

PRIMEIRA-SECRETARIA

Documento recebido nesta Secretaria sem a indicação ou aparência de tratar-se de conteúdo de caráter sigiloso, nos termos do Decreto nº 7.845, de 14/11/2012, do Poder Executivo.

Em 26/12/19 às 14h45

Yuri 883114

Servidor

Ponto

DA

Portador

OFÍCIO Nº 3049/2019/AESINT/GM

Brasília, 19 de dezembro de 2019.

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

Assunto: Requerimento de Informação nº 1595/2019, de autoria do Deputado
Felipe Carreras.

Senhora Primeira-Secretária,

1. Em atenção a sua solicitação de informações referentes ao Aeroporto Internacional de Recife - Guararapes com relação ao cronograma de investimentos e o impacto dos referidos investimentos no aumento de capacidade do aeroporto, nos termos do Requerimento de Informação nº 1595/2019 (SEI nº 2046586), de 05 de novembro de 2019, apresento os dados compilados pelas unidades técnicas vinculadas a esta Pasta.

2. Preliminarmente, esclareço que os investimentos previstos no Aeroporto Internacional de Recife fazem parte do programa de concessões do Governo Federal, especificamente do Leilão nº 01/2018 da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, que resultou na primeira concessão de aeroportos em blocos da rede Infraero. Na ocasião foram concedidos os seguintes blocos:

a) Bloco Centro-Oeste - Ampliação, Manutenção e Exploração dos Aeroportos de Aeroporto Cuiabá (MT) / Marechal Rondon, Aeroporto de Rondonópolis (MT) / Maestro Marinho Franco, Aeroporto de Alta Floresta (MT) / Piloto Osvaldo Marques Dias, Aeroporto de Sinop (MT) / Presidente João Batista Figueiredo;

b) Bloco Nordeste - Aeroporto Internacional de Recife (PE) / Guararapes - Gilberto Freyre, Aeroporto de Maceió (AL) / Zumbi dos Palmares, Aeroporto de Aracaju (SE) / Santa Maria, Aeroporto de João Pessoa (PB) / Presidente Castro Pinto, Aeroporto

de Juazeiro do Norte (CE) / Orlando Bezerra de Menezes, Aeroporto de Campina Grande (PB) / Presidente João Suassuna; e

c) Bloco Sudeste - Aeroporto de Vitória (ES)/ Eurico de Aguiar Salles e Aeroporto de Macaé (RJ).

3. Em setembro de 2019 foram assinados os contratos de concessão com as empresas vencedoras: Bloco Centro-Oeste - SPE CONCESSIONÁRIA AEROESTE AEROPORTOS S.A, constituído pelas empresas SOCICAM TERMINAIS RODOVIÁRIOS E REPRESENTAÇÕES LTDA. e SINART – SOCIEDADE NACIONAL DE APOIO RODOVIÁRIO E TURÍSTICO LTDA; Bloco Nordeste - AEROPORTOS DO NORDESTE DO BRASIL S.A (SUBSDIÁRIA DA AENA DESARROLLO INTERNACIONAL SME S.A); e Bloco Sudeste - ZURICH AIRPORT LATIN AMERICA LTDA.

4. O contrato de concessão do Bloco Nordeste, do qual faz parte o Aeroporto Internacional de Recife, tem como objeto a ampliação, manutenção e exploração da infraestrutura aeroportuária dos Complexos Aeroportuários integrantes do bloco. Nos termos previstos no item 2.1, o contrato está dividido nas seguintes fases:

a) Fase I-A – fase de transferência das operações do Aeroporto do Operador Aeroportuário para a Concessionária;

b) Fase I-B – fase de ampliação do Aeroporto pela Concessionária para adequação da infraestrutura e recomposição total do nível de serviço estabelecido no PEA;

c) Fase II – demais fases de ampliação, manutenção, exploração do Aeroporto, para atendimento aos Parâmetros Mínimos de Dimensionamento previstos no PEA, de acordo com o disciplinado na Seção V - Subseção IV- Da Fase II.

5. No momento, o contrato encontra-se na Fase I-A, na qual ocorre a transferência do ativo aeroportuário da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero, atual operadora, para o concessionário privado. Os primeiros investimentos previstos são os descritos no Plano de Transferência Operacional – PTO, conforme detalhado pela Secretaria Nacional de Aviação Civil – SAC por meio da NOTA TÉCNICA Nº 133/2019/DPR/SAC (SEI nº 2067997), de 18 de novembro de 2019. Esses investimentos visam a melhora imediata de padrões operacionais do aeroporto, especialmente com relação ao terminal de passageiros.

6. Os demais investimentos obrigatórios fazem parte do Plano de Exploração Aeroportuária - PEA eles devem atender requisitos de desempenho a serem verificados pela ANAC, tais como: ampliação da capacidade de processamento de passageiros, de cargas, da área de pátio de aeronaves; implantação de áreas de segurança de fim de pista - RESA, dentre outros.

7. Quanto aos prazos ressalta-se que o Contrato de Concessão nº 001/ANAC/2019 - Nordeste foi assinado em 05 de setembro de 2019 e teve eficácia em 09 de outubro de 2019 (Data de Eficácia), considerando essa data tem-se que os

investimentos listados no PEA deverão ser executados até 09 de outubro de 2022, data de término da Fase I-B. Na ocasião, os investimentos requeridos deverão prover um aumento de capacidade referente, no mínimo, às infraestruturas descritas nas cláusulas contratuais, conforme relatado pela Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC por meio do Ofício nº 215/2019/ASPAR-ANAC (SEI nº 2136222), de 05 de dezembro de 2019.

