n.º 9.180 de 24 de outubro de 2017, que de fato incluiu os referidos aeroportos nos Planos e Programas acima mencionados, designando ainda esta Agência como a responsável pela realização e pelo acompanhamento das medidas de desestatização, e o então Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil para a condução e aprovação dos estudos e análises necessárias para definição da modelagem.

6. Feitos esses esclarecimentos introdutórios, que servem de delimitador do papel da Agência Nacional de Aviação Civil no processo de desestatização questionado pelo Parlamentar, passa-se ao enfrentamento dos quesitos especificamente pontuados no Requerimento de Informação, na ordem que que foram apresentados:

Quais aeroportos já estão previstos para serem privatizados no Brasil?

7. Como reiterado anteriormente, o processo de desestatização de determinado aeroporto depende de sua inclusão no Programa Nacional de Desestatização, após sugestão do Conselho do Programa de Parceria de Investimentos da Presidência da República.

8. Nesse sentido, consoante artigo 1º, Decreto Federal nº 9.180, de 24 de outubro de 2017, já estão devidamente incluídos no PND e qualificados no âmbito do PPI os seguintes empreendimentos do setor aeroportuário:

- I - Aeroporto Eurico de Aguiar Salles, localizado no Município de Vitória, Estado do Espírito Santo;
- II - Aeroporto Gilberto Freyre, localizado no Município de Recife, Estado de Pernambuco;
- III - Aeroporto Marechal Rondon, localizado no Município de Várzea Grande, Estado de Mato Grosso;
- IV - Aeroporto de Macaé, localizado no Município de Macaé, Estado do Rio de Janeiro;
- V - Aeroporto Orlando Bezerra de Menezes, localizado no Município de Juazeiro do Norte, Estado do Ceará;
- VI - Aeroporto Presidente Castro Pinto, localizado no Município de Bayeux, Estado da Paraíba;
- VII - Aeroporto Presidente João Suassuna, localizado no Município de Campina Grande, Estado da Paraíba;
- VIII - Aeroporto Santa Maria, localizado no Município de Aracaju, Estado de Sergipe;
- IX - Aeroporto Zumbi dos Palmares, localizado no Município de Maceió, Estado de Alagoas;
- X - Aeroporto Maestro Marinho Franco, localizado no Município de Rondonópolis, Estado de Mato Grosso;
- XI - Aeroporto Presidente João Batista Figueiredo, localizado no Município de Sinop, Estado de Mato Grosso;
- XII - Aeroporto Piloto Oswaldo Marques Dias, localizado no Município de Alta Floresta, Estado de Mato Grosso; e
- XIII - Aeroporto de Barra do Garças, localizado no Município de Barra do Garças, Estado de Mato Grosso.

9. Cumpre asseverar que, tendo sido observado todo o procedimento administrativo necessário para tanto, no dia 15 de março do corrente ano ocorrerá a licitação para concessão da ampliação, manutenção e exploração dos aeroportos descritos nos incisos I a XII da lista encimada, conforme convocação veiculada por esta ANAC no Edital de Leilão nº 01/2018, de 30 de novembro de 2018.

10. Por outro lado, no que diz respeito a futuras desestatizações de outras infraestruturas, a Agência Reguladora segue no aguardo da veiculação formal de diretiva governamental neste sentido, a fim de que possa dar início aos estudos e preparações da modelagem contratual e regulatória necessária.

Quais os valores previstos em cada uma dessas privatizações?

11. Novamente adstritos às concessões à iniciativa privada que encontram-se hoje em andamento, informa-se que por orientação emanada do Ministério Setorial responsável, os doze aeroportos indicados acima serão concedidos agrupados em blocos, da seguinte forma:

- Bloco Nordeste: 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) e Aeroporto Presidente João Suassuna - Campina Grande (SBKG);
- Bloco Centro-Oeste: Aeroporto Marechal Rondon - Cuiabá (SBCY), Aeroporto Maestro Marinho Franco - Rondonópolis (SBRD), Aeroporto Piloto Osvaldo Marques Dias - Alta Floresta (SBAT) e Aeroporto Presidente João Batista Figueiredo - Sinop (SWSI); e
- Bloco Sudeste: Aeroporto de Vitória - Eurico de Aguiar Salles (SBVT) e Aeroporto de Macaé (SBME).

12. Com efeito, os valores previstos no edital e na minuta contrato publicados para referidas concessões, conquanto comportem decomposição, a partir da análise acurada dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental, estão expressos em quantias únicas que abarcam todos os aeroportos integrantes de cada bloco. Esses valores – que, repita-se, dizem respeito a cada bloco de aeroportos – referem-se à proposta econômica e ao montante de investimentos esperado.

