



ESTADO DE SANTA CATARINA
PROCURADORIA-GERAL DO ESTADO
GABINETE DO PROCURADOR-GERAL DO ESTADO

EXCELENTÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE DA COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC), RESPONSÁVEL POR CONDUZIR OS PROCEDIMENTOS RELATIVOS AO LEILÃO Nº 01/2020

ESTADO DE SANTA CATARINA, pessoa jurídica de direito público interno, inscrito no CNPJ sob nº 82.951.310/0001-56, pge@pge.sc.gov.br, por seus representantes signatários, vem, respeitosamente, perante Vossa Excelência, com fundamento no art. 41, §1º, da Lei federal nº 8.666, de 21 de junho de 1993, c/c a Seção VI do Edital do Leilão nº 01/2020, apresentar a presente

IMPUGNAÇÃO AO EDITAL DO “LEILÃO Nº 01/2020”

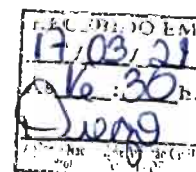
pelos fatos e fundamentos que passa a expor.

1. DO ESCOPO DA PRESENTE IMPUGNAÇÃO

Em obediência ao que preconiza o item 1.22 da Seção VI do Edital do Leilão nº 01/2020, informa o Impugnante que o escopo da presente insurgência diz respeito às disposições editalícias (e anexos) referentes ao **Bloco Sul**.

2. DA TEMPESTIVIDADE

O Edital do Leilão nº 01/2020 prevê, no item 1.20 da Seção VI, que a impugnação ao Edital deverá ser protocolada na sede da ANAC até 5 (cinco) dias úteis antes da data estabelecida para a entrega dos envelopes, marcada para o dia 1º de abril de 2021. Em face do exposto, deve ser a presente Impugnação considerada, nestes termos, plenamente tempestiva.





3. DA LEGITIMIDADE ATIVA DO ESTADO DE SANTA CATARINA

O Edital em tela prevê a concessão, no Bloco Sul, de dois aeroportos catarinenses:

- Aeroporto de Joinville / SC – Lauro Carneiro de Loyola (SBJV); e
- Aeroporto de Navegantes / SC – Ministro Victor Konder (SBNF).

O Estado de Santa Catarina, por meio da presente insurgência, objetiva preservar, além do princípio da legalidade e do interesse público, o necessário tratamento isonômico das cidades catarinenses frente aos demais municípios dos outros Estados do bloco (especialmente o Paraná).

As inconsistências verificadas nas disposições editalícias, que serão demonstradas adiante, afetam toda sociedade catarinense, prejudicando o necessário desenvolvimento econômico do Estado de Santa Catarina, tendo em vista a extrema relevância da infraestrutura aeroportuária para tal desiderato.

Vale dizer que decorre da exegese do art. 41, §1º, da Lei federal nº 8.666, de 1993, a possibilidade de impugnação ao Edital por qualquer cidadão ou pessoa jurídica, sendo irrelevante a sua participação (ou não) no certame, uma vez que estão em jogo não só os interesses jurídicos e econômicos imediatamente aferíveis, mas, sobretudo, a observância do princípio da legalidade e do interesse público envolvido.

Nesse sentido, é da jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça (STJ):

ADMINISTRATIVO. PROCESSUAL CIVIL. AGRAVO REGIMENTAL NO AGRAVO DE INSTRUMENTO. LICITAÇÃO. SELEÇÃO E CONTRATAÇÃO DE BANCA DE ADVOGADOS. **IMPUGNAÇÃO DO EDITAL. ESCRITÓRIO NÃO PARTICIPANTE DO CERTAME. IRRELEVÂNCIA. LEGITIMIDADE ATIVA RECONHECIDA. ART. 41, § 1º, DA LEI 8.666/93. PRECEDENTES DA PRIMEIRA SEÇÃO DO STJ.** HONORÁRIOS ADVOCATÍCIOS. VERBA ADEQUADAMENTE FIXADA. AGRAVO NÃO PROVIDO. 1. Extrai-se do art. 41, § 1º, da Lei 8.666/93, que a legitimidade ativa para impugnar edital licitatório é conferida a qualquer cidadão ou pessoa jurídica.

2. A lei adotou e não poderia ser diferente, critério mais alargado de legitimidade ativa para contestar a validade do instrumento convocatório. Afinal, em se tratando de processo licitatório, estão em jogo não só os interesses jurídicos e econômicos imediatamente aferíveis, mas, sobretudo, a observância do princípio da legalidade e do interesse público envolvido. Nesse sentido: AgRg no MS 5.963/DF, Primeira Seção, Rel. p/ acórdão Min. JOSÉ DELGADO, DJ 3/9/2001). 3. A fixação da verba honorária está, no caso concreto, em harmonia com as balizas elencadas no art. 20, § 3º, do CPC. 4. Agravo regimental não provido.



**ESTADO DE SANTA CATARINA
PROCURADORIA-GERAL DO ESTADO
GABINETE DO PROCURADOR-GERAL DO ESTADO**

(AgRg no Ag 1414630/SC, Rel. Ministro ARNALDO ESTEVES LIMA, PRIMEIRA TURMA, julgado em 04/02/2014, DJe 11/02/2014) (grifou-se)

Nesse cenário, flagrante a legitimidade ativa do Estado de Santa Catarina para impugnar o Edital.

