



DEVOLUTIVAS DAS MANIFESTAÇÕES DAS AUDIÊNCIAS PÚBLICAS RELATIVAS AO EDITAL DE CONCESSÃO DO AEROPORTO PROF. URBANO ERNESTO STUMPF, CONFORME DECRETO N.18.865, DE 21 DE JULHO DE 2021

Via Consulta Presencial

Dia 13 de agosto

Pergunta 1

O histórico de volume de cargas internacional é pouco expressivo. No estudo feito pelo consórcio há previsão de 2 mil toneladas/ano com geração de receita de R\$ 14 milhões/ano. Quais as justificativas para o município movimentar um volume tão expressivo? Isso impacta em outras coisas, como o investimento relativo à adaptação e melhoria do aeroporto para recepção de aeronaves classe 4c. Outra implicação, um pouco mais secundária, diz respeito ao comparativo do aeroporto, com seus pares no mundo e os indicadores - (inaudível) - passam de um dos piores no mundo para um dos melhores do mundo por causa do efeito principalmente dessa carga internacional. Então, traz consequências para modelagem e do lado privado gera um risco de quem quer participar da concessão.

Pelo fato de o aeroporto também ter uma previsão de movimentação de carga elevada não há previsão no edital de uma habilitação técnica para que um operador de carga execute esse serviço. Há alguma previsão de ser incluída e em qual montante seria justo colocar essa habilitação uma vez que faz parte relevante da receita?

No plano de transição internacional dentro dos estudos realizados há alguma previsibilidade sobre o convívio entre a Embraer, FAB e o concessionário e como esses entes podem conviver em harmonia dentro da concessão? Existe algum mecanismo ou diretriz para essa convivência?

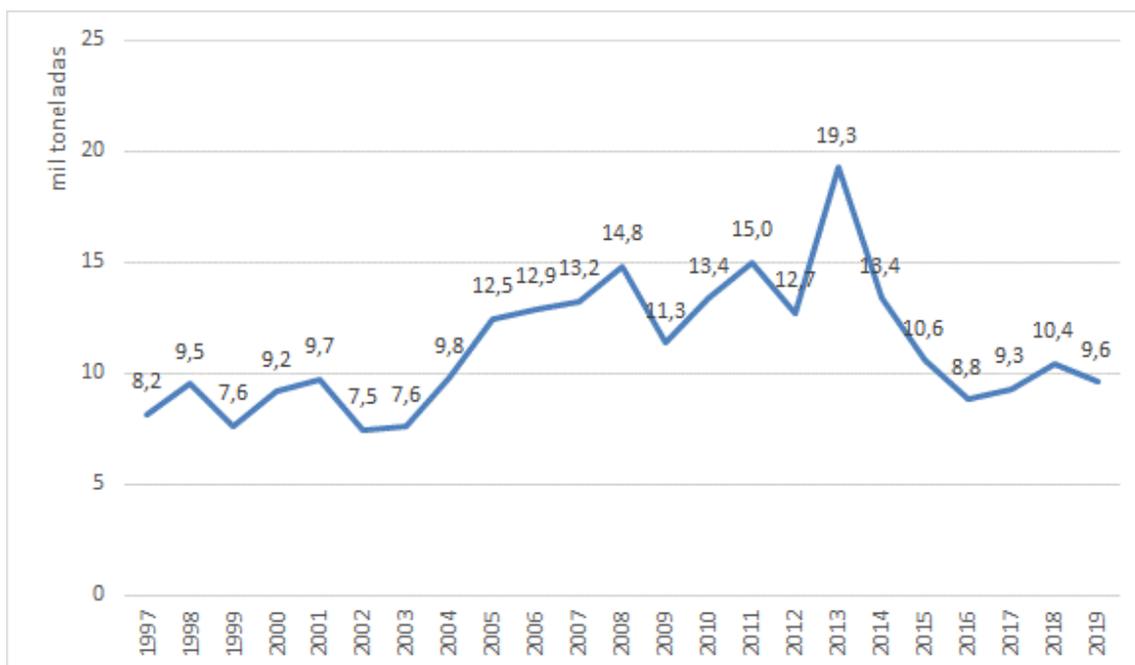
A ANAC já fez a vistoria do aeroporto, já estão com laudo de vistoria a respeito das condições do aeroporto?

Resposta:

Buscou-se durante a elaboração do estudo de mercado sempre uma ótica conservadora deixando possíveis *upsides* do projeto para o futuro concessionário que caso enxergue um cenário mais otimista expresse esse otimismo via ágio no leilão competitivo. Por exemplo, a perspectiva é que o aeroporto de Guarulhos chegue na capacidade máxima da sua utilização ao longo dos 35 anos de concessão e o aeroporto de São José dos Campos está bem posicionado para capturar parcela relevante do excedente de movimentação do mercado de Guarulhos, porém devido as incertezas sobre nova infraestrutura na TMA decidiu-se conservadoramente não adotar esse cenário para elaboração do EVTEA. De forma semelhante adotou-se premissa conservadora para movimentação de carga conforme expresso a seguir.

Durante a elaboração dos estudos constatou-se que o volume de cargas movimentado pelo aeroporto até o momento, não expressa todo o potencial da região de influência altamente industrializada de São José dos Campos. Através das bases de dados do Comexstat avaliou-se que a RI do Aeroporto apresentou um histórico, mesmo sem a existência de um voo em SBSJ, com um total de 9,6 mil toneladas em 2019, sendo essa movimentação realizada por outros aeroportos da região como Viracopos e Guarulhos. Cabe ressaltar que o histórico apresenta volumes consideravelmente superiores do que esse antes da crise de 2014, com um pico de 19,3 mil toneladas em 2013. A figura a seguir revela o histórico de carga importada via aérea que se destinou a RI de SBSJ.

Figura 1: Histórico de importação de carga aérea na RI de SBSJ¹



Ademais, observa-se que o aeroporto de Guarulhos e Viracopos possuem restrições de movimentação horaria severas e que um pequeno incremento na demanda desses aeroportos pode impactar significativamente a operação dos cargueiros que funcionam com horários bem definidos para operação. Sendo assim, por se tratar de apenas 20% do total de importação aérea que a RI já movimentou em 2019 (sem considerar o crescimento da região) e o nível de utilização da capacidade dos aeroportos que hoje movimentam essa demanda considera-se conservadoramente o volume anual de 2 mil toneladas de carga importada por SBSJ, volume equivalente a operação de apenas 1 cargueiro semanal.

Por sua vez, os benchmarks apresentados no Relatório de Avaliação Econômico-Financeira foram selecionados segundo o porte. Isto é, a comparação foi feita com demais aeroportos da mesma categoria, com movimentação de até 200 mil WLU por ano, sem diferenciar a participação da carga no total do WLU.

Assim, como justificado no relatório, os indicadores do Aeroporto que se destacaram dos demais são em suma justificáveis pela relevância da movimentação de carga. Os aeroportos brasileiros e internacionais apresentados, com informações disponíveis nessa categoria, possuem pouca ou nenhuma relevância do segmento de carga aérea em sua movimentação, em especial de

¹ Análise a partir do Comexstat

importação que traz maior rentabilidade ao operador. Enquanto SBSJ passa de 18% para 24% do WLU associado à carga entre 2019 e 2056, os demais da mesma categoria tem a carga representando no máximo 3% do WLU.

Ainda, nota-se que na planilha “SBSJ_Benchmark_Financeiro_1.00.xlsx” entregue junto aos relatórios é possível ter acesso aos dados de aeroportos de outras categorias, com maior participação de carga no WLU, como Manaus e Viracopos, e notar que diversos parâmetros unitários desses Aeroportos se destacam dos demais Aeroportos das suas respectivas categorias (1 a 5 MM WLU e Maior que 5 MM WLU) justificáveis pelo diferencial da relevância da carga de importação em suas operações.

Sob a proposta de existir uma habilitação técnica relacionada à operação de carga observou-se que de empresas que operam passageiros operam também cargas, devido as companhias aéreas movimentarem carga nos porões das aeronaves de passageiro e, portanto, já estamos selecionando um operador com um mínimo de experiência em operações de carga em aeroportos. Ademais observa-se que em concessões de outros aeroportos com vocação cargueira, como Guarulhos e Viracopos, não se previu uma habilitação específica para carga e mesmo assim selecionou-se operadores que possuem capacidade técnica para prestar o serviço com qualidade.

Por fim, cabe ressaltar que o estudo não é vinculativo e caberá ao futuro concessionário desenvolver o projeto do aeroporto da maneira que lhe convém respeitando, obviamente, todas as obrigações contratuais, sendo o risco de mercado 100% alocado ao futuro concessionário.

Atualmente, a Infraero é responsável pela exploração do aeroporto. A Minuta de Contrato prevê, especificamente no Capítulo II, Seção V – Das Fases de Realização do Objeto, um período de transição, em que a operação passará da Infraero para a Concessionária, observadas as diretrizes constantes do PTO desenvolvido pela Concessionária, nos termos do Anexo 2.8, da Minuta de Contrato. A Concessionária explorará a área civil do Aeroporto de São José dos Campos, sendo está indicada, de forma clara, no item 4 do PEA.

Ressaltamos ainda que o inventário do aeroporto consta nos estudos técnicos preparatórios para o edital feito pelo consórcio GCA.

Muito obrigado pela contribuição.

Pergunta 2

Sabemos da importância do aeroporto não só para São José dos Campos, mas para toda região. Minha dúvida é relação à questão ambiental. Por mais que não haja grande risco de danos ambientais, o Conselho Municipal de Meio Ambiente foi convidado a dar uma opinião, um parecer em relação a isso? Outra dúvida, qual a contrapartida da prefeitura como poder concedente nessa concessão?

Resposta:

O Conselho Municipal de Meio Ambiente não integra, diretamente, a comissão que avalia e aprova os procedimentos para a concessão do aeroporto. No entanto, as audiências públicas, amplamente divulgadas nos meios de comunicação da cidade, possibilitam que cidadãos, empresas, entidades e conselhos municipais possam contribuir com críticas e sugestões para que o processo de concessão seja bem-sucedido e atenda aos múltiplos interesses da sociedade e do meio ambiente.

Destaca-se que, após a concessão do aeroporto, as intervenções e obras passíveis de autorização ou licenciamento ambiental, conforme termos da legislação vigente, apenas serão realizadas após a anuência do órgão ambiental estadual, a CETESB.

A depender dos impactos e do porte das obras, a CETESB poderá exigir, para a emissão da Licença Prévia (LP), a apresentação da Certidão da Prefeitura Municipal Local, documento que atesta que o uso e ocupação do solo são compatíveis com as atividades a serem licenciadas.

Muito obrigado pela sua colaboração.

Pergunta 3

Seria interessante registrar a questão da reforma ou investimento do aeroporto nas áreas da cabeceira - (inaudível) - que o investimento é extremamente alto considerando aqueles R\$ 140 milhões. Considerando todos os lotes de aeroportos federais na eventualidade da inexistência de interessados em assumir a administração do aeroporto, qual o custo dessa administração considerando que o aeroporto tem uma despesa elevada?

Resposta:

Em 2019, em operação pela Infraero e previamente ao início da pandemia COVID-19, o aeroporto teve resultado operacional negativo de R\$11 milhões. Considerando as melhorias operacionais propostas nos estudos de viabilidade, tanto em relação aos custos quanto em relação às receitas, a operação do aeroporto por parte de um novo administrador pode gerar resultado positivo de R\$ 12 milhões.

Muito obrigado pela sua colaboração.

Pergunta 4

Temos duas preocupações que a gente captou nos estudos e gostaria se possível algum esclarecimento.

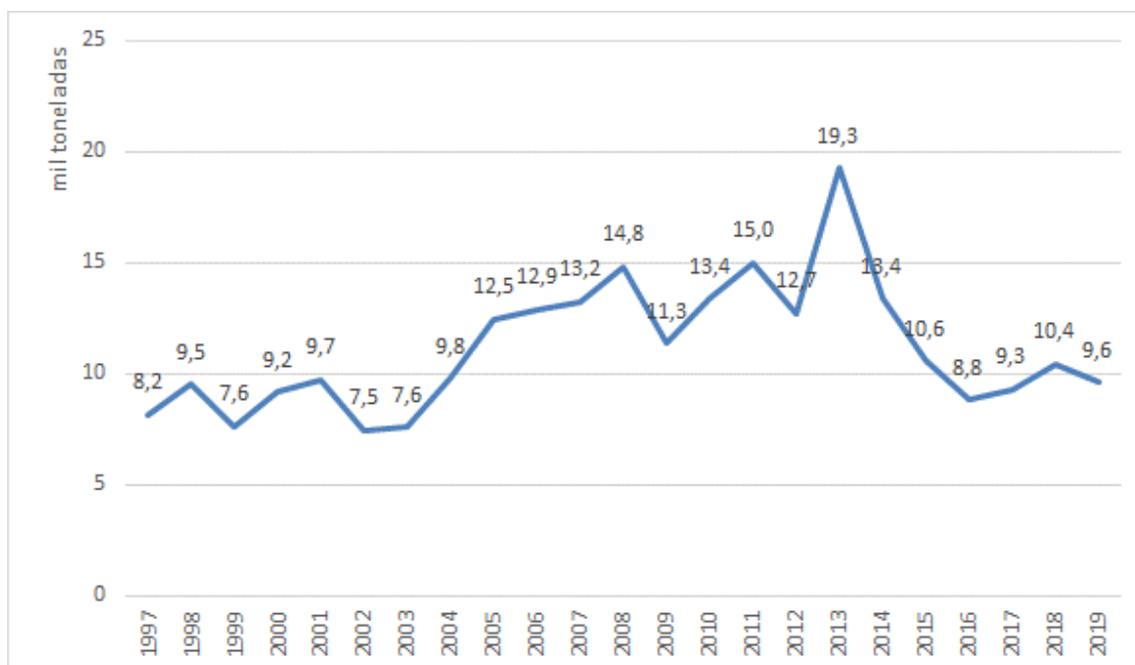
A gente percebe que mais ou menos 75% da receita está alicerçada sobre movimentação de cargas e, em especial, o que traz esta receita é a carga de importação. A gente não conseguiu identificar com clareza nos estudos que carga está sendo dimensionada nesta movimentação, de onde está vindo esta carga, hoje ela entra por onde no país ou é uma carga nova futura? Quais são essas ligações previstas? Porque é um ponto sensível para o futuro operador ter conhecimento de qual carga que vocês identificaram, vocês olharam muito a fundo com certeza, se conseguir trazer detalhes dessas toneladas, se não me engano foram estimadas 40 toneladas semanais vindo para dentro do aeroporto, se puderem detalhar melhor para gente seria de muito alia, e mais um ponto é em relação ao licenciamento, se não me engano a LO foi dito que está em fase de emissão final, mas a gente enxerga um certo risco do operador assumir a concessão sem ter este processo concluído. Qual a visão da prefeitura ou de quem fez o estudo? Tem risco do futuro operador ter que dar prosseguimento a este processo ou há uma garantia de que ele já vai assumir o aeroporto com o LO emitido? Na nossa opinião, esse é o melhor cenário, tomara que ele se concretize.

Resposta:

Através das bases de dados do Comexstat avaliou-se que a RI do Aeroporto apresentou um histórico, mesmo sem a existência de um voo em SBSJ, com um total de 9,6 mil toneladas em 2019, sendo essa movimentação realizada por outros aeroportos da região como Viracopos e

Guarulhos. Cabe ressaltar que o histórico apresenta volumes consideravelmente superiores do que esse antes da crise de 2014, com um pico de 19,3 mil toneladas em 2013. A figura a seguir revela o histórico de carga importada via aérea que se destinou a RI de SBSJ.

Figura 2: Histórico de importação de carga aérea na RI de SBSJ²



Ademais, observa-se que os aeroportos de Guarulhos e Viracopos possuem restrições de movimentação horaria severas e que um pequeno incremento na demanda desses aeroportos pode impactar significativamente a operação dos cargueiros que funcionam com horários bem definidos para operação. Sendo assim, por se tratar de apenas 20% do total de importação aérea que a RI já movimentou em 2019 (sem considerar o crescimento da região) e o nível de utilização da capacidade dos aeroportos que hoje movimentam essa demanda considera-se conservadoramente o volume anual de 2 mil toneladas de carga importada por SBSJ, volume equivalente a operação de apenas 1 cargueiro semanal.

Sendo que os principais produtos movimentados na região são aparelhos de telefonia, partes de automóveis e peças de aeronaves conforme demonstrado na tabela abaixo. Ademais, cabe ressaltar que o município de SBSJ é responsável por cerca de 35% dessa importação aérea da RI, seguido por Taubaté (25%), Guaratinguetá (12%) e Jacareí (10%).

Com relação à LO, A Prefeitura de São José dos Campos iniciou tratativas junto ao órgão ambiental, a CETESB, para minimizar os prazos de emissão da Licença de Operação e, conseqüentemente, reduzir o risco de aplicação de eventuais sanções ao futuro operador aeroportuário.

Atualmente não há razões técnicas que justifiquem a ausência da LO, visto que a Infraero atendeu todas as exigências realizadas pela CETESB.

² Análise a partir do Comexstat

As últimas atualizações do processo de licenciamento indicam que, em 17 de dezembro de 2018, a CETESB informou, conforme documento do Anexo 1.1 dos Estudos Ambientais, que o processo para a emissão da LO estava em fase final de análise. Por fim, em maio de 2020, por meio do Ofício nº SBSJ-OFI-2020/00100 (Anexo 1.2 dos Estudos Ambientais), a Infraero reiterou o pedido de conclusão e emissão da LO para a CETESB. Até o momento não houve resposta do órgão ambiental para a solicitação.

Em processos de concessões, há um período inicial de transferência de titularidade dos processos de licenciamento vigentes, quando o novo operador aeroportuário iniciará o diálogo com o órgão ambiental para que possa assumir as responsabilidades e compromissos associados ao aeroporto. Nesse período, o órgão ambiental definirá quais obrigações deverão ser cumpridas pelo novo empreendedor e, se necessário, prazos exequíveis serão estabelecidos.

Muito obrigado pela contribuição

Pergunta 5

Parabenizar todos envolvidos, a prefeitura e representantes, como consultores pelo ótimo trabalho desenvolvido, eu tinha uma pergunta sobre a questão de demanda que acabou sendo respondida pela apresentação, então já está claro, obrigado.

Resposta:

Agradecemos pela contribuição.

Dia 16 de agosto

Pergunta 6

Existe algumas áreas de rezonamento com pendências com o poder público. Isso deve ser negociado antes ou depois da concessão, existe um risco? Por que não foi considerada a possibilidade de contratar uma consultoria, além do consórcio, como foi feito na última rodada dos aeroportos federais?

A área alfandegada está com a certificação para operar a carga internacional válida?

Resposta

Eventuais pendências relacionadas ao zoneamento do Aeroporto serão solucionadas pelas autoridades públicas competentes, não impactando na concessão do Aeroporto de São José dos Campos pelo Município.