13. A proposta econômica compreende a importância oferecida pelo licitante interessado para sagrar-se vencedor um cada bloco de aeroportos em que deseja concorrer. Segundo definição ministerial, o Edital do Leilão nº 01/2018 estabelece valores mínimos para a proposta econômica, equivalentes à metade do valor presente líquido previsto para cada empreendimento[1], aos quais será agregado, ainda, o ágio decorrente da disputa licitatória. Nesse sentido, o item 4.23 do instrumento convocatório:

- 4.23. A Proponente deverá indicar, na sua proposta econômica, o Valor da Contribuição Inicial a ser paga ao Poder Concedente com, no máximo, 2 (duas) casas decimais, a ser reajustado nos termos do Anexo 25 - Minuta do Contrato de Concessão, observado os seguintes valores mínimos:
- 4.23.1. Bloco Nordeste: mínimo R\$ 171.064.199,58 (cento e setenta e um milhões, sessenta e quatro mil, cento e noventa e nove reais e cinquenta e oito centavos);
- 4.23.2. Bloco Centro-Oeste: mínimo R\$ 826.551,73 (oitocentos e vinte e seis mil, quinhentos e cinquenta e um reais e setenta e três centavos);
- 4.23.3. Bloco Sudeste: mínimo R\$ 46.981.601,13 (quarenta e seis milhões, novecentos e oitenta e um mil, seiscentos e um reais e treze centavos).

14. Além dessa proposta econômica, que constituirá a chamada Contribuição Inicial, o futuro Concessionário estará contratualmente comprometido, ainda, com o recolhido da Contribuição Variável. Destinada ao Fundo Nacional de Aviação Civil, a Contribuição Variável corresponde a percentual da totalidade da receita bruta auferida pela Concessionária e de suas eventuais subsidiárias integrais. Tais percentuais variam ao longo da vigência da concessão, conforme a seguinte planilha:

Ano	Nordeste	Sudeste	Centro-Oeste
5º	1,63%	1,77%	0,04%
6º	3,27%	3,54%	0,07%
7º	4,90%	5,31%	0,11%
8º	6,53%	7,08%	0,15%
9º	8,16%	8,85%	0,19%

15. Por fim, a modelagem contratual e regulatória apresentada nesta 5ª rodada de concessões aeroportuárias cria ainda um arranjo obrigacional tendente a atrair investimentos da seguinte ordem para adequação e aprimoramento de bloco de aeroportos já nos primeiros cinco anos de concessão:

- Bloco Nordeste: R\$ 788.536.273,97 (setecentos e oitenta e oito milhões, quinhentos e trinta e seis mil, duzentos e setenta e três reais e noventa e sete centavos);
- Bloco Centro-Oeste: R\$ 386.727.021,08 (trezentos e oitenta e seis milhões, setecentos e vinte e sete mil, vinte e um reais e oito centavos); e
- Bloco Sudeste: R\$ 302.104.025,52 (trezentos e dois milhões, cento e quatro mil, vinte e cinco reais e cinquenta e dois centavos).

Mediante o crescente número de privatizações, solicitamos estudo ou parecer de caráter quantitativo e qualitativo, que demonstre as vantagens e/ou desvantagens em curto, médio e longo prazo, bem como os impactos para a economia, os consumidores, agentes econômicos e os trabalhadores do setor decorrentes dessa nova realidade de privatizações de aeroportos.

16. Dada a complexidade e abstração do questionamento, entende-se que a melhor compreensão dos pontos suscitados demanda sua exposição fragmentada, oferecendo uma perspectiva mais adequada dos fatores históricos, dos dados e das questões concorrentes consideradas para definição de aspectos do processo de concessão de aeroportos.

Histórico

17. A concessão de aeroportos tem como objetivo atrair investimentos para ampliar, aperfeiçoar a infraestrutura aeroportuária brasileira e, consequentemente, promover melhorias no atendimento aos usuários do transporte aéreo no Brasil. Os níveis de qualidade dos serviços determinados para esses aeroportos, baseados em padrões internacionais, estão previstos nos contratos de concessão, que são geridos e fiscalizados pela ANAC.

18. As concessões de aeroportos foram iniciadas em 2011, com o Aeroporto de São Gonçalo do Amarante (RN). Em 2012, foram licitados os aeroportos de Brasília/DF, Guarulhos e Viracopos, em São Paulo; e, em 2013, os Aeroportos Internacionais Antônio Carlos Jobim - Galeão, no Rio de Janeiro/RJ e Tancredo Neves - Confins, em Minas Gerais. Tais concessões visaram melhorar a qualidade de serviços desses aeroportos e acelerar a execução das obras necessárias ao atendimento da demanda pelo transporte aéreo, o crescimento do setor no país e a realização de grandes eventos, como foi a Copa do Mundo FIFA em 2014 e os Jogos Olímpicos em junho de 2016.

19. Em 2017, mais quatro aeroportos foram concedidos: Pinto Martins, em Fortaleza/CE; Luiz Eduardo Magalhães, em Salvador/BA; Hercílio Luz, em Florianópolis/SC; e Salgado Filho, em Porto Alegre/RS. As concessionárias destes aeroportos têm como obrigação contratual realizar melhorias nos respectivos aeroportos para garantir mais segurança e conforto aos passageiros.