4. DAS RAZÕES DA PRESENTE IMPUGNAÇÃO

4.1. AUSÊNCIA DE PRÉVIA MOTIVAÇÃO SOBRE A DEFINIÇÃO DO CONTEÚDO DO PLANO DE EXPLORAÇÃO AEROPORTUÁRIA (PEA) DO AEROPORTO DE NAVEGANTES

A licitação em tela tem com um de seus objetos a concessão de 2 (dois) aeroportos catarinenses, quais sejam: o Aeroporto de Joinville / SC – Lauro Carneiro de Loyola (SBJV), e o Aeroporto de Navegantes / SC – Ministro Victor Konder (SBNF).

Tais aeroportos foram inseridos no denominado Bloco Sul que, contam também com os outros 7 (sete aeroportos):



Pode-se verificar que o Edital prevê, como Anexo 2 ao Contrato de Concessão, o **Plano de Exploração Aeroportuária (PEA)**, que detalha o objeto da concessão e determina as obrigações e condições de exploração dos Aeroportos pela Concessionária.



**ESTADO DE SANTA CATARINA
PROCURADORIA-GERAL DO ESTADO
GABINETE DO PROCURADOR-GERAL DO ESTADO**

Analisando-se as disposições relativas ao Aeroporto de Navegantes, pode-se constatar que o PEA não observou a atual realidade do complexo aeroportuário da região. Mais do que isso: a desconsiderou por completo.

Com efeito, o Plano Diretor do Aeroporto Internacional de Navegantes, homologado por essa própria Agência por meio da PORTARIA ANAC Nº 2445/SIA, de 18 de setembro de 2013, publicada no Diário Oficial da União (DOU) nº 182, S/1, p.3, de 19/09/2013, contempla a necessidade de construção de uma nova pista de pouso e decolagem (PPD) de 2.600 metros.

Nesse sentido, aliás, há pouco mais de 4 (quatro) anos, foi celebrado entre o Município de Navegantes e a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO), o Acordo de Cooperação Técnica nº 0001/2017/0034, tendo como objeto “a convergência de esforços entre a INFRAERO e o MUNICÍPIO para desapropriar as áreas necessárias para ampliação do sítio do AEROPORTO, com a transferência de titularidade desses imóveis diretamente para União.

A partir desse instrumento, é fato notório que tanto a INFRAERO quanto o Município de Navegantes já praticaram inúmeros atos administrativos com o intuito de viabilizar a ampliação do aeroporto. O Acordo de Cooperação Técnica nº 0001/2017/0034, que se encontra vigente, prevê, no seu item 6.2, o valor inicial de R\$ 150.000.000,00 (cento e cinquenta milhões de reais) para execução do seu objeto.

Ou seja: o projeto de implementação do Plano Diretor do Aeroporto Internacional de Navegantes (que contempla a segunda PPD) está em pleno andamento, já tendo sido despendidos recursos no âmbito do referido Acordo de Cooperação para sua consecução.

Nesse cenário, a desconformidade do PEA previsto no Edital com o Plano Diretor do Aeroporto Internacional de Navegantes, atualmente em execução, já seria, por si só, contraditória, tanto frente ao teor da PORTARIA ANAC Nº 2445/SAI quanto ao objeto do Acordo de Cooperação Técnica nº 0001/2017/0034.

Mais do que isso: não se localizou dentre os documentos referentes ao Leilão, **a prévia motivação** que levou à drástica modificação do planejamento aeroportuário de Navegantes, prevista no Edital e seus anexos (especificamente o PEA), e, ainda, **estudos das consequências dessa decisão**, especialmente os efeitos administrativo-financeiros, considerando as obras em andamento, as desapropriações e declarações de utilidade pública já realizadas na consecução do Plano Diretor do Aeroporto.

Por conta disso, o atual PEA do Aeroporto de Navegantes é irregular, pois sua elaboração não foi devidamente motivada, explicitando-se, de forma, prévia, clara e congruente, as razões pelas quais não se observou o Plano Diretor do Aeroporto, aprovado



**ESTADO DE SANTA CATARINA
PROCURADORIA-GERAL DO ESTADO
GABINETE DO PROCURADOR-GERAL DO ESTADO**

pela PORTARIA ANAC Nº 2445/SAI, o Acordo de Cooperação Técnica nº 0001/2017/0034, como também não se analisaram os efeitos administrativo-financeiros de tal alteração, considerando as obras em andamento, as desapropriações e declarações de utilidade pública já realizadas.

Ante o exposto, requer o Estado de Santa Catarina a revisão das disposições do PEA do Aeroporto de Navegantes, para que sejam adequadas ao atual Plano Diretor do Aeroporto.