8. E ainda, pode-se destacar que nos termos da cláusula 2.25 do Contrato de Concessão, a Concessionária tem a obrigação de apresentar anteprojeto dos investimentos do lado terra do Aeroporto de Recife referentes à Fase I-B para análise da ANAC, bem como o cronograma de realização das intervenções, em até 180 dias após a Data de Eficácia - portanto, até 06 de abril de 2020.

9. Aproveitando o ensejo da presente consulta gostaria de destacar que a desregulamentação da aviação civil no Brasil é um processo ainda em construção, como pode ser observado na recente sanção da Lei nº 13.842, de 17 de junho de 2019, que abriu ao capital estrangeiro a participação em empresas aéreas nacionais.

10. O conjunto dessas iniciativas tem atraído mais empresas estrangeiras, como por exemplo, a espanhola Air Europa, por meio da Globalia Linhas Aéreas Ltda., Flybondi, JetSmart e Norwegian.

11. Além disso, esta Pasta envereda esforços no sentido de simplificar a regulamentação da aviação civil para que mais empresas *low cost* estabeleçam suas operações em rotas internacionais e gradativamente na malha aérea nacional, na implantação efetiva de acordos de "Céu Aberto".

12. Essa melhor regulamentação do setor também tem fortalecido as empresas já estabelecidas, a exemplo da Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. que com a redistribuições de *slots* do Aeroporto de Congonhas por parte da ANAC já tem ofertado passagens a preços competitivos na ponte aérea Rio - São Paulo e a Passaredo Linhas Aéreas que recentemente anunciou rotas a partir de Congonhas visando atender o mercado regional das cidades de Ribeirão Preto/SP, Bauru/SP, Marília/SP e Araçatuba/SP, Dourados/MS, Uberaba/MG e Macaé/RJ, beneficiando sobremaneira o consumidor final dessa cadeia produtiva.

13. Porém, esse processo de redistribuição de *slots* nos aeroportos coordenados mais restritos (em especial, Congonhas e Santos Dumont) pode ser estendido à novas empresas interessadas no mercado nacional. Nesse sentido, informo que a Secretaria Nacional de Aviação Civil – SAC tem estudado novos modelos de distribuição de *slots* visando atender novas empresas *low cost*, que apesar de já terem iniciado suas operações em rotas internacionais aguardam a consolidação de algumas políticas públicas para a viabilização de seus projetos.

14. Nesse sentido esperamos contar com a atuação da Câmara dos Deputados na defesa da importância de algumas medidas que visam elidir gargalos à entrada das empresas *low cost* no mercado doméstico. Das quais, destacamos os esforços no sentido de instar os Governos Estaduais a rever suas políticas sobre o ICMS do querosene de aviação em acordos com as empresas aéreas para ampliação de rotas, horários ou

escalas (*stop over*) no intuito de aumentar a sustentabilidade da aviação civil, notadamente sensível a variações cambiais e outras variáveis de ordem macroeconômica e a Medida Provisória nº 863/2018 que dentre outros avanços com o advento de Veto Presidencial desobrigou as empresas aéreas quanto a isenção de franquia de bagagem despachada de até 23 kg.

15. Por fim, encaminho em anexo às respostas as informações solicitadas elaboradas pela Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC por meio do Ofício nº 215/2019/ASPAR-ANAC (SEI nº 2136222), de 05 de dezembro de 2019 e Secretaria Nacional de Aviação Civil – SAC por meio da NOTA TÉCNICA Nº 133/2019/DPR/SAC (SEI nº 2067997), de 18 de novembro de 2019.

Atenciosamente,



MARCELO SAMPAIO CUNHA FILHO
Ministro de Estado da Infraestrutura Substituto



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
+55 (61) 3314-4154 - www.anac.gov.br

Ofício nº 215/2019/ASPAR-ANAC

Brasília, 05 de dezembro de 2019.

Ao Senhor

IVAN FURLAN FALCONI

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

Assunto: Requerimento de Informação 1595/2019, de autoria do Deputado Felipe Carreras.

Referência: Processo Nº 50000.063516/2019-51

Senhor Assessor,

1. Em atenção ao Ofício nº 2800/2019/AESINT/GM, que apresenta Requerimento de Informação nº 1595/2019, de autoria do Deputado Felipe Carreras, apresentam-se as informações a seguir.
2. Primeiramente, ressalta-se que o Contrato de Concessão nº 001/ANAC/2019 - Nordeste (SEI 3107242) foi assinado em 05 de setembro de 2019 e teve eficácia em 09 de outubro de 2019. Encontra-se atualmente em vigência a Fase I-A, de transferência das operações do Aeroporto do antigo Operador Aeroportuário para a nova Concessionária, nos termos da Subseção I - Da Fase I-A do Capítulo II, Seção V do Contrato de Concessão (SEI 3107242) e do Plano de Transferência Operacional, Anexo 7 ao Contrato de Concessão (SEI 3107252). Realizam-se neste primeiro momento apenas ações de melhorias imediatas nos padrões operacionais do Aeroporto, abrangidas pelo item 4.1.4 do Anexo 7 ao Contrato de Concessão.
3. Iniciou-se também na Data de Eficácia a Fase I-B, que contempla as atividades de ampliação do Aeroporto para adequação da infraestrutura e recomposição total do nível de serviço. No Plano de Exploração Aeroportuária (SEI 3107245), Anexo 2 ao Contrato de Concessão, estabelecem-se, no item 6. Melhorias da Infraestrutura Aeroportuária, obrigações de investimento que deverão ser executadas até o término da Fase I-B. Para o Aeroporto de Recife, tem-se:

