



PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
SECRETARIA DE AVIAÇÃO CIVIL - SAC
Secretaria de Política Regulatória de Aviação Civil – SPR
Departamento de Regulação e Concorrência da Aviação Civil
Departamento de Outorgas

Nota Técnica nº 002/DERC/DEOUT/SPR/SAC-PR

Assunto: Novo Aeroporto da Região Metropolitana de Porto Alegre.

Referência: Processo nº 00055.002133/2014-99.

Data: 9 de setembro de 2014.

I. Introdução

Vêm à análise desta Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República – SAC-PR estudos técnicos recebidos do Governo do Rio Grande do Sul referentes ao desenvolvimento de terminais de carga aérea naquele Estado, assim como plantas de localização do sítio aeroportuário em estudo na cidade de Portão, na Região Metropolitana de Porto Alegre.

Os autos foram então encaminhados para este Departamento de Regulação e Concorrência – DERC mediante Despachos do Chefe de Gabinete do Ministro e, em seguida, da Secretaria de Política Regulatória, ambos de 18 de julho de 2014. Compõem os autos os seguintes documentos:

- i) Nota Técnica sobre o “Novo Aeroporto da Região Metropolitana – Concessão de Aeroportos”, elaborada pelo Departamento Aeroportuário – DAP da Secretaria de Infraestrutura e Logística – SEINFRA do Estado do Rio Grande do Sul, datada de 30 de dezembro de 2013;
- ii) Nota Técnica sobre o “Novo Aeroporto da Região Metropolitana”, elaborada pelo DAP/SEINFRA do Estado do Rio Grande do Sul, datada de 28 de novembro de 2013;
- iii) Relatório Técnico da Tarefa 4: “Desenvolvimento e Gestão de Carga Aérea”, que compõe o estudo “Assistência Técnica ao programa de Desenvolvimento da Malha Aeroportuária”, elaborado para o Governo do Rio Grande do Sul em junho de 2013 e custeado pela Agência de Comércio e Desenvolvimento dos Estados Unidos da América (*U.S. Trading e Development Agency – USTDA*); e

[Assinatura]

[Assinatura]
1

- iv) Plantas de localização da área em estudo para implantação do novo aeroporto na cidade de Portão, na Região Metropolitana de Porto Alegre.

Considerando tal documentação, bem como outros dados, informações e estudos disponíveis sobre o tema, a presente Nota tratará da avaliação do panorama atual da infraestrutura aeroportuária na Região Metropolitana de Porto Alegre e da proposta de empreender um novo aeroporto no Município de Portão, tendo como referência o marco regulatório e o arcabouço institucional vigentes para o setor.

2. Da Análise da Documentação Recebida

2.1 Nota Técnica sobre o “Novo Aeroporto da Região Metropolitana – Concessão de Aeroportos”, datada de 30 de dezembro de 2013

Na Nota em referência, o DAP apresenta os regimes aplicáveis à construção, manutenção e exploração de infraestrutura aeroportuária, conforme definidos no Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA (Lei nº 7565, de 19 dezembro de 1986):

“Art. 36. Os aeródromos públicos serão construídos, mantidos e explorados:

I - diretamente, pela União;

II - por empresas especializadas da Administração Federal Indireta ou suas subsidiárias, vinculadas ao Ministério da Aeronáutica;

III - mediante convênio com os Estados ou Municípios;

IV - por concessão ou autorização.”

A Nota relata o histórico de criação da SAC-PR e as características dos convênios de delegação firmados entre a União, representada pela SAC-PR, e o Estado do Rio Grande do Sul, em especial a faculdade conferida ao delegatário de optar pela exploração direta, indireta ou mista do aeroporto.

Em seguida, cita os exemplos de aeroportos concedidos recentemente pelo Governo Federal e a necessidade de inclusão dos ativos no Plano Nacional de Desestatização – PND, concluindo que a implantação do Novo Aeroporto da Região Metropolitana de Porto Alegre dependeria de uma das três possibilidades:

- i) Outorga da União ao Estado para implantação, administração, operação, manutenção e exploração;
- ii) Implantação direta pela União (inclusão no Plano de Aceleração do Crescimento, por exemplo – caso da ampliação do Aeroporto Salgado Filho); ou
- iii) Inclusão no PND para fins de concessão à iniciativa privada – hipótese que considera mais provável – caso no qual, levando em conta o histórico das concessões recentes, os estudos, projetos, levantamentos ou investigações a subsidiar o processo ficariam a cargo da SAC-PR.



[Handwritten signatures]
2

Por fim, a Nota Técnica recomenda a concessão de um novo aeroporto na Região Metropolitana de Porto Alegre, e sugere, como solução mais adequada, a exploração conjunta pelo privado do Aeroporto Salgado Filho, mediante concessão à iniciativa privada, como forma de viabilizar a construção de um novo aeroporto na região por esse mesmo parceiro privado.

2.2 Nota Técnica sobre o “Novo Aeroporto da Região Metropolitana”, datada de 28 de novembro de 2013;

A Nota apresenta dados e gráficos sobre o Aeroporto Salgado Filho, atualmente o maior aeroporto da Região Metropolitana de Porto Alegre, apontando que o crescimento da demanda de passageiros tem sido muito maior que aquele projetado pelo Plano Aeroviário do Estado do Rio Grande do Sul. Acrescenta que as projeções para os próximos anos já indicam saturação da capacidade, mesmo considerando incrementos decorrentes de obras para a ampliação da infraestrutura e melhorias de gestão no aeroporto.

Já em relação à movimentação de cargas aéreas no Aeroporto Salgado Filho, a Nota apresenta estudos que demonstram sua redução em função da limitação da infraestrutura disponível, com forte concorrência com o segmento rodoviário interestadual.

Segundo o DAP, tais limitações são consequência das características da área onde o Aeroporto está instalado, que não permite a implantação de segunda pista e limita a expansão da pista atual. Além disso, a identificação de inúmeros obstáculos na Zona de Proteção do Aeródromo dificulta a implantação de sistemas de voos por instrumentos (ILS) de categorias superiores, dificultando melhorias nas condições de pousos e decolagens no aeroporto. Por fim, a limitação da área do atual sítio aeroportuário restringe expansões necessárias nos terminais de passageiro (TPS) e cargas (TECA).

Por esses motivos, a Nota Técnica conclui ser imprescindível no Estado do Rio Grande do Sul a realização de investimentos visando implantar um novo aeroporto que suporte o previsível crescimento da demanda por transporte aéreo na região.

Em seguida, o DAP elenca as características básicas da proposta de um novo aeroporto na Região Metropolitana de Porto Alegre:

- Classificação no Plano Aeroviário do Estado do Rio Grande do Sul - PARGS:

- Grande porte;
- Interesse federal;
- Função internacional.

- Localização:

- Fácil acesso rodoviário e, possivelmente, ferroviário.
- Distância máxima da Capital de 50 km em via expressa.
- Possibilidade da implantação no entorno do aeroporto de serviços de apoio, tais como empresas de logística, rede hoteleira, locação de veículos, shopping center, etc.



[Handwritten signatures and initials]

• Resolver os problemas do sítio atual:

- Limitação da expansão do sítio - impossibilidade de uma segunda pista de pouso e decolagem;
- Obstáculos à implantação de ILS categoria III;
- Limitação da expansão do TPS até 20 milhões PAX/ano e TECA até 50.000 ton/ano.

Na seção seguinte, a Nota Técnica do DAP lista as ações já realizadas referentes à proposta do novo aeroporto, com especial destaque para a definição da localização do novo aeroporto, que foi discutida por diversos interessados junto aos órgãos responsáveis pelo controle do tráfego aéreo, com comissões parlamentares e em audiências públicas.