Sucessivamente, caso essa Agência entenda por manter os atuais termos do PEA, requer sejam disponibilizados ao Estado de Santa Catarina:

- os prévios estudos, pareceres, informações, decisões ou propostas que o embasaram, com a indicação da data de sua realização, a nominata dos responsáveis (sejam eles servidores ou não) pela sua elaboração e, se for o caso, a respectiva declaração da autoridade competente, emanada previamente à deflagração deste certame, concordando com os seus fundamentos;

- os prévios estudos, pareceres, informações, decisões ou propostas que concluíram por desconsiderar o Plano Diretor do Aeroporto de Navegantes, aprovado pela PORTARIA ANAC Nº 2445/SAI, com a indicação da data de sua realização, a nominata dos responsáveis (sejam eles servidores ou não) pela sua elaboração e, se for o caso, a respectiva declaração da autoridade competente, emanada previamente à deflagração deste certame, concordando com os seus fundamentos;

- os prévios estudos, pareceres, informações, decisões ou propostas que analisaram as consequências e efeitos administrativo-financeiros de tal alteração, considerando as obras em andamento, as desapropriações e declarações de utilidade pública já realizadas para implementação do Plano Diretor do Aeroporto de Navegantes, aprovado pela PORTARIA ANAC Nº 2445/SAI, com a indicação da data de sua realização, a nominata dos responsáveis (sejam eles servidores ou não) pela sua elaboração e, se for o caso, a respectiva declaração da autoridade competente, emanada previamente à deflagração deste certame, concordando com os seus fundamentos.

4.2 AUSÊNCIA DE MOTIVAÇÃO QUANTO ÀS MODIFICAÇÕES OCORRIDAS NO EDITAL E ANEXOS, APÓS A REALIZAÇÃO DA CONSULTA PÚBLICA 03/2020, QUE CULMINARAM COM A DIMINUIÇÃO, QUASE À METADE, DOS INVESTIMENTOS OBRIGATÓRIOS NO AEROPORTO DE NAVEGANTES E, AO MESMO TEMPO, COM A INCLUSÃO, NA REDAÇÃO FINAL DO EDITAL, DE UMA NOVA PISTA DE POUSO E DECOLAGEM (PPD) NO AEROPORTO DE CURITIBA/PARANÁ

Previamente à abertura do procedimento licitatório, a minuta do Edital de Leilão, juntamente com os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA),



ESTADO DE SANTA CATARINA
PROCURADORIA-GERAL DO ESTADO
GABINETE DO PROCURADOR-GERAL DO ESTADO

foram submetidos à consulta pública 03/2020, com a respectiva audiência pública realizada em março de 2020.

Na ocasião, a Secretaria Nacional da Aviação Civil, ao apresentar os investimentos previstos para os aeroportos de Navegantes e de Curitiba, indicava a necessidade de investimentos (CAPEX) da ordem de R\$ 700 milhões para o Aeroporto de Navegantes, enquanto que, para o Aeroporto de Curitiba, demonstrava-se que R\$ 536 milhões seriam necessários.

Ocorre que, com as alterações realizadas no Edital e no EVTEA após as consultas públicas, houve mudança no importe dos investimentos obrigatórios a serem realizados pelo vencedor da Licitação, que culminaram com a inclusão, na redação final do Edital, de uma nova pista de pouso e decolagem (PPD) no Aeroporto de Curitiba e a diminuição, quase à metade, dos investimentos no Aeroporto de Navegantes – de R\$ 700 milhões para R\$ 366 milhões.

Contudo, não se localizou dentre os documentos referentes ao Leilão, **a prévia motivação** que levou à drástica modificação do planejamento aeroportuário de Navegantes, diminuindo praticamente à metade os investimentos.

Também não se localizou o que deu ensejo, ao mesmo tempo, à súbita mudança de entendimento técnico em relação à necessidade de uma nova pista de pouso e decolagem no Aeroporto de Curitiba, já que o Governo Federal, ao ser instado sobre o tema, na Consulta Pública 03/2020, havia expressamente se manifestado contrariamente, sob o ponto de vista técnico, à construção de uma nova PPD no Aeroporto de Curitiba, mudando, contudo, radicalmente de opinião meses depois.

Por conta disso, entende-se que a diminuição do importe de investimentos previstos para o Aeroporto de Navegantes é irregular, pois não foi devidamente motivada, explicitando-se, de forma, prévia, clara e congruente, as suas razões, com claro indicativo de realocação dos recursos originalmente previstos para construção de uma nova PPD em Curitiba, obra que o Governo Federal não entendia necessária, mas que mudou de ideia meses depois.

Ante o exposto, requer o Estado a revisão das disposições do Edital e do PEA atinentes ao Aeroporto de Navegantes, para que sejam restabelecidos os investimentos previstos anteriormente para referido aeroporto, suprimidos sem a devida motivação.

Sucessivamente, caso essa Agência entenda por manter os atuais termos do Edital e do PEA, requer sejam disponibilizados ao Estado de Santa Catarina:

- os prévios estudos, pareceres, informações, decisões ou propostas que concluíssem por diminuir, quase à metade, os investimentos no Aeroporto de Navegantes



originalmente previstos – de R\$ 700 milhões para R\$ 366 milhões, com a indicação da data de sua realização, a nominata dos responsáveis (sejam eles servidores ou não) pela sua elaboração e, se for o caso, a respectiva declaração da autoridade competente, emanada previamente à deflagração deste certame, concordando com os seus fundamentos.

