

**ILUSTRÍSSIMO SENHOR DIRETOR PRESIDENTE – JULIANO ALCÂNTARA  
NOMAN E SUPERINTENDÊNCIA DE REGULAÇÃO ECONÔMICA DE  
AEROPORTOS (SRA) – AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL – ANAC**

**Processo nº 00058.042407/2021-81**

**Assunto: Consulta Pública nº 12/2021 – Relicitação Aeroporto SBKP**

**AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A.**, com sede à Avenida Marcos Penteado de Ulhôa Rodrigues, nº 939 – Edifício Castello Branco Office Park – Torre Jatobá – 9º andar, Alphaville, Município de Barueri, Estado de São Paulo, CEP 06460-040, devidamente inscrita no CNPJ/MF sob o nº 09.296.295/0001-60, por sua procuradora abaixo assinada, vem, respeitosamente, à presença desta Ilustre Agência, apresentar suas **CONTRIBUIÇÕES** ao presente processo de consulta pública.

Trata-se de processo de consulta pública instaurado por esta I. Agência com a intenção de divulgar e receber contribuições aos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA e as minutas de Edital de Licitação, Contrato de Concessão e respectivos Anexos relativos à concessão da ampliação, manutenção e exploração do Aeroporto Internacional de Campinas/SP ("VCP" ou "Viracopos").

Inicialmente, a AZUL ressalta os argumentos expostos em audiência pública ocorrida no dia 13/09/2021, bem como aproveita o ensejo para trazer por escrito as contribuições que certamente serão cautelosamente analisadas por esta I. Agência.

Pois bem. Analisando os documentos postos à consulta pública, alguns pontos chamaram a atenção desta operadora a título de oportunidades de adequação, os quais serão melhor expostos abaixo.

Todavia, como ponto mais crítico a AZUL ressalta a ausência de significantes investimentos nas fases iniciais da concessão, uma vez que os principais projetos de infraestrutura (terminais de passageiros, pátios de aeronaves, sistema de pistas de pouso e decolagem, sistema de pistas de rolamento e vias de acesso) estão programados para a 2ª fase da concessão, mediante o alcance dos gatilhos elencados no Plano de Exploração Aeroportuária - PEA.

Adicionalmente a esta diretriz, nota-se que durante a construção do EVTEA, o planejamento estratégico dos operadores do aeroporto não é devidamente considerado. Neste sentido, a AZUL, principal operadora de Viracopos, representando 98% dos assentos ofertados e movimentos do aeroporto, vem demonstrando um crescimento significativo na retomada pós-pandemia e estima que tal crescimento continuara a ser significativo pelos próximos anos, porém o EVTEA não vislumbra este notório crescimento, sendo que a limitação de crescimento na capacidade de expansão, principalmente do lado ar, limita a quantidade de operações em horas picos e prejudica a livre competição entre as empresas aéreas brasileiras e também com outros aeroportos.

Assim sendo, o adiamento dos projetos de melhoria de infraestrutura e expansão para fases posteriores da concessão prejudica sobremaneira a retomada do crescimento da AZUL no período pós-pandemia, tanto no transporte de passageiros quanto no transporte de cargas, e consequentemente, prejudica a recuperação da aviação comercial no Brasil como um todo. Além disso, tal adiamento também irá interferir na livre concorrência do mercado aeronáutico, limitando um operador aéreo, enquanto os demais tem livre crescimento por usarem outros aeroportos concessionados como base principal.

Neste aspecto, importante destacar que o aeroporto de Campinas/SP tem mostrado um crescimento vertiginoso quanto ao volume de passageiros e cargas transportados nunca antes visto e tal fato está intimamente ligado ao crescimento da AZUL, que neste momento de retomada ocupa e está posicionada a continuar a ocupar a posição de maior empresa aérea do país, ressaltando ainda que Viracopos é o principal HUB da empresa.

Observa-se que atualmente a AZUL opera 130 destinos, 128 domésticos e 2 internacionais. Todavia, o plano de expansão da empresa visa chegar a 200 cidades atendidas no país até 2023, ou seja, é projetado um crescimento de 65%, o que representará e permitirá uma maior conectividade do Brasil e aumento dos passageiros transportados pelo modal aéreo.