O documento também informa que foram editados decretos de declaração de utilidade pública pelas Prefeituras de Portão e Nova Santa Rita, gravando a área para eventual futura desapropriação. Entretanto, adiante, a Nota narra reunião de autoridades do Governo Estadual e da Prefeitura de Portão em que esta se comprometeu a editar decreto para declaração de utilidade pública. Assim, não fica claro se a área destinada ao novo aeroporto já possui declaração de utilidade pública, integral ou parcial. Note-se que houve alteração na localização do aeroporto em relação à proposta inicial, o que pode ensejar a revisão das áreas anteriormente declaradas como de utilidade pública.

Por fim, a Nota informa as ações pendentes, à época, para o prosseguimento das tratativas entre o Governo Estadual e a SAC-PR. Dessa forma, entende o DAP que competiria ao Estado do Rio Grande do Sul:

- Realizar os estudos necessários à identificação do perímetro da área do sítio aeroportuário, considerando o cumprimento e orientação das pistas de pouso e decolagem propostas;
- Elaborar estudos de movimentação de cargas; e
- Assegurar a declaração de utilidade pública da área proposta.

Quanto às ações pendentes que competiriam à SAC-PR, a Nota lista:

- Elaborar estudos de movimentação de passageiros; e
- Definir a modelagem de exploração do aeroporto.

A Nota Técnica conclui informando, em relação às tarefas atribuídas ao Estado do Rio Grande do Sul, que foram atendidos os itens 'a' e 'b', e reporta-se à audiência pública no que se refere ao item 'c'.

2.3 Relatório Técnico da Tarefa 4: "Desenvolvimento e Gestão de Carga Aérea", que compõe o estudo "Assistência Técnica ao programa de Desenvolvimento da Malha Aeroportuária"

O Relatório Técnico da Tarefa 4 é dividido nas seguintes seções: Resumo, Introdução, Visão Geral dos Serviços de Carga Aérea, Mercados Existentes e Padrões de Serviço, Questões de



[Handwritten signatures and initials]

Desenvolvimento da Carga Aérea no RS, Estratégia Proposta para Desenvolvimento de Carga Aérea, Desenvolvimento de Instalações de Carga e Conclusões, conforme descrito a seguir.

A Tarefa 4 é uma consulta técnica sobre o desenvolvimento e gestão de terminais de carga aérea. Apresenta-se também um histórico da indústria de carga aérea e os fluxos entrando e saindo do Rio Grande do Sul. O Aeroporto Internacional Salgado Filho é considerado o núcleo do estado. Porém, grande parte da carga aérea é transportada em caminhões até os aeroportos de Guarulhos ou Campinas em São Paulo.

Algumas questões surgiram ao se considerar o desenvolvimento da aviação no estado:

- (i) Os serviços de carga aérea são um pouco limitados devido ao tamanho das aeronaves que atendem aos aeroportos do Departamento Aeroportuário – DAP;
- (ii) Congestionamento nas rodovias da área metropolitana de Porto Alegre;
- (iii) O desenvolvimento de centros de logística deve levar em consideração os demais aeroportos operado pelo DAP ou Infraero;
- (iv) Planejamento e cronograma de novos projetos geralmente é afetado por mudanças frequentes na administração.

As conclusões do Relatório são no sentido de propor um programa de desenvolvimento de carga aérea com os seguintes objetivos:

- (i) Aliviar e redirecionar o tráfego rodoviário de caminhões para fora da área metropolitana de Porto Alegre;
- (ii) Desenvolver aeroportos regionais;
- (iii) Melhorar a conectividade multimodal e o processamento de cargas em aeroportos.

Vários programas de carga aérea e logística apoiariam os objetivos: aumentar os serviços comerciais em Caxias do Sul, Passo Fundo e Rio Grande; implantar instalações para carga e centro de logística no novo aeroporto de Caxias do Sul; centro alfandegário e logístico no aeroporto de Passo Fundo; centro logístico na fronteira ocidental.

As instalações para carga podem ser financiadas, desenvolvidas e operadas de diversas maneiras: (i) desenvolvimento pelo operador do aeroporto; (ii) desenvolvimento pelo locatário (transportadora ou agente de carga); (iii) desenvolvimento por terceiros contratados; (iv) *joint venture* entre operador do aeroporto e grupos privados.

A consulta técnica realizada envolveu um estudo a respeito da demanda atual e dos padrões de serviço no Estado e em quatro aeroportos localizados em: (i) Rio Grande; (ii) Caxias do Sul; (iii) Passo Fundo; (iv) Santana do Livramento.

2.3.1 Visão Geral dos Serviços de Carga Aérea

Segundo o Relatório Técnico, a carga aérea é a modalidade mais cara de transporte, tipicamente, quatro ou cinco vezes o custo de transporte rodoviário, e doze a dezesseis vezes o custo de transporte marítimo. Os produtos enviados por carga aérea geralmente têm um alto valor unitário ou têm urgência para serem entregues.



[Handwritten signatures and initials]

SEI 04, p. 110 147 12. 41

Há quatro opções básicas para a carga aérea:

- (i) A2A – Aeroporto para Aeroporto;
- (ii) A2D – Aeroporto de origem para Destino;
- (iii) D2A – Origem para Aeroporto de destino;
- (iv) D2D – Porta a Porta.



A carga aérea é transportada por:

- (i) Transportadoras dedicadas à carga aérea (Ex. ABSA Cargo e BETA Cargo);
- (ii) Companhias aéreas de passageiros, transportadoras integradas (DHL, FedEx, UPS, TNT) e transportadoras combinadas (LATAM, TAP).

No Brasil, grande parte da carga aérea é transportada por transportadoras combinadas e transportadoras integradas.

São apontadas cinco tendências principais interligadas na indústria de carga aérea que são catalizadoras de mudanças: (i) alianças de transportadoras combinadas e de passageiros (novas oportunidades de negócios); (ii) comércio eletrônico; (iii) concorrência de preços; (iv) uso de caminhões em vez de aeronaves para mercados com distâncias menores; (v) tecnologia e-frete (oferecendo transferências multimodais sem interrupção).

Considera-se que muitos aeroportos menores do Rio Grande do Sul têm transporte aéreo de passageiros limitado. A malha nacional é do tipo de distribuição radial, com Porto Alegre e São Paulo servindo tanto como núcleos nacionais quanto como portões internacionais. Aeronaves regionais e jatos *narrowbody* dominam os serviços radiais e essas aeronaves têm espaço limitado para carga aérea.

2.3.2 Mercados Existentes e Padrões de Serviço

Esta sessão do Relatório apresentado oferece uma visão geral da economia brasileira, exportações e importações, divisões modais e também examina a contribuição do Rio Grande do Sul ao comércio internacional, bem como a atividade de carga aérea no Aeroporto Salgado Filho em Porto Alegre e demais aeroportos incluídos no estudo.

De forma geral, o estudo aponta que a maioria do comércio internacional é transportada por navio (88% do peso e mais de 75% do valor). Os aeroportos movimentam 17,5% das mercadorias importadas em termos de valor, mas menos de 1% em termos de peso. Seis dos dez maiores itens de exportação do Brasil são mercadorias de alto volume e baixo valor. As maiores importações no Brasil tendem a ter valor unitário mais alto e ser mais especializadas.

Existem cinco segmentos da indústria de carga aérea: (i) exportações; (ii) importações; (iii) carga nacional; (iv) transportadoras expressas (currier); (v) serviços de transporte rodoviário de apoio. Visto que grande quantidade de carga aérea vai de caminhão do Rio Grande do Sul para São Paulo, a carga aérea que sai do estado poderia ser contada como exportações ou importações aéreas de São Paulo.