- os prévios estudos, pareceres, informações, decisões ou propostas que concluíram pela mudança radical de entendimento do Governo Federal em relação ao que foi dito na Consulta Pública 03/2020 sobre a necessidade de construção de uma nova PPD no Aeroporto de Curitiba, com a indicação da data de sua realização, a nominata dos responsáveis (sejam eles servidores ou não) pela sua elaboração e, se for o caso, a respectiva declaração da autoridade competente, emanada previamente à deflagração deste certame, concordando com os seus fundamentos.

4.3 DAS INCONSISTÊNCIAS DAS DISPOSIÇÕES DO EDITAL E DO EVTEA EM RELAÇÃO À CONSTRUÇÃO DO NOVO TERMINAL DE PASSAGEIROS, SEM CONSIDERAR O DISPOSTO NO PLANO DIRETOR DO AEROPORTO DE NAVEGANTES, E QUANTO AO DIMENSIONAMENTO DO VOLUME DE CARGAS DE IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

Compulsando o conteúdo do EVTEA base da 6ª rodada de concessões, a Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade de Santa Catarina (SIE/SC) verificou, ainda, outras inconsistências técnicas que merecem ser analisadas e corrigidas.

Com efeito, segundo a SIE/SC, os estudos de viabilidade que são base da 6ª rodada de concessões não levaram em consideração o Plano Diretor do Aeroporto de Navegantes (não se localizando, aliás, sequer prévia motivação sobre tal medida, como já pontuado anteriormente no item 4.1 desta peça).

Conforme se depreende do Relatório em Anexo:

O PEA da 6ª rodada de concessões no tocante ao Aeroporto de Navegantes confere ao novo concessionário a responsabilidade mínima quanto à obtenção da categoria operativa 3C sem restrições na fase contratual I-B, tal exigência implica **na clara necessidade de implantação de um novo terminal tendo em vista as inconsistências advindas da localização do Atual TPS**. Ressalta-se que tratamos aqui de uma exigência mínima, não sendo extraído do Edital **nenhum óbice quanto à ampliação da infraestrutura aeroportuária além do exigido no PEA, incluindo a implantação da segunda PPD mediante análise de demanda**. O fato da necessidade de implantação de um novo terminal de passageiros não impacta no planejamento de expansão previsto no PDIR gerido pela INFRAERO, ressalvado o fato da **localização do futuro TPS conforme previsto no EVTEA, confrontar, em função da sua localização, com o prolongamento da segunda pista de pouso e decolagem planejada pela atual concessionária**. Deste modo, sugere-se, tendo em vista o atendimento a exigência do PEA quanto as providências por parte do novo concessionário para obtenção do código operativo 3C sem restrições, **que o futuro terminal a ser implantado seja realocado**



ESTADO DE SANTA CATARINA
PROCURADORIA-GERAL DO ESTADO
GABINETE DO PROCURADOR-GERAL DO ESTADO

dentro da área patrimonial existente, para outra área além da caracterizada no EVTEA, visando não interferir no prolongamento da área já resguardada mediante elevados investimentos públicos, possibilitando assim, em tempo, a implantação da segunda pista de pouso e decolagem do Aeroporto de Navegantes. (p. 9/10)

Nos termos do Relatório, para a categoria pretendida no EVTEA (3C-IFR NPA), a localização do atual terminal de passageiros é uma inconsistência técnica à certificação operacional, tendo em vista a necessidade de resguardar as dimensões de faixa de pista (PPD 07/25).

Nesse cenário, o EVTEA prevê a construção de novo terminal para correção de inconsistências operacionais. Porém, o atual Plano Diretor do Aeroporto não foi considerado nestes estudos, tendo em vista a localização do futuro terminal, que impede o livre aproveitamento da área então destinada a implantação da segunda pista de pouso e decolagem.

Ademais, no mesmo Relatório, a SIE/SC pontua claro equívoco nas projeções utilizadas pelo Governo Federal para elaboração do Edital e dos seu Anexos sobre o volume de cargas na importação e exportação no Aeroporto de Navegantes:

II – SUBDIMENSIONAMENTO DO VOLUME DE CARGAS IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

Síntese do relatório: O relatório de estudo de Mercado projeta o pico de movimentação de importação de cargas para o ano de 2050 com 5,7 mil toneladas quando tal marca já foi superada no ano de 2014. A média dos últimos 10 anos foi de 4,7 mil toneladas de cargas importação no aeroporto de navegantes. O relatório aponta que a 6ª rodada de concessão estimou um volume de carga exportação irrisório para o aeroporto de Navegantes, confirmando tal informação, associando-a a inexistência de uma pista de pouso e decolagem capaz de comportar a operação de grandes aeronaves, incorrendo na necessidade de transferir tais cargas por modal rodoviário até outros aeroportos, como Campinas, Guarulhos e Curitiba. É citado que mais de 18,3 mil ton são exportadas por SC, sendo 98% destas embarcadas por aeroportos de outros estados.