Outrossim, verifica-se que o modelo de conectividade permitiu às empresas aéreas sobreviverem aos efeitos devastadores da pandemia Covid-19, sendo que este modelo continuará a ser explorado pelas empresas e deverá ser considerado nos projetos aeroportuários, principalmente Viracopos.

Nota-se ainda que o aeroporto de Campinas/SP fechou o ano de 2020 como o 4º maior aeroporto do país em movimentação de passageiros (<https://www.mercadoeventos.com.br/noticias/aviacao/confira-quais-foram-os-10-aeroportos-mais-movimentados-do-pais-em-2020/>) e em 2021 até o mês de Junho, o aeroporto de Campinas/SP se tornou o 2º maior do país, atrás apenas de Guarulhos/SP - GRU. (<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/dados-estatisticos>), que conta com ampla infraestrutura para o contínuo crescimento de suas operações.

Assim, ressaltando a importância da relicitação de Viracopos para a retomada da aviação no Brasil do período pós-pandemia, seguem abaixo as considerações da AZUL, como apontamentos de melhoria para este processo de concessão, que certamente serão cuidadosamente analisadas por esta I. Agência:

### **Contribuição nº 01**

Tipo de Contribuição: Alteração

Documento: Minuta do Contrato – Anexo 2 – item 7.2.1

Contribuição: Sugere-se que o gatilho instituído para o início da construção da segunda pista seja retirado, para que esta obra de infraestrutura seja iniciada logo na primeira fase da concessão.

Justificativa: Inicialmente, verifica-se que o processo de construção da nova pista, com previsão de duração de 5 anos, após o período de 2 anos de transição, pode se alongar por questões legais e ambientais. Além do mais, a reforma da pista atual, que necessita de reparos estruturais, pode postergar a capacidade adicional e poderá estar disponível apenas em 2031. Outrossim, há de se considerar que a migração de voos de GRU e CGH pode levar a saturação de VCP antes da entrada em operação da segunda pista. E, por fim, VCP precisa de uma alternativa para eventos disruptivos em pista, a fim de evitar situações caóticas como a que a AZUL passou com o evento da aeronave da empresa Centurion, que culminou no fechamento da pista de VCP por 45 horas. Vale ressaltar que a atual alternativa à pista existente em caso de emergências, a Taxiway "C", não se encontra em estado de operações de pouso e decolagem.

## **Contribuição nº 02**

Tipo de Contribuição: Inclusão

Documento: Minuta do Contrato – Anexo 2 – item 5 – Especificação Mínimas da Infraestrutura Aeroportuária.

Contribuição: Sugere-se que o normativo alterado contenha a previsão de gatilhos para aprimoramento de pátio e estacionamento de aeronaves na hora pico.

Justificativa: A estrutura atual não atende as operações simultâneas. Se não houver a imediata expansão haverá limitação do número de voos diários. Necessidade de alocar novas posições de parada para aumentar a capacidade na Hora Pico, fato este que implica em competitividade. Neste sentido, observa-se que Campinas/SP já atingiu a movimentação de passageiros pré-pandemia e há grande probabilidade de expansão com base na projeção de cidades atendidas até 2023 (200 cidades – atuais 130) e contratos de leasing de aeronave com a expansão da frota. Neste sentido, nota-se que as 31 posições atuais no terminal novo se dá com a operação de aeronaves de categoria C e D em voos domésticos, fato este que não é realidade da malha da AZUL desde Julho/21 por dois motivos: (a) hoje a AZUL já opera bancos de conexão com mais de 50 aeronaves em solo ao mesmo tempo e (b) as aeronaves em voos internacionais para Fort Lauderdale/FL (FLL) passaram a pousar dentro do banco de conexões das 08h00,