6

Ainda de acordo com o Relatório, mais de 51% de toda a carga aérea nacional passa pelos aeroportos de São Paulo, Guarulhos e Campinas. Manaus movimentada 17% e Porto Alegre movimentada 3,5%, o sétimo do país. Assim, considera-se que a carga aérea que movimentada no Rio Grande do Sul está limitada pelo comprimento das pistas do Aeroporto de Porto Alegre, pelos serviços aéreos disponíveis e pelo uso de serviços de transporte rodoviário de apoio para os aeroportos internacionais de São Paulo. Ademais, o destino de mais da metade da carga aérea movimentada em POA é o mercado nacional. A carga aérea internacional com origem ou destino no Rio Grande do Sul sai dos seguintes aeroportos: Campinas (12%), Guarulhos (34%), Porto Alegre (54%).

2.3.3 Questões para o Desenvolvimento da Carga Aérea no RS

Os volumes de carga no Rio Grande do Sul têm oscilado, mas o Relatório considera que a tendência é o declínio. A maioria da carga é transportada como carga de porão em aeronaves de passageiros. À medida que o tráfego de passageiros cresce, junto com a taxa de ocupação média, é provável que a bagagem dos passageiros tenha tomado a prioridade sobre a carga aérea. Ademais, o Terminal de Carga existente no Aeroporto de Porto Alegre tem limitações de capacidade. Foi iniciada a construção de um novo terminal de carga pela Infraero, mas a obra foi interrompida em 2011. As operações das aeronaves no Aeroporto também estão limitadas pela pista atual de 2.280 metros e por obstruções causadas por edifícios altos nas proximidades do Aeroporto.

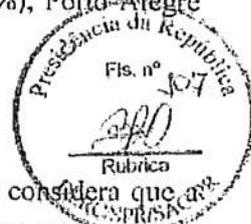
Uma grande quantidade de carga aérea, até mesmo a carga aérea que passa pelo Terminal de Cargas da Infraero no Aeroporto Salgado Filho, vai por caminhão diretamente para os aeroportos de São Paulo. Todavia, o congestionamento rodoviário na área metropolitana de Porto Alegre e para o norte, passando por Canoas, e continuando na BR 116, é apontado pelo Relatório como um problema cada vez maior.

Também os aeroportos de Caxias do Sul, Passo Fundo, Rio Grande e Santana do Livramento têm limitações de serviços e instalações que podem limitar o desenvolvimento adicional da carga aérea na região. Em Santana do Livramento, a pista atual, de 1.290x18 metros está fechada. Com os comprimentos atuais das pistas, os aeroportos continuarão sendo atendidos por aeronaves pequenas, aeronaves *narrowbody*, jatos regionais ou turboélices.

Tabela 1 – Tamanho de pista e equipamentos para voos por instrumentos

Aeroporto	Pista (m)	Navegação
Caxias do Sul	1.670x30	2 IFR
Passo Fundo	1.730x30	3 IFR sem precisão
Rio Grande	1.900x30	2 IFR sem precisão
Santana do Livramento	1.290x18	1 VFR

Em Caxias do Sul a construção de um aeroporto novo está planejada a 34 km da cidade. Para Passo Fundo e Rio Grande, haverá melhorias nos aeroportos, incluindo extensão da pista, remoção de obstáculos e expansão dos pátios. O Relatório também aponta que cada aeroporto terá um novo



Handwritten signatures and initials at the bottom right of the page.

j.El. (A) set. 2010 14/ 12. At

terminal de passageiros, estacionamento e desenvolvimento de área para apoiar hangares para a aviação geral.

Por fim, considera-se que tanto o DAP quanto a Infraero operam aeroportos menores que competem por clientes e negócios, sobrepondo mercados. Assim, o desenvolvimento de um dos aeroportos da região como centro logístico multimodal faria sentido do ponto de planejamento de sistemas para o desenvolvimento do transporte aéreo.



2.3.4 Estratégia Proposta para o Desenvolvimento de Carga Aérea na região

Os serviços aéreos existentes disponíveis nos aeroportos de Caxias do Sul, Passo Fundo e Rio Grande estão bastante limitados. À medida que a demanda aumenta, esforços para desenvolver novos serviços aéreos para passageiros também trarão capacidade adicional de porão para a carga aérea. Assim, o Relatório considera que o novo aeroporto de Caxias do Sul poderia ser desenvolvido como um centro logístico que também poderia funcionar como centro regional de triagem e distribuição para a carga vinda de múltiplas origens.

Já Passo Fundo é considerado um centro regional no nordeste do Rio Grande do Sul. Na região existe atividade agrícola considerável. Passo Fundo também funciona como centro para medicina, educação e fabricação de equipamentos para agricultura. Atualmente, não há serviços alfandegários em Passo Fundo. Um centro alfandegário e logístico no Aeroporto de Passo Fundo iria apoiar o objetivo de desenvolvimento da carga aérea na região e fornecer uma plataforma logística aérea/rodoviária em local estratégico.

O Aeroporto Regional de Rio Grande não teve relatos de movimentação de carga nos últimos anos. No passado, existia pesca ativa na região, e hoje o porto existente tem novo desenvolvimento econômico ligado às plataformas de petróleo *offshore*. O Relatório aponta que se a pesca ativa fosse revitalizada e mercados nacionais desenvolvidos o aeroporto poderia apoiar o transporte aéreo de peixes.

Santana do Livramento e Uruguaiiana têm instalações de portos secos já implantadas para facilitar as atividades transfronteiriças. O Relatório aponta que um centro de logística na fronteira ocidental reforçaria um projeto regional de desenvolvimento, enfatizando melhorias nas rodovias e ferrovias, bem como a expansão de atividades transfronteiriças e o desenvolvimento do mercado de suprimentos e serviços para empresas em Uruguaiiana e também na Argentina.

2.3.5 Desenvolvimento de Instalações de Carga

As instalações de carga em aeroportos envolvem pelo menos duas modalidades de transporte: aérea e rodoviária. As instalações variam muito em termos do tipo de carga movimentado e os serviços especializados de processamento disponíveis no local.

De acordo com o Relatório, o modelo escolhido para o desenvolvimento das instalações de carga (desenvolvimento aeroportuário, desenvolvimento pelo locatário, desenvolvimento por terceiros ou *joint venture*) vai depender das metas e objetivos do operador do aeroporto:

Handwritten signatures and initials at the bottom right of the page. There are three distinct marks: a signature that looks like 'Amber', a large circular scribble, and another signature with the number '8' below it.



- (i) Receita líquida para o operador do aeroporto;
- (ii) Conservação de sua capacidade de dívida;
- (iii) Oportunidade para privatização;
- (iv) Manter controle sobre o uso do terreno e das instalações (DAP desenvolveria o projeto);
- (v) Evitar riscos (desenvolvimento por locatário ou terceiros);
- (vi) Capacidade administrativa;
- (vii) Criação de empregos na comunidade (qualquer modelo).

O desenvolvimento de instalações de carga pode ser realizado como projeto em separado ou atrelado aos grandes projetos de melhorias planejados para os aeroportos de Caxias do Sul, Passo Fundo e, possivelmente, Rio Grande. Cada um desses aeroportos, e a viabilidade de um centro de logística em uma cidade da fronteira oeste, necessitam de estudos adicionais de carga, segundo o Relatório apresentado.

2.3.6 Conclusões

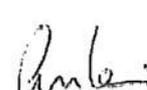
A atividade de carga área nos aeroportos regionais de Caxias do Sul, Passo Fundo, Rio Grande e Santana do Livramento é pequena e oscila de ano em ano. O Aeroporto de Porto Alegre é considerado o núcleo para carga aérea e serviços comerciais do Rio Grande do Sul. Todavia, as evidências sugerem que grande quantidade de carga aérea é transportada diretamente por terra para os aeroportos de São Paulo para então ser utilizado o transporte aéreo.

2.4 Plantas de localização da área em estudo para implantação do novo aeroporto na cidade de Portão, na Região Metropolitana de Porto Alegre.

A documentação encaminhada pelo Governo do Rio Grande do Sul também foi composta pelas seguintes plantas:

- i) Uma planta de fotografia aérea com a indicação do local de implantação do novo sítio aeroportuário;
- ii) Duas plantas com croquis da área do sítio aeroportuária e do posicionamento das pistas de pouso e decolagem; e
- iii) Duas plantas com os perfis longitudinais da área.