Análise do relatório: Cabe ressaltar a movimentação extraída dos anos de 2019 e 2020 (parcial jan a nov) a qual retrata o posicionamento do estado de Santa Catarina perante aos demais estados da região sul do país:

	2019						2020 (Jan a Nov)					
	Pax DOM	Pax INT	Total PAX	Carga DOM(t)	Carga INT(t)	Total Carga	Pax DOM	Pax INT	Total PAX	Carga DOM(t)	Carga INT(t)	Total Carga
SC	5.669.782	274.745	6.944.527	13.343	0	13.343	2.682.455	170.047	2.852.502	6.314	279	6.593
RS	8.284.786	506.875	8.791.661	24.700	3.166	27.866	3.097.510	141.689	3.239.199	13.528	935	14.463
PR	10.753.981	151.200	10.905.181	20.724	10.646	31.370	3.683.092	80.272	3.763.364	8.600	7.766	16.366



**ESTADO DE SANTA CATARINA
PROCURADORIA-GERAL DO ESTADO
GABINETE DO PROCURADOR-GERAL DO ESTADO**

A movimentação de exportação estimada no relatório (18,3 mil toneladas) corresponde a 25% do total transportado de cargas (importação e exportação) pelos 3 estados da região sul juntos no ano de 2020. (p.10)

Ressalta, outrossim, que houve um salto de demanda, a partir do ano de 2017, no quantitativo total de cargas transportadas no Aeroporto de Navegantes (restrito em 2020 por conta da pandemia da Covid-19):

Abaixo demonstra-se a evolução anual quanto ao quantitativo total de cargas transportadas no Aeroporto de Navegantes. Observa-se um salto de demanda a partir do ano de 2017, restrito em 2020 em função da Pandemia COVID-19.



O Aeroporto de Navegantes atende atualmente a 7 destinos ao qual processam voos que transportam cargas e passageiros (modelo combi), ligando aos estados de São Paulo, Distrito Federal, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul.

(p.12)

Como bem pontua a SIE/SC no Relatório, apesar da demanda crescente, a consolidação anual de cargas ainda encontra baixa adesão, concentrando a matriz O/D nas linhas de desejo de São Paulo, Manaus e Rio de Janeiro, apresentando atualmente ainda baixa representatividade de demanda para o modelo de transporte baseado em aeronaves cargueiras.

A carente infraestrutura aeroportuária (aliada a outros fatores), tende a colaborar com a centralização do processo logístico de cargas aéreas em poucos aeroportos do país.

Em arremate, conclui o mesmo Relatório:



**ESTADO DE SANTA CATARINA
PROCURADORIA-GERAL DO ESTADO
GABINETE DO PROCURADOR-GERAL DO ESTADO**

Por fim, destaca-se que no âmbito da competitividade, o Aeroporto de Navegantes disputa mercado com o Aeroporto de Curitiba, motivo pelo qual ao se ter uma concessão dos dois aeroportos por bloco, obrigando ao concessionário investimentos de uma nova pista em Curitiba e de um novo TPS em Navegantes, impõe a este uma limitação de desenvolvimento e de competitividade. Portanto, tecnicamente, **o que se entende é que se mantenha a concessão dentro de iguais obrigações entre os dois aeroportos; ou, que a obrigação do concessionário para Navegantes não esteja vinculada à construção de um novo TPS, mas sim, permitindo a liberalidade por parte do concessionário de investir em uma nova pista se assim entender necessário, o que para nós resta evidente.** (p.14)

Logo, as atuais disposições do Edital (e dos seus anexos), ao não considerar o Plano Diretor do Aeroporto nas melhorias e expansões necessárias, privilegiando, por outro lado, investimentos no Aeroporto de Curitiba, além de equivocada sob o ponto de vista técnico, subdimensionando o atual volume de cargas, prejudicará sobremaneira o desenvolvimento da região e a expansão da infraestrutura aeroportuária, uma vez que o vencedor da licitação, **que operará todos os aeroportos do bloco**, direcionará a demanda para o respectivo aeroporto com mais estrutura, seja atual ou futura, por conta das obrigações de expansão assumidas contratualmente.

Poderá ocorrer, assim, uma estagnação estrutural por pelo menos 30 (trinta) anos, prazo previsto para duração da concessão.

Assim, requer sejam realizadas as correspondentes alterações Editalícias, para que o futuro terminal a ser implantado seja realocado dentro da área patrimonial existente, para outra área além da caracterizada no EVTEA, possibilitando assim, a construção do novo terminal, sem prejudicar a implantação da segunda pista de pouso e decolagem do Aeroporto de Navegantes, prevista no Plano Diretor do Aeroporto.

Sucessivamente, caso essa Agência entenda por manter os atuais termos do Edital e dos seus anexos, requer sejam disponibilizados ao Estado de Santa Catarina os prévios estudos, pareceres, informações, decisões ou propostas que o embasaram, com a indicação da data de sua realização, a nominata dos responsáveis (sejam eles servidores ou não) pela sua elaboração e, se for o caso, a respectiva declaração da autoridade competente, emanada previamente à deflagração deste certame, concordando com os seus fundamentos.

Requer, ainda, a revisão do EVTEA da 6ª rodada de concessões no que tange à demanda de carga do Aeroporto de Navegantes, diante do subdimensionamento do volume de cargas de importação e exportação.