Os estudos que embasam a licitação para a concessão do Aeroporto de São José dos Campos foram elaborados por consultores especializados selecionado no âmbito do procedimento de manifestação de interesse (PMI), promovido pelo Município, conforme Edital de Chamamento Público n.º 01/SIDE/2021.

A certificação da área alfandegada para operar carga internacional está válida.

Muito obrigado pela contribuição.

Pergunta 7

Durante a apresentação foi falado da geração de empregos no início na implantação do projeto. Eu queria saber a médio e longo prazo qual a expectativa da prefeitura para a geração de empregos, tanto diretos como indiretos?

Resposta:

Os estudos feitos pelo consórcio GCA apontam para a geração de até 2.000 empregos diretos durante a fase de realização de obras e melhorias no aeroporto. A expectativa de geração de emprego e renda relativa à operação e manutenção do aeroporto são altamente positivas, já que o terminal vai movimentar a economia em nossa cidade, tanto em serviços indiretos, como transporte de passageiros (como táxis, aplicativos de transporte, fretamento), entre outros, como os empregos relacionados diretamente ao funcionamento do terminal. Vagas que naturalmente vão surgir nas companhias aéreas, comércios internos, segurança, manutenção, entre tantas outras oportunidades.

Também temos uma boa expectativa da criação e implantação de comércio e serviços no entorno do terminal, como hotéis, restaurantes, locadoras de veículos etc.

Muito obrigado pela sua colaboração no processo de concessão do aeroporto Prof. Urbano Stumpf.

Pergunta 8

A População de São José terá acesso a novos voos partindo dos nossos aeroportos depois da concessão?

Resposta:

Essa é a expectativa da Prefeitura. Com a concessão, teremos a possibilidade de receber companhias aéreas que possam inaugurar novos voos regulares partindo de São José para diversos destinos no Brasil.

Muito obrigado pela sua colaboração no processo de concessão do aeroporto Prof. Urbano Stumpf.

Pergunta 9

Em relação ao transporte de cargas, qual o potencial do aeroporto e em que isso poderá ajudar nossa cidade?

Resposta:

O potencial de transporte de cargas do nosso aeroporto é enorme, podendo atingir até 14,5 toneladas de cargas por ano, de acordo com estudos do consórcio GCA. Lembrando que nosso aeroporto tem autorização para comercialização, tanto de carga doméstica, como internacional. Isso ajudará nossa cidade na geração de emprego e renda, surgimentos de novos negócios, entre outras oportunidades.

Muito obrigado pela sua colaboração no processo de concessão do aeroporto Prof. Urbano Stumpf.

Pergunta 10

São José é a porta de entrada do Vale do Paraíba e está entre os dois polos econômicos do Brasil. Isso vai se refletir também para a população vizinha, como Sul de Minas.

Resposta:

Sim, com a concessão do aeroporto e a inauguração de voos partindo de nossa cidade, naturalmente vamos atrair passageiros de cidades de toda a RMVale, Região Bragantina e também de estados vizinhos, especialmente do sul de Minas e sul Fluminense.

Muito obrigado pela sua colaboração no processo de concessão do aeroporto Prof. Urbano Stumpf.

Dia 17 de agosto

Pergunta 11

A concessão do aeroporto vai resultar em novos investimentos no terminal?

Resposta:

Agradecemos a contribuição, esclarecemos que a minuta de contrato prevê que a concessionária deve realizar investimentos de acordo com o crescimento da demanda projetada, para manter o nível de serviço adequado conforme parâmetros explicitados no item 6 – Nível de Serviço dos Terminais de Passageiros do Anexo 2.3 – Plano de Exploração Aeroportuária da minuta do edital, disponibilizado no Portal da Transparência do site da prefeitura.

O item 5 do Plano de Exploração Aeroportuária prevê, ainda, especificações mínimas de infraestrutura, que devem ser atendidas ao longo de toda concessão, como prover conforto ambiental ao usuário, ser dotado de equipamentos de sistema de informações de voo, sistema de climatização, sistema de sonorização e mobiliários ergonômicos.

Muito obrigado pela sua colaboração.

Pergunta 12

São José poderá atrair mais investimentos e novos negócios com a concessão? Como a Prefeitura avalia esse cenário?

Resposta:

Com certeza, depende um pouco do perfil do grupo que venha assumir o aeroporto. Se tivermos um grupo com experiência em gestão de passageiros, naturalmente novos negócios nesse setor virão. Caso o concessionário tenha mais experiência e expertise na movimentação de cargas, poderemos desenvolver também essa vocação mais rapidamente.

Muito obrigado pela sua colaboração no processo de concessão do aeroporto Prof. Urbano Stumpf.

Pergunta 13

O que o turismo em São José dos Campos e região ganhará com a concessão do aeroporto?

Resposta:

A expectativa para o desenvolvimento do turismo em São José e região é muito positiva com a concessão do aeroporto à iniciativa privada. Naturalmente, o operador privado tem muito mais relacionamento com as companhias aéreas e terá mais condições de buscar e atrair novos negócios. Um exemplo prático dessa possibilidade é o chamado projeto do Turismo da Fé, que fez seu voo inaugural de teste no último dia 26 de julho. Nosso aeroporto poderá receber visitantes de diversas partes do país para os destinos religiosos da RMVale, como os santuários de Aparecida e de Frei Galvão (Guaratinguetá) e a Comunidade Canção Nova (Cachoeira Paulista). Inicialmente, os voos partirão do Rio de Janeiro, Brasília e Belo Horizonte,

mas já há planos de ampliação com participação de outras capitais, caso o projeto seja implantado.

Com o concessionário privado, acreditamos que teremos uma movimentação muito maior no nosso aeroporto e isso é muito bom para o turismo.

Muito obrigado pela sua colaboração no processo de concessão do aeroporto Prof. Urbano Stumpf.

Pergunta 14

Com a concessão, o que ganharão os bairros do entorno do aeroporto?

Resposta:

Toda aquela região próxima ao aeroporto poderá ter vetores de crescimentos ligados à atividade aeroportuária. Ou seja, alguns bairros poderão agregar uma série de atividades industriais, por exemplo, ligadas à manutenção de aeronaves, reparos e outras operações ligadas ao setor. Temos uma enorme cadeia de possibilidades nesse setor, oportunidade de novos negócios. Além disso, temos uma excelente possibilidade de crescimento nos bairros vizinhos com obras de construção de hotéis, restaurantes, entres outros empreendimentos.

Muito obrigado pela sua colaboração no processo de concessão do aeroporto Prof. Urbano Stumpf.

Pergunta 15

A concessão do aeroporto vai incentivar o setor de logística na cidade e na região? Como isso vai acontecer na opinião da Prefeitura?

Resposta:

Sim, muito especialmente se o operador tiver experiência e vocação para movimentação de cargas. Esperamos que a concessão seja o começo da construção de um futuro grande hub logístico em São José dos Campos, integrado com os modais rodoviário, ferroviário e marítimo, já que estamos numa posição geográfica estratégica, próximos ao Porto de São Sebastião. Inclusive, já existem estudos preliminares para ligação do Porto de São Sebastião com a ferrovia e com o próprio aeroporto.

Muito obrigado pela sua colaboração no processo de concessão do aeroporto Prof. Urbano Stumpf.

Dia 18 de agosto

Pergunta 16

Gostaria de mais informações sobre os ruídos. Com o aumento do número de voos, inclusive de madrugada, isso não prejudicaria a qualidade de vida dos moradores, principalmente do entorno?

Resposta:

As projeções e avaliações realizadas nos estudos de viabilidade indicam que não haverá impacto sonoro significativo em áreas residenciais e de uso misto no entorno do aeroporto.

Nos Estudos Ambientais, Capítulo 5 – Compatibilidade atual e futura entre as atividades aeroportuárias e o uso do solo, foram avaliados os impactos sonoros decorrentes do ruído aeronáutico para o cenário atual de operações e comparados com os impactos previstos para

o cenário futuro. Para o cenário futuro, foram utilizadas projeções de demanda de voos para o último ano de concessão do aeroporto.

A representação do impacto sonoro é feita por meio de curvas de ruído, ou seja, curvas isofônicas que representam as áreas potencialmente impactadas por níveis de ruído aeronáutico. As curvas simuladas indicam que níveis de ruído incômodos, acima de 65 dB (A), não atingirão áreas residenciais e de uso misto.

Adicionalmente, as projeções não indicam um potencial incremento de voos noturnos no aeroporto, pois a tendência é que as companhias aéreas aloquem seus voos em horários comerciais com maior demanda de passageiros, ou seja, em período diurno. Sobre a movimentação de aviões cargueiros, que pode ocorrer em horário noturno, é previsto apenas um voo diário durante o período da concessão.

Mesmo que o impacto sonoro não seja significativo, o futuro operador aeroportuário deverá instituir uma Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico (CGRA), conforme previsto no RBAC 161. As ações adotadas pela CGRA e a divulgação do Relatório Anual de Ruído Aeronáutico deverão ser publicadas por meio de um sítio eletrônico, que também contemple um espaço para o registro de manifestações, reclamações e elogios da população sobre o tema ruído.

Muito obrigado pela sua colaboração.

Pergunta 17

Irão trabalhar também com traslados visando os pontos turísticos, como turismo religioso, Serra da Mantiqueira, Campos do Jordão, sul de Minas Gerais, São José dos Campos e Vale do Paraíba. Haverá um trabalho neste sentido?

Resposta:

Sim, será possível que a partir de São José dos Campos alguns traslados aconteçam, o que vai gerar oportunidades de trabalho. As empresas do setor de fretamento terão interesse em explorar essa atividade, bem como aplicativos de transporte, táxis, entre outros.

Muito obrigado pela sua colaboração no processo de concessão do aeroporto Prof. Urbano Stumpf.

Pergunta 18

Em que será investido a outorga paga pelo concessionário à prefeitura? Esse dinheiro poderá ser investido em Saúde, infraestrutura e Educação, por exemplo?

Resposta:

Sim, esse dinheiro pode e deve ser investido em áreas e prioridades sociais definidas pela gestão, como Saúde, Educação, Segurança e Apoio Social ao cidadão joseense. Não há nenhum óbice legal em relação a isso.

Importante ressaltar que a outorga mínima apontada pelos estudos é de R\$ 3,2 milhões, mas a concessão não está sendo feita para maximizar o orçamento ou com o intuito de arrecadar recursos para o erário. O objetivo da concessão é otimizar a operação do aeroporto e, dessa maneira, gerar emprego e renda, movimentando a economia do município e melhorando a conectividade dos cidadãos de toda a RMVale.

Muito obrigado pela sua colaboração no processo de concessão do aeroporto Prof. Urbano Stumpf.

Pergunta 19

Com mais voos e mais movimento, a Prefeitura pretende aumentar as linhas de ônibus e o transporte coletivo para o aeroporto?

Resposta:

É possível que isso ocorra. Atualmente, estamos numa fase de redesenho do transporte público com a nova concorrência para o setor e algumas alterações já serão implementadas. Se for necessário alocar mais linhas ao aeroporto e aos bairros do entorno, isso será feito. A atual gestão está atenta a essa questão, monitorando e acompanhando de perto.

Muito obrigado pela sua colaboração no processo de concessão do aeroporto Prof. Urbano Stumpf.

Pergunta 20

Há um algum projeto de mobilidade, como alternativas para facilitar o acesso ao aeroporto caso aumente o número de voos de passageiros?

Resposta:

Há um algum projeto de mobilidade, como alternativas para facilitar o acesso ao aeroporto caso aumente o número de voos de passageiros?

Atualmente já temos algumas soluções de mobilidade que foram recentemente implantadas que refletem positivamente na região do aeroporto, como a Via Cambuí. No entanto, se houver necessidade de novos investimentos do Poder Público, uma vez detectada essa necessidade, o município naturalmente irá se preparar para atender essa demanda.

Muito obrigado pela sua colaboração no processo de concessão do aeroporto Prof. Urbano Stumpf.

Pergunta 21

Região de influência que terá atendimento coma privatização do aeroporto, com o mercado de turismo religioso possivelmente, e o turismo natural.

Pergunto sobre São José dos Campos, no Aeroporto haverá ou houve um estudo sobre o aumento do comércio e serviço dentro do aeroporto e nas regiões próximas, nos bairros, se há a possibilidade de estudos de hotéis, locadoras de veículos e todo o suporte para o comércio de São José dos Campos que sofreu tanto com a pandemia.

Resposta:

A expectativa em relação ao surgimento de novos comércios e atividades no entorno é bastante provável, dado que isso já ocorreu em outras concessões aeroportuárias. Acreditamos que aquelas áreas do entorno possam ter uma vocação de estrutura de apoio ao funcionamento do terminal.

Muito obrigado pela sua colaboração no processo de concessão do aeroporto Prof. Urbano Stumpf.

Dia 19 de agosto

Pergunta 22

A pergunta que quero fazer é o seguinte, é sobre o aeroporto, a gente sabe que tem a previsão do aeroporto novo.

Quero saber mais sobre as tarifas, já tivemos algumas experiências de partir de voos aqui de São José dos Campos para ir para a região nordeste, Natal e a passagem aérea acaba saindo muito mais cara aqui na nossa região, nós embarcamos aqui e a diferença para embarcar do Aeroporto de Guarulhos para o de São José dos Campos, a diferença estava sendo em torno de R\$ 600,00 a R\$ 700,00 a mais que aqui de São José dos Campos, quero saber qual o projeto que tem para isso, se vai ter um preço competitivo com Guarulhos, o que fazer para viabilizar isso aí para nós e se tem previsão para o Nordeste e para essas regiões, Rio de Janeiro, como vai ser isso ??

Resposta:

É importante destacar que o valor da passagem aérea, percebido pelo usuário, é composto das receitas aeronáuticas (reguladas e como teto previsto em contrato, que remuneram o Aeroporto), mas também é resultado da precificação das companhias aéreas que fogem ao escopo da concessão.

Nota-se que a parcela da passagem aérea percebida pelo aeroporto é resultante da cobrança de tarifas reguladas sobre as operações de passageiros e aeronaves conforme o tipo de operação e obtidas pela cobrança de tarifas de embarque e conexão de passageiros comerciais, e pouso e permanência de aeronaves comerciais de passageiros. Nos estudos, como apresentado no Relatório de Avaliação Econômico-Financeira, a modelagem seguiu diretriz para o desenvolvimento dos mesmos e foi considerado como referência o tarifário da Infraero para aeroportos de 1ª Categoria.

Portanto, no que tange a concessão, como descrito no arquivo “SBSJ_Relatório 05_Anexo 2.5 - Tarifas.pdf”, a Concessionária deverá observar as diretrizes do item 4.4 do Contrato, e os valores máximos das tarifas detalhados no item de Regulação Tarifária deste mesmo arquivo.

Cumpramos notar que a parcela da passagem que remunera a companhia aérea está sujeita a estratégias de mercado, competitividade e precificação de cada companhia aérea. Entretanto, ressalta-se que como mostrado no item 7.2.2.1 de Projeção das variáveis independentes do Relatório de mercado, entre 2002 e 2019 o *yield* na RI como um todo registrado pela ANAC caiu cerca de três vezes em termos reais, e ainda assim, entende-se – com base no que se prevê para os EUA³ que há espaço para novas quedas em termos reais ao longo do tempo. Esta tendência, segundo a FAA, estaria relacionada aos avanços tecnológicos e ganhos de produtividade associados ao aumento do volume de operações e da capacidade das aeronaves, apesar de aumentos nos preços de combustível e mão de obra. Esses fatores também deverão ser vivenciados no mercado brasileiro.

Muito obrigado pela contribuição.

³ O mercado norte-americano pode ser usado como referência por ser um mercado maduro, desenvolvido e competitivo, além de apresentar semelhanças com o Brasil como dimensão territorial, população total e distribuição no território.

Pergunta 23

Gostaria de saber em primeiro lugar sobre a área de estacionamento do aeroporto, se vai haver algum investimento neste setor? E uma segunda pergunta que eu tenho é sobre se vai existir no próprio aeroporto a contemplação da pista para as pessoas de São José dos Campos possam ver a pista funcionando.

Resposta:

Agradecemos a contribuição, esclarecemos que a concessionária deve realizar investimentos para adequar sua capacidade a fim de atender à demanda durante todo o período da concessão. Além disso, no Anexo 2.3 – Plano de Exploração Aeroportuária da minuta do edital os estacionamentos de veículos deverão dispor de demarcação adequada das vagas e sinalização clara, objetiva e suficiente para orientar os usuários em suas necessidades.

A minuta de contrato não estabelece a criação de área própria no aeroporto para contemplação da Pista de Pouso e Decolagem, ficando à critério do concessionário o investimento no local.

Muito obrigado pela sua colaboração.

Pergunta 24

Com a concessão, o que acontecerá com o MAB (Memorial Aeroespacial Brasileiro), localizado ao lado do aeroporto. Há planos ou previsões para que o futuro concessionário possa apoiá-lo?

Resposta:

Sim, existe um compromisso da prefeitura junto a vários órgãos como o Comando da Aeronáutica, em ter um olhar especial para o MAB nesse processo. Estamos avaliando a possibilidade, inclusive, de estabelecer uma cláusula no edital que dê garantias ao pleno funcionamento do Memorial Aeroespacial.

Muito obrigado pela sua colaboração.

Pergunta 25

Qual o diferencial de São José para os aeroportos de Guarulhos e Viracopos?

Quais os atrativos que temos para atrair companhias aéreas que atualmente preferem alocar seus voos nesses locais?

Resposta:

Nossa avaliação é que temos características diferentes em comparação como Guarulhos e Viracopos, em Campinas, que são aeroportos muito grandes, diferentes do perfil de São José. Nesse sentido, nosso aeroporto pode até se beneficiar de uma eventual sobrecarga dos voos em Guarulhos, como tem apontado alguns estudos, com a transferência de algumas operações para nossa cidade.

Muito obrigado pela sua colaboração no processo de concessão do aeroporto Prof. Urbano Stumpf.

Pergunta 26

Os leilões de aeroportos organizados pelo governo federal mostraram um ágio médio de 3.822% acima do lance mínimo inicial fixado pelo edital. Qual a expectativa da prefeitura de São José em relação a concessão do aeroporto em nossa cidade?

Resposta:

Nossa expectativa é que, eventualmente, seguindo essa tendência observada nos leilões dos lotes federais, possamos ter um ágio do valor inicial que será estabelecido no edital de concorrência pública. No entanto, importante ressaltar que o objetivo do município não é arrecadatário.

O objetivo da concessão é otimizar a operação do aeroporto e, dessa maneira, gerar emprego e renda, movimentando a economia do município.

Muito obrigado pela sua colaboração no processo de concessão do aeroporto Prof. Urbano Stumpf.

Pergunta 27

Gostaria de saber se os preços e tarifas das Cias Aéreas serão econômicas e se haverá voos para Natal no Rio Grande do Norte?

Resposta

É importante destacar que o valor da passagem aérea, percebido pelo usuário, é composto das receitas aeronáuticas (reguladas e como teto previsto em contrato, que remuneram o Aeroporto), mas também é resultado da precificação das companhias aéreas que fogem ao escopo da concessão.