Finalizada a análise da documentação entregue, passa-se à análise do arcabouço institucional e do marco regulatório relativo à matéria.




3. Da Infraestrutura Aeroportuária na Região Metropolitana de Porto Alegre

O Aeroporto Internacional de Porto Alegre – Salgado Filho (SBPA) está localizado no bairro de São João, zona norte de Porto Alegre, sendo considerado importante elo da logística de transporte da região e também um dos principais portões de entrada do Mercado Comum do Sul - Mercosul para passageiros e carga aérea. O aeroporto está próximo à divisa com o município de Canoas, que possui uma Base da Força Aérea Brasileira.

O SBPA tem boa localização em relação a acessos viários, tendo ligações que conduzem às rodovias BR116 e BR290/BR101, as quais conectam o norte e o sul do Estado, bem como aos países vizinhos do Mercosul. O aeroporto é distante apenas 10 km do Centro de Porto Alegre, sendo integrado com o metrô (via aeromóvel, com 998m de extensão) e, através deste, com a Rodoviária e outros municípios da Região Metropolitana.

Em outubro de 2001 foi inaugurado o novo Terminal do SBPA. As obras foram iniciadas em janeiro de 1997. Em dezembro de 2010 foi reinaugurado o antigo terminal de passageiros.

Segundo dados da Infraero, o Aeroporto Internacional Salgado Filho possui atualmente uma área patrimonial de 3.805.810,04 m², sendo composto por:

- Área de terminal de passageiros de 53.100 m², sendo o TPS 1 de 37,6 mil m² e o TPS 2 de 15,5 mil m²;
- Estacionamento com capacidade para 2.529 veículos, sendo 2.184 veículos no TPS 1 e 345 no TPS2;
- Terminal de Carga com 6.329 m² em edificações e pátio de 30.000 m²;
- Sistema de Pátio de aeronaves com área total de 142.750 m², com 5 pontes de embarque instaladas no TPS 1;
- Pista de pouso e decolagem 11L/29R com dimensões de 2.280m x 42m e PCN = 62/F/C/X/T;
- ILS CAT I, com teto de 60,00 m e visibilidade horizontal de 800,00 m (ILS CAT II em fase de testes).

Cabe ressaltar que o sítio aeroportuário encontra-se em processo de expansão por meio de desapropriações já executadas e a realizar, conforme descrito na Nota Informativa nº 03/2014/DPE/SEAP/SAC-PR, de 29 de maio 2014, que analisa aspectos relativos à capacidade do SBPA de atender a evolução da demanda por transporte aéreo de cargas e passageiros, tendo em vista o que consta no Plano Diretor Aeroportuário – PDIR, revisto em agosto de 2012.

A Nota Informativa nº 03/2014/ DPE/SEAP/SAC-PR também destaca o seguinte:

“O aeroporto possui instalações destinadas à manutenção e/ou hangaragem de aeronaves próprias ou de terceiros, tanto de asa fixa como de asa rotativa. A área de hangaragem possui cerca de 15.000 m², com capacidade teórica para abrigar 83 aeronaves e seus pátios frontais, com 21.750 m², podendo acomodar mais 72 aeronaves, totalizando 155 posições disponíveis.”

10



(...)

No Aeroporto está instalada a empresa TAP Manutenção e Engenharia TAP M&E Brasil, um dos maiores centros de manutenção aeronáutica da América Latina, composto de 5 hangares e 12.500m² de área útil para manutenção pesada de aeronaves, reparo e revisão geral de componentes de modelos Boeing, Airbus, Fokker e Embraer, podendo atender até 1 aeronave de grande porte e 5 aeronaves de médio porte simultaneamente, oferecendo serviços a grandes empresas aéreas nacionais e internacionais.

A empresa também atua no segmento militar, atendendo a diversas forças aéreas sul-americanas, à Força Aérea Brasileira (FAB), à Marinha do Brasil e ao Exército Brasileiro, incluindo a manutenção dos aviões presidenciais brasileiros por mais de 30 anos."

O novo Plano Diretor do Aeroporto prevê necessidade de implantação de infraestrutura aeroportuária para seus diversos sistemas e componentes, de acordo com as previsões de demanda por transporte aéreo estimadas pela Infraero. O Plano Diretor prevê três fases de ampliação da infraestrutura (2014, 2025 e 2029), sendo que já em 2014 seria necessário ampliar a pista de pouso e decolagem de 2.280m x 42m para 3.200m x 45m e reforçar o pavimento asfáltico para recebimento de aeronaves código 4E sem restrição, ampliar a segunda pista (*taxiway* homologada como pista de pouso e decolagem), dobrar a área total de terminal de passageiros, expandir pátio de aeronaves e estacionamento de veículos, entre outras melhorias.

As estimativas iniciais de valores de investimentos previstas no Plano Diretor de agosto de 2012 consistem em R\$ 232,65 milhões para a expansão do TPS 1, R\$ 553 milhões para a ampliação de pista de pouso e decolagem e R\$ 261,9 milhões para o Terminal de Cargas e respectivos pátios e estruturas de apoio.

Além disso, conforme Nota Informativa nº 03/2014/DPE/SEAP/SAC-PR, para a expansão prevista no Plano Diretor é necessária a regularização de áreas limítrofes ao sítio aeroportuário com vistas à incorporação dessas áreas ao sítio por desapropriação ou reintegração de posse. Cita-se que, apenas para a ampliação da pista de pouso e decolagem será necessário desocupar 1.133 famílias, além de concluir a desapropriação em lotes para as quais já foram desembolsados aproximadamente R\$87,5 milhões.

Para uma análise acerca do interesse público de se investir em um novo aeroporto na região metropolitana de Porto Alegre, importa detalhar as condições de saturação do aeroporto existente (SBPA), apresentar as projeções de demanda para a região e analisar as restrições para a expansão do ativo existente.

3.1 Capacidade atual do SBPA

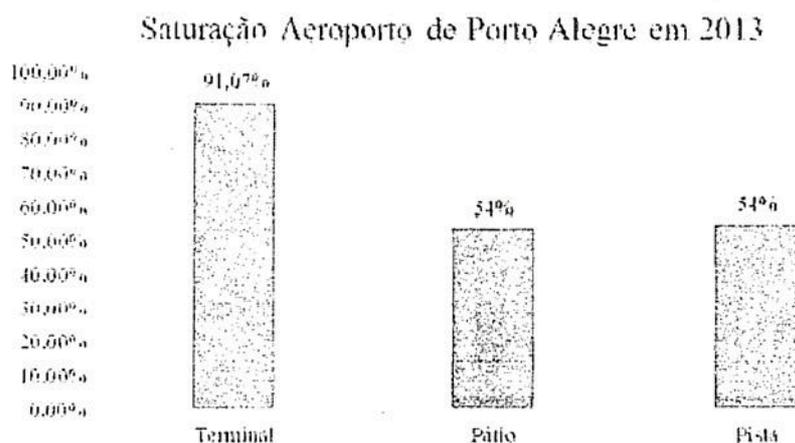
Os níveis atuais de saturação do SBPA podem ser calculados a partir de parâmetros para planejamento aeroportuário definidos pela IATA e consultorias especializadas, conforme parâmetros

utilizados nos estudos que embasaram as concessões dos aeroportos de Guarulhos/SP, Viracopos/SP, Brasília/DF, Galeão/RJ e Confins/MG.

Assim, para o cálculo da saturação de SBPA, foi considerado que o terminal de passageiros deve se adequar à exigência de nível C (IATA) de qualidade de serviço aeroportuário, produtividades médias para as posições de estacionamento de aeronaves, e capacidade de pista conforme declarado pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA. Além disso, consideram-se como dados de entrada para o cálculo do nível de saturação as informações específicas do SBPA referentes a movimento de aeronaves, tráfego de passageiros doméstico, internacional e carga, *Load Factor*, etc.