inviabilizando a operação doméstica do terminal A. Portanto, quando há este “mix” de voos, a capacidade é reduzida para 27 (vinte e sete) posições, limitando ainda mais as operações simultâneas. Observa-se que essa circunstância irá piorar a partir de Dezembro/21, com o retorno da operação dos voos internacionais para MCO, FLL, LIS e PDP dentro dos bancos de conexão, reduzindo a possibilidade de utilização de posições para categoria C. Ainda cabe salientar que esta análise considera apenas as operações da AZUL e AZUL Cargo, ou seja, a situação se agrava e se agravará diante da operação das demais empresas aéreas regulares brasileiras que se somarão aos picos de conexão. A estimativa é que a partir de Dezembro/21 os horários picos de Viracopos não conseguirão suportar acréscimos de movimento, havendo, conseqüentemente, perda potencial de assentos. Neste aspecto, há de se argumentar que esta capacidade poderia ser manejada para outros horários, todavia, dado o novo cenário de demanda pós COVID-19, isso comprometeria a competitividade, fato este não pretendido pela AZUL. Além disso, por se tratar de um aeroporto com altas taxas de conexão, é relevante que novas posições sejam ligadas ao terminal principal por meio de pontes de embarque e não com embarque remoto, algo que adiciona complexidade à operação e impacta no nível de serviço de um dos principais aeroportos do país.

### **Contribuição nº 03**

Tipo de Contribuição: Inclusão

Contribuição: Criação de dispositivo contratual que simplifique o pátio do aeroporto e inclusão de requisito de distância máxima da posição de parada da aeronave ao portão de embarque do passageiro. Sugestão: Nenhuma posição de parada deverá distar mais do que 500 metros do portão de embarque correspondente. Ademais, há necessidade de nova infraestrutura para operações de voos em posições remotas, com a expansão na quantidade de posições de estacionamento aeronaves no píer A. Sugestão: implantação de nova sala embarque e do sistema ELO para nova estrutura de embarque operações de voos em posições remotas.

Documento: Minuta do Contrato – Anexo 2 – item 5 – Especificação Mínimas da Infraestrutura Aeroportuária.

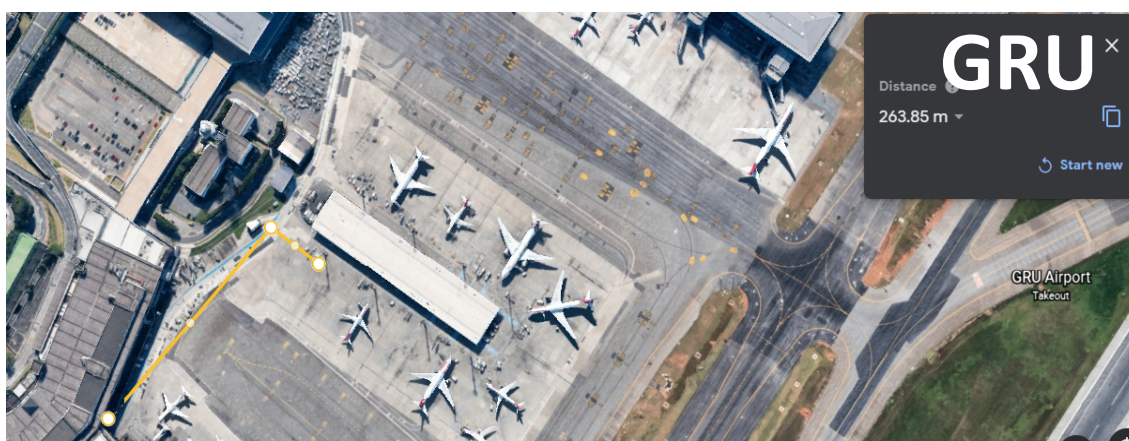
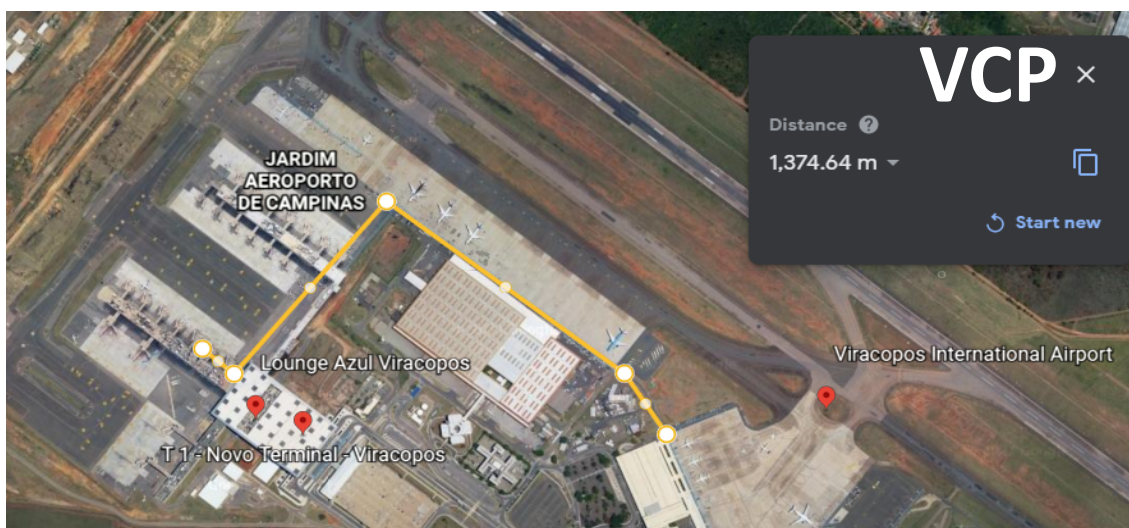
Justificativa: Observa-se que atualmente VCP chega a ter 50 aeronaves em solo na hora pico para 33 posições próximas ao terminal. Esse cenário já impacta o crescimento da AZUL, uma vez que a empresa atualmente já necessita de bancos