Nota-se que a parcela da passagem aérea percebida pelo aeroporto é resultante da cobrança de tarifas reguladas sobre as operações de passageiros e aeronaves conforme o tipo de operação e obtidas pela cobrança de tarifas de embarque e conexão de passageiros comerciais, e pouso e permanência de aeronaves comerciais de passageiros. Nos estudos, como apresentado no Relatório de Avaliação Econômico-Financeira, a modelagem seguiu diretriz para o desenvolvimento dos mesmos e foi considerado como referência o tarifário da Infraero para aeroportos de 1ª Categoria.

Portanto, no que tange a concessão, como descrito no arquivo “SBSJ_Relatório 05_Anexo 2.5 - Tarifas.pdf”, a Concessionária deverá observar as diretrizes do item 4.4 do Contrato, e os valores máximos das tarifas detalhados no item de Regulação Tarifária deste mesmo arquivo.

Cumprir notar que a parcela da passagem que remunera a companhia aérea está sujeita a estratégias de mercado, competitividade e precificação de cada companhia aérea. Entretanto, ressalta-se que como mostrado no item 7.2.2.1 de Projeção das variáveis independentes do Relatório de mercado, entre 2002 e 2019 o *yield* na RI como um todo registrado pela ANAC caiu cerca de três vezes em termos reais, e ainda assim, entende-se – com base no que se prevê para os EUA⁴ que há espaço para novas quedas em termos reais ao longo do tempo. Esta tendência, segundo a FAA, estaria relacionada aos avanços tecnológicos e ganhos de produtividade associados ao aumento do volume de operações e da capacidade das aeronaves, apesar de

⁴ O mercado norte-americano pode ser usado como referência por ser um mercado maduro, desenvolvido e competitivo, além de apresentar semelhanças com o Brasil como dimensão territorial, população total e distribuição no território.

aumentos nos preços de combustível e mão de obra. Esses fatores também deverão ser vivenciados no mercado brasileiro.

Com relação às novas rotas no Aeroporto, cumpre notar que depende unicamente da demanda das companhias aéreas e foge ao escopo da concessão a previsão de rotas específicas no aeroporto, sendo a reconfiguração da malha aérea uma consequência natural que acompanha o ritmo de expansão da Região de Influência.

Contudo, destaca-se que, conforme detalhado no Relatório de Engenharia e Afins, o alcance máximo do sistema de pistas para as aeronaves comerciais de passageiros é suficiente para atender voos para todo o Brasil, América Latina e África.

No Estudo de Mercado apresentado, para fins referenciais, foram definidos critérios para estimar de que forma se dará o acréscimo de novas rotas ao longo do período de concessão. Para isso mapeiam-se os fluxos de passageiros existentes entre SBSJ e os diferentes aeroportos do Brasil, em rotas diretas ou indiretas (com escalas), utilizando dados de origem e destino real de passageiros no período de janeiro a dezembro de 2019. A criação de novas rotas diretas acontece quando as demandas reais entre SBSJ e outros aeroportos do Brasil não conectados superam determinado patamar mínimo de passageiros anuais (gatilho). Para esta análise, as demandas são avaliadas a cada ano do horizonte de projeção e, caso não sejam suficientes para se estabelecerem como rotas, são agregadas a outros aeroportos de forma a estabelecer rotas indiretas.

Reforça-se que a malha aérea Brasileira é bem desenvolvida de forma que a conexão direta com Aeroportos de maior porte, como a atual ligação existente com o Rio de Janeiro, inseridos na malha aérea com elevada conectividade, proporciona um atendimento de qualidade às demandas dos usuários.

Muito obrigado pela contribuição.

Dia 20 de agosto

Pergunta 28

Indo para a parte econômica financeira diretamente, tem muita coisa sendo estimada e dentro desta estimativa a gente considerou algumas coisas dentro dela, é que o aeroporto não está homologado para operações com aeronaves, está homologado para aeronaves até 4C e para operações com cargueiros classe C somente com autorização em situação esporádica, não está homologado para voos internacionais de passageiros que restringe ainda mais as opções de rotas de voos e afeta diretamente a questão de prospecção do aeroporto e geração de receita., o estudo aponta um volume anual de carga importada de aproximadamente 2.170 toneladas e de carga exportada de 900 toneladas, gostaria de saber qual serviço foi utilizado no estudo para entrada e saída deste volume de carga, sendo que a gente tem essa restrição de serviços de importação que é o que gera a maior receita dentro do aeroporto, sendo que a carga de exportação e a carga nacional tem uma tarifa diferenciada e bem menor que a de importação.

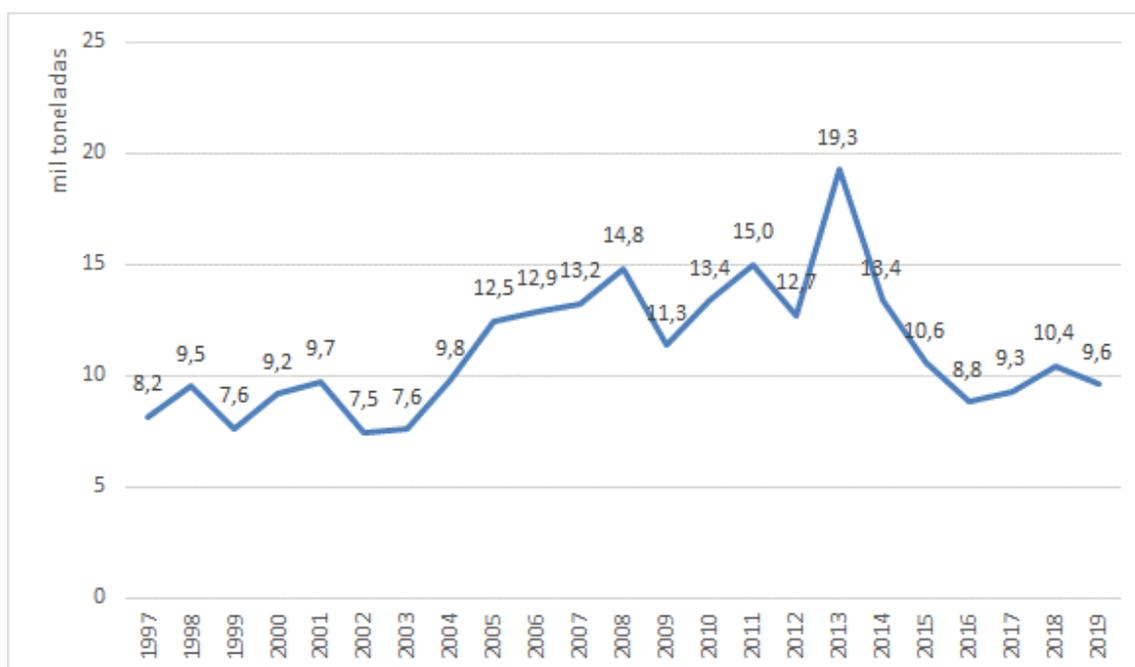
Quais as considerações do GCA sobre as outras necessidades como um acordo operacional de uso de pátio militar, sendo que o aeroporto está dentro da área, você tem de um lado o CTA tem a base de toda essa política li dentro e a adequação da pista e principalmente sobre a necessidade de certificação operacional que o aeroporto ainda não possui, e a última é se a dinâmica de licitação se está ou será adotado a prática de compliance dentro dela.

Resposta:

Buscou-se durante a elaboração do estudo de mercado sempre uma ótica conservadora deixando possíveis *upsides* do projeto para o futuro concessionário que caso enxergue um cenário mais otimista expresse esse otimismo via ágio no leilão competitivo. Por exemplo, a perspectiva é que o aeroporto de Guarulhos chegue na capacidade máxima da sua utilização ao longo dos 35 anos de concessão e o aeroporto de São José dos Campos está bem posicionado para capturar parcela relevante do excedente de movimentação do mercado de Guarulhos. Porém, devido às incertezas sobre nova infraestrutura na TMA-SP decidiu-se conservadoramente não adotar esse cenário para elaboração do EVTEA. De forma semelhante adotou-se premissa conservadora para movimentação de carga conforme expresso a seguir.

Durante a elaboração dos estudos constatou-se que o volume de cargas movimentado pelo aeroporto até o momento, não expressa todo o potencial da região de influência altamente industrializada de São José dos Campos. Através das bases de dados do Comexstat avaliou-se que a RI do Aeroporto apresentou um histórico, mesmo sem a existência de um voo em SBSJ, com um total de 9,6 mil toneladas em 2019, sendo essa movimentação realizada por outros aeroportos da região como Viracopos e Guarulhos. Cabe ressaltar que o histórico revela volumes consideravelmente superiores do que esse antes da crise de 2014, com um pico de 19,3 mil toneladas em 2013. A figura a seguir revela o histórico de carga importada via aérea que se destinou a RI de SBSJ.

Figura 3: Histórico de importação de carga aérea na RI de SBSJ⁵



Ademais, observa-se que o aeroporto de Guarulhos e Viracopos possuem restrições de movimentação horaria severas e que um pequeno incremento na demanda desses aeroportos pode impactar significativamente a operação dos cargueiros que funcionam com horários bem definidos para operação. Sendo assim, por se tratar de apenas 20% do total de importação aérea que a RI já movimentou em 2019 (sem considerar o crescimento da região) e o nível de utilização da capacidade dos aeroportos que hoje movimentam essa demanda considera-se

⁵ Análise a partir do Comexstat

conservadoramente o volume anual de 2 mil toneladas de carga importada por SBSJ, volume equivalente a operação de apenas 1 cargueiro semanal.

Devido à essa vocação de mercado observada os estudos preveem os investimentos necessários para operação desse volume de carga inclusive os investimentos de pista necessário para operação de aeronaves código E.

Vale ressaltar que o estudo não é vinculativo e caberá ao futuro concessionário desenvolver o projeto do aeroporto da maneira que lhe convém respeitando, obviamente, todas as obrigações contratuais, sendo o risco de mercado 100% alocado ao futuro concessionário.

Atualmente, a Infraero é responsável pela exploração do aeroporto. A Minuta de Contrato prevê, especificamente no Capítulo II, Seção V – Das Fases de Realização do Objeto, um período de transição, em que a operação passará da Infraero para a Concessionária, observadas as diretrizes constantes do PTO desenvolvido pela Concessionária, nos termos do Anexo 2.8, da Minuta de Contrato. A Concessionária explorará a área civil do Aeroporto de São José dos Campos, sendo está indicada, de forma clara, no item 4 do PEA.

O procedimento licitatório observará o disposto na Lei Federal n.º 8.666/93, bem como os princípios inerentes à Administração Pública, tais quais, o da legalidade, da moralidade e da transparência.

Muito obrigado pela contribuição.

Pergunta 29

Gostaria de saber se dentro dos estudos já existe uma habilidade de no futuro já está sendo estudado terá voos para outros estados, não só para o Rio de Janeiro, que sobre o Rio de Janeiro já vi, mas para o Nordeste e outros estados?

Resposta:

Com relação à novas rotas no Aeroporto, cumpre notar que depende unicamente da demanda das companhias aéreas e foge ao escopo da concessão a previsão de rotas específicas no aeroporto, sendo a reconfiguração da malha aérea uma consequência natural que acompanha o ritmo de expansão da Região de Influência.

Contudo, destaca-se que, conforme detalhado no Relatório de Engenharia e Afins, o alcance máximo do sistema de pistas para as aeronaves comerciais de passageiros é suficiente para atender voos para todo o Brasil, América Latina e África.

No Estudo de Mercado apresentado, para fins referenciais, foram definidos critérios para estimar de que forma se dará o acréscimo de novas rotas ao longo do período de concessão. Para isso mapeiam-se os fluxos de passageiros existentes entre SBSJ e os diferentes aeroportos do Brasil, em rotas diretas ou indiretas (com escalas), utilizando dados de origem e destino real de passageiros no período de janeiro a dezembro de 2019. A criação de novas rotas diretas acontece quando as demandas reais entre SBSJ e outros aeroportos do Brasil não conectados superam determinado patamar mínimo de passageiros anuais (gatilho). Para esta análise, as demandas são avaliadas a cada ano do horizonte de projeção e, caso não sejam suficientes para se estabelecerem como rotas, são agregadas a outros aeroportos de forma a estabelecer rotas indiretas.

Reforça-se que a malha aérea Brasileira é bem desenvolvida de forma que a conexão direta com Aeroportos de maior porte, como a atual ligação existente com o Rio de Janeiro, inseridos na

malha aérea com elevada conectividade, proporciona um atendimento de qualidade às demandas dos usuários.

Muito obrigado pela contribuição.

Pergunta 30

É de grande relevância o debate sobre a questão do aeroporto e não tenho conhecimentos profundos na área mas em função de ser um serviço que acho que não só a população de São José, mas do Vale do Paraíba inteiro vai poder utilizar acho interessante colocar algumas questões aqui, a sugestão da Prefeitura de São José de poder participar desse processo de modernização do aeroporto e construção do aeroporto para tentar de alguma forma baratear não sei se isso ajudaria, porque assim eu vejo que o prazo de concessão é um prazo muito longo, 35 anos né, a empresa em quatro anos, a partir do quarto ano vai começar a colher seus lucros, acho que um prazo de 35 anos um prazo muito longo, então acho que a população vai ficar refém de um serviço que ela não vai poder depois reclamar e a gente já tem alguns exemplos ai, não na área de aeroporto mas em outras áreas ai, principalmente as rodovias do Estado de São Paulo são consideradas rodovias que o pedágio é muito caro e a gente fica preocupado que as tarifas do aeroporto aqui de São José também fique muito caro para a população. O terceiro item que vou falar de fazer com que esse ganho na licitação não seja só apenas a empresa que ofertar a maior outorga para o município, mas também colocar na balança desse ganho da licitação a empresa que ofertar o menor valor das tarifas, seja pelos passageiros, seja pelas empresas que vão operar aviões aqui na cidade, acho que seria uma coisa muito interessante e principalmente da mesma forma como a Secretaria de Transportes hoje faz a gestão do controle do preço da passagem de ônibus, a prefeitura também tivesse o controle do preço das tarifas que serão atualizadas ao longo dos anos

Resposta:

O modelo jurídico aplicável ao Aeroporto de São José dos Campos é o da concessão comum, regido pela Lei Federal n.º 8.987/95. Neste modelo, não há previsão de contraprestação financeira por parte do Município, sendo a concessionária remunerada exclusivamente por meio da cobrança de tarifas aeroportuárias e outras receitas não tarifárias, na forma prevista na Minuta do Contrato.

O prazo de concessão de 35 (trinta e cinco) anos está em conformidade com a modelagem econômico-financeira realizada para o Aeroporto de São José dos Campos, sendo esse necessário à amortização dos investimentos que deverão ser realizados pela concessionária.

A experiência no setor de aviação civil, em especial no âmbito do Governo Federal, demonstra que o critério de “maior outorga” se mostra o mais indicado por diversos fatores técnicos e econômico-financeiros.

Isso porque a empresa vencedora já compromete seu capital no projeto inicialmente, tendo incentivos para que o projeto seja bem sucedido. No caso das tarifas, o contrato indica um valor máximo que pode ser cobrado dos usuários, evitando com isso que haja qualquer possibilidade de abuso por parte da futura Concessionária.

Muito obrigado pela sua colaboração.

Via E-mail

Pergunta 1

As estimativas de demanda apresentadas são decorrentes de estudos analíticos e teóricos sem fundamentação em pesquisas reais, ou seja, são suposições, mesmo que oriundas de modelos matemáticos. Dessa forma, vê-se no item 9.3.1 do caderno de “Estudo de Mercado”, que “a demanda de importação aérea prevista para SBSJ no horizonte da concessão é da ordem de 2.060 toneladas por ano” que num racional linear corresponde a 172 toneladas por mês. Por analogia, no mesmo item o estudo indica a média de 40 toneladas por pouso em aeronaves que operam GRU e VCP. Ainda no mesmo item, o estudo apenas estima que parte da demanda seria atraída para SBSJ, capturada dos dois aeroportos mencionados. Dessa forma, entendemos certa fragilidade nas projeções de demanda da cargas, e como já antes ocorrido com aeroportos concedidos e em devolução por decorrência de “excesso nas projeções”.

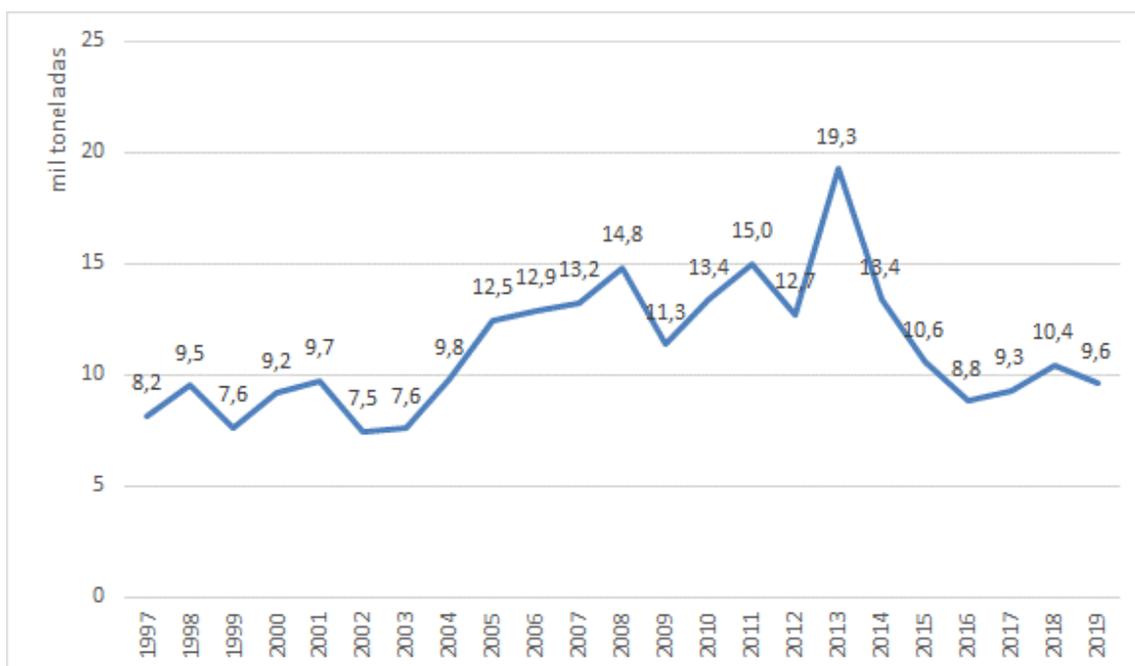
Pergunta-se: Diante desse cenário, no contrato haverá alguma salvaguarda para proteção ao concessionário bem como para evitar eventual futura ação judicial em caso de não atingimento das projeções?