Dadas essas informações, seguindo a metodologia adotada nos estudos de viabilidade das concessões anteriores, os três principais componentes de infraestrutura (pista, pátio e terminal) de SBPA apresentam os seguintes níveis de saturação:

Gráfico 1 – Níveis de saturação dos componentes de SBPA em 2013



Fonte: SAC



Como exemplo, para o terminal de passageiros de SBPA, que processou aproximadamente 8 milhões de passageiros em 2013, estima-se a capacidade de processamento até 8,77 milhões, nas condições de conforto e qualidade exigidas internacionalmente e com base em parâmetros médios utilizados no setor. Com isso, o percentual de saturação resulta acima de 90%, o que é bastante preocupante quando se considera o tempo necessário para a ampliação de tal infraestrutura.

Ressalta-se que o cálculo da capacidade aeroportuária pode diferir bastante, a depender do nível de qualidade do serviço utilizado nos estudos e das referências adotadas. Com efeito, a Infraero informa que a capacidade de processamento do SBPA é de 15,3 milhões de passageiros ao ano. No entanto, o Plano Diretor de SBPA apresentado pela própria Infraero estabelece para o ano de 2014 a necessidade de expansão do terminal de passageiros de 53.100 m² para 118.365 m², assim como a expansão dos sistemas de pistas e pátios, calculadas de acordo com o Manual de Critérios e Condicionantes - MCC de Planejamento Aeroportuário da Infraero.

Quanto à capacidade de pista, o cálculo do nível de saturação considera a capacidade declarada pelo DECEA de 24 movimentos/hora, Considerando a capacidade de 24 movimentos/hora, a quantidade média de 120 passageiros por movimento e utilização do aeroporto em média 17 horas por dia, a capacidade da pista de pouso e decolagem atinge 14,7 milhões passageiros por ano.

Conforme Nota Informativa nº 03/2014/DPE/SEAP/SAC-PR, a capacidade de 24 movimentos/hora está aquém do potencial teórico de uma pista para aquelas dimensões, em razão de fatores limitantes associados à própria infraestrutura, como a utilização apenas do ILS - CAT I e a ausência de ligação direta da *taxiway* com a cabeceira 29, o que faz com que as aeronaves utilizem parte da pista para taxiar em procedimentos de pouso ou decolagem, aumentando assim o tempo de ocupação da pista em cada procedimento.

Além disso, a proximidade do SBPA à Base Aérea de Canoas e a orientação relativa das pistas (12/30 - Canoas e 11/29 - Porto Alegre), que não são paralelas, constituem fatores limitantes à ampliação da capacidade do sistema de pistas do SBPA, mesmo com os investimentos previstos no novo Plano Diretor.

Segundo a Infraero, a média de utilização do sistema de pistas nos últimos anos tem sido de aproximadamente 80% dos voos por instrumentos (IFR) e 20% visuais (VFR), e os dados referentes à utilização de cada cabeceira indicam uma média de 75% para a cabeceira 11 e 25% para a cabeceira 29.

Ressalta-se que a implantação do ILS - CAT II está em fase final de testes e a implantação da ligação direta da *taxiway* à cabeceira 29 da pista de pouso e decolagem está prevista na ampliação do sistema de pistas até 2018, conforme Plano Diretor do SBPA, o que deverá aumentar a capacidade da pista. Considerando as melhorias previstas para o sistema de pistas, a Infraero estima um acréscimo na capacidade teórica entre 10% a 25%, podendo aumentar a capacidade em termos de passageiros/ano para 16,2 a 18,4 milhões.

3.2 Demanda realizada e projetada para o SBPA

O aeroporto de Porto Alegre operou, no ano de 2013, 94.409 movimentos e 7.993.164 passageiros, sendo 93,7% domésticos. O aeroporto apresentou elevada taxa de crescimento do tráfego entre 2003 a 2013, de 10,74% ao ano, apesar de leve declínio no último ano, conforme gráficos a seguir.



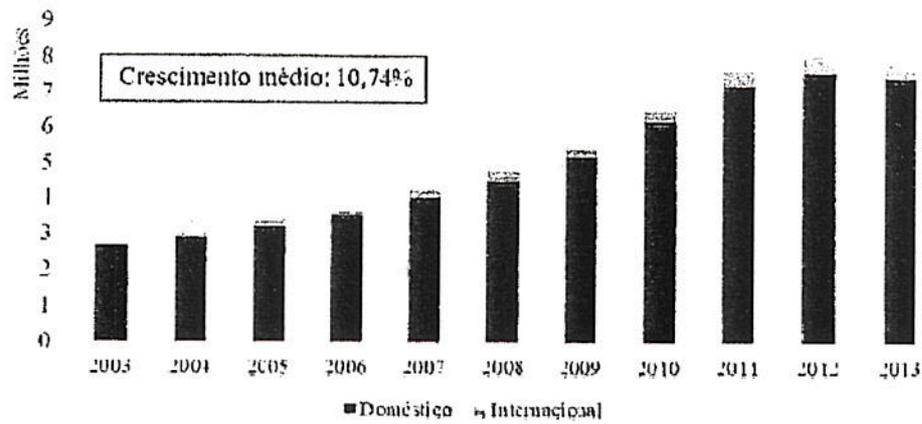
Ante:

[Handwritten signature]

Gráfico 2 – Evolução do número de passageiros em SBPA



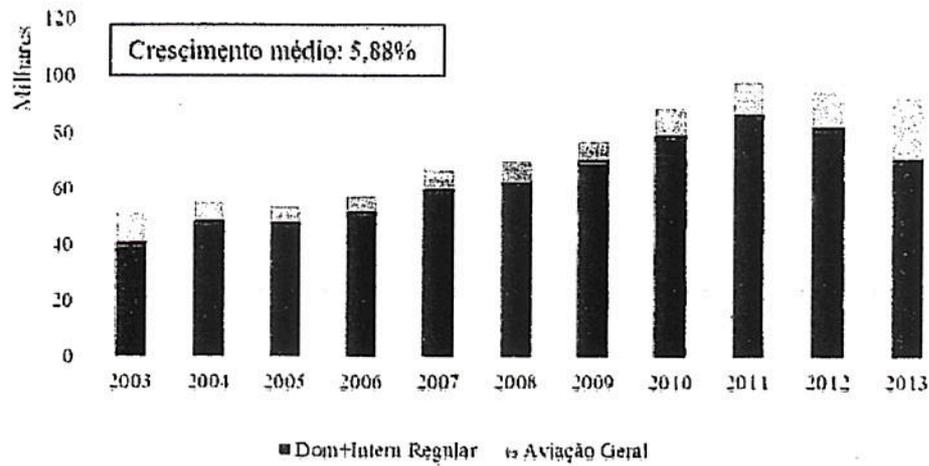
Passageiros (embarque + desembarque)



O número total de movimentos apresentou relativa estabilidade entre 2010 e 2013, com aumento da participação da aviação geral no número total de pousos e decolagens.