com aproximadamente 60 aeronaves em solo ao mesmo tempo para operar uma malha irrestrita. Da forma desenhada, 16 aeronaves serão enviadas ao pátio antigo, já que o pátio M é dedicado à carga. Assim, 8 ATR somados a 8 E-195 no pátio antigo representam 1500 passageiros e aproximadamente 20 viagens de ônibus para atendimento, ou seja, uma operação no lado ar extremamente complexa.



Ademais, importante salientar que 79% do tráfego total de VCP representa conexões. Assim, posições muito distantes inviabilizam as conexões rápidas, prejudicando a operacionalidade do aeroporto, além do que, o uso excessivo de posições remotas aumenta a necessidade de deslocamentos por ônibus, trazendo complexidade à operação. Conforme observa-se pelas figuras abaixo, aeroportos similares (GRU e BSB) não possuem esta complexidade de operação, razão pela qual, deverão ser criados mecanismos no contrato para o aeroporto seja projetado e as obras sejam executadas de maneira otimizada, considerando as necessidades para a excelência da operação das companhias aéreas que operam no aeroportos.





#### **Contribuição nº 04**

Tipo de Contribuição: Alteração

Documento: Contrato – Subseção II – Item 2.27 - Da Fase I-B

Contribuição: Alteração do Prazo - fase 1B. Alterar o dever de apresentação do anteprojeto e o cronograma de execução dos investimentos de ampliação e adequação da infraestrutura do Aeroporto, com a caracterização da infraestrutura para atendimento aos requisitos do PEA, a serem realizados dentro do prazo da Fase I-B de 180 dias para 60 dias, além do que a fase 1B deverá perdurar no máximo 12 meses.

Justificativa: Nos documentos jurídicos apresentados nesta consulta pública é previsto que a duração da fase 1B será de 24 meses e conforme exposto no item 2.27 da Subseção II do Contrato, o anteprojeto será apresentado em 18 meses da data da eficácia do contrato. Tem-se que neste período é prevista a execução de atividades de ampliação e adequação do Aeroporto para atendimento às especificações mínimas da infraestrutura aeroportuária e recomposição total do

nível de serviço estabelecido no PEA. Neste sentido, principalmente diante da situação econômica da concessionária antecessora, já por diversos anos a infraestrutura em Campinas/SP se mostra deficitária, insuficiente e longe de atender os mínimos necessários. Diante da quantidade de melhorias necessárias, a AZUL acosta a tabela anexa (doc. 01) relacionando todas as correções que deveriam ocorrer durante a fase 1B, no período máximo de 12 meses, diante da notória falta de estrutura mínima, devendo este item ser recomposto pela nova concessionária o quanto antes.

### **Contribuição nº 05**

Tipo de Contribuição: Inclusão

Documento: Minuta do Contrato – Anexo 2 – item 5 – Especificação Mínimas da Infraestrutura Aeroportuária.

Contribuição: Construção de um novo terminal de carga doméstica, centralizado, fornecendo infraestrutura necessária para uma operação similar aos galpões logísticos que operam com distribuição e operação de cargas, além da criação de áreas específicas para (i) guarda de carga perigosa de uso compartilhado, (ii) câmara fria para guarda de carga perecível de uso compartilhado, (iii) guarda e manutenção de ULD, além de (iv) guarda de carga vulnerável (cofre) para uso compartilhado entre operadores.

