



Contribuições do Estado de Minas Gerais – EMG à minuta de Edital de Concessão do Aeroporto Internacional Tancredo Neves - AITN

Nos últimos 10 anos, o Governo de Minas Gerais tem se empenhado, obstinadamente, em diversificar a economia do seu território em setores mais intensivos em tecnologia e inovação, nos quais a questão da logística avançada é fator determinante. Nesse contexto, no mesmo período, em estreita parceria com a INFRAERO, dedicou-se aos estudos e investimentos na modernização e expansão do Aeroporto Internacional Tancredo Neves - AITN, localizado na RMBH, hoje considerado o 5º sítio aeroportuário do País em tráfego, com reconhecida capacidade de expansão tanto pela sua localização na região sudeste do País como pela própria dinâmica da economia regional.

O vertiginoso crescimento no processamento de passageiros desse aeroporto se deu, diante de reconhecida demanda reprimida, tanto pela iniciativa em se transferir, ainda em 2005, os voos troncais nacionais, antes operados no Aeroporto Carlos Drummond de Andrade – PLU, quanto pelo restabelecimento de rotas internacionais no AITN. A revitalização do AITN levou o EMG, dentre outras iniciativas em parceria ou não com a INFRAERO, à implementação de via expressa (Linha Verde) ligando o hipercentro de Belo Horizonte ao citado Aeroporto; ao desenvolvimento de dois planos diretores; às obras do Aeroporto Industrial, já concluídas; ao projeto preliminar do Terminal de Passageiros 2; bem como às obras em execução do sistema viário interno e suas conexões com as rodovias MG-010 e MG-424, de enorme relevância para todo o sítio nos próximos 50 anos.

Assim, o lançamento do atual processo de concessão pela ANAC e pela SAC é extremamente bem vindo ao EMG e reveste de fundamental importância para a continuidade da expansão daquele que é o principal equipamento de infraestrutura do Estado a bem nos posicionar nos segmentos da nova economia, assim como ofertar melhores níveis de atendimento aos seus usuários.



Apenas as obras e projetos sob responsabilidade do EMG, que diretamente contribuem para o desenvolvimento do AITN, somam mais de R\$1 bilhão.

Em consonância com a estratégia de longo prazo adotada pelo Governo do Estado de Minas Gerais, que tem o Aeroporto Internacional Tancredo Neves - AITN caracterizado como o seu principal ativo à diversificação da sua economia, foi concebido um plano macroestrutural para o desenvolvimento do seu entorno nos moldes e conceito compreendidos como uma *Aerotrópolis*, cujo ordenamento territorial segue parâmetros muito definidos.

Posto que o Aeroporto Internacional Tancredo Neves – AITN vem se consolidando como um novo *hub* de cargas e passageiros no Brasil e mesmo na América do Sul, a infraestrutura aeroportuária requerida é crucial para não ocorrerem, novamente, os gargalos notadamente conhecidos. Por essa razão, ao amparo do que disciplina a atual fase que precede a formalidade da publicação do edital de concessão, vimos trazer algumas contribuições ao texto da minuta já disponibilizada que, no nosso entender, devem merecer a devida análise e serem itens considerados no texto definitivo a ser publicado no próximo mês de agosto.

1 – Aeroporto Carlos Drummond de Andrade (PLU) - Pampulha – B.Hte.

Em função da sua localização em área fortemente conurbada e com claras e definitivas restrições ambientais, entendemos ser necessário discorrer sobre essas limitações, tais como a atual capacidade do seu sítio e o que isto representa no nível máximo de movimentação de passageiros, hoje limitada a 2,9 milhões de passageiros, a ser atingindo no ano de 2029, conforme estudos da Infraero.

A posição defendida pelo Governo de Minas para esse Aeroporto sempre foi de um equipamento devotado à aviação regional, com a utilização de aeronaves turboélice de até 70 assentos, bem como um sítio que deve ser ampliado em suas operações para a aviação geral e executiva (inclusive novas áreas para manutenção), pela total falta de alternativa dentro da região metropolitana de Belo Horizonte - RMBH. O Aeroporto do Carlos Prates não se constitui alternativa para esse tipo de operação dedicado à PLU.



É fundamental que se limite entre as 6h e as 22h as operações de voos comerciais no Aeroporto da Pampulha. Em adendo, tem-se o entendimento de que limitar o movimento e porte das aeronaves no Aeroporto da Pampulha, pode ser tratado como uma condicionante ambiental.

Mas o que situamos como o mais relevante e mandatário é fixar no edital **uma cláusula de reequilíbrio financeiro dentro do futuro contrato de concessão do AITN, caso, e por qualquer razão, PLU passe a operar com um número de passageiro, acima do seu limite operacional máximo atual.**

Uma vez que não se tem ao certo os planos de operação da Infraero para PLU, não se podendo precisar, portanto, o que poderá nesse sítio atrair passageiros do AITN, principalmente em rotas domésticas mais rentáveis, faz-se necessário avaliar uma regra de reequilíbrio financeiro. Outro dado relevante é que não se pode comparar, no momento de se concessionar, o que significou CGH para GRU e o que significará SDU para GIG.

O aeroporto se apresenta como um equipamento que, em tese, pode apropriar-se de passageiros que deveriam estar sendo processados no AITN.