6. MELHORIAS DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

Aeroporto de Recife

- 6.1 Para a Fase I-B do Contrato, com prazo máximo de duração de 36 (trinta e seis) meses a partir da Data de Eficácia do Contrato, a Concessionária deverá realizar os investimentos necessários para adequação da infraestrutura e recomposição total do nível de serviço, a fim de disponibilizar os

sistemas permanentes que possibilitem a prestação de serviço adequado aos Usuários, conforme abaixo:

6.1.1 Ampliar a capacidade de processamento de passageiros e bagagens no aeroporto, incluindo terminal de passageiros, estacionamento de veículos e vias terrestres associadas, de modo a prover área e equipamentos adequados para processar, simultaneamente, no aeroporto, pelo menos:

6.1.1.1 1.891 (um mil oitocentos e noventa e um) passageiros domésticos em hora pico durante o embarque;

6.1.1.2 1.845 (um mil oitocentos e quarenta e cinco) passageiros domésticos em hora pico durante o desembarque;

6.1.1.3 455 (quatrocentos e cinquenta e cinco) passageiros internacionais em hora pico durante o embarque;

6.1.1.4 345 (trezentos e quarenta e cinco) passageiros internacionais na hora pico durante o desembarque.

6.1.2 Disponibilizar área de pátio de aeronaves para acomodar, pelo menos, de forma simultânea e independente, 23 (vinte e três) aeronaves código "C"; 02 (duas) aeronaves código D e 02 (duas) aeronaves código "E", entre posições atendidas por pontes de embarque e posições remotas.

6.1.3 Os investimentos mencionados nos itens 6.1.1 e 6.1.2 devem ser executados observando o atendimento aos Parâmetros Mínimos de Dimensionamento, os Indicadores de Qualidade de Serviço e as demais regras previstas no Contrato e seus Anexos, devendo estar plenamente operacionais ao final da Fase I-B.

6.2 Além dos investimentos descritos anteriormente, a Concessionária deverá realizar os seguintes investimentos em infraestrutura, atendendo as demais regras previstas no Contrato e seu Anexos, devendo estar plenamente operacionais nos prazos estabelecidos nos itens de que tratam as obrigações:

6.2.1 Deve ser provido sistema visual indicador de rampa de aproximação nas cabeceiras de pistas de pouso e decolagens, para manutenção das operações com aeronaves a jato, quando houver, em até 36 (trinta e seis) meses após a data de eficácia do contrato;

6.2.2 Realizar adequações de infraestrutura necessárias para que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, em Regras de Voo por Instrumento (IFR) não-precisão, sem restrição, noturno e diurno, aeronaves código 3C, em até 36 (trinta e seis) meses após a data de eficácia do contrato.

6.2.2.1 Será considerada operação sem restrição, nos termos do item anterior, aquela em que operações com aeronaves código 3C e inferiores, simultâneas ou não, ocorram sem a necessidade de estabelecimento de procedimentos operacionais especiais que impactem negativamente a capacidade e a segurança operacionais do aeroporto, motivados por inadequação da infraestrutura.

6.2.3 Implantar áreas de segurança de fim de pista (RESA) nos termos do RBAC 154 vigente, nas cabeceiras das pistas de pouso e decolagem, em até 36 (trinta e seis) meses após a data de eficácia do contrato.

6.3 A Concessionária deverá disponibilizar os recursos físicos para realização da inspeção de segurança em até 100% (cem por cento) da bagagem despachada, da carga e da mala postal embarcadas em aeronaves partindo do aeroporto.

6.3.1 A disponibilização dos recursos e equipamentos ao longo do período da concessão deverá ocorrer conforme exigências regulamentares da ANAC, não sendo passível o reequilíbrio econômico financeiro.

6.3.2 A exigência do item anterior pode ser atendida considerando a disponibilidade dos recursos do operador aeroportuário e eventuais recursos disponibilizados pelas empresas aéreas no aeroporto.

4. Sendo a Data de Eficácia em 09 de outubro de 2019, tem-se que os investimentos acima listados (itens 6.1 e 6.2 do Plano de Exploração Aeroportuária) deverão ser executados **até 09 de outubro de 2022**, data de término da Fase I-B. Na ocasião, os investimentos requeridos deverão prover um aumento de capacidade referente, no mínimo, às infraestruturas descritas nas cláusulas acima apresentadas.

5. Nos termos da cláusula 2.25 do Contrato de Concessão, a Concessionária tem a obrigação de apresentar anteprojeto dos investimentos do lado terra do Aeroporto de Recife referentes à Fase I-B

para análise da ANAC, bem como o cronograma de realização das intervenções, em até 180 dias após a Data de Eficácia - portanto, **até 06 de abril de 2020**. Desde já, destaca-se que a data limite desse cronograma para execução desses investimentos será 09 de outubro de 2022, quando se encerra a Fase I-B, como exposto.

6. Cabe ainda mencionar que, após o término da Fase I-B, inicia-se a Fase II do Contrato de Concessão, quando a Concessionária deverá cumprir integralmente a obrigação de manutenção do nível de serviço estabelecido no Plano de Exploração Aeroportuária (Anexo 2 ao Contrato de Concessão) e demais requisitos de infraestrutura estabelecidos contratualmente. Para isso, realiza-se o monitoramento do nível de serviço e acompanham-se gatilhos de investimento - momentos em que a demanda prevista, em termos de movimentação de aeronaves e/ou passageiros na Hora Pico, enseja a obrigação da Concessionária iniciar os investimentos para ampliar a capacidade, com fins de manter, durante toda a Fase II, a infraestrutura adequada nos termos do Contrato de Concessão.