Sucessivamente, caso essa Agência entenda por manter os atuais termos do EVTEA, requer sejam disponibilizados ao Estado de Santa Catarina os prévios estudos, pareceres, informações, decisões ou propostas que o embasaram, com a indicação da data



**ESTADO DE SANTA CATARINA
PROCURADORIA-GERAL DO ESTADO
GABINETE DO PROCURADOR-GERAL DO ESTADO**

de sua realização, a nominata dos responsáveis (sejam eles servidores ou não) pela sua elaboração e, se for o caso, a respectiva declaração da autoridade competente, emanada previamente à deflagração deste certame, concordando com os seus fundamentos.

5. Dos PEDIDOS

Ante o exposto, requer o Estado de Santa Catarina:

a) a revisão das disposições do Edital e do PEA atinentes ao Aeroporto de Navegantes, para que sejam adequadas ao atual Plano Diretor do Aeroporto.

a.1) sucessivamente, caso essa Agência entenda por manter os atuais termos do PEA, requer sejam disponibilizados ao Estado de Santa Catarina:

a.1.1.) os prévios estudos, pareceres, informações, decisões ou propostas que o embasaram, com a indicação da data de sua realização, a nominata dos responsáveis (sejam eles servidores ou não) pela sua elaboração e, se for o caso, a respectiva declaração da autoridade competente, emanada previamente à deflagração deste certame, concordando com os seus fundamentos;

a.1.2) os prévios estudos, pareceres, informações, decisões ou propostas que concluíram por desconsiderar o Plano Diretor do Aeroporto de Navegantes, aprovado pela PORTARIA ANAC Nº 2445/SAI, com a indicação da data de sua realização, a nominata dos responsáveis (sejam eles servidores ou não) pela sua elaboração e, se for o caso, a respectiva declaração da autoridade competente, emanada previamente à deflagração deste certame, concordando com os seus fundamentos;

a.1.3) os prévios estudos, pareceres, informações, decisões ou propostas que analisaram as consequências e efeitos administrativo-financeiros de tal alteração, considerando as obras em andamento, as desapropriações e declarações de utilidade pública já realizadas para implementação do Plano Diretor do Aeroporto de Navegantes, aprovado pela PORTARIA ANAC Nº 2445/SAI, com a indicação da data de sua realização, a nominata dos responsáveis (sejam eles servidores ou não) pela sua elaboração e, se for o caso, a respectiva declaração da autoridade competente, emanada previamente à deflagração deste certame, concordando com os seus fundamentos.

b) a revisão das disposições do Edital e do PEA atinentes ao Aeroporto de Navegantes, para que sejam restabelecidos os investimentos previstos originalmente para referido aeroporto, suprimidos após a realização das consultas públicas (notadamente a Consulta Pública 03/2020), sem a devida motivação.



**ESTADO DE SANTA CATARINA
PROCURADORIA-GERAL DO ESTADO
GABINETE DO PROCURADOR-GERAL DO ESTADO**

b.1) sucessivamente, caso essa Agência entenda por manter os atuais termos do Edital e do PEA, requer sejam disponibilizados ao Estado de Santa Catarina:

b.1.1) os prévios estudos, pareceres, informações, decisões ou propostas que concluíram por diminuir, quase à metade, os investimentos no Aeroporto de Navegantes originalmente previstos – de R\$ 700 milhões para R\$ 366 milhões, com a indicação da data de sua realização, a nominata dos responsáveis (sejam eles servidores ou não) pela sua elaboração e, se for o caso, a respectiva declaração da autoridade competente, emanada previamente à deflagração deste certame, concordando com os seus fundamentos.

b.1.2) os prévios estudos, pareceres, informações, decisões ou propostas que concluíram pela mudança radical de entendimento do Governo Federal em relação ao que foi dito na Consulta Pública 03/2020 sobre a necessidade de construção de uma nova PPD no Aeroporto de Curitiba, com a indicação da data de sua realização, a nominata dos responsáveis (sejam eles servidores ou não) pela sua elaboração e, se for o caso, a respectiva declaração da autoridade competente, emanada previamente à deflagração deste certame, concordando com os seus fundamentos.

c) sejam realizadas as correspondentes alterações Editalícias, para que o futuro terminal a ser implantado seja realocado dentro da área patrimonial existente, para outra área além da caracterizada no EVTEA, possibilitando assim, a construção do novo terminal, sem prejudicar a implantação da segunda pista de pouso e decolagem do Aeroporto de Navegantes, prevista no Plano Diretor do Aeroporto.

c.1) sucessivamente, caso essa Agência entenda por manter os atuais termos do Edital e dos seus anexos, requer sejam disponibilizados ao Estado de Santa Catarina os prévios estudos, pareceres, informações, decisões ou propostas que o embasaram, com a indicação da data de sua realização, a nominata dos responsáveis (sejam eles servidores ou não) pela sua elaboração e, se for o caso, a respectiva declaração da autoridade competente, emanada previamente à deflagração deste certame, concordando com os seus fundamentos.

d) a revisão do EVTEA da 6ª rodada de concessões no que tange à demanda de carga do Aeroporto de Navegantes, diante do subdimensionamento do volume de cargas de importação e exportação.

d.1) sucessivamente, caso essa Agência entenda por manter os atuais termos do EVTEA, requer sejam disponibilizados ao Estado de Santa Catarina os prévios estudos, pareceres, informações, decisões ou propostas que o embasaram, com a indicação da data de sua realização, a nominata dos responsáveis (sejam eles servidores ou não) pela sua elaboração e, se for o caso, a respectiva declaração da autoridade competente, emanada previamente à deflagração deste certame, concordando com os seus fundamentos.