Resposta:

Buscou-se durante a elaboração do estudo de mercado sempre uma ótica conservadora deixando possíveis *upsides* do projeto para o futuro concessionário que caso enxergue um cenário mais otimista expresse esse otimismo via ágio no leilão competitivo. Por exemplo, a perspectiva é que o aeroporto de Guarulhos chegue na capacidade máxima da sua utilização ao longo dos 35 anos de concessão e o aeroporto de São José dos Campos está bem posicionado para capturar parcela relevante do excedente de movimentação do mercado de Guarulhos, porém devido as incertezas sobre nova infraestrutura na TMA decidiu-se conservadoramente não adotar esse cenário para elaboração do EVTEA. De forma semelhante adotou-se premissa conservadora para movimentação de carga conforme expresso a seguir.

Durante a elaboração dos estudos constatou-se que o volume de cargas movimentado pelo aeroporto até o momento, não expressa todo o potencial da região de influência altamente industrializada de São José dos Campos. Através das bases de dados do Comexstat avaliou-se que a RI do Aeroporto apresentou um histórico, mesmo sem a existência de um voo em SBSJ, com um total de 9,6 mil toneladas em 2019, sendo essa movimentação realizada por outros aeroportos da região como Viracopos e Guarulhos. Cabe ressaltar que o histórico apresenta volumes consideravelmente superiores do que esse antes da crise de 2014, com um pico de 19,3 mil toneladas em 2013. A figura a seguir revela o histórico de carga importada via aérea que se destinou a RI de SBSJ.

Figura 4: Histórico de importação de carga aérea na RI de SBSJ⁶



Ademais, observa-se que o aeroporto de Guarulhos e Viracopos possuem restrições de movimentação horaria severas e que um pequeno incremento na demanda desses aeroportos pode impactar significativamente a operação dos cargueiros que funcionam com horários bem definidos para operação. Sendo assim, por se tratar de apenas 20% do total de importação aérea que a RI já movimentou em 2019 (sem considerar o crescimento da região) e o nível de utilização da capacidade dos aeroportos que hoje movimentam essa demanda considera-se conservadoramente o volume anual de 2 mil toneladas de carga importada por SBSJ, volume equivalente a operação de apenas 1 cargueiro semanal.

Por fim, cabe ressaltar que o estudo não é vinculativo e caberá ao futuro concessionário desenvolver o projeto do aeroporto da maneira que lhe convém respeitando, obviamente, todas as obrigações contratuais, sendo o risco de mercado 100% alocado ao futuro concessionário.

Muito obrigado pela contribuição.

Pergunta 2

Sabemos que voos cargueiros de cabotagem, se dão majoritariamente em aeronaves de passageiros e as poucas aeronaves de carga no Brasil operam na rota MAO/GRU e MAO/VCP para conexão com os voos internacionais (in/out), e outra rota em menor escala é REC/GRU e REC/VCP. Em todas iniciativas anteriores para uso de rota SJK/MAO e SJK/REC na configuração de fretamento, não lograram êxito tanto por razões de mercado como de instalações operacionais do TECA e do “ground floor”. Na mesma linha de raciocínio, e como consta 13.1 do caderno “Estudo de Mercado”, a projeção de voos de passageiros segue o mesmo racional, sem indicações concretas de dimensionamento de mercado ou pesquisa de intenção das companhias aéreas na introdução de voos a “de/para” SJK. Vemos aqui outro fator de risco pois o estudo indica potencial de receita bruta em R\$21 milhões/ano (com resultado bruto de R\$12 milhões/ano. Pergunta-se: Na ausência de projeções concretas, mas com VPL projetado de R\$6,5MM, com TIR de 8,15% a.a., visando reduzir o grau de risco do investimento em

⁶ Análise a partir do Comexstat

obras, é possível ampliar o período previsto de 3 anos para investimento variável em conformidade com os reais crescimentos em volumes de voos bem como de passageiros e de cargas, criando uma ferramenta de acompanhamento conjunto entre a concessionária e a Prefeitura?

Resposta:

Observa-se que o contrato prevê investimentos durante a fase I-B, detalhados no item 7 do PEA que visam adequação das não conformidades atuais do aeroporto, não vinculados à demanda, como RESA e recursos de inspeção de segurança. No mais, o estudo não é vinculativo e caberá ao futuro concessionário desenvolver o projeto do aeroporto da maneira que lhe convém respeitando, obviamente, todas as obrigações contratuais entre elas o pleno atendimento à demanda real observada notando os níveis de serviço, independente do plano de desenvolvimento proposto nos Estudos de Viabilidade selecionados ou da demanda projetada no estudo.

Não obstante, o contrato dispõe de mecanismos para monitorar a evolução da demanda bem como o planejamento do operador aeroportuário. O Poder Concedente utilizará o PGI para fins de monitoramento dos investimentos previstos na Concessão, assim como observação dos requisitos do PEA e Indicadores de Qualidade de Serviço. Esses documentos são requeridos em periodicidade que compatível com o monitoramento da demanda.

Cabe a cada participante do certame desenvolver seu plano, avaliação e suas projeções, não cabendo ao Poder Concedente interferir nas premissas que levaram à Proponente a concluir pela viabilidade de sua proposta.

Muito obrigado pela contribuição.

Pergunta 3

Ainda no mesmo caderno “Estudo de Mercado” encontra-se no item 13.3 que “a aviação geral SBSJ possui boa conectividade doméstica ligando São José dos Campos aos principais polos geradores de demanda”, o que causa estranheza dado que essa categoria de aviação não está no foco. No entanto, o texto prossegue afirmando que esse aeroporto possui rotas de aviação geral internacionais totalizando 9.298 movimentos em 2019. E mostra o mapa ilustrando a rota SBJC ao Chile. No nosso entendimento essa análise está desconexa. Pergunta-se: É possível detalhar melhor essas informações, e se foram consideradas para estimativas de receita bruta?

Resposta:

Cabe esclarecer que o capítulo 13 em questão discorre sobre a inserção do Aeroporto na malha aérea sob a perspectiva de todos os fluxos projetados para o Aeroporto: operações de aviação comercial, fluxo de aeronaves cargueiras e aviação geral.

O trecho destacado na pergunta, é referente apenas ao fluxo de aviação geral, e informa sobre o número total de movimentos de AVG no Aeroporto segundo estatísticas da Infraero em 2019 que foram 9.298 movimentos. Entretanto, essas estatísticas não informam a origem/destino desses voos de AVG para avaliação da malha aérea atendida por esse fluxo. As tabelas da figura 13-4 de Ranking das rotas de AVG 2019 que seguem o texto tem como fonte o Anuário Estatístico 2019 CGNA e ilustra as principais rotas de AVG. Cumpre notar que o valor de movimentos monitorado pela Infraero difere dos dados apresentados no relatório do CGNA uma vez que o anuário contempla dados de sobrevoos e TGL, conforme esclarecido em nota de rodapé.

Por sua vez, nota-se que mostra o mapa ilustrando a rota SBSJ ao Chile ilustra a principal rota comercial cargueira projetada para o Aeroporto, como informa a legenda de figura e texto que a precede.

Por fim, ressalta-se que todas as projeções de movimentos e passageiros apresentadas no Estudo de Mercado são usadas para os cálculos de receita contidos na Avaliação Econômico-financeira do Aeroporto. O caderno de Avaliação Econômico-financeira, em sua seção V de Avaliação de Receitas, especialmente no item 25.1.1 Receitas aeronáuticas detalha como foi realizado esse cálculo com base nas projeções de mercado.

Muito obrigado pela contribuição.

Pergunta 4

No caderno “Estudos Preliminares de Engenharia e Afins, no item 2.2.3.2.1, temos: “Para as definições de geometria da pista de pouso e decolagem, foi considerada como aeronave de projeto o B744, de código 4E, com base na rota de carga prevista para este aeroporto. Por outro lado, para a aeronave crítica de transporte de passageiros, considerou-se o A321, de código 4C.. Desse modo, sendo o B744 mais exigente em termos de comprimento de pista, toma-se essa aeronave para as definições de comprimento de pista” Nosso entendimento é que o impacto em obras para esse uso de aeronave vai implicar em projetos executivos de viabilidade geométrica para alargamento de pista e ampliação das “taxiways”, e com exigência desse investimento nos 3 primeiros anos da concessão. Pergunta-se: Conhecendo o perfil de operações regulares dessas aeronaves tanto de passageiros como cargueiros estão concentradas nos aeroportos GRU e VCP, e que o tipo de aeronave mais utilizado é o B767 cargueiro e B737/A321 passageiros, reforçamos se é possível o alongamento dos investimentos na infraestrutura, bem como vincular ao crescimento das operações de cargas e passageiros, como já mencionado no item 2 acima.

Resposta:

Agradecemos a contribuição, esclarecemos que será acrescentado na minuta de edital cláusulas que definem a operação mínima requerida, a saber, 3C IFR NPA. Esclarece-se ainda que outros investimentos para viabilizar operações mais exigentes poderão e deverão ser realizados pelo concessionário para atendimento da demanda do período, caso seja necessário.

O Estudo considerou a necessidade de adequações de infraestrutura a fim de atender aeronaves código 4E, conforme previsão do Estudo de Demanda. No entanto, reforçamos que a necessidade desses investimentos está vinculada à demanda prevista no estudo, que, por sua vez, não vincula o concessionário, que deverá fazer investimentos que atendam a demanda real durante o período da concessão.

Muito obrigado pela sua colaboração.

Pergunta 5

No caderno “Estudos Ambientais”, no item 2.1.1.1.1 consta que a L.O.- Licença Operacional do aeroporto encontra-se pendente na Cetesb, conforme processo SMA/01/13746/04. Pergunta-se: A Prefeitura como entidade concedente irá se responsabilizar para concluir a obtenção da LO? Em resposta negativa, qual a garantia que a empresa concessionária terá para que não haja interrupção das operações e nem qualquer tipo de restrição, multa, etc.?

Resposta:

A Prefeitura de São José dos Campos iniciou tratativas junto ao órgão ambiental, a CETESB, para minimizar os prazos de emissão da Licença de Operação e, conseqüentemente, reduzir o risco de aplicação de eventuais sanções ao futuro operador aeroportuário.

Atualmente não há razões técnicas que justifiquem a ausência da LO, visto que a Infraero atendeu todas as exigências realizadas pela CETESB.

As últimas atualizações do processo de licenciamento indicam que, em 17 de dezembro de 2018, a CETESB informou, conforme documento do Anexo 1.1 dos Estudos Ambientais, que o processo para a emissão da LO estava em fase final de análise. Por fim, em maio de 2020, por meio do Ofício nº SBSJ-OFI-2020/00100 (Anexo 1.2 dos Estudos Ambientais), a Infraero reiterou o pedido de conclusão e emissão da LO para a CETESB. Até o momento não houve resposta do órgão ambiental para a solicitação.

Em processos de concessões, há um período inicial de transferência de titularidade dos processos de licenciamento vigentes, quando o novo operador aeroportuário iniciará o diálogo com o órgão ambiental para que possa assumir as responsabilidades e compromissos associados ao aeroporto. Nesse período, o órgão ambiental definirá quais obrigações deverão ser cumpridas pelo novo empreendedor e, se necessário, prazos exequíveis serão estabelecidos.

Muito obrigado pela sua colaboração.

Pergunta 6

De acordo com o Estudo de Mercado o Aeroporto não possui registros recentes de carga de importação.

Já para projeção de demanda é previsto para o horizonte da concessão que o aeroporto passe a receber uma aeronave cargueira por semana para atendimento da demanda de importação das cidades no entorno, com movimentação média de 40 toneladas por pouso. Dessa forma, a demanda de importação aérea prevista para SBSJ no horizonte da concessão é da ordem de 2.060 toneladas por ano, estabelecida assim de forma hipotética.

É importante ressaltar que tal projeção causa impactos relevantes no resultado da modelagem, uma vez que tem uma representação de aproximadamente 70% da receita bruta do aeroporto, cerca de R\$14M/ano.

Tal consideração resulta em uma distorção relevante na modelagem, que tem atualmente o pior desempenho na análise de benchmarks em termos de EBITDA/WLU, passando a ter o melhor desempenho entre os aeroportos comparáveis.

A consideração de uma receita absolutamente nova, sem o embasamento teórico e prático de sua existência traz um risco enorme à concessão, atribuindo-lhe uma receita de grande monta, com grande incerteza quanto a sua real captura.

Ainda, como desdobramento, a projeção de tal linha de receita enseja, segundo a modelagem, readequação de pista e outros investimentos associados, imputando ao ganhador da concessão dois riscos de maior impacto no equilíbrio econômico-financeiro, i) o da obrigatoriedade de um investimento associado a uma receita hipotética, ii) a necessidade de

realizar essa receita hipotética a fim de cumprir o mínimo estabelecido pelo edital de licitação em termos financeiros.

A retirada desta linha de receita e dos investimentos a ela associados resultam na inviabilidade econômico-financeira do aeroporto, ensejando que o modelo de concessão seja revisto, passando para o modelo de PPP.

Solicita-se, gentilmente, que seja revista a projeção de demanda de cargas internacionais com base em parâmetros reais.

Tal requerimento visa a redução do risco da concessionária, já que grande parte da receita está associada a uma demanda hipotética e sem histórico relevante de movimentação, e por isso, não deve ser considerada em um cenário base da projeção.

Ainda, a projeção real de demanda deve ser a única variável a ser considerada para a previsão de investimentos em infraestrutura.

Resposta:

Observa-se que o contrato prevê investimentos durante a fase I-B, detalhados no item 7 do PEA que visam adequação das não conformidades atuais do aeroporto, não vinculados à demanda, como RESA e recursos de inspeção de segurança. No mais, ressalta-se que o estudo não é vinculativo e caberá ao futuro concessionário desenvolver o projeto do aeroporto da maneira que lhe convém respeitando, obviamente, todas as obrigações contratuais entre elas o pleno atendimento à demanda real observada notando os níveis de serviço, independente do plano de desenvolvimento proposto nos Estudos de Viabilidade selecionados ou da demanda projetada no estudo.

O contrato aloca à concessionária a responsabilidade pelo provimento adequado de infraestrutura compatível ao desempenho, como previsto no Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), além de dispor de mecanismos para monitorar a evolução da demanda bem como o planejamento do operador aeroportuário, como PGI e monitoramento dos Indicadores de Qualidade de Serviço requeridos em periodicidade que compatível com o monitoramento da demanda.

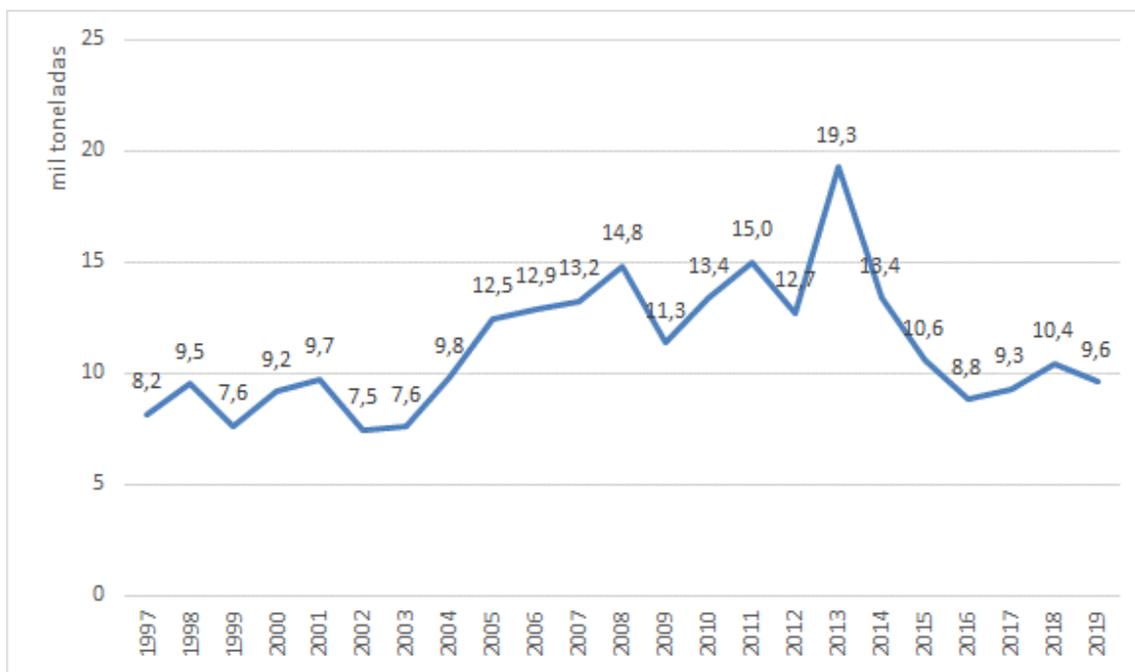
Cabe a cada participante do certame desenvolver seu plano, avaliação e suas projeções, não cabendo ao Poder Concedente interferir nas premissas que levaram à Proponente a concluir pela viabilidade de sua proposta.

Cumprir notar que se buscou durante a elaboração do estudo de mercado sempre uma ótica conservadora deixando possíveis upsides do projeto para o futuro concessionário que caso enxergue um cenário mais otimista expresse esse otimismo via ágio no leilão competitivo. Como por exemplo, conforme apresentado a perspectiva é que o aeroporto de Guarulhos chegue na capacidade máxima da sua utilização ao longo dos 35 anos de concessão e o aeroporto de São José dos Campos está bem-posicionado para capturar parcela relevante do excedente de movimentação do mercado de Guarulhos, porém devido as incertezas sobre nova infraestrutura na TMA decidiu-se conservadoramente não adotar esse cenário para elaboração do EVTEA. De forma semelhante adotou-se premissa conservadora para movimentação de carga conforme expresso a seguir.

Durante a elaboração dos estudos constatou-se que o volume de cargas movimentado pelo aeroporto até o momento, não expressa todo o potencial da região de influencia altamente

industrializada de são José dos campos. Através das bases de dados do Comexstat avaliou-se que a RI do Aeroporto realizou no histórico, mesmo sem a existência de um voo em São José dos campos um total de 9,6 mil toneladas em 2019, sendo essa movimentação realizada por outros aeroportos da região como Viracopos e Guarulhos. A figura a seguir revela o histórico de carga importada via aérea que se destinou a RI de SBSJ.

Figura 5: Histórico de importação de carga aérea na RI de SBSJ⁷



Ademais, observa-se que o aeroporto de Guarulhos e Viracopos possuem restrições de movimentação horaria severas e que um pequeno incremento na demanda desses aeroportos pode impactar significativamente a operação dos cargueiros que funcionam no sistema linear. Sendo assim, por se tratar de apenas 20% do total de importação aérea que a RI já movimentou em 2019 (sem considerar o crescimento da região) e o nível de utilização da capacidade dos aeroportos que hoje movimentam essa demanda considera-se conservadoramente o volume anual de 2 mil toneladas que passaram a serem movimentos em SBSJ.

Por fim, esclarece-se que os benchmarks apresentados no Relatório de Avaliação Econômico-Financeira foram selecionados segundo o porte. Isto é, a comparação foi feita com demais aeroportos da mesma categoria, com movimentação de até 200 mil WLU por ano, sem diferenciar a participação da carga no total do WLU.