7. Durante a Fase II, o instrumento de planejamento por meio do qual a Concessionária apresenta que implementará as ações e investimentos necessários para a manutenção do nível de serviço e adequação da infraestrutura é o Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI). Nos termos do item 7. Plano de Gestão da Infraestrutura do Anexo 2 ao Contrato de Concessão, o PGI do Aeroporto de Recife será apresentado à ANAC em até 12 meses após a Data de Eficácia - portanto, até **09 de outubro de 2020**.

8. Esta Agência se mantém à disposição em caso de quaisquer necessidades adicionais.

Atenciosamente,

ILMA LIMA

Chefe da Assessoria Parlamentar



Documento assinado eletronicamente por **Ilma Ferreira Lima, Chefe da Assessoria Parlamentar**, em 10/12/2019, às 15:32, 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 **3804170** e o código CRC **4328714D**.

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

- Para enviar documentos à ANAC, utilize o Protocolo Eletrônico, disponível em <https://www.anac.gov.br/acesso-a-informacao/protocolo-eletronico>

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 00058.044574/2019-42

SEI nº 3804170



MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
DEPARTAMENTO DE POLÍTICAS REGULATÓRIAS

NOTA TÉCNICA Nº 133/2019/DPR/SAC

Brasília, 18 de novembro de 2019.

PROCESSO Nº 50000.063516/2019-51

INTERESSADO: DEPUTADO FELIPE CARRERAS

Referência: Processo nº 50000.050142/2019-12

Assunto: Pedido de informações referente ao aeroporto de Recife/PE.

1. INTRODUÇÃO

Vem à análise deste Departamento de Políticas Regulatórias (DPR) o Despacho nº 1609/2019/GAB-SAC/SAC (SEI 2064683), de 14 de novembro de 2019, que encaminha o Ofício nº 2710/2019/AESINT/GM (SEI 2046586), de 06 de novembro de 2019, por meio do qual a Assessoria Especial de Assuntos Institucionais e Internacionais remete cópia do Requerimento de Informação nº 1595/2019 (SEI 2046586), de autoria do Senhor Deputado Federal Felipe Carreras, que solicita informações referentes ao Aeroporto Internacional de Recife - Guararapes com relação ao cronograma de investimentos e o impacto dos referidos investimentos no aumento de capacidade do aeroporto. A presente nota técnica tem por objetivo atender ao requerimento de informações submetido a esta Secretaria. Para tanto, faz-se necessário, inicialmente, apresentar os dispositivos do contrato de concessão que disciplinam a transferência operacional do aeroporto ao operador privado, bem como os relatórios que descrevem o cronograma de investimentos planejado pelo concessionário.

2. FUNDAMENTAÇÃO

O contrato de concessão do Bloco Nordeste, do qual faz parte o Aeroporto Internacional de Recife, tem como objeto a ampliação, manutenção e exploração da infraestrutura aeroportuária dos Complexos Aeroportuários integrantes do bloco. Nos termos previstos no item 2.1, o contrato está dividido nas seguintes fases:

- 2.1.1. Fase I-A – fase de transferência das operações do Aeroporto do Operador Aeroportuário para a Concessionária;
- 2.1.2. Fase I-B – fase de ampliação do Aeroporto pela Concessionária para adequação da infraestrutura e recomposição total do nível de serviço estabelecido no PEA;
- 2.1.3. Fase II – demais fases de ampliação, manutenção, exploração do Aeroporto, para atendimento aos Parâmetros Mínimos de Dimensionamento previstos no PEA, de acordo com o disciplinado na Seção V - Subseção IV - Da Fase II.

No momento, o contrato encontra-se na Fase I-A, na qual ocorre a transferência do ativo aeroportuário da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero), atual operadora, para o concessionário privado. A presente seção se propõe a apresentar as cláusulas contratuais que normatizam a transferência operacional do aeroporto e as melhorias previstas na infraestrutura.

2.1. Plano de Transferência Operacional (PTO)

O Plano de Transferência Operacional é parte integrante do Contrato de Concessão. O PTO tem como objetivos:

- "A. Transferência sem interrupção das operações aeroportuárias de acordo com um cronograma de implementação; e*
- B. Garantia das condições de segurança operacional, de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita e da facilitação do transporte aéreo."*

Como parte desse plano, a concessionária lidera um comitê de transição integrado por partes interessadas. Dentre essas partes, citam-se:

- "2.1.1. Representantes do atual operador aeroportuário local;*
- 2.1.2. Órgão de controle de tráfego aéreo, conforme o caso;*
- 2.1.3. Receita Federal do Brasil – RFB, conforme o caso;*
- 2.1.4. Departamento de Polícia Federal, conforme o caso;*
- 2.1.5. Agência Nacional de Vigilância Sanitária – ANVISA, conforme o caso;*
- 2.1.6. Sistema de Vigilância Agropecuária Internacional – Vigigro, conforme o caso;*
- 2.1.7. Representantes de Empresas Aéreas ou comitê de Empresas Aéreas, conforme o caso;*
- 2.1.8. Representante dos empregados, indicado pela representação sindical dos trabalhadores aeroportuários, se aplicável;*
- 2.1.9. Representantes da Concessionária responsáveis pela administração do Aeroporto; e*
- 2.1.10. Outros órgãos públicos ou privados e demais entidades relevantes para a operação do Aeroporto."*