Gráfico 3 – Evolução do número de movimentos de aeronaves em SBPA

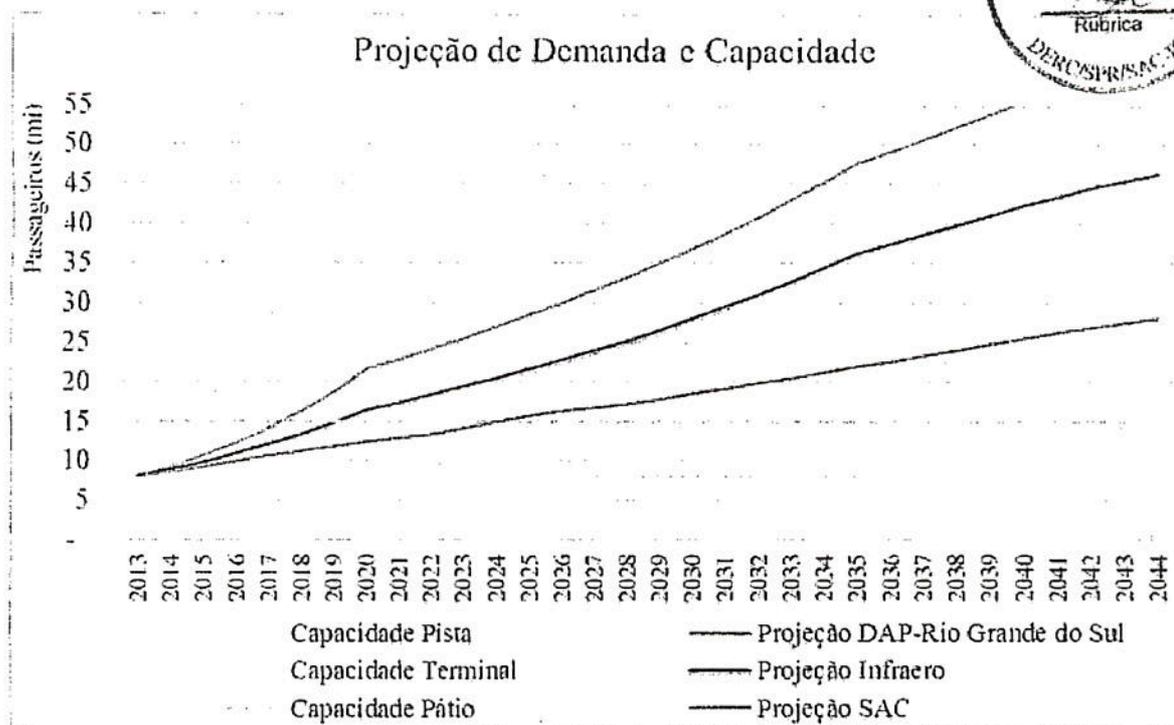
Movimentos (pouso + decolagem)



Já a carga transportada em voos e carga processada no Terminal de Carga da Infraero apresentou pouca alteração no montante, quando considerado o período de 2003 a 2013, conforme gráfico abaixo.

[Handwritten signatures]

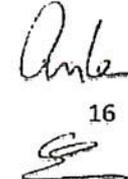
Gráfico 5 – Projeções de crescimento da demanda em SBPA



Como pode ser visto no gráfico, a capacidade máxima para o terminal de passageiros, tendo em conta a manutenção de um nível adequado de qualidade do serviço (IATA nível C), é atingida logo em 2014. Já para a capacidade do sistema de pista e pátio, as projeções indicam que a capacidade máxima será alcançada em 2018, 2020 e 2025 para as projeções apresentadas pelo estudo encomendado pelo Estado do Rio Grande do Sul, projeção Infraero e projeção SAC, respectivamente.

Em relação à infraestrutura de terminal e pátio, é possível afirmar que o sítio do aeroporto atual permitiria uma expansão desses ativos, a fim de aumentar consideravelmente a capacidade, conforme o planejamento constante no Plano Diretor revisado pela Infraero. No entanto, o sítio aeroportuário não comportaria uma nova pista de pouso e decolagem com custo benefício aceitável, tendo em vista a localização do aeroporto em zona urbana densamente ocupada e a necessidade de grande volume de desapropriações. Cita-se que apenas o custo de ampliação da pista atual é estimado pela Infraero em mais de R\$500 milhões, a valores de 2012.

A análise das projeções e capacidades indicam, portanto, que uma nova pista de pouso e decolagem de grandes dimensões é necessária em um curto período de tempo, pois mesmo no cenário de projeção mais conservador (projeção SAC-PR), a capacidade máxima do sistema de pista é alcançada em 2025. Além disso, ainda que a capacidade seja elevada até 25% em razão de investimentos nas *taxiways* e na implantação do ILS - CAT II, com a capacidade sendo elevada para


 16


18,4 milhões, haverá restrição operacional no ano de 2030, no cenário mais conservador, ou em 2019, no cenário mais otimista,

Nesse mesmo sentido, consta na Nota Informativa nº 03/2014/DPE/SEAP/SAC-PR que:

“Deve-se observar que mesmo diante dos investimentos previstos para ampliar a capacidade da pista atual e de um possível esforço para otimizar a capacidade do controle de tráfego aéreo, há indícios de convergência da capacidade da pista de pouso e decolagens com a do Terminal de Passageiros, já considerada sua ampliação para processar até 23,9 milhões de passageiros até 2018. Assim, para haver ganhos de capacidade mais significativos no longo prazo, deve ser considerada a construção de uma nova pista que opere de forma independente à pista atual do Aeroporto Salgado Filho e à Base Aérea de Canoas.

Adiciona-se que o projeto de prolongar a pista do Aeroporto Salgado Filho vai de encontro às necessidades de curto prazo da Região de manter a posição de destaque no processamento de cargas, possibilitando, assim, a operação de aeronaves cargueiras de maior porte sem restrição, como o Boeing 777 e Boeing 747, além de possibilitar voos internacionais com maior autonomia. Conforme já informado, o Salgado Filho é o Aeroporto que registra o 7º maior volume de processamento de carga dentre os complexos logísticos aeroportuários brasileiros e o 2º na Região Sul, com volume de processamento próximo ao Aeroporto de São José dos Pinhais (Curitiba).”

4. Do Arcabouço Institucional e Marco Regulatório

4.1 Arcabouço Institucional

Inicialmente, deve-se observar que a SAC-PR foi criada em 2011 – mediante a edição da Medida Provisória nº 527, de 18 de março, convertida na Lei nº 12.462, de 05 de agosto de 2011 – com o objetivo de proporcionar um adequado planejamento para o setor de aviação civil, a coordenação dos órgãos e entidades do sistema, bem como a supervisão das políticas públicas para o desenvolvimento do setor aéreo.

De fato, a referida Lei estabeleceu que:

Art. 24-D. À Secretaria de Aviação Civil compete:

“I - formular, coordenar e supervisionar as políticas para o desenvolvimento do setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil, em articulação, no que couber, com o Ministério da Defesa; (...)

II - elaborar estudos e projeções relativos aos assuntos de aviação civil e de infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil e sobre a logística do



Ambr
17
[Handwritten signatures]



transporte aéreo e do transporte intermodal e multimodal, ao longo de fluxos de produção em articulação com os demais órgãos governamentais competentes, com atenção às exigências de mobilidade urbana e acessibilidade;

III - formular e implementar o planejamento estratégico do setor, definindo prioridades dos programas de investimentos;

IV - elaborar e aprovar os planos de outorgas para exploração da infraestrutura aeroportuária, ouvida a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac);

(...)

VII - coordenar os órgãos e entidades do sistema de aviação civil, em articulação com o Ministério da Defesa, no que couber; e

VIII - transferir para Estados, Distrito Federal e Municípios a implantação, administração, operação, manutenção e exploração de aeródromos públicos, direta ou indiretamente."

No que tange à exploração de infraestrutura aeroportuária, com a criação da Agência Nacional de Aviação Civil - Anac, por intermédio da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, lhe foram atribuídas diversas competências, dentre as quais destacam-se:

"Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:

(...)

XXI - regular e fiscalizar a infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, com exceção das atividades e procedimentos relacionados com o sistema de controle do espaço aéreo e com o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;

XXII - aprovar os planos diretores dos aeroportos;

(...)

XXIV - conceder ou autorizar a exploração da infra-estrutura aeroportuária, no todo ou em parte;"

XXV - estabelecer o regime tarifário da exploração da infra-estrutura aeroportuária, no todo ou em parte;

XXVI - homologar, registrar e cadastrar os aeródromos;

(...)