Assim, como justificado no relatório, os indicadores do Aeroporto que se destacaram dos demais são em suma justificáveis pela relevância da movimentação de carga. Os aeroportos brasileiros e internacionais apresentados, com informações disponíveis nessa categoria, possuem pouca ou nenhuma relevância do segmento de carga aérea em sua movimentação, em especial de importação que traz maior rentabilidade ao operador. Enquanto SBSJ passa de 18% para 24% do WLU associado à carga entre 2019 e 2056, os demais da mesma categoria tem a carga representando no máximo 3% do WLU.

⁷ Análise a partir do Comexstat

Ainda, nota-se que na planilha “SBSJ_Benchmark_Financeiro_1.00.xlsx” entregue junto aos relatórios é possível ter acesso aos dados de aeroportos de outras categorias, com maior participação de carga no WLU, como Manaus e Viracopos, e notar que diversos parâmetros unitários desses Aeroportos se destacam dos demais Aeroportos das suas respectivas categorias (1 a 5 MM WLU e Maior que 5 MM WLU) justificáveis pelo diferencial da relevância da carga de importação em suas operações.

Muito obrigado pela contribuição.

Pergunta 7

Na planilha da modelagem financeira não há custo anual com bombeiros, conforme previsto na linha 1029 da aba “MF”.

É importante ressaltar que a ausência da projeção desse custo distorce os resultados financeiros da modelagem, aumentando o valor do ativo artificialmente.

Ressalta-se que a partir de uma análise histórica dos custos do aeroporto, a linha de custo com bombeiros sempre esteve presente, tendo CAT 5 nos últimos anos e que a projeção financeira e mercadológica ignora tal fato.

Por mais que haja uma metodologia sobre a não consideração de bombeiros na projeção, solicita-se que o histórico do aeroporto deva ser levado em consideração na modelagem.

Questiona-se, para a emissão do AVCB não é exigido que o aeroporto tenha uma brigada e um número mínimo de funcionários? O aeroporto poderá retroceder no nível de segurança oferecido atualmente, extinguindo por completo sua brigada de incêndio e imputado ao município/estado de tal custo?

Solicita-se que seja revista a previsão de custos com bombeiros de forma geral na modelagem.

No cenário onde opte-se por não considerar esse custo na modelagem, solicita-se a inclusão de cláusula de reequilíbrio contratual imediato caso haja solicitação pela prestação deste serviço por exigência legal no âmbito municipal, estadual, federal, ou outro órgão requisitante.

Resposta:

Conforme indicado no item 153.401 do RBAC 153, os operadores de aeródromos Classe I, cujo número de passageiros processados é inferior a 200 mil pax/ano, não estão obrigados a prover o SESCINC (Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio).

No caso, como na projeção de demanda constante do EVTEA o Aeroporto de São José dos Campos terá demanda inferior a 200 mil pax/ano ao longo da concessão, não se considerou a obrigação de prover o SESCINC, bem como os custos associados.

Quanto à emissão do AVCB, esclarecemos que o Auto de Vistoria do Corpo de Bombeiros define diretrizes e parâmetros para garantir que um determinado estabelecimento esteja adequado com relação a condições de segurança e de pânico. Conforme Decreto Estadual 63.911, de 10 de dezembro de 2018, para segurança contra incêndio de edificações, deve ser levada em conta a formação de uma brigada de incêndio, de fato. No entanto, a Instrução Técnica Nº. 17/2019 da Secretaria da Segurança Pública do Estado de São Paulo define que os brigadistas não precisam ser necessariamente parte do corpo de bombeiros, mas precisam estar treinados e capacitados para atuar na prevenção e no combate ao princípio de incêndio, abandono de área, prevenção de acidentes e primeiros socorros, numa edificação ou área de risco.

Ou seja, os próprios funcionários do terminal de passageiros podem fazer parte da brigada, desde que devidamente instruídos, não sendo necessário, portanto, a manutenção da SCI e dos custos relacionados a ela no aeroporto, dada sua isenção durante todo o período de concessão conforme demanda projetada no estudo.

Muito obrigado pela contribuição.

Pergunta 8

O item 58 prevê que “a Concessionária será responsável por selecionar, contratar e remunerar empresa especializada independente para realizar os estudos relativos ao planejamento da Pesquisa de Satisfação dos Passageiros, bem como executar a pesquisa”, contudo, não consta no modelo financeiro a previsão acerca do referido custo.

Solicita-se que seja incorporado à modelagem financeira da desestatização o custo relativo à contratação da empresa responsável pela realização deste serviço, uma vez que é um item obrigatório imputado ao concessionário.

Resposta:

Conforme indicado no Apêndice C do Anexo 2.3 do PEA, a contratação de empresa para realizar os estudos relativos ao planejamento e execução da Pesquisa de Satisfação dos Passageiros se aplica para aeroportos com movimentação anual de passageiros igual ou superior a 1 mi/pax e inferior a 5mi/pax.

No presente caso, como o aeroporto não atingirá 1mi/pax por ano, de acordo com as projeções de demanda, os estudos não consideraram custo associado à contratação da empresa para planejar e executar a Pesquisa de Satisfação de Passageiros.

Muito obrigado pela contribuição.

Pergunta 9

Como citado anteriormente entende-se que a modelagem financeira da concessão está superestimando o valor do ativo, uma vez que: i) 70% da receita da concessão está associada a uma demanda hipotética – não presente no histórico do aeroporto –, (ii) custos com bombeiros não foram considerados, sendo está uma linha de custo atual do aeroporto e relevante do ponto de vista financeiro, (iii) custos com contratação obrigatórias (empresas de pesquisa e diligência, e outros) foram desconsiderados na modelagem financeira. Todos esses itens geram apenas sobreprecificação do ativo público.

Na parte de engenharia, a demanda hipotética de carga gera uma obrigatoriedade de investimentos para atendimento de aeronaves não utilizadas atualmente no transporte de cargas em aeroportos que atualmente podem ser considerados concorrentes de São José dos Campos, onerando o futuro concessionário e amplificando os riscos da concessão.

Um recálculo do modelo financeiro da concessão, com (i) a retirada da demanda e receita hipotética calculada, (ii) retirada dos investimentos a ela associados, (iii) e adição dos custos necessários e não precificados, resultou em um VPL negativo do ativo, indicando que o modelo correto da privatização do aeroporto é de uma PPP.

Sugere-se que os parâmetros de modelagem sejam revistos à luz da realidade do aeroporto, com projeções reais de demanda e receita, custos, e investimentos estritamente necessários à melhora das condições de segurança e operação do aeroporto. Tais considerações resultam na inviabilidade financeira do ativo, o que enseja que o modelo de privatização seja revisto e

alterado para uma PPP. A fim de compartilhar os riscos e retornos possíveis do aeroporto, a PPP pode ser modelada com possibilidade de partilha de receitas com o privado a partir de um dado patamar de receitas, caso a receita atualmente hipotética se concretize em algum momento. Tal medida reduziria, em um cenário de aumento expressivo das receitas, a contrapartida do Poder Concedente, até mesmo podendo inverter a ordem dos fluxos, gerando receita ao Poder Concedente.

Resposta:

Conforme explicitado nos demais esclarecimentos, as colocações quanto à demanda, aos investimentos e aos custos não possuem devida fundamentação, de modo que não serão realizados ajustes na modelagem realizada. Os estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental são referenciais, de modo que os eventuais interessados devem embasar suas propostas econômicas a partir de seu melhor entendimento de premissas e projeções. Por fim, pontua-se que a modalidade de desestatização adotada é a concessão comum, com remuneração ao concessionário oriunda diretamente da concessão e responsabilidades recaindo integralmente ao concessionário por dispêndios e investimentos.

Muito obrigado pela contribuição.

Pergunta 10

Solicita-se, gentilmente, que seja retirada a obrigatoriedade de investimentos relacionados ao atendimento de aeronaves código 4E. Entende-se que tais investimentos estão associados a uma demanda hipotética de cargueiros, principalmente relacionados a cargas de importação.

Ainda, em uma análise prévia das aeronaves utilizadas atualmente pelos principais courier (Amazon, Correios, MercadoLivre e outros) indicam a utilização de aeronaves 4D para tais serviços em regiões próximas ao aeroporto de SJK.

Entende-se que os investimentos para adequação de pista devem ser uma prerrogativa do concessionário, que a partir de uma avaliação de demanda real, poderá executar tais investimentos, tendo, contudo, maior grau de certeza quanto a concretização das condições de mercado.

Da forma posta pelo edital, a matriz de riscos mostra-se desbalanceada, tendo o risco de uma demanda hipotética sendo alocada ao privado, conjuntamente com a obrigatoriedade de execução de investimentos.

Ressalta-se que a importância do ajuste no item de investimentos obrigatórios deve estar diretamente associada a uma projeção de demanda real.

Neste sentido, reitera-se que seja revista a obrigatoriedade de investimentos, especialmente aqueles relacionados ao atendimento de aeronaves código 4E. Pela fragilidade financeira da modelagem em tela, tal item deve ser prerrogativa de decisão do concessionário no momento da assunção do contrato, podendo prever no PGI os investimentos efetivamente condizentes com a realidade fática do objeto da presente concessão.

Respostas:

Agradecemos a contribuição, esclarecemos que será acrescentado na minuta de edital cláusulas que definem a operação mínima requerida, a saber, 3C IFR NPA. Esclarece-se ainda que outros investimentos para viabilizar operações mais exigentes poderão e deverão ser

realizados pelo concessionário para atendimento da demanda do período, caso seja necessário.

Muito obrigado pela sua colaboração.

Pergunta 11

Não está claro se o aeroporto tem as licenças necessárias para o atendimento de aeronaves código 4C.

No estudo de Engenharia e Afins a tabela 1-79 mostra que o aeroporto não atende a classe C de aeronaves, no entanto, o primeiro parágrafo da página 267 mostra que o aeroporto atende à categoria 4C.

Solicita-se, gentilmente, a divulgação de tal licença.

Resposta:

Agradecemos a contribuição, esclarecemos que segundo a PORTARIA Nº 908/SIA, DE 13 DE ABRIL DE 2016, da ANAC, a aeronave crítica do aeroporto de São José dos Campos é código 4C. Essa informação é corroborada pelo explicitado na Carta de Navegação ADC, que atribui o mesmo código de aeronave ao aeroporto.

Tendo em vista que o aeroporto está cadastrado para operação código C, a Tabela 1-79 trata da capacidade das pistas de taxi, com relação à largura total do pavimento, de operarem esse código. De acordo com o exposto no item 154.219 do RBAC154 EMD07, para operações de aeronaves código C, recomenda-se que a largura de pista de rolamento e acostamento deva ser de 25 m, com acostamento em material que seja capaz de suportar a aeronave. Entretanto, conforme declarado na Publicação de Informação Aeronáutica (AIP) de maio de 2021, todas as taxiways do aeroporto possuem 23 m de largura, ou seja, não atendem à recomendação da norma. No entanto, isso não impede a operação de aeronaves 4C, conforme Portaria citada.

O texto da página 267, por sua vez, trata das distâncias com relação ao eixo das taxiways, regulamentadas pela Tabela C-5 do RBAC154 EMD07, as quais estão em conformidade com o regulamento.

Muito obrigado pela sua colaboração.

Pergunta 12

A Licença Operacional do aeroporto ainda não foi emitida, e tem como número de processo 13.746/04.

Solicita-se, gentilmente, a explicação das razões que levaram a não emissão da licença até o momento e das implicações que a falta de licença emitida trará ao futuro concessionário.

Quais as garantias que no momento de assunção do contrato o concessionário poderá operar o aeroporto, mesmo que seja com a licença precária atual? Essa licença temporária poderá ser transferida para o concessionário? Tal risco está refletido na matriz de riscos do contrato?

Resposta:

A Prefeitura de São José dos Campos iniciou tratativas junto ao órgão ambiental, a CETESB, para minimizar os prazos de emissão da Licença de Operação e, conseqüentemente, reduzir o risco de aplicação de eventuais sanções ao futuro operador aeroportuário.

Atualmente não há razões técnicas que justifiquem a ausência da LO, visto que a Infraero atendeu todas as exigências realizadas pela CETESB.

As últimas atualizações do processo de licenciamento indicam que, em 17 de dezembro de 2018, a CETESB informou, conforme documento no Anexo 1.1 dos Estudos Ambientais, que o processo para a emissão da LO estava em fase final de análise. Por fim, em maio de 2020, por meio do Ofício nº SBSJ-OFI-2020/00100 (Anexo 1.2 dos Estudos Ambientais), a Infraero reiterou o pedido de conclusão e emissão da LO para a CETESB. Até o momento não houve resposta do órgão ambiental para a solicitação.

Em processos de concessões, há um período inicial de transferência de titularidade dos processos de licenciamento vigentes, quando o novo operador aeroportuário iniciará o diálogo com o órgão ambiental para que possa assumir as responsabilidades e compromissos associados ao aeroporto. Nesse período, o órgão ambiental definirá quais obrigações deverão ser cumpridas pelo novo empreendedor e, se necessário, prazos exequíveis serão estabelecidos.

A Prefeitura está fazendo gestões junto à CETESB para que a Licença seja emitida antes da publicação do edital e caso tal emissão não seja possível, o tema será devidamente tratado no contrato.

Muito obrigado pela sua colaboração.

Pergunta 13

Sugere-se que o edital preveja a limitação de participação –que não permita o controle da concessão – ou restrição à participação de empresas que tenham vínculo direto com o aeroporto de São José dos Campos, incluindo operadores de aeródromos, aeroclubes, construtoras de aeronaves, empresas de manutenção e testes de aeronaves, empresas de taxi aéreo e outras, que em função das suas atividades, podem descaracterizar os serviços a serem prestados pela concessão do Aeroporto de São José dos Campos, direcionado para a movimentação e operação de cargas e passageiros.

A permissão para que estas empresas sejam controladoras da concessão, pode, em última instância, direcionar a infraestrutura do aeroporto apenas à atividade fim desta empresa, prejudicando a população, empresas e serviços no seu entorno, descaracterizando por completo o objeto desta concessão.

Resposta:

Visando a ampla competitividade na licitação, e a seleção da proposta mais vantajosa à Administração Pública, não há razões técnicas para a limitação da participação de tais empresas, tendo em vista que a vencedora da licitação deverá cumprir estritamente o disposto na Minuta de Contrato e, em especial, as especificações constantes do PEA, além de ter que cumprir integralmente a regulamentação da aviação civil estabelecida pela ANAC que garante o bom funcionamento do aeroporto.

Muito obrigado pela sua colaboração.

Pergunta 14

Entende-se que devem ser revisados os valores de Contrato, Garantia da Proposta, Outorga Mínima e Valor de Garantia de Execução após a revisão dos parâmetros de demanda, custos e investimentos.

Entende-se que tais itens são resultados de saída da modelagem financeira e serão alterados com a eventual mudança dos parâmetros sugeridos anteriormente.

Resposta:

No caso de revisão de parâmetros de demanda, custos e investimentos, os valores de contrato, garantia de proposta, outorga inicial e garantia de execução poderão ser revisados.

Muito obrigado pela sua colaboração.

Pergunta 15

Questiona-se, gentilmente, se será disponibilizado um “manual / diretriz / plano operacional conjunto / regramento de exploração aeroportuária / outro” de convívio entre o Concessionário, FAB e Embraer durante o prazo da concessão.

Entende-se que tal documento é de suma importância para mitigar conflitos entre os entes envolvidos. Sugere-se que o documento a ser disponibilizado no Edital tenha anuência tanto da FAB, quanto da Embraer.

Resposta:

Atualmente, a Infraero é responsável pela exploração do aeroporto. A Minuta de Contrato prevê, especificamente no Capítulo II, Seção V – Das Fases de Realização do Objeto, um período de transição, em que a operação passará da Infraero para a Concessionária, observadas as diretrizes constantes do PTO desenvolvido pela Concessionária, nos termos do Anexo 2.8, da Minuta de Contrato. A Concessionária explorará a área civil do Aeroporto de São José dos Campos, sendo está indicada, de forma clara, no item 4 do PEA. Caberá à futura Concessionária fazer a gestão do aeroporto com as entidades públicas e privadas.

Muito obrigado pela sua colaboração.

Pergunta 16

Qual o(s) critério(s) utilizado(s) para fixar a limitação imposta às empresas aéreas, suas coligadas e subsidiárias, na razão de 2% da participação do consórcio? Há precedentes que substanciem tal previsão?

Entende-se que percentuais mais altos, porém não expressivos, não são capazes de gerar conflito de interesses. Tal entendimento está em harmonia com o quanto previsto nos itens 6.14 e 6.14.1, do Edital, que fixam a possibilidade de majoração da participação dessas empresas após o 5 ano do contrato de concessão, sem limitação do percentual, deixando ao exercício discricionário do Poder Concedente a validação ou não da alteração da participação.

Neste sentido, sugere-se majoração do percentual de participação de empresas aéreas em consórcio para até 15% da participação, e solicita-se esclarecimentos acerca do racional que fundamenta o limite inicial de 2% na participação em consórcio, manifestamente restrigente,

e posterior possibilidade de majoração sem que seja pré-fixado um percentual limite já na fase concorrencial.

Resposta:

Tal exigência está compatível com as melhores práticas do setor. Neste sentido, *vide* Edital de Leilão n.º 01/2020, relativo à 6ª Rodada de Concessão dos Aeroportos Federais, o qual foi submetido ao Tribunal de Consta da União (TCU), que não apresentou objeções.

De toda forma, considerando o interesse deste Município em ampliar a participação de interessados na licitação, tal sugestão será avaliada e, eventualmente, refletida no Edital a ser publicado.

Muito obrigado pela sua colaboração.

Pergunta 17

O item 4.37 trata acerca da exigência quanto à apresentação da declaração de capacidade financeira conforme segue: “A Proponente e, no caso de Consórcio, cada consorciado individual e proporcionalmente à sua participação no Consórcio, deverá declarar que dispõe ou tem capacidade de obter recursos financeiros suficientes para cumprir as obrigações de aporte de recursos próprios e de terceiros necessários à consecução do objeto desta Concessão, nos termos do Anexo 2 - Modelo de Declaração de Capacidade Financeira.” No entanto, o referido Modelo de Declaração de Capacidade Financeira encontra-se no Anexo 1.3 – Declarações. Solicitamos que seja sanado o erro formal identificado.

Resposta:

A Minuta de Edital será revisada. Muito obrigado pela sua colaboração.