A emissão da ordem de serviço dá início à transferência operacional do aeroporto da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero para a concessionária vencedora do leilão. Nessa primeira fase, a concessionária deve elaborar um plano de ações de melhoria da infraestrutura aeroportuária. No PTO, as melhorias previstas estão enumeradas:

- "4.1.4. A Concessionária deverá prever o início imediato de ações que permitam melhorar os padrões operacionais, abrangendo pelo menos as seguintes atividades:**
- 4.1.4.1. melhorias das condições de utilização dos banheiros e fraldários do aeroporto;
 - 4.1.4.2. revitalização e atualização das sinalizações de informação dentro e fora do terminal de passageiros (TPS);
 - 4.1.4.3. disponibilização de internet wi-fi gratuita de alta velocidade em todo o TPS;
 - 4.1.4.4. revisão e melhoria do sistema de iluminação das vias de acesso de veículos aos terminais, estacionamentos de veículos, TPS, terminais de carga e outros setores que envolvam a movimentação de passageiros e seus acompanhantes no lado terra do aeroporto;
 - 4.1.4.5. revisão dos sistemas de climatização, escadas rolantes, esteiras rolantes, elevadores e esteiras para substituição de bagagens;
 - 4.1.4.6. correção de fissuras, infiltrações, manchas e desgastes na pintura de paredes, pisos e forros (inclusive área externa) do(s) TPS.
 - 4.1.4.7. Revisão e melhoria das condições de infraestrutura em termos de acessibilidade em função das normas vigentes; e
 - 4.1.4.8. demais atividades a serem realizadas no aeroporto, em função de novas necessidades identificadas.
- 4.1.5. As ações a que se refere o item 4.1.4 devem ser reportadas à ANAC em até 40 (quarenta) dias após a Data de Eficácia do Contrato com informações referentes às intervenções que serão realizadas; local da ação; o período de realização das atividades; responsáveis; e apresentar relatório fotográfico dos locais que receberão intervenção, quando for o caso.**
- 4.1.6. A Concessionária deverá concluir as ações dispostas no item 4.1.4 em até 180 (cento e oitenta) dias, a contar da data de aprovação do PTO.**
- 4.1.7. A Concessionária deverá, quando da conclusão das ações do item 4.1.4, apresentar um relatório detalhado com as informações acerca de sua implementação e registro fotográfico." [grifo nosso]**

Após a emissão da ordem de serviço, há a preparação para a transferência operacional dos aeroportos. Nessa fase, a concessionária tem 40 dias para apresentar o PTO à Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), que terá mais 40 dias para analisar o plano e emitir parecer ao documento. Com a aprovação, começa-se a fase de operação assistida, que terá duração mínima de 45 dias para o Aeroporto Internacional de Recife. Sobre esses pontos, o PTO determina:

"Estágio 1 – Preparação

- 5.1.1. Logo após a adjudicação do objeto, a Concessionária deverá iniciar intercâmbio com o atual operador aeroportuário de forma a implantar nova organização e cultura, bem como uma série de padrões e objetivos. Para tanto, a Concessionária deverá elaborar planos e programas específicos, que irão facilitar e direcionar o processo de transição de forma harmoniosa. O conjunto de planos constitui o *Plano de Transferência Operacional (PTO)*, que deverá ser elaborado e enviado à ANAC em até 40 (quarenta) dias após a Data de Eficácia do Contrato.
- 5.1.2. A ANAC deverá em até 40 (quarenta) dias, após o recebimento completo dos PTO, analisar os PTO e solicitar ajustes e/ou esclarecimentos que forem necessários.
- 5.1.3. Em caso de não aprovação, a Concessionária e a ANAC deverão observar os mesmos prazos de entrega e aprovação de novo plano.
- 5.1.4. A Concessionária deverá observar o disposto no item 3.9.1 referente às obrigações contratuais prévias à apresentação do *Plano de Transferência Operacional – PTO*. " [grifos nossos]

"Estágio 2 – Operação Assistida

- 5.1.5. A partir da aprovação do PTO terá início o Estágio 2 da Fase I-A.
 - 5.1.6. Para aprovação do PTO e início do estágio 2 são necessárias:
 - 5.1.6.1. a conformidade do requerimento para emissão do Certificado Operacional de Aeroporto;
 - 5.1.6.2. a conformidade da declaração de ratificação do MOPS;
 - 5.1.6.3. a aprovação da equipe de gestão;
 - 5.1.6.4. a aprovação do programa de treinamento.
 - 5.1.7. O estágio 2 terá duração mínima de:
 - 5.1.7.1. 45 (quarenta e cinco) dias para os aeroportos com movimentação de passageiros igual ou superior a 1 mi/pax/ano; e [grifo nosso]
 - 5.1.7.2. 15 (quinze) dias para os aeroportos com movimentação de passageiros menor que 1 mi/pax/ano.
 - 5.1.8. Os objetivos deste estágio são:
 - 5.1.8.1. permitir à Concessionária obter e preparar os recursos necessários para a prestação dos serviços previstos no contrato;
 - 5.1.8.2. minimizar qualquer efeito adverso da transferência dos serviços para a Concessionária; e
 - 5.1.8.3. assegurar a disponibilidade de informações e procedimentos necessários para que as Partes assumam suas responsabilidades e direitos descritos no Contrato.
- [...]