XXVIII - fiscalizar a observância dos requisitos técnicos na construção, reforma e ampliação de aeródromos e aprovar sua abertura ao tráfego;

(...)"

Cabe ressaltar, ainda, que além de atuar como poder concedente nos processos de concessão de exploração de infraestrutura aeroportuária, a Anac também exerce as funções de autoridade de aviação civil, cabendo à Agência regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura

aeronáutica e aeroportuária, inclusive os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, os serviços auxiliares, a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo, a habilitação de tripulantes, as emissões de poluentes e o ruído aeronáutico, os sistemas de reservas, a movimentação de passageiros e carga e as demais atividades de aviação civil.

Por sua vez, a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – Infraero, empresa pública instituída nos termos da Lei nº 5.862, de 12 de dezembro de 1972, organizada sob a forma de sociedade anônima, com personalidade jurídica de direito privado, patrimônio próprio, autonomia administrativa e financeira, vinculada à SAC-PR, tem como finalidade específica “implantar, administrar, operar e explorar industrial e comercialmente a infraestrutura aeroportuária que lhe for atribuída pela Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República”, conforme dispõe o artigo 2º da sua lei de constituição.

Por fim, cabe destacar ainda que o Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA é a organização do Estado brasileiro, subordinada ao Ministério da Defesa e ao Comando da Aeronáutica, responsável pelo controle estratégico do espaço aéreo nacional e pelo correto gerenciamento do tráfego aéreo. Em particular, o Comando da Aeronáutica é responsável pela declaração da capacidade aeroportuária relativamente ao componente pista.

4.2 Da Política Nacional de Aviação Civil – PNAC

A Política Nacional de Aviação Civil - PNAC, aprovada pelo Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009, estabeleceu as seguintes ações específicas para a infraestrutura aeroportuária civil:

- *Promover a adequada provisão, ampliação e otimização da infraestrutura aeroportuária civil, por meio do direcionamento estratégico de investimentos, visando ao desenvolvimento econômico, à integração nacional e ao atendimento de regiões de difícil acesso.*
- *Harmonizar a capacidade e a demanda da infraestrutura aeroportuária civil, com base em planos de investimento que considerem os planejamentos de curto, médio e longo prazo baseados em estudos específicos e informações integradas.*
- *Assegurar a racionalidade da habilitação de aeroportos para o tráfego internacional, sempre justificada com base na projeção de demanda, em estudos de viabilidade econômico-financeira e em interesses estratégicos do País.*
- *Desenvolver incentivos econômicos e regulatórios de forma a gerir a demanda e otimizar o uso dos aeroportos, ordenando os serviços de transporte aéreo.*
- *Garantir a preservação e proteção dos sítios aeroportuários e a compatibilização do planejamento urbano com as zonas de proteção e da área de segurança aeroportuária, por meio do desenvolvimento e aprimoramento de mecanismos de controle junto aos municípios.*



[Handwritten signatures]
19

- Estimular o investimento privado na construção e operação de aeródromos.
- Planejar o uso de áreas aeroportuárias, de forma a garantir a completa utilização do potencial de seus sítios.
- Manter as instalações aeroportuárias civis em condições de atender adequadamente aos usuários do transporte aéreo, garantindo a realização tempestiva e apropriada de manutenção da infraestrutura.
- Promover a intermodalidade dos transportes, buscando a constante integração do planejamento do setor de aviação civil com o dos modais rodoviário, ferroviário e aquaviário.
- Incentivar a instalação de atividades econômicas adequadas nas proximidades ou no sítio aeroportuário, observadas as restrições impostas pelas zonas de proteção, e sem prejuízo às operações das atividades aéreas.
- Promover junto aos respectivos entes federados o provimento da infraestrutura necessária à implantação e operação dos aeródromos, incluindo o acesso viário."

Percebe-se assim que o objetivo de planejar uma nova infraestrutura aeroportuária para a região metropolitana de Porto Alegre, que atenda à crescente demanda por transporte aéreo de passageiros e carga, possibilitando o desenvolvimento do transporte aéreo na região, atende a várias diretrizes contidas na PNAC.

4.3 Do Plano Geral de Outorgas – PGO

Conforme exposto no item 2.1 desta Nota, o CBA define os seguintes regimes de exploração para aeródromos públicos: diretamente pela União; por empresa da administração direta federal; por delegação a estados e municípios; e por autorização ou concessão. Contudo, cabe acrescentar que esses instrumentos estão sistematizados no Plano Geral de Outorgas - PGO para aeródromos públicos, estabelecido pela Portaria SAC nº 183, de 14 de agosto de 2014.

Nesse sentido, é imperioso destacar alguns parâmetros do PGO como, por exemplo, a definição (art. 4º) de que ao menos o aeroporto de maior movimentação em cada Estado será explorado pela União, ainda que mediante concessão, ou por empresa estatal da administração indireta. Assim, caso se pretenda projetar o novo aeroporto como o de principal relevância no Estado, a possibilidade de delegação ao Estado do Rio Grande do Sul para a exploração direta ou indireta do novo aeroporto na Região Metropolitana de Porto Alegre restaria prejudicada.

Também é importante anotar que o PGO traz os critérios a serem observados para a exploração de aeródromos por meio de concessão, entre os quais:

- "Art. 7º Para conceder a exploração de aeródromos a SAC-PR considerará:
- I- a relevância do movimento atual ou projetado de passageiros, carga e aeronaves;
 - II- as restrições e o nível de saturação da infraestrutura aeroportuária;
 - III- a necessidade e a premência de obras e investimentos relevantes;



Handwritten signatures and the number 20.

IV- a necessidade e a premência de melhorias relevantes de gestão e de ganhos de eficiência operacional;

V- o comprometimento na qualidade dos serviços prestados;

VI- a concorrência entre aeródromos, com efeitos positivos sobre os incentivos à eficiência do sistema e sobre os usuários;

VII- os resultados econômico-financeiros decorrentes da exploração do aeródromo, promovendo a redução de déficits ou o incremento de superávits, sem comprometimento dos investimentos necessários ou dos níveis de eficiência, qualidade e segurança dos serviços;

VIII- projetos, estudos, levantamentos ou investigações, elaborados por pessoa física ou jurídica da iniciativa privada; e/ou

IX- a atratividade financeira do projeto e o interesse da iniciativa privada no empreendimento.

Percebe-se assim que, de acordo com a legislação vigente e com o recém-aprovado PGO, a concessão à iniciativa privada pelo governo federal do novo aeroporto em análise se mostra a solução mais adequada para garantir os vultosos investimentos necessários em um período de tempo que permita o desenvolvimento da aviação civil na região metropolitana de Porto Alegre. De fato, de acordo com o artigo acima, o aeroporto em análise atenderá a um relevante volume de passageiros, aeronaves e cargas e se mostra necessário em razão das condições de saturação da infraestrutura existente em Porto Alegre.

Ademais, a gestão privada do aeroporto permitirá trabalhar com um regime de compras e contratações apropriado para atender às diversas demandas desse tipo de infraestrutura com agilidade e eficiência nos investimentos. As recentes concessões aeroportuárias realizadas pelo governo federal demonstraram que as exigências contratuais permitem garantir sócios operadores com experiência internacional de grande valia para o aprimoramento da gestão, das tecnologias e processos associados à operação aeroportuária. Contudo, serão necessários estudos para averiguar a viabilidade econômica, financeira, técnica e ambiental de uma concessão à iniciativa privada desse novo aeroporto, conforme determina a legislação pertinente.

Outra observação importante é que o regime de autorização, regulamentado pelo Decreto nº 7.871, de 21 de dezembro de 2012, limita-se à “exploração de aeródromos civis públicos destinados exclusivamente ao processamento de operações de serviços aéreos privados, de serviços aéreos especializados e de táxi-aéreo”, ficando portanto vedadas as demais operações de transporte aéreo público, regular ou não regular, doméstico ou internacional, nos aeroportos outorgados mediante autorização. Dessa forma, a autorização não seria um instrumento aplicável para a proposta de novo aeroporto na Região Metropolitana de Porto Alegre ora em análise.