Pergunta 18

Da redação do item 4.37, Minuta do Edital e do teor do modelo de declaração de capacidade financeira, entende-se que as exigências não são suficientes para comprovarem a saúde financeira do proponente. Portanto, como é de praxe nas concorrências públicas e,

a fim de garantir a participação de licitantes aptos a desenvolverem o objeto da concessão, sugerimos que sejam introduzidos critérios objetivos que permitam a real comprovação da saúde financeira das sociedades, tais como:

a) balanço patrimonial e demonstrações contábeis do último exercício social, na forma da Lei, já exigíveis e apresentados na forma da lei, vedada a sua substituição por balancetes ou balanços provisórios,

a.1) para Sociedades Anônimas e outras Companhias obrigadas à publicação de balanço, na forma da Lei n.º 6.404/76, devem ser apresentadas: cópias da publicação de balanço patrimonial com as devidas notas explicativas; demonstração do resultado do exercício; demonstração dos fluxos de caixa, quando exigível por lei; e demonstração das mutações do patrimônio líquido ou a demonstração dos lucros ou prejuízos acumulados.

a.2) para outras empresas devem ser apresentadas: demonstrações financeiras e balanço patrimonial devidamente publicados e registrados na Junta Comercial competente; demonstração do resultado do exercício; e cópia do termo de abertura e de encerramento do

livro Diário, devidamente registrado na Junta Comercial. O proponente deverá comprovar o atendimento aos índices indicados neste item, através de demonstrativo de cálculo, devidamente assinado por contador ou técnico registrado no Conselho Regional de Contabilidade, tomando por base o balanço patrimonial de que trata a alínea “a”, utilizando as fórmulas apresentadas a seguir:

(i) ILC (Índice de Liquidez Corrente) $\geq 1,0$

ILC = Ativo Circulante / Passivo Circulante

(ii) ILG (Índice de Liquidez Geral) $\geq 1,0$

ILG = (Ativo Circulante + Realizável a Longo Prazo) / (Passivo Circulante + Exigível a Longo Prazo)

(iii) IEG (Índice de Endividamento Geral) $\leq 1,0$

IEG = (Passivo Circulante + Exigível a Longo Prazo) / Ativo Total

Resposta:

A exigência de qualificação econômico-financeira prevista na Minuta de Edital está em consonância com o artigo 37, inciso XXI, da Constituição Federal de 1988, bem assim com o entendimento do Tribunal de Consta da União – TCU (*vide* Acórdão n.º 110/2007 Plenário), a saber: “As exigências editalícias devem limitar-se ao mínimo necessário para o cumprimento do objeto licitado, de modo a evitar a restrição ao caráter competitivo do certame”.

Ademais, a exigência de patrimônio líquido mínimo, além de limitar a participação de potenciais *players* (em especial, internacionais que costumam operar com maior endividamento), não garante a efetiva estruturação e execução do projeto. Nesta linha, *vide* os pedidos para a relicitação das Rodovias Federais BR-040/DF/GO/MG e BR-060/153/262/DF/GO/MG, as quais exigiam a comprovação de patrimônio líquido, quando da concessão.

Em relação à exigência de índices, não é diferente. Há muito, a comprovação de índices contábeis é objeto de discussão por órgãos de controle, em razão da dificuldade na definição de índices razoáveis para a correta escolha da empresa. Neste sentido, *vide* Acórdão do TCU n.º 0647/08, que demonstra com exemplos a ineficácia da exigência de índices contábeis para aferir a capacidade econômico-financeira das licitantes.

Assim sendo, a qualificação econômico-financeira exigida na Minuta de Edital, além de se limitar ao mínimo necessário ao cumprimento do objeto da licitação, proporciona a ampla competitividade na licitação.

Ademais, por se tratar de uma concessão, há obrigações adicionais que garantem a solvência do licitante, que são as obrigações prévias à assinatura do contrato, dentre elas a integralização, em moeda corrente nacional, de valor significativo e necessário para as despesas iniciais da concessão. Muito obrigado pela sua colaboração.

Pergunta 19

“2.4. A recusa em fornecer esclarecimentos e documentos ou em cumprir as exigências solicitadas pela Comissão Especial de Licitação, nos prazos por ela determinados e de acordo com os termos deste Edital, poderá ensejar a desclassificação da Proponente, com a consequente execução da Garantia da Proposta, nos termos do item 4.18 deste Edital.

4.17. As Garantias da Proposta poderão ser executadas pelo MUNICÍPIO, mediante prévia notificação, assegurado o direito de contraditório e ampla defesa, sem prejuízo das demais penalidades previstas no Edital e na legislação aplicável, nas seguintes hipóteses, conforme o disposto no art. 5º, inciso LV, da Constituição Federal:

4.17.2. apresentação, pela Proponente vencedora, dos documentos de habilitação em desconformidade com o estabelecido pelo Edital Partindo do pressuposto de que o dever-poder administrativo sancionador, como todas as manifestações de exercício do poder há suas limitações, entende-se que a execução da garantia da proposta, a título de multa, na eventualidade de ausência de apresentação de documento e esclarecimentos quando solicitado, caracteriza abuso do poder sancionatório por parte da Administração Pública, seja pelo fato da desproporção entre a falta cometida e a sanção aplicada, seja pelo fato de que carece de amparo legal a previsão da incidência de multa desta proporção e nestas circunstâncias. Assim, sugere-se, gentilmente, a exclusão destas previsões.

Resposta:

A garantia de proposta tem por finalidade conferir maior seriedade ao certame licitatório, inibindo a participação de empresas aventureiras, não comprometidas com o certame, bem como assegurar o cumprimento das condições do Edital pelas Licitantes.

Neste sentido, a Minuta de Edital prevê, expressamente, as condições de participação, os documentos que deverão ser apresentados pelas Licitantes, a possibilidade de saneamento de falhas de caráter formal e de esclarecimentos a respeito de documentos já apresentados.

Ademais, prevê, de forma clara e objetiva, as hipóteses que a Garantia de Proposta poderá ser executada pelo Município, bem como garante à Licitante, antes da execução da Garantia, o exercício da ampla defesa e do contraditório.

Desta forma, não há qualquer ilegalidade nas disposições editalícias em questão.

Muito obrigado pela sua colaboração.

Pergunta 20

Os itens 4.17 e 4.17.1 do Edital preveem a execução da garantia da proposta no caso de apresentação de documentos de habilitação em desconformidade com o Edital. Resta evidente a carência de proporcionalidade entre o fato e a sanção aplicada, não devendo, ao nosso ver, o proponente vencedor ser punido pela falta de zelo da comissão de licitação, que tem o dever de analisar e validar os documentos apresentados. Desta forma, sugere-se, gentilmente, a exclusão desta previsão.

Resposta:

A garantia de proposta tem por finalidade conferir maior seriedade ao certame licitatório, inibindo a participação de empresas aventureiras, não comprometidas com o certame, bem como assegurar o cumprimento das condições do Edital pelas Licitantes.

Neste sentido, a Minuta de Edital prevê, expressamente, as condições de participação, os documentos que deverão ser apresentados pelas Licitantes, a possibilidade de saneamento de falhas de caráter formal e de esclarecimentos a respeito de documentos já apresentados.

Ademais, prevê, de forma clara e objetiva, as hipóteses que a Garantia de Proposta poderá ser executada pelo Município, bem como garante à Licitante, antes da execução da Garantia, o exercício da ampla defesa e do contraditório.

Desta forma, não há qualquer ilegalidade nas disposições editalícias em questão.

Muito obrigado pela sua colaboração.

Pergunta 21

“6.2.3.6. o capital social da Concessionária, subscrito no valor mínimo de R\$ 24.342.782,40 (vinte e quatro milhões, trezentos e quarenta e dois mil, setecentos e oitenta e dois reais e quarenta centavos);

6.2.3.7. O compromisso de integralização do capital social, até a assinatura do Contrato, em moeda corrente nacional, no valor mínimo de R\$ 8.686.260,82 (oito milhões, seiscentos e oitenta e seis mil, duzentos e sessenta reais e oitenta e dois centavos).

4.42.60 manter capital social subscrito e integralizado, em moeda corrente nacional, de, no mínimo, R\$ 24.342.782,40 (Vinte e quatro milhões, trezentos e quarenta e dois mil, setecentos e oitenta e dois reais e quarenta centavos) (valores decorrentes dos itens 6.2.3.6 e 6.2.3.7 do Edital)”

Da leitura dos subitens 6.2.3.6., 6.2.3.7., do Edital e da Subcláusula 4.42.60, da minuta de Contrato, resta claro a **ausência do cronograma de integralização do capital social**, sendo apenas mencionado a obrigatoriedade de integralização do capital social no valor de aproximadamente R\$ 8.6 MM como condição precedente à assinatura do contrato.

Solicita-se, gentilmente, que seja disponibilizado o cronograma de integralização do capital social da SPE.

Resposta:

A Minuta de Edital será revisada. Muito obrigado pela sua colaboração.

Pergunta 22

O item 1.20. do Edital, prevê que a “Comissão Especial de Licitação deverá julgar e responder às eventuais impugnações, na forma da lei”. No entanto, não está expressamente previsto o prazo limite para apreciação e resposta à eventuais impugnações.

Sugere-se que seja incluído no edital o prazo previsto no §1º, do artigo 41, da Lei Federal n.º 8.666/1993, de 21 de Junho de 1993, conforme segue:

“A Comissão Especial de Licitação deverá julgar e responder às eventuais impugnações, em até 3 (três) dias úteis”.

Resposta:

Entende-se que a redação é clara. De toda forma, será avaliada a aceitação ou não da sugestão quando da publicação do Edital. Muito obrigado pela sua colaboração.

Pergunta 23

O recolhimento da remuneração à (entidade organizadora da concorrência), no valor de R\$ 420.669,87 (quatrocentos e vinte mil, seiscentos e sessenta e nove reais e oitenta e sete centavos).

O art. 21 da Lei n. 8.987/95 prevê a obrigatoriedade de o licitante vencedor ressarcir aqueles que desenvolveram os estudos e projetos efetivamente utilizados pelo Poder Concedente no âmbito da modelagem da concessão.

O subitem 6.2.1 do Edital estabelece que o proponente vencedor deverá ressarcir a entidade organizadora no valor de R\$ 420.669,87.

Solicita-se, gentilmente, que se faça uma solicitação formal a entidade para atualizar o valor, já que no modelo atual consta como o valor da Valor do leilão da 4a rodada, ajustado para a data base da modelagem, podendo não refletir o valor real que será desembolsado.

Resposta:

O valor estimado a ser recolhido, a título de remuneração da entidade organizadora da concorrência, é aquele previsto no item 6.2.1 da Minuta de Edital. O Município está avaliando quem será a entidade organizadora da concorrência, de modo que, optando-se por uma entidade fora da estrutura do Município, o valor a ser recolhido pela Licitante Vencedora da Licitação, a título de remuneração dessa entidade, será indicado no Edital de Licitação do Aeroporto de São José dos Campos publicado. Muito obrigado pela sua colaboração.

Pergunta 24

No que toca à fiscalização da concessão, a Subcláusula 8.2, da minuta de contrato prevê que “para a verificação do cumprimento dos IQS pela Concessionária, o Poder Concedente poderá recorrer a serviço técnico de empresa especializada de auditoria independente, a ser indicada, contratada e remunerada pela Concessionária, cabendo ao Poder Concedente o direito de veto na indicação realizada pela Concessionária.”

Solicita-se que seja incorporado à modelagem financeira da desestatização o custo relativo à contratação da empresa responsável pela realização deste serviço, uma vez que é item obrigatório imputado ao concessionário.

Resposta:

A modelagem econômico-financeira não considerou custos para a contratação de tal empresa, pois, pela projeção de demanda, o Aeroporto não atingirá o volume de passageiros que demandará a contratação de auditoria para validar pesquisas de satisfação. Porventura, o Aeroporto vier a atingir tal volume, a Concessionária será responsável pela contratação da empresa de auditoria.

Muito obrigado pela sua colaboração.

Pergunta 25

Nota-se erro formal na sequência da numeração do capítulo III da minuta do contrato. Solicita-se ajustes na numeração na passagem do capítulo II para o capítulo III, a fim de corrigir a atual sequência incorreta atual.

Resposta:

A Minuta de Edital será revisada. Muito obrigado pela sua colaboração.

Pergunta 26

Toda a sequência de subcláusulas decorrentes desta estão incorretas, visto que iniciam por 4.1.1.1.

Solicita-se, gentilmente, a correção de toda a sequência da subcláusula 2.19.8, da Minuta de Contrato.

Resposta:

A Minuta de Edital será revisada. Muito obrigado pela sua colaboração.

Pergunta 27

O Subitem 4.40.1, do Edital trata da habilitação técnica por meio da apresentação de atestado que comprove que a licitante já tenha processado no período de 12 meses o mínimo de 60 mil passageiros.

Ocorre que, conforme apresentado no instrumento editalício, o aeroporto SBSJ tem vocação para cargas, assim, visando garantir os interesses da Administração Pública e a fim de permitir a participação apenas de empresas com capacidade técnica comprovada nas atividades que compõem o objeto da presente concessão, entende-se que a exigência prevista para a qualificação na Concorrência deve ser ampliada, com o objetivo de afastar o risco de que empresas sem experiência em projetos similares vençam a licitação.

Desta forma, entende-se que a comprovação da experiência no que se refere aos aspectos mais significativos da concessão não está sendo abarcada na redação atual, devendo prever experiência na movimentação de carga alfandegada, com volume mínimo de 1.000 toneladas, em um período de 12 meses.

Assim, compreende-se ser mais prudente, sob pena de possível irregularidade formal do edital que o item 4.40.1 tenha a seguinte redação:

“4.40.1. A Proponente que participar da Concorrência isoladamente deve ser um Operador Aeroportuário que tenha operado, pelo período mínimo de 12 (doze) meses, aeroporto que tenha processado, naquele ano, no mínimo 120.000 (duzentos mil) passageiros.

4.40.2. A Proponente que participar da Concorrência isoladamente deve ser um Operador Aeroportuário que tenha movimentação de carga alfandegada com volume mínimo de 1.000 toneladas, pelo período de 12 meses.”

Resposta:

A qualificação técnica exigida na Minuta de Edital encontra respaldo na modelagem econômico-financeira que avaliou possíveis cenários de exploração do Aeroporto, e permite ampla participação de interessados. Com isso, a exigência de experiência em operação de aeroportos já é suficiente para que a futura Concessionária tenha a expertise necessária, sendo que a inclusão de uma exigência relacionada à carga poderá limitar a concorrência.

Desta forma, a qualificação técnica exigida na Minuta de Edital, além de permitir a ampla participação de interessados, atende à vocação do Aeroporto de São José dos Campos, inclusive de empresas cujo *core business* seja a exploração da atividade de transporte de cargas, não havendo qualquer vedação a sua participação na licitação.

Muito obrigado pela sua colaboração.

Pergunta 28

A Subcláusula 4.42.61, da minuta de Contrato faz menção ao item 3.1.57, no entanto, haja vista a inexistência do referido item, sugerimos ajuste na subcláusula com a indicação correta.

Resposta:

A Minuta de Contrato será revisada. Muito obrigado pela sua colaboração.

Pergunta 29

Solicita-se, gentilmente, a apresentação do laudo de vistoria da ANAC no aeroporto (estado das instalações, equipamentos, etc.)

Resposta:

O inventário do aeroporto consta nos estudos técnicos preparatórios para o edital feito pelo consórcio GCA.

Muito obrigado pela sua colaboração no processo de concessão do aeroporto Prof. Urbano Stumpf.

Pergunta 30

Na minuta do edital de concessão notei que as empresas aéreas não podem participar.

Acho interessante a participação com um percentual, em consórcio, de empresa aérea, pois como usuários dos aeroportos, terão interesse em investir e fazer crescer o aeroporto de São José dos Campos, trazendo benefícios enormes para a cidade e sua população.

Resposta:

O entendimento está equivocado. A possibilidade de participação de Empresas Aéreas está prevista no item 3.17, da Minuta de Edital, abaixo transcrito:

“3.17. É admitida a participação de Empresas Aéreas, suas Controladoras, Controladas e Coligadas, bem como as Controladas e Coligadas das Controladoras e das Controladas das Empresas Aéreas como membro de Consórcio, observadas as disposições do presente item.

3.17.1. Uma ou mais Empresas Aéreas não poderão participar com mais de 2% (dois por cento) no Consórcio, considerada a soma de suas participações.”

Muito obrigado pela sua colaboração.

Pergunta 31

As cláusulas 3.16. e 3.17. da minuta de edital disponibilizada estabelecem que:

3.16. As Empresas Aéreas não poderão participar desta Concorrência isoladamente.

3.16.1. Aplica-se a restrição de que trata o item 3.16 às Controladoras, Controladas e Coligadas das Empresas Aéreas, bem como às Controladas e Coligadas das Controladoras e das Controladas das Empresas Aéreas.

3.17. É admitida a participação de Empresas Aéreas, suas Controladoras, Controladas e Coligadas, bem como as Controladas e Coligadas das Controladoras e das Controladas das Empresas Aéreas como membro de Consórcio, observadas as disposições do presente item.

3.17.1. Uma ou mais Empresas Aéreas não poderão participar com mais de 2% (dois por cento) no Consórcio, considerada a soma de suas participações.

3.17.2. Para fins do disposto no item 3.17.1 acima, serão consideradas, cumulativamente, a participação no consórcio de quaisquer das pessoas jurídicas mencionadas no item 3.17.

Considerando a natureza deste contrato, a vocação deste aeroporto – que difere das concessões federais em sua essência, e que serviram de base para este Edital –, pode-se dar a impressão que a supressão e/ou limitação de empresas aéreas (e empresas coligadas, controladas etc.), restringe demasiadamente a competitividade do certame. Impedir e/ou limitar a ampla participação de empresas que naturalmente poderiam ter interesse no projeto, pode prejudicar a ampla participação de competidores e afastando potenciais interessados, ainda que em formato de consórcio.

Diante disso, compreendemos que a limitação imposta pelo edital à participação das Companhias Aéreas não se mostra razoável, tendo em vista que sua finalidade seria mais bem atendida se substituída por previsão expressa vedando a Concessionária de quaisquer práticas anticoncorrenciais com eventuais competidores do mercado. Dessa forma, além de afastar eventuais práticas anticoncorrenciais permitiria uma maior competitividade no certame que, em última análise, atende ao interesse público e da própria Prefeitura ao estruturar este projeto.

Assim, sugerimos a supressão da cláusula 3.16. da minuta de edital, substituindo-a por outra que vede práticas anticoncorrenciais por parte da concessionária caso tenha em sua composição uma empresa área durante toda a execução do contrato, sob pena das sanções cabíveis.

Resposta:

A Minuta de Edital foi elaborada com vistas a ampliar a participação de interessados na licitação. Neste sentido, nos termos do item 3.2, da Minuta de Edital, é permitida a participação de pessoas jurídicas, brasileiras ou estrangeiras, entidades de previdência complementar e fundos de investimento, de forma individual ou reunidas em Consórcio.

Da mesma forma, a Minuta de Edital não exige demasiada qualificação técnica, tampouco financeira, apenas a necessária para a execução do objeto do Contrato.

Não obstante o interesse do Município em ampliar a participação de interessados, não pode este deixar de prezar pela escolha de uma empresa que possa cumprir com o Contrato.

Desta forma, considerando o interesse de ampliar a participação, a necessidade de a empresa escolhida cumprir com o Contrato, bem como a experiência verificada no setor aeroportuário, entende-se que a limitação prevista na Minuta de Edital quanto à participação de Empresas Aéreas não fere a competitividade do certame.

De toda forma, será avaliada a possibilidade de aumentar o percentual de participação de Empresas Aéreas, no caso de consórcio.

Muito obrigado pela sua colaboração.

Pergunta 32

Prezados, boa tarde!