5.1.13. O Estágio 2 será considerado como concluído quando satisfeitas as seguintes condições:

- 5.1.13.1. após o decorso de tempo mínimo previsto nos itens 5.1.7.1 e 5.1.7.2;
- 5.1.13.2. obter declaração ou manifestação da ANAC informando sobre o recebimento do PSA com todos os itens previstos necessários à sua composição nos termos da regulamentação vigente, para fins de aprovação preliminar de conformidade do PSA nos termos do item 3.9.5.1
- 5.1.13.3. obtenção do Certificado Operacional Provisório pela Concessionária, observadas as condicionantes expostas nos itens 3.10.1 e 5.1.6.1 a 5.1.6.4." [grifos nossos]

O procedimento descrito até este ponto se refere as fases I-A e II-A do processo de concessão. Abaixo, os procedimentos adotados na fase I-B da Concessão são reproduzidos e explicados.

2.2. Plano de Exploração Aeroportuária (PEA)

O Plano de Exploração Aeroportuária, assim como o PTO, compõe o Contrato de Concessão. O Contrato de Concessão define o PEA da seguinte maneira:

"1.1. O Plano de Exploração Aeroportuária (PEA) detalha e especifica o objeto da concessão, delimita os Complexos Aeroportuários, prevê as especificações mínimas requeridas para os terminais de passageiros, investimentos iniciais para melhoria da infraestrutura, as obrigações relativas ao Plano de Gestão da Infraestrutura, estabelece o nível de serviço por meio dos Parâmetros Mínimos de Dimensionamento, delimita os Indicadores de Qualidade do Serviço, prevê a metodologia de definição do Fator Q e estabelece os planos para a continuidade do funcionamento adequado dos aeroportos em situações específicas."

Como explicitado acima, uma das funções do PEA é prever melhorias da infraestrutura aeroportuária para os aeroportos concedidos. De fato, o PEA elenca, antes do Plano de Gestão de Infraestrutura - explicado na próxima seção -, melhorias de infraestrutura aeroportuária para todos os aeroportos integrantes dos blocos. No caso do Aeroporto Internacional de Recife - Guararapes, o PEA prevê como melhorias da infraestrutura aeroportuária:

"6.1. Para a Fase I-B do Contrato, com prazo máximo de duração de 36 (trinta e seis) meses a partir da Data de Eficácia do Contrato, a Concessionária deverá realizar os investimentos necessários para adequação da infraestrutura e recomposição total do nível de serviço, a fim de disponibilizar os sistemas permanentes que possibilitem a prestação de serviço adequado aos Usuários, conforme abaixo:

6.1.1. Ampliar a capacidade de processamento de passageiros e bagagens no aeroporto, incluindo terminal de passageiros, estacionamento de veículos e vias terrestres associadas, de modo a prover área e equipamentos adequados para processar, simultaneamente, no aeroporto, pelo menos:

6.1.1.1. 1.891 (um mil oitocentos e noventa e um) passageiros domésticos em hora pico durante o embarque;

6.1.1.2. 1.845 (um mil oitocentos e quarenta e cinco) passageiros domésticos em hora pico durante o desembarque;

6.1.1.3. 455 (quatrocentos e cinquenta e cinco) passageiros internacionais em hora pico durante o embarque;

6.1.1.4. 345 (trezentos e quarenta e cinco) passageiros internacionais na hora pico durante o desembarque.

6.1.2. Disponibilizar área de pátio de aeronaves para acomodar, pelo menos, de forma simultânea e independente, 23 (vinte e três) aeronaves código "C", 02 (duas) aeronaves código D e 02 (duas) aeronaves código "E", entre posições atendidas por pontes de embarque e posições remotas.

6.1.3. Os investimentos mencionados nos itens 6.1.1 e 6.1.2 devem ser executados observando o atendimento aos Parâmetros Mínimos de Dimensionamento, os Indicadores de Qualidade de Serviço e as demais regras previstas no Contrato e seus Anexos, devendo estar plenamente operacionais ao final da Fase I-B.

6.2. Além dos investimentos descritos anteriormente, a Concessionária deverá realizar os seguintes investimentos em infraestrutura, atendendo as demais regras previstas no Contrato e seus Anexos, devendo estar plenamente operacionais nos prazos estabelecidos nos itens de que tratam as obrigações:

6.2.1. Deve ser provido sistema visual indicador de rampa de aproximação nas cabeceiras de pistas de pouso e decolagens, para manutenção das operações com aeronaves a jato, quando houver, em até 36 (trinta e seis) meses após a data de eficácia do contrato;

6.2.2. Realizar adequações de infraestrutura necessárias para que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, em Regras de Voo por Instrumento (IFR) não-precisão, sem restrição, noturno e diurno, aeronaves código 3C, em até 36 (trinta e seis) meses após a data de eficácia do contrato.

6.2.2.1. Será considerada operação sem restrição, nos termos do item anterior, aquela em que operações com aeronaves código 3C e inferiores, simultâneas ou não, ocorram sem a necessidade de estabelecimento de procedimentos operacionais especiais que impactem negativamente a capacidade e a segurança operacionais do aeroporto, motivados por inadequação da infraestrutura.

6.2.3. Implantar áreas de segurança de fim de pista (RESA) nos termos do RBAC 154 vigente, nas cabeceiras das pistas de pouso e decolagem, em até 36 (trinta e seis) meses após a data de eficácia do contrato.

6.3. A Concessionária deverá disponibilizar os recursos físicos para realização da inspeção de segurança em até 100% (cem por cento) da bagagem despachada, da carga e da mala postal embarcadas em aeronaves partindo do aeroporto.