Justificativa: O terminal de carga doméstica e sua infraestrutura disponibilizados hoje pela concessionária de Campinas/SP não atende a necessidade dos operadores de Viracopos por deficiências básicas. A infraestrutura não é adequada. Existem problemas básicos com esgoto, ausência de câmaras frigoríferas e falta de estrutura para circulação dos caminhões de carga (média de 38 caminhões diários). Inclusive, recentemente, a AZUL realizou uma reforma por custo próprio, a fim de estabelecer o mínimo necessário para a operação na localidade, ressaltando que mesmo diante desta obras, a infraestrutura está longe do ideal, fato este que causa dificuldade na logística e falta de eficiência para a operação. Além da infraestrutura precária e falta de centralização das operações, outro fator que justifica a construção de um novo TECA doméstico é o crescimento acelerado da AZUL para transporte de carga nos próximos anos. Neste sentido, segundo dados da ANAC, a AZUL movimentou um total de 59,8M toneladas em 2020, o que representa 83% das movimentações de cargas doméstica do Aeroporto de Viracopos no mesmo ano:



## 02 – Movimentação de Cargas

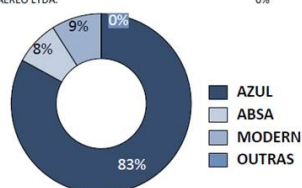
VCP 2020



TOTAL	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	TOTAL
ABSA - AEROLINHAS BRASILEIRAS S.A.	448.408	506.069	134.849	140.829	90.756	542.591	661.702	287.878	436.502	829.140	687.332	1.079.917	5.845.973
AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S/A	3.387.419	3.229.732	2.341.562	2.599.965	3.793.803	4.313.604	5.583.290	5.718.814	6.555.799	7.219.452	7.050.745	7.997.961	59.792.146
GOL LINHAS AÉREAS S.A. (EX- VRG LINHAS AÉREAS S.A.)	46.055	46.846	39.846	-	-	-	4.626	6.907	15.261	18.434	17.557	28.040	223.572
MODERN TRANSPORTE AEREO DE CARGA S.A	372.382	438.635	559.231	328.786	411.717	470.526	500.418	453.406	550.662	628.966	704.827	789.041	6.208.597
OMNI TÁXI AÉREO S.A.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
PASSAREDO TRANSPORTES AÉREOS S.A.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SIDERAL LINHAS AÉREAS LTDA.	-	-	-	-	15.575	-	-	-	-	-	-	-	15.575
TAM LINHAS AÉREAS S.A.	55.260	58.200	42.014	-	-	-	-	-	-	2.030	-	8.209	165.713
TWO TÁXI AÉREO LTDA.	-	-	-	-	11.099	15.844	10.310	9.162	5.009	-	-	-	51.424
<b>TOTAL</b>	<b>4.309.524</b>	<b>4.279.482</b>	<b>3.117.502</b>	<b>3.069.580</b>	<b>4.322.950</b>	<b>5.342.565</b>	<b>6.760.346</b>	<b>6.476.167</b>	<b>7.563.233</b>	<b>8.698.022</b>	<b>8.460.461</b>	<b>9.903.168</b>	<b>72.303.000</b>

%	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	%
ABSA - AEROLINHAS BRASILEIRAS S.A.	10%	12%	4%	5%	2%	10%	10%	4%	6%	10%	8%	11%	8%
AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S/A	79%	75%	75%	85%	88%	81%	83%	88%	87%	83%	83%	81%	83%
GOL LINHAS AÉREAS S.A. (EX- VRG LINHAS AÉREAS S.A.)	1%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
MODERN TRANSPORTE AEREO DE CARGA S.A	9%	10%	18%	11%	10%	9%	7%	7%	7%	7%	8%	8%	9%
OMNI TÁXI AÉREO S.A.	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
PASSAREDO TRANSPORTES AÉREOS S.A.	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
SIDERAL LINHAS AÉREAS LTDA.	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
TAM LINHAS AÉREAS S.A.	1%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
TWO TÁXI AÉREO LTDA.	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%



\*Fonte: <https://www.anac.gov.br/acesso-a-informacao/dados-abertos/areas-de-atuacao/voos-e-operacoes-aereas/dados-estatisticos-do-transporte-aereo>