Estou acompanhando o processo de concessão do Aeroporto Prof. Urbano Stumpf e fui informada que nenhum documento referente à audiência da última sexta-feira (13/08) foi disponibilizado no portal da transparência até o momento.

Sendo assim, fui instruída a solicitar o envio de eventuais atas ou registros documentais da primeira audiência meio deste e-mail. Ainda, aproveito a oportunidade para perguntar se as atas e/ou demais audiências serão disponibilizados no portal da transparência ou se devemos também solicitar o acervo.

Poderiam, por gentileza, me ajudar com essas informações?

Agradeço desde já pela atenção.

Resposta:

Todos os documentos referentes à concessão do aeroporto Prof. Urbano Stumpf estão disponibilizados no sítio oficial da Prefeitura de São José dos Campos na internet.

Eles podem ser acessados por meios dos seguintes links:

<https://servicos.sjc.sp.gov.br/sa/licitacoes/detalhe.aspx?sec=1,2&sit=1,2,3&mod=1,2,3,4,5,6,7,8,9,10,11,12,13,14,17&pag=1&pes=aeroporto>

<https://www.sjc.sp.gov.br/servicos/governanca/portal-da-transparencia/aeroporto-internacional-professor-urbano-stumpf/>

Muito obrigado pela sua colaboração no processo de concessão do aeroporto Prof. Urbano Stumpf.

Pergunta 33

Em 2018 surgiu a notícia que o museu de São Carlos, Asas de um sonho da Tam Linhas Aéreas viria para São José dos Campos.

Ainda é viável essa possibilidade com concessão do aeroporto para iniciativa privada? Seria muito interessante para o lado turístico da nossa cidade de São José dos Campos.

<https://g1.globo.com/sp/vale-do-paraiba-regiao/noticia/transferencia-de-museu-de-aviacao-para-sao-jose-dos-campos-e-discutida.ghtml>

Resposta:

Houve algumas tratativas preliminares, mas nesse momento o foco é o apoio ao MAB (Museu Aeroespacial Brasileiro, ligado à Força Aérea Brasileira, e já instalado em nosso município desde fevereiro de 2004.

Muito obrigado pela sua colaboração no processo de concessão do aeroporto Prof. Urbano Stumpf.

Pergunta 34

Eu queria sugerir para se melhorar o aeroporto, que façam um corredor de BRT entre o bairro de Santana na região Norte passando pelo Centro, Jardim Paulista, conexão pela estação Martins Pereira da linha verde, Jardim da Granja até o aeroporto.

Com isso, as regiões Norte e Sudeste tem uma interligação e com o bilhete único pode integrar com a linha verde.

Resposta:

Obrigado pela sugestão. O apontamento será encaminhado à Secretaria de Mobilidade Urbana para análise e estudo de viabilidade.

Muito obrigado pela sua colaboração no processo de concessão do aeroporto Prof. Urbano Stumpf.

Pergunta 35

Considerando os materiais intitulados de "Projeções", "Demanda irrestritiva" e "PAX DOM", e levando em consideração a participação de 0,10%, o que embasa a afirmação de que o potencial aéreo de mercado para passageiros se mantém estável na RI ao longo do tempo? Ainda, qual a natureza da restrição?

Resposta:

O estudo de projeção de demanda é realizado em duas etapas 1) projeção de demanda irrestrita, que consiste em uma projeção que não considera possíveis restrições de infraestrutura; e 2) projeção de demanda restrita, que compara os resultados das projeções irrestritas com a capacidade calculada pela engenharia - caso seja identificada alguma restrição, a demanda passaria a ser limitada. No caso das projeções de SBSJ, a capacidade se mostrou muito superior à demanda projetada, e portanto não impõe restrições ao crescimento previsto. A participação de 0,10% prevista para SBSJ dentre os competidores é resultado de um modelo de projeção de escolha do passageiro (modelo de regressão logística) que projeta a competição entre aeroportos em função de parâmetros de acesso ao aeroporto, nível de serviço ao passageiro e diversidade de voos ofertada no aeródromo.

Muito obrigado pela contribuição.

Pergunta 36

Os equipamentos do ativo não analisados em decorrência da falta de informações serão extintos do inventário?

Resposta:

Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que será disponibilizada uma lista de equipamentos atualizada com todas as informações necessárias, a fim de basear quais ativos devem ser englobados na concessão.

Muito obrigado pela contribuição.

Pergunta 37

Os veículos do inventário, incluindo os carros de combate, possuem laudos referentes aos testes executados?

Resposta:

Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que, para a avaliação dos ativos, não é realizado o levantamento de laudos referentes aos veículos, é levada em conta a data da última manutenção do equipamento, o tempo de vida útil remanescente e a avaliação do estado de conservação do equipamento.

Pergunta 38

Considerando a página 274 do anexo “Estudo de mercado”¹ e a apresentação da aeronave de estudo B744, qual a metodologia ou motivo que embasam a redução de seu alcance em 70%?

Resposta:

O valor de 70% presente no relatório se refere ao peso utilizado da capacidade total da aeronave (peso da carga paga) considerando que esse é um valor mínimo de utilização da capacidade total para tornar o voo economicamente viável. Não se refere à 70% do alcance total da aeronave.

Muito obrigado pela contribuição.

Pergunta 39

Considerando a página 267, §2º do anexo "Estudo de Engenharia e Afins"² e a afirmação de que são necessárias intervenções para atendimento de aeronave da classe E, quais e quantas ingerências serão necessárias?

Resposta:

Agradecemos a contribuição, esclarecemos que os investimentos relacionados às adequações para código E, previstos no Estudo de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental, estão apresentados no capítulo 2.5 do relatório de Engenharia e Afins.

Muito obrigado pela contribuição.

Pergunta 40

Em relação ao sistema de drenagem, houve detecção de contaminação por agentes químicos? Ainda, na mesma temática, qual o status de medidas em curso orientadas ou não pelos agentes de fiscalização?

Se possível, requisitamos mais informações detalhadas no tocante ao sistema de drenagem do sistema pátio e pistas.

Resposta:

Não houve detecção de contaminação de agentes químicos nos sistemas de drenagem.

As informações sobre os sistemas de drenagem estão detalhadas no item 1.2.10.7 dos Estudos de Engenharia e no item 3.1.10 dos Estudos Ambientais.

Muito obrigado pela contribuição.

Pergunta 41

Quando houver uso mútuo, em qual período a correção de eventuais falhas na proteção e/ou cercas do sítio instaladas serão ressarcidas e/ou compartilhadas pelos demais usuários do Aeroporto, como FAB e EMBRAER?

Resposta:

Trata-se de questão operacional que deverá ser dirimida e gerenciada pela Concessionária.

Muito obrigado pela contribuição.

Pergunta 42

Considerando que em 2011 o Aeroporto atingiu o número de 200 mil passageiros/ano, qual a justificativa para a diminuição da movimentação de passageiros a partir do referido ano e nos três anos subsequentes a esse?.

Resposta:

A redução da quantidade de voos foi resultado da escolha das companhias aéreas de reduzirem a quantidade de voos em São José dos Campos, concentrando maior quantidade de voos nos hubs paulistas (Viracopos, Guarulhos, Congonhas).

Muito obrigado pela contribuição.

Pergunta 43

9.1. Quais licenças obrigatórias estão ativas?

9.2. Existe alguma pendência na emissão das licenças necessárias? Se sim, quais são?

9.3. Qual o status das licenças de operação e ambientais?.

Resposta:

9.1 - O Capítulo 2 – Análise da Regularidade Ambiental dos Estudos Ambientais apresenta a relação de todas as licenças vigentes e a regularidade do aeroporto perante diversos órgãos, como a CETESB, IBAMA, Ministério Público, ANAC, Mapa e Justiça Federal.

9.2 - A Licença de Operação do Aeroporto está em fase de emissão junto a CETESB.

Atualmente não há razões técnicas que justifiquem a ausência da LO, visto que a Infraero atendeu todas as exigências realizadas pela CETESB.

9.3 - A Licença de Operação do Aeroporto está em fase de emissão.

A Prefeitura de São José dos Campos iniciou tratativas junto ao órgão ambiental, a CETESB, para minimizar os prazos de emissão da Licença de Operação e, conseqüentemente, reduzir o risco de aplicação de eventuais sanções ao futuro operador aeroportuário.

As últimas atualizações do processo de licenciamento indicam que, em 17 de dezembro de 2018, a CETESB informou, conforme documento do Anexo 1.1 dos Estudos Ambientais, que o processo

para a emissão da LO estava em fase final de análise. Por fim, em maio de 2020, por meio do Ofício nº SBSJ-OFI-2020/00100 (Anexo 1.2 dos Estudos Ambientais), a Infraero reiterou o pedido de conclusão e emissão da LO para a CETESB. Até o momento não houve resposta do órgão ambiental para a solicitação.

Em processos de concessões, há um período inicial de transferência de titularidade dos processos de licenciamento vigentes, quando o novo operador aeroportuário iniciará o diálogo com o órgão ambiental para que possa assumir as responsabilidades e compromissos associados ao aeroporto. Nesse período, o órgão ambiental definirá quais obrigações deverão ser cumpridas pelo novo empreendedor e, se necessário, prazos exequíveis serão estabelecidos.

Muito obrigado pela contribuição.

Pergunta 44

Considerando a tabela 12-1 no anexo “Estudos de Mercado”4 e a alegação de que a APP e APA possuem risco baixo, qual a localização delas? Tendo em vista que esta informação não é fornecida no caderno de mapas.

Respostas:

As localizações da APP e da APA estão disponíveis, respectivamente, na Figura 3-2 : Uso do solo, cobertura vegetal e Áreas de Preservação Permanente (APP) e na Figura 1-8: Unidades de Conservação e áreas verdes urbanas do relatório de Estudos Ambientais que compõe o conjunto de Estudos de Viabilidade.

Muito obrigado pela contribuição.

Pergunta 45

Quais são as áreas e suas respectivas metragens destinadas à exploração por disposição das cláusulas 11.1.5 e 11.1.7 da Minuta de Contrato disponibilizada?

Resposta:

A Concessionária poderá explorar qualquer área abrangida pela área civil do Aeroporto, conforme indicado no item 4 do PEA.

Muito obrigado pela contribuição.

Pergunta 46

12.1. Quais a estatística de uso do aeroporto pela EMBRAER?

12.2. Quais as receitas advindas da EMBRAER, considerando a utilização da infraestrutura do aeroporto sob concessão? Qual o histórico nos últimos 05 anos?

Resposta:

12.1 - As estatísticas de uso do aeroporto pela EMBRAER não são públicas, de modo que não integram as projeções de demanda constantes dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental.

12.2 - Nas demonstrações financeiras da INFRAERO (operadora do aeroporto nos últimos anos), não há referência explícita a qualquer receita advinda da EMBRAER para o aeroporto de São José dos Campos.

Muito obrigado pela contribuição.

Pergunta 47

O item 4.6. do documento “SBSJ_Relatório 05_Anexo 2.3 - PEA.pdf” disponibilizado estabelece que “4.6. Durante todo o prazo da concessão, caberá à Concessionária tomar todas as medidas, administrativas e/ou judiciais, para aquisição das áreas necessárias à ampliação do sítio aeroportuário civil e readequações para atendimento às normas de segurança operacional.”

13.1. Já existem áreas identificadas que deverão ser adquiridas pela concessionária para a expansão do Sítio Aeroportuário ou para sua readequação para atendimento às normas de segurança operacional?

13.2. Essas áreas serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro?

Resposta:

Agradecemos pela contribuição.

13.1 Considerando a minuta do edital, não há exigência de áreas adicionais a serem adquiridas para expansão ou adequação do sítio aeroportuário. Esclarecemos que as áreas listadas e detalhadas no item 2.5.4.1 do Relatório de Estudos de Engenharias e Afins, são as áreas necessárias para adequação do sítio aeroportuário considerando as premissas e o cenário previstos no Estudo;

13.2 No caso de aquisição de áreas fora da área civil indicada no item 4 do PEA, pela Concessionária, não haverá direito a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, salvo se tal aquisição for solicitada pelo Poder Concedente.

Muito obrigado pela contribuição.

Pergunta 48

O item 7.1. do documento “SBSJ_Relatório 05_Anexo 2.3 - PEA.pdf” disponibilizado estabelece que “Durante a Fase I-B do Contrato, com prazo máximo de duração de 36 (trinta e seis) meses a partir da Data de Eficácia, a Concessionária deverá realizar os investimentos necessários para adequação da infraestrutura e recomposição do nível de serviço, a fim de disponibilizar os sistemas permanentes que possibilitem a prestação de serviço adequado aos Usuários”. Entendemos por essa disposição que já há conhecimento sobre inadequações de infraestrutura e necessidade de recomposição do nível de serviço. Quais são as áreas que atualmente requerem esses investimentos para adequação e recomposição do nível de serviço?

Resposta:

Agradecemos a contribuição, esclarecemos que no item 1.2 do Relatório de Engenharia e Afins, são apresentadas as condições da infraestrutura verificadas durante o estudo, no entanto, é de responsabilidade do futuro Concessionário fazer as avaliações necessárias para embasar sua proposta. Muito obrigado pela contribuição.

Pergunta 49

Na tabela 1-79, da página 265, no anexo "Estudos de Engenharia e Afins"5, é afirmado que as TWY não atendem a necessidade da aeronave crítica, código C. Na descrição de explicação da mesma tabela, é informada a existência de uma coluna, que não está presente, com as dimensões de largura com acostamento. Solicitamos esclarecimentos e/ou acesso à coluna faltante.

Resposta:

Agradecemos a contribuição, esclarecemos que a coluna com as dimensões considerando a faixa de rolamento e os acostamentos é a coluna com título "Largura Total", da Tabela 1-79 do Relatório Estudos de Engenharia e Afins. A coluna com título "Largura Total" é numericamente igual à coluna "Largura sem acostamento" devido à ausência de acostamento nas taxiways do aeroporto.

Muito obrigado pela contribuição.

Pergunta 50

Na página 267, §1º do anexo " Estudo de Engenharia e Afins" também é declarado que o sistema de TWY atende às especificações para aeronave do código C. Solicitamos esclarecimentos haja vista que a tabela mencionada no "Pedido de Esclarecimento 01" afirma que as TWY não atendem a necessidade da aeronave crítica.

Resposta:

Agradecemos a contribuição, esclarecemos que tendo em vista que o aeroporto está cadastrado para operação código C, a Tabela 1-79 trata da capacidade das pistas de taxi, com relação à largura total do pavimento, de operarem esse código. De acordo com o exposto no item 154.219 do RBAC154 EMD07, para operações de aeronaves código C, recomenda-se que a largura de pista de rolamento e acostamento deva ser de 25 m, com acostamento em material que seja capaz de suportar a aeronave. Entretanto, conforme declarado na Publicação de Informação Aeronáutica (AIP) de maio de 2021, todas as taxiways do aeroporto possuem 23 m de largura, ou seja, não atendem à recomendação da norma. No entanto, isso não impede a operação de aeronaves 4C, conforme Portaria citada.

O texto da página 267, por sua vez, trata das distâncias com relação ao eixo das taxiways, regulamentadas pela Tabela C-5 do RBAC154 EMD07, as quais estão em conformidade com o regulamento.

Muito obrigado pela contribuição.

Pergunta 51

A cláusula 2.19.14 da Minuta de Contrato disponibilizada faz referência à cláusula 3.1.7, entretanto, não há qualquer item com essa numeração no material. Solicitamos esclarecimento sobre a qual disposição e de qual material a cláusula 2.19.14 da Minuta de Contrato faz referência.

Resposta:

A Minuta de Edital será revisada para ajustar a numeração. Agradecemos a contribuição.

Pergunta 52

A cláusula 4.43.13 da Minuta de Contrato disponibilizada faz referência à cláusula 3.1.44, entretanto, não há qualquer item com essa numeração no material. Solicitamos esclarecimento sobre a qual disposição e de qual material a cláusula 4.43.13 da Minuta de Contrato faz referência.

Resposta:

A Minuta de Edital será revisada para ajustar a numeração. Agradecemos a contribuição.

Pergunta 53

A cláusula 6.5.23 da Minuta de Contrato disponibilizada faz referência à cláusula 3.1.61, entretanto, não há qualquer item com essa numeração no material. Solicitamos esclarecimento sobre a qual disposição e de qual material a cláusula 6.5.23 da Minuta de Contrato faz referência.

Resposta:

A Minuta de Edital será revisada para ajustar a numeração. Agradecemos a contribuição.

Pergunta 54

A cláusula 11.1 da Minuta de Contrato disponibilizada possibilita que a concessionária poderá celebrar com terceiros contratos que envolvam a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário, pelo regime de direito privado. Solicitamos a disponibilização da relação de espaços disponíveis para tanto e sua áreas correspondentes em metragem por tipo de demandante.

Resposta:

A Concessionária poderá explorar qualquer área abrangida pela área civil do Aeroporto, indicada no item 4 do PEA. Informações adicionais, não encontradas nos estudos de viabilidade, poderão ser obtidas diretamente pelas licitantes, por meio de levantamentos independente e visitas ao Aeroporto, nos termos do item 1.15 e 1.28 da Minuta de Edital, a seguir transcritos:

“1.15. As Proponentes poderão vistoriar o Complexo Aeroportuário do Aeroporto objeto da licitação, em visitas técnicas que serão agendadas conforme procedimento a ser divulgado pela Comissão Especial de Licitação”.

“1.28. As Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do Complexo Aeroportuário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, bem como pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis à Concorrência e à Concessão, devendo arcar com seus respectivos custos e despesas, inclusive no tocante à realização de estudos, investigações, levantamentos, projetos e investimentos”.

Muito obrigado pela contribuição.

Pergunta 55

Solicitamos o apontamento de: (i) área modular de 10.000m², extensíveis até 30.000m², para construção de galpões; (ii) área para ampliação do atual Terminal de Cargas Internacional com 5.000m² pelo menos, extensíveis até 15.000m² ao longo da concessão, e (iii) área para construção de Terminal de Cargas Doméstico com 10.000m² pelo menos, extensíveis até 30.000m² ao longo da concessão.

Resposta:

Agradecemos a contribuição, esclarecemos que é de responsabilidade do futuro Concessionário avaliar e identificar áreas de ampliação e desenvolvimento, conforme necessidade do seu plano de negócios. Muito obrigado pela contribuição.

Pergunta 56

O item 3.1.4 do documento “SBSJ_Relatório 05_Anexo 2.3 - PEA.pdf” prevê “A execução das melhorias no prazo previsto neste PEA, com vistas a ampliar e adequar a infraestrutura aeroportuária do Complexo Aeroportuário e a qualidade dos serviços prestados aos Usuários”. Solicitamos que sejam apontados todos os pontos tidos como inadequados na infraestrutura aeroportuária atualmente.

Resposta:

Agradecemos a contribuição, esclarecemos que no item 1.2 do Relatório de Engenharia e Afins, são apresentadas as condições da infraestrutura verificadas durante o estudo, no entanto, é de responsabilidade do futuro Concessionário fazer as avaliações necessárias para embasar sua proposta. Muito obrigado pela contribuição.