6.3.1. A disponibilização dos recursos e equipamentos ao longo do período da concessão deverá ocorrer conforme exigências regulamentares da ANAC, não sendo passível o reequilíbrio econômico financeiro.

6.3.2. A exigência do item anterior pode ser atendida considerando a disponibilidade dos recursos do operador aeroportuário e eventuais recursos disponibilizados pelas empresas aéreas no aeroporto." [grifo nosso]

Além dos investimentos citados acima, o PEA traz o Plano Gestão de Infraestrutura, um relatório de planejamento que detalha as ações previstas pela concessionária para assegurar o atendimento ao nível de serviço e a manutenção do balanceamento da capacidade das infraestruturas aeroportuárias e demais regras contratuais relativas à qualidade de serviço.

2.3. Plano de Gestão de Infraestrutura (PGI)

Como previsto no PEA, a concessionária deve apresentar à ANAC, em até 12 meses a contar da data de eficácia do contrato e a cada 5 anos a partir de então, o PGI para cada Aeroporto do Bloco para todo o período de Concessão. Além das datas constantes, a concessionária fica obrigada a realizar uma Revisão Antecipada do PGI sempre que a demanda efetiva de passageiros da Hora-Pico mensurada no período de 1 ano exceder 30% a Demanda Prevista no PGI vigente. Apesar das datas fixadas e dos gatilhos existentes, a concessionária também pode realizar uma Revisão Voluntária do PGI a qualquer momento.

O PGI deve incluir os seguintes relatórios: Avaliação das Condições das Instalações (ACI), e Programa de Melhorias de Infraestrutura (PMI). No caso do ACI, o PEA estabelece:

"7.11.1 Avaliação das Condições das Instalações;

7.11.1.1 A Concessionária deverá apresentar um relatório de Avaliação das Condições das Instalações (ACI), contemplando as instalações e sistemas de grande porte, considerando, ao menos, as instalações, requisitos e classificações apresentadas no Apêndice A deste PEA.

7.11.1.2 Com base na avaliação do impacto nas operações devido às condições das instalações avaliadas, a Concessionária deverá indicar as melhorias e manutenções que devem ser realizadas imediatamente, em função de questões de segurança, bem como melhorias e manutenções programadas.

7.11.1.3 A Concessionária deverá identificar as datas para que as ações de melhorias ou manutenções imediatas e de curto prazo estejam concluídas, bem como, informar os períodos ou frequências que as demais melhorias ou manutenções serão realizadas."

No caso do PMI, o PEA determina:

"7.11.2 Programa de Melhorias da Infraestrutura;

7.11.2.1 A Concessionária deverá apresentar um relatório contendo a avaliação da capacidade atual, a previsão de demanda e os investimentos necessários para assegurar que as instalações serão capazes de atender à Demanda Prevista, conforme o nível de serviço estabelecido e demais regras da Concessão relativas à garantia da qualidade de serviço.

7.11.2.2 O relatório deverá avaliar o nível de serviço atualmente provido, a capacidade e o balanceamento da infraestrutura do Aeroporto, incluindo todos os componentes operacionais, tais como sistemas de pistas, pátio de aeronaves e terminais.

7.11.2.2.1 A cada apresentação da Revisão Ordinária ou Antecipada do PGI, com a finalidade de demonstrar o balanceamento da infraestrutura planejada para os próximos 5 (cinco) anos, o PMI deverá apresentar o relatório da simulação computacional realizada por meio de software dedicado, de modelo em tempo acelerado com abordagem sistêmica, sequencial e de natureza estocástica, dos principais processadores dos sistemas de pista, pátio e terminal, incluindo a documentação completa das premissas utilizadas e a previsão de desempenho em relação ao nível de serviço estabelecido.

7.11.2.2.2 Simulações específicas de sistemas individualizados ou de partes destes, podem ser solicitadas quando da apresentação dos anteprojetos, conforme item 2.25. do Contrato de Concessão.

7.11.2.3 A cada Revisão Ordinária ou Antecipada do PGI, a previsão de demanda deverá ser atualizada e detalhada, apresentando os níveis de movimentação de aeronaves e de passageiros em termos anuais e de Hora Pico para os 20 (vinte) anos seguintes, mesmo que extrapole o prazo do Contrato de Concessão.

7.11.2.4 O PMI deverá identificar o nível de movimentação anual de aeronaves e o nível de passageiros na Hora Pico que ensejarão obrigação de a Concessionária iniciar os investimentos com vistas à manutenção do nível de serviço estabelecido e do balanceamento da capacidade, constituindo estes eventos os Gatilhos de Investimento.

7.11.2.5 O PMI deverá apresentar os investimentos programados para o atendimento balanceado da Demanda Prevista para o período de vigência contratual, considerando o nível de serviço do PEA.

7.11.2.6 O PMI deverá apresentar descrição das intervenções previstas para ocorrerem no prazo de 10 (dez) anos, com os devidos desenhos necessários para o seu entendimento, indicando as respectivas estimativas de custo, bem como a indicação do cronograma com as datas previstas para início e conclusão." [grifos nossos]

Destaca-se, portanto, que a previsão de investimentos para os aeroportos deve respeitar os parâmetros vigentes no PEA. Para isso, o relatório do PMI deve elencar custos e impactos de investimentos necessários para o atendimento da demanda e dos parâmetros de qualidade.