20. Entre pontos que requeriam ajustes imediatos estavam: condições dos banheiros e fraldários, limpeza do terminal, sinalizações dentro e fora do aeroporto, disponibilização de internet wi-fi (sem fio) gratuita de alta velocidade, melhoria do sistema de iluminação das vias de acesso de veículos e estacionamentos, revisão dos sistemas de climatização, escadas rolantes, esteiras rolantes, elevadores e esteiras para restituição de bagagens.

21. Também será cobrado dos operadores a correção de fissuras, infiltrações, manchas e desgastes na pintura de paredes, pisos e forros (inclusive área externa) dos terminais de passageiros. Entre os principais investimentos de infraestrutura que deverão ser realizados pelos operadores estão a ampliação dos terminais de passageiros (novo terminal no caso do Hercílio Luz, em Santa Catarina), dos pátios de aeronaves e das pistas de pouso e decolagem. Também estão previstos o aumento do número de pontes de embarque, ampliação dos estacionamentos de veículos.

Dados

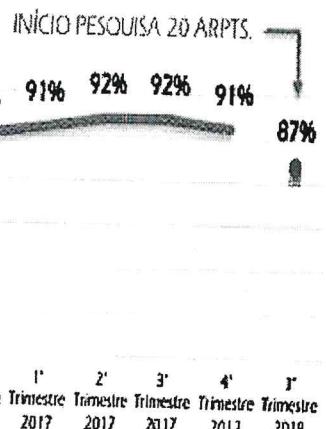
22. Os 10 aeroportos já concedidos movimentam cerca de 115 milhões de passageiros por ano, o que equivale a mais de 50% do tráfego aéreo do país. Até 2017, já haviam sido investidos 17 bilhões de reais em aumento de capacidade aeroportuária e melhoria da qualidade de serviços. Estima-se um total de 33 bilhões de investimento só nestes aeroportos já concedidos. Além do investimento realizado pelas próprias Concessionárias, os lances vencedores somam 49 bilhões de reais em outorga, o que representa um ágio médio de 205%.

23. Vale esclarecer que os valores das outorgas são recolhidos para o Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC, já referido anteriormente, criado com a missão de fomentar o desenvolvimento do sistema nacional de aviação civil. As ações prioritárias para aplicação dos recursos incluem manutenção e aprimoramento da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária públicas. O FNAC é uma espécie de garantia de investimentos no setor, já que seus recursos só podem ser investidos na aviação brasileira.

24. A melhoria da infraestrutura aeroportuária para os passageiros do transporte aéreo no país pode ser percebida através da *Pesquisa de Satisfação do Passageiro e de Desempenho Aeroportuário*, elaborada pela Secretaria Nacional de Aviação Civil – SAC, desde 2013. A pesquisa avalia a experiência do passageiro em diversos itens de infraestrutura, atendimento e serviços, bem como monitora o desempenho de diversos processos aeroportuários como *check-in*, inspeção de segurança, restituição de bagagens entre outros, nos principais aeroportos do país.

Gráfico 1 - Evolução da avaliação positiva dos aeroportos

Passageiros que avaliaram os aeroportos como “bons” ou “muito bons”, considerando a frequência das notas de Satisfação Geral iguais a 4 ou 5 (de um máximo de 5)



Fonte: Secretaria de Aviação Civil

Concorrência aeroportuária

25. O setor de infraestrutura aeroportuária, que um dia já foi um monopólio estatal, conta hoje com 8 (oito) operadores distintos, competindo entre eles por tráfego, passageiros em conexão e novas rotas. A competição promove descontos tarifários que permitem operações menos custosas, gerando, em um mercado competitivo de transporte aéreo, tarifas aeroportuárias mais baratas. Esta tendência, aliada a fatores macroeconômicos, permitiu que a tarifa aérea média doméstica real tivesse em 2017[2] o menor valor registrado desde o início da série histórica, de 2011.

26. Permanecemos à inteira disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais que porventura se façam necessários.

Atenciosamente,

ILMA LIMA

Chefe da Assessoria Parlamentar

[1] Antes de serem incluídas as outorgas, inicial e variável.

[2] O Relatório de Tarifas Aéreas Domésticas de 2018 ainda não foi publicado.



Documento assinado eletronicamente por Ilma Ferreira Lima, Chefe da Assessoria Parlamentar, em 22/03/2019, às 15:06, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador 2807766 e o código CRC 882E0216.

A ANAC gostaria de saber sua opinião. Para avaliar os serviços prestados, acesse <https://www.anac.gov.br/avalienossoservico>.

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 00058.008615/2019-37

SEI nº 2807766



Ao Senhor
ELIAS BRITO JÚNIOR
Assessor Técnico
Assessoria Especial de Assuntos Institucionais e Internacionais
Ministério da Infraestrutura
Esplanada dos Ministérios, Bloco R – 6º andar
CEP: 70044-902 - Brasília - DF

OFÍCIO nº 19/2019/ASPAR - ANAC
PROC.: 00058.008615/2019-37
SEI Nº 2807766

OFÍCIO nº 20/2019/ASPAR - ANAC
PROC.: 00058.009372/2019-54
SEI Nº 2810829