Pergunta 57

Consta nos documentos disponibilizados que o contrato da DIGEX é da modalidade “não edificado” (item 26.1.2.1.1 da avaliação econômico-financeira), entretanto, ela opera 2 hangares. Solicitamos esclarecimento quanto ao contrato da DIGEX e indicação da área do aluguel.

Resposta:

As informações relacionadas ao Contrato com a DIGEX estão disponibilizadas no website da Prefeitura:

https://servicos.sjc.sp.gov.br/consulta_publica_aeroporto. Ver Planilha: SBSJ_Contratos_Comerciais_Royaltins_1.00.xlsx >> Aba: SBSJ-DD.

Pergunta 58

O item 4.5 do documento “SBSJ_Relatório 05_Anexo 2.3 - PEA.pdf” atribui à concessionária o dever de tomar todas as medidas, administrativas e/ou judiciais, para aquisição das áreas necessárias à ampliação do sítio aeroportuário civil e readequações para atendimento às normas de segurança operacional. Solicitamos a indicação das ações judiciais e/ou administrativas pendentes relativas à manutenção da posse.

Resposta:

No caso de aquisição de áreas fora da área civil indicada no item 4 do PEA pela Concessionária, não haverá direito a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, salvo se tal aquisição for solicitada pelo Poder Concedente. Os estudos de viabilidade não indicaram a necessidade de novas áreas para o plano de desenvolvimento futuro, mas cabe aos proponentes realizar tal avaliação. Não foram localizadas ações judiciais relativas à posse das áreas do aeroporto.

Pergunta 59

O item 7.2.1. do documento “SBSJ_Relatório 05_Anexo 2.3 - PEA.pdf” institui a obrigação da concessionária implantar áreas de segurança de fim de pista (RESA) nas cabeceiras da pista de pouso e decolagem. Solicitamos esclarecer quais as limitações atuais de operabilidade devido à ausência de RESA no aeroporto.

Resposta:

Agradecemos a contribuição, esclarecemos que uma área de segurança de fim de pista (RESA) deve ser disponibilizada, conforme item 154.209 do RBAC154 EMD07.

Muito obrigado pela contribuição.

Pergunta 60

O item 7.3. do documento “SBSJ_Relatório 05_Anexo 2.3 - PEA.pdf” institui a obrigação da concessionária realizar inspeção de segurança em até 100% da bagagem despachada, da carga e da mala postal embarcada em aeronaves partindo do aeroporto. Solicitamos esclarecer a qual tipo de carga essa exigência será aplicada (doméstica, internacional, fretamento etc.) e qual a regulamentação da ANAC que deverá ser considerada para esse procedimento.

Resposta:

O Operador do Aeroporto é responsável pela proteção e inspeção das bagagens despachadas, da carga e da mala postal, nos termos do RBAC n.º 107 EMD 04, e da Resolução ANAC n.º 515, de 8 de maio de 2019, e alterações. A exigência se aplica a todo tipo de carga.

Muito obrigado pela contribuição.

Pergunta 61

O item 8.5. do documento “SBSJ_Relatório 05_Anexo 2.8 - PTO.pdf” estabelece que “A Concessionária deverá coordenar junto ao Operador Atual o planejamento e execução de obras de forma a manter o risco às operações aéreas em níveis aceitáveis”. Solicitamos esclarecer o que é determinado por essa cláusula, tendo em vista que o Plano de Transferência Operacional terá duração de apenas 03 meses.

Resposta:

Durante o período de duração da Fase de transição, a Concessionária deve obter informações junto ao Operador Atual, e planejar, se for o caso, a execução de obras, de forma a não impactar nas operações do Aeroporto. Tal cláusula é aplicável apenas para a hipótese de a nova Concessionária pretender realizar obras durante a fase de transição. Muito obrigado pela contribuição.

Pergunta 62

Considerando a categoria do aeroporto, a previsão de pico até o final da concessão, a capacidade de pátio e a atratividade da concessão com redução de custo de investimento e manutenção, sugerimos a recuperação apenas de duas Taxiways, dentre elas a Taxiway Alfa.

Resposta:

Agradecemos a contribuição, esclarecemos que será de total responsabilidade do Concessionário realizar os investimentos necessários para que o aeroporto esteja adequado à regulação vigente. Complementarmente, conforme exposto no item 153.207 do RBAC153 EMD06, o operador de aeródromo deve manter pistas de táxi em condições de segurança operacional, mantendo requisitos de estrutura e funcionalidade, defeitos no pavimento e desníveis/depressões/deformações no pavimento.

Muito obrigado pela contribuição.

Pergunta 63

Considerando a página 77, item 153.401, da RBAC, a função da Classe do Aeroporto e a atratividade da concessão, sugerimos a retirada de todos os equipamentos da SESCINC e sua desativação, visando a redução dos custos de investimento e manutenção.

Resposta:

Agradecemos a contribuição, esclarecemos que será de total responsabilidade do Concessionário cumprir com o disposto na regulação vigente. Em especial, para o SESCINC, o Concessionário deverá observar o RBAC 153 ou regulação vigente à época.

Muito obrigado pela contribuição.

Pergunta 64

Considerando a necessidade de equacionar o investimento com o resultado econômico esperado do equipamento ao longo da Concessão, sugerimos redução máxima do montante de investimentos de R\$ 151.950.001,60 e alargamento do prazo de implementação de 3 (três) anos – para que o prazo de implementação, portanto, passe a ser superior a tais 3 (três) anos. Como exemplo, sugere-se a supressão de obras no TPS uma vez que a atual capacidade instalada atende as projeções de demanda do estudo.

Resposta:

Agradecemos a contribuição, esclarecemos que, conforme exposto na minuta de edital, os investimentos em TPS são exigidos para atendimento aos níveis de serviço, com disponibilização de capacidade de processamento de passageiros igual ou superior à demanda de passageiros na Hora Pico de cada um dos componentes. Além disso, devem ser obedecidas também as especificações mínimas explicitadas no item 5 do documento "SBSJ_Relatório 05_Anexo 2.3 - PEA.pdf".

Muito obrigado pela contribuição.

Pergunta 65

Considerando obsolescência da aeronave do estudo B744, sugerimos o estudo com equipamentos modernos como B777, B787, A350, A330, B767.

Resposta:

Agradecemos a contribuição, esclarecemos que o projeto de infraestrutura e geometria do Estudo de Engenharia e Afins utilizou a aeronave B744 como aeronave crítica de projeto, que é representativa para categoria 4E. Reforçamos que é de responsabilidade do Concessionário adequar a infraestrutura do aeroporto de acordo com a aeronave crítica em operação durante todo o período da concessão.

Muito obrigado pela contribuição.

Pergunta 66

A cláusula 2.11.2. da Minuta de Contrato disponibilizada estabelece que a outorga inicial deverá ser paga em até 15 dias da assinatura do contrato. Entretanto, tendo em vista se tratar de montante considerável, visando a viabilidade da previsão de pagamento da outorga inicial para a futura concessionária, sugerimos que a data de pagamento seja postergada para 12 meses após a assinatura do contrato e, ainda, que seja possibilitado o parcelamento do valor.

Resposta:

Obrigado pela sugestão, no entanto, tal cláusula tem finalidade garantir que a empresa escolhida na licitação possui capacidade econômico-financeira para se organizar e cumprir o contrato.

Muito obrigado pela contribuição.

Pergunta 67

A cláusula 2.13. da Minuta de Contrato disponibilizada estabelece que “A Contribuição Variável corresponderá ao montante anual em reais resultante da aplicação de alíquota sobre a totalidade da receita bruta da Concessionária e de suas eventuais subsidiárias integrais, auferida no ano anterior ao do pagamento”. Sugerimos que a contribuição variável seja calculada a partir da amortização do investimento realizado, conforme o valuation da concessão previsto no edital (fluxo de caixa).

Resposta:

Obrigado pela sugestão, porém a contribuição variável será calculada na forma prevista na cláusula 2.13, pois é uma forma de compartilhamento de ganhos decorrentes da exploração do Aeroporto, em especial, pelo fato de a outorga corresponder, apenas, a 50% (cinquenta por cento) do VPL do projeto.

Muito obrigado pela contribuição.

Pergunta 68

Na cláusula 4.42.39 da Minuta de Contrato disponibilizada, sugerimos a previsão de que os investimentos serão realizados por gatilho.

Resposta:

Obrigado pela sugestão. O dimensionamento dos investimentos já está vinculado a gatilhos. De toda forma, a Minuta de Contrato será revisada para ficar mais clara tal previsão.

Muito obrigado pela contribuição.

Pergunta 69

A cláusula 4.42.60 da Minuta de Contrato disponibilizada obriga a concessionária a manter o capital social subscrito e integralizado no valor de no mínimo R\$ 24.342.782,40, valor este elevadíssimo e injustificado, o que pode inviabilizar a operabilidade da concessionária. Assim, sugerimos a diminuição do valor mínimo a ser mantido como capital social subscrito e integralizado.

Resposta:

Obrigado pela sugestão. Entretanto, a previsão de tal capital social tem por finalidade garantir que a empresa escolhida na licitação possui capacidade econômico-financeira para cumprir com o contrato, posto que tal valor corresponde ao valor das obrigações prévias (entidade organizadora da concorrência + ressarcimento dos estudos de viabilidade), e a 20% (vinte por cento) do valor do Capex projetado para a Fase I-B do contrato.

Muito obrigado pela contribuição.

Pergunta 70

Diante do exposto, sugerimos a supressão de qualquer menção às empresas em recuperação judicial das cláusulas 4.3, 4.33, 4.34 e 4.34.1 e sua substituição por cláusula assegurando o direito de as empresas em recuperação judicial participarem do certame, desde que comprovem sua viabilidade econômica e financeira na fase de habilitação.

Resposta:

Obrigado pela sugestão. A Minuta de Edital será revisada.

Pergunta 71

Sugerimos que a cláusula 4.42.85 da Minuta de Edital disponibilizada preveja que todos os Contratos de Assistência Técnica às Operações Aeroportuárias estejam sujeitos à administração direta e incontestável da concessionária após o primeiro ano de operação, de modo que, após esse período, a rescisão ou substituição destes não esteja mais sujeita à prévia e expressa anuência do Poder Concedente.

Resposta:

A Minuta de Edital foi elaborada com vistas a ampliar a participação de interessados na licitação. Neste sentido, nos termos do item 3.2, da Minuta de Edital, é permitida a participação de pessoas jurídicas, brasileiras ou estrangeiras, entidades de previdência complementar e fundos de investimento, de forma individual ou reunidas em Consórcio.

Da mesma forma, a Minuta de Edital não exige demasiada qualificação técnica, tampouco financeira, apenas a necessária para a execução do objeto do Contrato.

Não obstante o interesse do Município em ampliar a participação de interessados, não pode este deixar de prezar pela escolha de uma empresa que possa cumprir com o Contrato. Desta forma, a necessidade de prévia e expressa anuência do Poder Concedente para rescisão ou substituição do contrato de assistência técnica, visa a justamente permitir que o Poder Concedente tenha condições de fiscalizar e garantir a regular prestação do serviço aeroportuário.

Muito obrigado pela contribuição.

Pergunta 72

Sugerimos que na cláusula 6.5.4 da Minuta de Edital disponibilizada seja previsto que os investimentos dos estudos de engenharia ou outros mandatórios que tiverem diferença maior que 5% deverão ensejar o reequilíbrio econômico-financeiro da concessão.

Resposta:

Obrigado pela sugestão. Conforme disposto no item 1.27, da Minuta de Edital, os estudos de viabilidade foram obtidos para fins exclusivo de precificação da concessão, não apresentando qualquer caráter vinculativo que responsabilize o Poder Concedente, sendo certo que, conforme item 1.28, também da Minuta de Edital, caberá às Licitantes, dada a sua expertise, realizar os levantamentos e estudos necessários à elaboração de sua proposta econômica.

Muito obrigado pela contribuição.

Pergunta 73

A Prefeitura de São José dos Campos divulgou não existirem quaisquer passivos ambientais pré-existentes à concessão, entretanto, a cláusula 6.5.26 da Minuta de Edital disponibilizada estabelece que a concessionária suportará os riscos existentes em relação aos passivos ambientais pré-existentes. Diante disso, sugerimos a previsão de que qualquer passivo ambiental pré-existente que venha a ser constatado seja suportado pelo Poder Concedente.

Resposta:

Nos Estudos Ambientais, Capítulo 4 – Levantamento, Avaliação e Precificação de Passivos, estão elencados e devidamente precificados os passivos socioambientais do Aeroporto de São José dos campos, sendo responsabilidade do futuro operador aeroportuário a remediação e a recuperação desses passivos. Os investimentos necessários para a recuperação dos passivos integram o CAPEX previsto para o aeroporto e, portanto, foram devidamente considerados na viabilidade do negócio.

Muito obrigado pela contribuição.

Pergunta 74

Sugerimos a adição de previsão de que a lista referida na cláusula 6.5.28 seja exata, sem qualquer margem de tolerância ou alteração.

Resposta:

Obrigado pela sugestão. De fato, a Lista de Bens será elaborada na forma prevista na cláusula 2.20 da Minuta de Contrato.

Pergunta 75

A cláusula 15.1.1 da Minuta de Contrato disponibilizada prevê que a concessionária deverá disponibilizar todas as informações relevantes para realizar anualmente consulta aos usuários. Sugerimos acrescentar previsão de que a concessionária não terá obrigação de divulgar informações de natureza estratégica, sobre as quais poderá manter o sigilo.

Resposta:

A previsão de obrigação de a Concessionária disponibilizar todas as informações relevantes a respeito da concessão, visa a atender princípios inafastáveis à Administração Pública, tais quais, o da transparência, moralidade, probidade etc. Serão preservadas informações consideradas sigilosas pela Concessionária perante terceiros, salvo a hipótese de determinação de autoridade pública competente em sentido contrário. Porém, a inclusão da expressão “informações de natureza estratégica” pode inviabilizar o atendimento de tais princípios.

Muito obrigado pela contribuição.

Pergunta 76

O item 4.5 do documento “SBSJ_Relatório 05_Anexo 2.3 - PEA.pdf” atribui à concessionária o dever de tomar todas as medidas, administrativas e/ou judiciais, para aquisição das áreas necessárias à ampliação do sítio aeroportuário civil e readequações para atendimento às normas de segurança operacional. Sugerimos a previsão de que o dever de tomar medidas administrativas e/ou judiciais para manutenção da posse das áreas aeroportuários será solidário entre o Poder Concedente e a Concessionária.

Resposta:

Obrigado pela sugestão. No caso de aquisição de áreas fora da área civil indicada no item 4 do PEA, pela Concessionária, não haverá direito a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, salvo se tal aquisição for solicitada pelo Poder Concedente.

Muito obrigado pela contribuição.

Pergunta 77

O item 8.4. do documento “SBSJ_Relatório 05_Anexo 2.8 - PTO.pdf” estabelece que “8.4. A Concessionária deverá apresentar em até 12 (doze) meses da data de eficácia a avaliação estrutural do pavimento da(s) pista(s) de pouso e decolagem”. Entendemos, todavia, que essa obrigação deveria ser atribuída ao Poder Concedente e que seu cumprimento deveria ser estipulado para antes do início da concessão, haja vista sua relevância para o início das operações da concessionária.

Resposta:

Obrigado pela sugestão. No entanto, conforme disposto na Minuta de Contrato, a Concessionária será a única responsável pela adequação da infraestrutura do Aeroporto.

Sendo assim, eventual avaliação ou adequação incorreta, é um risco assumido pela Concessionária, nos termos do Contrato.

Pergunta 78

"O valor estabelecido a título de garantia de execução contratual (R\$ 5.339.465,64) supera em mais de 80% do VPL previsto, o que se mostra um valor excessivamente alto. Assim, sugerimos sua revisão.

Ainda, a cláusula 4.42.79 da Minuta de Contrato disponibilizada obriga a concessionária a manter a integridade da garantia durante toda a vigência do contrato, o que não se mostra razoável. Sugerimos a previsão de que o valor a ser mantido como garantia de execução contratual seja diminuído proporcionalmente a cada intervalo de 05 anos."

Resposta:

Obrigado pela sugestão. A Minuta de Contrato será revisada.

Pergunta 79

A cláusula 6.5.22. da Minuta de Contrato disponibilizada institui como risco da concessionária os "custos de eventual rescisão dos contratos celebrados que envolvam a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário que estejam em vigor ao final do Estágio 2 da Fase I;". Sugerimos a adição de previsão de que eventuais indenizações a serem pagas em razão dessas rescisões sejam limitadas dentro de padrões de razoabilidade, de forma a não onerar excessivamente a concessionária por obrigações assumidas pelo Poder Concedente. Sugerimos, nesse sentido, que a limitação seja com base no valor de um número determinado de aluguéis.

Resposta:

Obrigado pela sugestão. Entretanto, importante esclarecer que a Minuta de Contrato não obriga a futura Concessionária a rescindir os contratos que envolvam a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário que eventualmente estejam em vigor.

Pergunta 80

Sugerimos a retirada da cláusula 11.7. da Minuta de Contrato disponibilizada, tendo em vista que a exigência de que as "propostas de definição e de alteração dos valores e critérios de remuneração, bem como de criação de novas cobranças pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais, devem ser precedidas de consulta às partes interessadas relevantes" limita demasiadamente a autonomia da concessionária de legitimamente negociar qualquer serviço, bem, ou propriedade sobre sua responsabilidade. Ainda, ressaltamos que eventuais questionamentos nesse sentido podem ser submetidos às agências reguladoras responsáveis, ao passo que essa disposição apenas acrescenta um procedimento custoso e burocrático que poderá afetar a operabilidade do aeroporto pela concessionária.

Resposta:

Obrigado pela sugestão. A Minuta de Contrato será revisada.

Pergunta 81

O item 8.11.2 do documento "SBSJ_Relatório 05_Anexo 2.3 - PEA.pdf" disponibilizado estabelece que "O PMI deverá apresentar previsão de demanda de aeronaves, veículos 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”. A previsão de demanda para os 20 (vinte) anos seguintes impõe custos desarrazoados para a concessionária, além de ser desnecessária considerando as novas tecnologias disponíveis. Diante disso, sugerimos a diminuição da previsão para que seja referente aos próximos 05 anos.

Resposta:

Obrigado pela sugestão. No entanto, tal prazo é necessário para que o Poder Concedente/ANAC possa fiscalizar adequadamente a projeção de demanda de aeronaves, veículos e de passageiros etc. Ademais, importante esclarecer que tal documento sofrerá revisões, sempre que necessário, inclusive para fins de adequação às novas tecnologias disponíveis, sendo tal fato um risco expressamente alocado à Concessionária, nos termos da cláusula 6.5.16, da Minuta de Contrato.

"6.5. Observado o disposto no item 5.4, constituem riscos suportados exclusivamente pela Concessionária:

(...)

6.5.16. mudanças tecnológicas implantadas pela Concessionária e que não tenham sido solicitadas pelo Poder Concedente;"

Muito obrigado pela contribuição.