3. ANÁLISE

Após os devidos esclarecimentos de como se dá o processo de transferência operacional dos aeroportos aos concessionários e dos principais aspectos do Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), passa-se à análise da solicitação encaminhada pelo Senhor Deputado Federal Felipe Carreras. Conforme consta no Requerimento de Informação nº 1595/2019 (SEI 2046586), o Senhor Deputado Federal Felipe Carreras solicita informações referentes ao aeroporto de Recife/PE, sobretudo com relação ao cronograma de investimentos e ao aumento de capacidade do aeroporto.

O Bloco Nordeste em questão foi leiloado na 5ª Rodada de Concessões Aeroportuárias e foi arrematado pelo valor de R\$ 1.900.000.000,00 (um bilhão e novecentos milhões de reais) pelo consórcio *Aena Desarollo Internacional SME S.A* em leilão realizado no dia 15 de março de 2018. O Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) que orientou o a concessão do Bloco Nordeste estima que o consórcio vencedor deverá investir cerca de R\$ 788 milhões nos cinco primeiros anos de concessão para a recomposição do nível de serviço dos aeroportos integrantes do bloco. Importa ressaltar, no entanto, que a obrigação contratual da concessionária consiste em assegurar o atendimento ao nível de serviço, não sendo mandatório que o investimento requerido para tanto seja igual àquele estipulado no EVTEA. Sobre esse ponto, ressalta-se que uma das vantagens de se transferir a operação aeroportuária para a iniciativa privada reside justamente em se permitir que a expansão da infraestrutura aeroportuária e a melhoria do serviço provido ocorram a um custo menor do que o Poder Público poderia realizar.

Há de se ressalvar, porém, que a gestão operacional do Aeroporto de Recife pelo concessionário privada não se iniciou imediatamente após o leilão do ativo. A emissão da Ordem de Serviço do Bloco Nordeste se deu no dia 09 de outubro de 2019, sendo esta a data de referência para as etapas e procedimentos adotados no Contrato de Concessão. Dessa forma, a concessão em questão se encontra na fase A, na qual a concessionária deve apresentar o Plano de Transferência Operacional (PTO) à ANAC, que poderá ser aprová-lo ou rejeitá-lo. No caso de aprovação, a concessão entrará na fase II-A, quando os parâmetros explicitados no PTO deverão ser cumpridos para a transferência completa do ativo, durante o período de concessão, ao concessionário. Cumpre ressaltar que esse processo é de responsabilidade da ANAC. Destaca-se, no entanto, que dado a recente emissão da ordem de serviço (aproximadamente 40 dias), a Agência em questão está dentro do prazo para a análise do PTO enviado pela concessionária. A partir da aprovação do PTO, a concessionária terá 180 dias para a realização imediata de investimentos, explicitados na seção 2.1.1 desta Nota Técnica, além de ter de cumprir o PTO aprovado pela agência.

No que tange aos investimentos previstos no Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), há um prazo de 36 meses a partir da data de eficácia do contrato para a conclusão da fase I-B da concessão. Nesse período, os investimentos necessários para a adequação da infraestrutura aos parâmetros de demanda e qualidade de serviço devem ser realizados. Além disso, a partir da data de eficácia do contrato os concessionários têm um prazo de 12 meses para apresentar o Plano de Gestão de Infraestrutura (PGI), que inclui relatórios como o Plano de Melhorias de Infraestrutura (PMI). O planejamento e o cronograma de investimentos, assim como os custos e impactos destes, estão previstos

nestes documentos. Informa-se, portanto, que a concessionária que operará o Aeroporto Internacional de Recife ainda não apresentou o PGI do ativo, mas que está dentro do prazo para a apresentação deste.

4. CONCLUSÃO

A presente Nota Técnica buscou atender o requerimento submetido pelo Senhor Deputado Federal Felipe Carreras, que solicitou informações referentes ao cronograma de investimentos para expansão da infraestrutura no Aeroporto Internacional de Recife - Guararapes. Inicialmente, foi feita uma breve explanação sobre os dispositivos contratuais que disciplinam os investimentos a serem realizados no aeroporto. Além disso, foi descrito, de modo sucinto, o processo de transferência do ativo ao concessionário privado. Em seguida, foi informado que os relatórios relevantes para o atendimento pleno da demanda apresentada pelo Deputado Federal ainda não estão em posse deste Departamento de Políticas Regulatórias, pois o prazo para a elaboração e entrega destes documentos não está encerrado. Informa-se, entretanto, que a ANAC é a entidade responsável pelos relatórios citados. Sugere-se, portanto, consulta a essa Agência para obtenção dos planos específicos apresentados pela concessionária.

RAFAEL RICHTER OLIVEIRA DA SILVA

Chefe de Divisão

DANIEL RAMOS LONGO

Coordenador-Geral de Acompanhamento de Mercado

Aprovo. Encaminhe-se à Secretaria Nacional de Aviação Civil para análise e encaminhamento pertinente.

RICARDO SAMPAIO S. FONSECA

Diretor de Políticas Regulatórias



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Sampaio Da Silva Fonseca**, Diretor do Departamento de Políticas Regulatórias, em 20/11/2019, às 19:52, 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 **Daniel Ramos Longo**, Coordenador Geral de Acompanhamento de Mercado, em 20/11/2019, às 19:55, 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 **Rafael Richter Oliveira da Silva**, Chefe da Divisão, em 20/11/2019, às 20:07, 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.infraestrutura.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador 2067997 e o código CRC CB4DA8B1.



Referência: Processo nº 50000.063516/2019-51



SEI nº 2067997

EQSW 301/302, Lote 01, Edifício Montes - Bairro Setor Sudoeste
Brasília/DF, CEP 70673-150
Telefone: (61) 2029-8534 - www.infraestrutura.gov.br