**ESTADO DE SANTA CATARINA
PROCURADORIA-GERAL DO ESTADO
GABINETE DO PROCURADOR-GERAL DO ESTADO**

e) nos termos do art. 41, §1º, da Lei federal nº 8.666, de 1993, requer seja a presente impugnação julgada e respondida em até 3 (três) dias úteis, sob pena de descumprimento ao referido dispositivo normativo.

Nesses termos, pede deferimento.

Florianópolis, data da assinatura digital.

ALISSON DE BOM DE SOUZA
Procurador-Geral do Estado
OAB/SC 26.157

THIAGO AUGUSTO VIEIRA
Secretário de Estado da
Infraestrutura e Mobilidade (SIE)

ANDRÉ EMILIANO UBA
Procurador do Estado
OAB/SC 25.626



ANÁLISE

A presente análise tem como base as “inconformidades contidas nos estudos de viabilidade técnica da 6ª rodada de concessões da ANAC” em relação ao Aeroporto Internacional Ministro Victor Konder, localizado no município catarinense de Navegantes/SC, cujo encaminhamento foi dado ao Ministério da Infraestrutura por meio do Ofício nº 124/2020/FPC na data de 14 de dezembro de 2020.

Deste modo, discorreremos a análise por meio dos principais pontos a saber:

I – PLANO DIRETOR DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE NAVEGANTES/SC

Síntese do relatório: Os estudos de viabilidade que são base da 6ª rodada de concessões não levaram em consideração o Plano Diretor do Aeroporto de Navegantes, cuja aprovação foi realizada pela ANAC no ano de 2013. São demonstradas evidências da execução de fases preliminares, tais como o acordo de cooperação técnica nº 001/2017/0034, celebrado entre Infraero e Município de Navegantes no ano de 2017 cuja previsão inicial de investimentos prevê R\$ 150 milhões a título de desapropriação das áreas necessárias ao desenvolvimento do plano de ampliação.

Análise do relatório: A regulamentação que trata o tema esclarece que o Plano Diretor Aeroportuário (PDIR) é o documento **elaborado pelo operador de aeródromo** que estabelece o planejamento para a expansão da infraestrutura aeroportuária, em consonância com a regulamentação de segurança operacional expedida pela ANAC.

O processo de aprovação de PDIR é disciplinado por meio da Resolução ANAC nº 153 e de suas disposições complementares, em especial o anexo IV da Portaria nº 3352/SIA.

A Resolução ANAC nº 153 estabelece no Artigo 3º, §1º que:

“A documentação de que trata o caput inclui termo de responsabilidade assinado pelo operador de aeródromo no qual este se compromete a observar o PDIR aprovado quando da realização de obras de expansão da infraestrutura aeroportuária, sob pena de não homologação da nova infraestrutura ou de sua homologação com restrições operacionais.”

No seu Artigo 7º a Resolução ANAC nº 153 estabelece:

“A validade do PDIR termina com sua implantação final ou com sua revisão”

Especificamente em relação ao Aeroporto Internacional Ministro Victor Konder, observa-se que seu Plano Diretor foi aprovado pela ANAC por meio da Portaria nº 2445/SIA datada em 18/09/2013 conforme imagem abaixo:





ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DA INFRAESTRUTURA E MOBILIDADE
DIRETORIA DE INTEGRAÇÃO DE TRANSPORTES - DITR



PORTARIA ANAC Nº 2445/SLA, DE 18 DE SETEMBRO DE 2013

Aprova o Plano Diretor do Aeroporto Internacional de Navegantes – Ministro Victor Konder (SBNF).

O SUPERINTENDENTE DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, no uso das atribuições delegadas pela Portaria ANAC nº 960, de 16 de abril de 2013, outorgadas pelo Art. 8º, incisos XXI, XXII e XXVIII, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, tendo em vista o disposto na Resolução nº 153, de 18 de junho de 2010 e alterações posteriores, e considerando o que consta no Processo nº 00065.073518/2013-31;

RESOLVE

Art. 1º Aprovar o Plano Diretor do Aeroporto Internacional de Navegantes – Ministro Victor Konder (SBNF).

Art. 2º O disposto na presente Portaria não dispensa o operador de aeródromo da observância dos requisitos de licenciamento ambiental, de uso do solo e de zoneamento urbano e outras posturas, bem como da aprovação do planejamento proposto junto ao órgão responsável pelo controle do espaço aéreo.

Art. 3º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

FABIO FAIZI RAHENEMAY RABBANI

Publicada no Diário Oficial da União nº 182, Seção 1, pag. 3, de 19 de setembro de 2013.