Cabe-nos apenas destacar que o risco da demanda, sendo de responsabilidade dos potenciais interessados, sem nenhuma regra de reequilíbrio, trará disfunções econômicas sérias ao se fechar os cenários futuros de tráfego de passageiros do AITN, por conta da existência de PLU. Tal fato poderá arrefecer o interesse dos operadores que hoje analisam as oportunidades de concessão do AITN.

2 – Segunda pista de pouso e decolagem do AITN.

O comprimento da segunda pista, em sua primeira fase de implantação, ficou fixado em 2.500 metros. Como sabido, a realocação dessa pista e o seu encurtamento foi determinado por se buscar um CAPEX menor e que tal fato pudesse resultar em um VPL mais elevado.



Uma vez que essa pista poderá atingir o comprimento de 4.000 metros, julgamos importante **dar conhecimento do processo de desapropriação da área de expansão do AITN, já iniciado, conforme consta do Dec. Estadual sem número, datado de 31 de agosto de 2009.**

Com o pleito da empresa Cargolux e de outras que desejam operar no AITN utilizando aeronaves do código “F”, a construção da segunda pista deve contemplar operações dessa categoria.

Com foco em operações de longo prazo e na lógica da indústria aeroespacial, com ganho de escala que exige aeronaves maiores e com maior capacidade de cargas e passageiros, índices como MTOW (maximum takeoff weight), PCN (paviment classification number) e TORA (takeoff run available) devem contemplar a clara tendência de evolução do setor aéreo, requerendo pista de maior capacidade operacional.

O PCN 60 da atual pista 16-34 é insuficiente para operação regular de aeronaves do código “F”.

Estudos contratados pelo Governo do Estado de Minas Gerais recomendam a construção da segunda pista do AITN posicionada a leste e paralela à pista atual, **com separação lateral de 1.600 metros para atender à futura demanda de movimentos simultâneos de aeronaves, ambas operando de forma interdependente, respeitando as recomendações da ICAO.** Para 2039, nos *Masterplans* desenvolvidos pelo EMG, foram estimadas 327.000 movimentações de aeronaves por ano.

3 - Concessão dos lotes do Aeroporto Indústria.

O regime aduaneiro industrial – Aeroporto Indústria - é uma área alfandegada de suspensão tributária, regida pela IN 241 da Receita Federal do Brasil, representando oportunidade para modernizar e agilizar os trâmites aduaneiros no país.



A Receita Federal credenciou, em 2005, área dentro do terminal de cargas atual para operar projeto-piloto no modelo aeroporto industrial, primeiro do gênero no Brasil. Assim, o EMG investiu o valor de R\$36 milhões para montar toda a infraestrutura em área dividida em nove lotes, com instalações apropriadas para a RFB e que, desde outubro de 2012, encontrava-se pronta para ser licitada.

Uma vez que essa operação não demandará nenhum aumento do CAPEX, já que os investimentos estão prontos, entendemos que os lotes citados acima deverão ser operados pelo futuro concessionário, com base no estudo de viabilidade econômica - EVE que foi contratado pela Infraero e EMG, que estabeleceram o preço de R\$3,56/m² na primeira fase do Aeroporto Indústria.

Essa operação deve ser considerada como fomento às operações do terminal de carga e do polo industrial do AITN e ao desenvolvimento econômico do Estado de Minas Gerais, ressaltando que o valor acima é suficiente para remunerar os custos operacionais do operador.

Ademais, é de fundamental importância que esse regime seja implantado o quanto antes no País, pelo que pode trazer de celeridade e ganhos de competitividade às empresas que a ele forem credenciadas.

4 – Deslocamento da LMG-800.

O novo traçado da rodovia LMG-800, cujas obras já foram iniciadas pelo Governo do Estado de Minas Gerais, deve ser considerado na modelagem elaborada sob coordenação da EBP.

O eixo da rodovia está sendo deslocado 75 metros a leste, conforme previsto no Plano Diretor, o que permitirá maior espaço para o segundo terminal de passageiros e a definição de futuras áreas para o estacionamento coberto, hotel, edifício para locadoras e novas áreas comerciais. É relevante destacar no edital esse traçado, cujas obras estão em pleno curso,



uma vez que o futuro concessionário deverá respeitar o sistema de alças que ligarão a nova via aos terminais 1, 2 e aos outros equipamentos citados acima.

5 – Torre de controle aéreo.

No local onde se encontra a atual torre de controle de tráfego aéreo não há visibilidade da totalidade das duas pistas de pouso e decolagem, sendo necessário considerar sua transferência para um novo local entre as duas pistas, quando da efetiva operação da segunda pista.

Além da melhoria na segurança operacional, a realocação da torre habilita a remoção de material necessário ao aterro de construção da segunda pista com uma baixa DMT (distância média de transporte).

6 - Estabelecer o período de concessão do AITN por 35 anos por conta do valor fixado para a outorga.

Reconhecidamente, o valor mínimo de outorga fixado para o AITN constituiu-se o mais elevado entre todos os sítios já licitados, inclusive ao AIRJ/GIG, se comparados os índices da relação, valor de outorga sobre o VPL encontrado.

Sendo o valor da outorga não flexível, sugerimos que o prazo da concessão do AITN seja fixado em 35 anos, com prorrogação por mais 5 anos.

Danilo Colares de Araújo Moreira
Luiz Antônio Athayde de Vasconcelos
Subsecretaria de Investimentos Estratégicos
Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico

28.junho.2013.