Tal operação tem sido realizada em um conjunto de edificações datadas (5.000m<sup>2</sup>) que contam com infraestruturas inadequadas de elétrica, hidráulica, esgoto, energia, combate a incêndio e pavimentação, o que dificulta as operações correntes, bem como o crescimento das operações na referida localidade. Com base em estudos realizados por consultoria especializada (**doc. 02 – documento sigiloso de acesso restrito à ANAC**), considerando principalmente a expansão do e-commerce no Brasil, efeito indireto da pandemia, identificou-se um crescimento estimado de 533% de sua movimentação até 2025, isso é, desde que o aeroporto disponibilize instalações e infraestruturas adequadas para tanto. Diante desta alta projeção de crescimento, faz-se necessário realizar a construção de uma edificação de 15.345,00m<sup>2</sup> até 2025.

### Carga

#### Necessidade de áreas projetadas em m<sup>2</sup>

TECA	ATUAL	2021	2022	2023	2024	2025
VCP	3.780	7.755	9.581	10.794	14.386	15.020

Portanto, resta demonstrado que em um curto prazo existe alta demanda, justificando a necessidade de diversas adequações, além de uma nova área destinada ao TECA doméstico. Vale ressaltar que VCP é o principal HUB de cargas do Brasil e da América do Sul.

### **Contribuição nº 06**

Tipo de Contribuição: Inclusão

Documento: Minuta do Contrato – Anexo 4 – item 3.3.

Contribuição: Tarifa Carga Doméstica. Regulamentação de uma tarifa teto Inclusão de tarifa teto para locação de área, extinguindo a tarifa variável de acordo com o movimentado pelas operadoras de carga.

Justificativa: Assim como a regulação e limitação que é proposta para a tarifa de carga internacional, pelas mesmas justificativas, há necessidade de regulação desta tarifa para estabelecimento de uma política comercial mais justa, uma vez que, dada a relevância de VCP no mercado de carga domestica, esse poderia interferir significativamente no livre mercado por meio de tarifas.

### **Contribuição nº 07**

Tipo de Contribuição: Inclusão

Documento: Minuta do Contrato – Capítulo XV – das consultas aos usuários - item 15.1

Contribuição: Sugere-se que seja estabelecido um rito para o processo de consulta de forma que este processo seja transparente e eficaz, além do que a consulta deverá ser realizada em todas as ocasiões em que o ato da Concessionária afete os operadores aéreos e não apenas anualmente conforme previsto atualmente no contrato. Ou seja, para obras, alterações de procedimentos e ajustes financeiros, será necessário a consulta aos usuários do aeroporto (companhia aérea) e, se necessário, a formação de um comitê, com representantes da Concessionária e do Operador Aéreo envolvido. Além disso, dado o histórico de decisões de diversas concessionarias aeroportuárias, inclusive a atual administradora do aeroporto de VCP, é necessário que tal comitê tenha poderes decisórios e não apenas consultivo.

Justificativa: Recentemente, o processo de consulta foi implementado nos contratos de concessão. Todavia, o dia-a-dia revela que este processo precisa ser melhor definido, uma vez que cada Concessionária o realiza de formas diferentes, causando conflitos que impactam no desenvolvimento da aviação. Além da implementação de um rito, é necessário que esta consulta se dê em todas as ações da Concessionária que afete direta ou indiretamente as companhias aéreas. Havendo um ajuste entre aeroporto e companhia aérea no que tange há novos procedimentos relevantes, obras e ajustes financeiros, será

possível realizar ajustes necessários, tais como replanejamento da malha, alteração de portões e terminais, entre outros, justamente para existir eficácia na operação, no recurso e tempo de todas as partes relacionadas.

Cumpre mencionar que a AZUL realizou três reuniões com a Superintendência Econômica de Aeroportos - SRA durante a vigência do prazo de consulta pública desta relicitação, ocasião em que expôs as contribuições aqui elencadas, portanto, como documentação e contribuição complementar, seguem anexos os slides apresentados durante as reuniões.

Por fim, a AZUL informa que permanece à disposição para maiores esclarecimentos, bem como aproveita o ensejo para manifestar protestos de elevada estima e consideração.

Vanessa Marchette Reis  
OAB/SP nº 325.663