4.4 Do Plano Nacional de Desestatização – PND

A desestatização de serviços públicos de competência da União se dá pela inclusão de tais serviços e ativos no Plano Nacional de Desestatização - PND mediante a edição de decreto



[Handwritten signatures and initials]



presidencial, após recomendação nesse sentido exposta em Resolução do Conselho Nacional de Desestatização - CND. Em geral, esses documentos definem também os órgãos ou entidades responsáveis pela condução do processo e pela elaboração dos estudos de viabilidade, no caso de aeroportos, devem ser observadas as competências legais da Anac enquanto poder concedente, da SAC-PR como ministério incumbido da formulação de políticas setoriais e do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES como gestor do Fundo Nacional de Desestatização - FND.

No caso de uma concessão para a exploração de infraestrutura aeroportuária, após a inclusão do ativo no PND, são realizados os estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental que embasam o projeto, bem como as audiências públicas para discussão das minutas de edital e contrato de concessão. Também é publicado o Plano de Outorga Específico - POE, consubstanciado em ato da SAC-PR que define o regime de exploração de determinado aeródromo público.

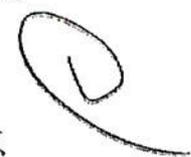
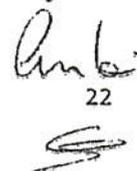
Feito isso, podem ser publicadas as versões definitivas do edital de concessão para a realização do leilão de desestatização. Após a realização do leilão e concluídas as etapas de análise da documentação e dos recursos, seu resultado pode ser homologado, o ativo é adjudicado à nova concessionária e o contrato de concessão assinado.

Pela experiência observada nos leilões recentes de concessões de infraestrutura aeroportuária de Guarulhos/SP, Viracopos/SP, Brasília/DF, Galeão/RJ e Confins/MG, esse tipo de processo tem duração aproximada de um ano, considerando o prazo transcorrido da inclusão do aeroporto no PND até a assinatura do contrato de concessão.

Ressalve-se, entretanto, que a proposta em análise trata de um empreendimento novo que, caso venha a ter seu modelo de exploração estabelecido como uma concessão federal (conforme recomendado pelo Governo do Estado do Rio Grande do Sul na documentação enviada e em observância ao PGO), pode requerer que se considere outras variáveis nas etapas do processo de delegação. De fato, além dos necessários estudos de viabilidade mencionados na seção anterior, será importante avaliar também a hipótese apresentada pelo Governo do Rio Grande do Sul de concessão conjunta do novo aeroporto e do existente a um mesmo parceiro privado.

Tal hipótese se revela interessante quando se considera os elevados investimentos necessários à construção de um novo aeroporto, bem como os riscos associados ao projeto, além do elevado tempo necessário para que o investidor passe a aferir receitas com o aeroporto. Assim, a gestão do aeroporto existente juntamente com o processo de construção de um novo aeroporto realizadas pelo mesmo parceiro privado traria fôlego ao investidor e permitiria também a realização de importantes melhorias no aeroporto atual de Porto Alegre. Contudo, será necessário avaliar também os ganhos concorrenciais que existiriam caso os dois aeroportos fossem operados por parceiros distintos, como ocorre hoje nas cidades brasileiras com dois importantes aeroportos (Santos Dumont e Galeão no Rio de Janeiro, e Guarulhos e Congonhas em São Paulo).

Portanto, a definição relativa à concessão conjunta ou individual do novo aeroporto apenas poderá ser tomada após a realização de estudos específicos sobre a matéria.

  
22

5. Conclusão

A presente Nota Técnica tratou de analisar a proposta do Estado do Rio Grande do Sul para implantação de um novo aeroporto na Região Metropolitana de Porto Alegre (município de Portão). Com base na documentação recebida do Governo Estadual e outras informações avaliadas por esta SAC-PR, projeta-se o esgotamento da capacidade de processamento de passageiros e cargas do Aeroporto Internacional Salgado Filho em um curto período de tempo, agravado pelas restrições e limitações para eventuais ampliações de capacidade do sítio atual.

Nesse sentido, a proposta de um novo aeroporto coaduna-se com as diretrizes para o desenvolvimento da aviação civil contidas na Política Nacional de Aviação Civil - PNAC, baseado em um planejamento de curto, médio e longo prazo. Caberá também coordenar as ações nas três esferas de Governo para garantir outros aspectos como a preservação da área destinada ao sítio aeroportuário e suas ampliações, e a infraestrutura de apoio ao aeroporto, inclusive acessos viários. Além disso, cabe clarificar alguns pontos da proposta, como a situação patrimonial da área do futuro sítio.

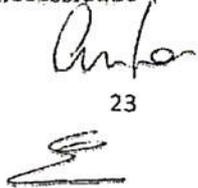
Com relação ao regime de exploração do novo aeroporto, a proposta de concessão contida na Nota Técnica do DAP/SEINFRA/RS sobre o "Novo Aeroporto da Região Metropolitana - Concessão de Aeroportos" constitui a solução mais recomendável de acordo com o Plano Geral de Outorgas aprovado por esta Secretaria e com a legislação do setor. Note-se que essa escolha encontra amparo na diretriz da PNAC de fomento ao investimento privado na infraestrutura aeroportuária e possibilitaria que a construção do novo aeroporto contasse com a celeridade de investimentos privados no setor. Assim, além das vantagens de se contar com um parceiro privado para realizar um investimento de relevante monta financeira e complexidade, a concessão à iniciativa privada desse novo aeroporto também traria ganhos à gestão, à eficiência e celeridade nas compras e contratações necessárias às operações e uma importante experiência internacional em gestão aeroportuária, conforme demonstrado nas recentes concessões aeroportuárias realizadas pelo governo federal.

Considera-se também que não há impedimento para a concessão conjunta do novo aeroporto com o Aeroporto Internacional Salgado Filho, conforme sugestão apresentada pelo DAP. A solução apresentada parece razoável quando se considera os elevados custos e riscos associados à construção de um novo aeroporto, que demandaria ao menos cinco anos de obras vultosas sem nenhuma geração de receita. Contudo, será fundamental realizar uma análise mais detida do projeto, avaliando questões concorrências entre os aeroportos e também realizando uma análise mais profunda da viabilidade econômico-financeira do novo aeroporto, contrapondo-se a solução de concessão conjunta com a hipótese de administrações separadas dos dois aeroportos da região. Apenas após tais avaliações será possível considerar qual solução se mostra mais vantajosa para o desenvolvimento da aviação civil na região.

Como se viu nesta Nota, além das expectativas para transporte de cargas, as projeções indicam saturação da capacidade do transporte de passageiros nos próximos anos na região e, portanto, a ampliação da infraestrutura aeroportuária na região se caracteriza como uma necessidade







para atender à crescente demanda por transporte aéreo e para propiciar um maior potencial de desenvolvimento socioeconômico ao estado do Rio Grande do Sul.

À consideração superior.



Ricardo Sampaio S. Fonseca
RICARDO SAMPAIO S. FONSECA
Coordenador

Antonio M. Espósito
ANTONIO M. ESPOSITO NETO
Coordenador-Geral de A. de Mercado

Thiago Costa M. Caldeira
THIAGO COSTA M. CALDEIRA
Coordenador-Geral de Políticas Regulatórias

De acordo. À consideração superior.

MARTHA SEILLIER
Diretora do Departamento de Regulação e Concorrência da Aviação Civil

RONEI SAGGIORO GLANZMANN
Diretor do Departamento de Outorgas

Aprovo. Encaminhe-se à Secretaria Executiva para providências cabíveis.

Brasília/DF, 10 de setembro de 2014.

Rogério Coimbra
ROGÉRIO TEIXEIRA COIMBRA
Secretário de Política Regulatória