Cabe ressaltar que a aprovação do PDIR foi ratificada pelo Comando da Aeronáutica por meio do Ofício 748/OACO/16257 datado de 31 de maio de 2016, processo COMAER 67613.017283/2016-67. O presente documento cita o deferimento quanto a viabilidade de implantação da nova pista de pouso e decolagem prevista no PDIR, com validade de 5 anos a partir de sua assinatura, permanecendo válido até maio de 2021, conforme imagem abaixo:





ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DA INFRAESTRUTURA E MOBILIDADE
DIRETORIA DE INTEGRAÇÃO DE TRANSPORTES - DITR



MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA
SEGUNDO CENIP (2) / DEGRADO DE DEFESA AÉREA E CONTROLE DE TRÁFEGO
AÉREO

Av. da Prefeitura Ernesto Gaertner, 1000 - Bacacheri
Curitiba - PR - CEP 82510-901
Tel: (41)3251-5292 / Fax: (41)3251-5292 / e-mail: protocolos@cindaacta2.gov.br

Ofício nº 748/OACU/2016
Protocolo COMAER nº 1017283/2016-67

Curitiba, 31 de maio de 2016

ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil
Gerência de Operações Operacionais e Aeroportuárias
Setor Comercial Sul, Brasília 09, Lote C, Ed. Parque Cidade Corporate - Torre A
CEP 70308-200 - Brasília - DF

Assunto: Deliberação do 2º CENIP do COMAER para o processo de análise do Plano Diretor Aeroportuário do aeródromo Ministro Victor Konder (SBNF), localizado no município de Navegantes-SC.

Prezados Senhores,

1. Por determinação do Excelentíssimo Senhor Comandante do CINDACTA II e considerando a solicitação do Comando da Aeronáutica para emitir a comprovação da observância, por parte do requerente, das condicionantes impostas pelo órgão responsável pelo controle do espaço aéreo no requerimento do Plano Diretor Aeroportuário do aeródromo Ministro Victor Konder (SBNF), localizado no município de Navegantes-SC, este Órgão Regional declarou-se FAVORÁVEL ao pleito.

2. As características físicas e operacionais do pedido apresentado estão resumidas nas Fichas Informativas que seguem anexa ao presente documento.

3. Adicionalmente, afirmo a Vossa Senhoria que o plano de zona de proteção constante do processo encontra-se encaminhado ao Instituto de Cartografia Aeronáutica (ICA) para aprovação. Caso, por qualquer razão, o plano não seja aprovado, essa Agência será informada para a adoção das medidas pertinentes.

4. A deliberação emitida é válida por cinco anos da data de sua assinatura e se refere, exclusivamente, a questões relacionadas com a segurança e regularidade das operações aéreas, não suprimindo o cabimento de outros entes da administração pública sobre assuntos de sua competência.

11. 2/2 do Ofício nº 748/OACU/16257 - CINDACTA 2, de 31 MAIO 2016, Prot nº 67613 017283/2016-67

5. Por fim, coloco à disposição de Vossa Senhoria a Subdivisão de Aeródromos (DO-AGA) deste Comando por meio do telefone (41) 3251-5776 e do endereço eletrônico aerodromos@cindaacta2.gov.br, para os esclarecimentos que se fizerem necessários.

Atenciosamente,

ALVARO WOLNEI GUIMARÃES Comandante Interino do CINDACTA II

Recebi: Insignia Militar
n.º 150 CTA





ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DA INFRAESTRUTURA E MOBILIDADE
DIRETORIA DE INTEGRAÇÃO DE TRANSPORTES - DITR

Formulário CA 63-19, de 13 de junho de 2015.

COMANDO DA AERONÁUTICA FICHA INFORMATIVA DE AERÓDROMOS Anexo A à CA 63-19		
Características do Aeródromo		
A - Dados Gerais do Aeródromo		
A1 - Designação do Aeródromo	AERÓDROMO DE NAVEGANTES - MAESTRO VICTOR KONDEN	
A2 - Código OACI	S-00	
A3 - ARP (Latitude)	5° 27' 42,30" S	
A4 - ARP (Longitude)	54° 39' 13,30" W	
A5 - Elevação (m)	12m	
B - Dados Gerais (dados Postais)		
B1 - Designação	17	173
B2 - Comprimento (m)	0	01
B3 - Largura (m)	30m	2000m
B4 - Comprimento da Faixa de Pista (m)	0m	00m
B5 - Largura da Faixa de Pista (m)	0m	2700m
B6 - Perfil do Otoplan	0m	2000m
B7 - Perfil de Operação	Classe A (NPA)	Classe A (NPA)
C - Dados da Categoria Menor		
C1 - Número	PISTA 0725	PISTA 1331
C2 - Nome verdadeiro	17	173
C3 - Coordenadas geográficas (lat/lon)	05° 27' 42,30" S 54° 39' 13,30" W	05° 27' 42,30" S 54° 39' 13,30" W
C4 - Coordenadas geográficas (origem)	05° 27' 42,30" S 54° 39' 13,30" W	05° 27' 42,30" S 54° 39' 13,30" W
C5 - Elevação (m)	12m	12m
C6 - Código de Referência POLSO	1	1
C7 - Código de Referência DECOLAR/DI	1	1
C8 - Letra de Código de Referência	1	1
C9 - Tipo de utilização	Fixo e Descolagem	Fixo e Descolagem
C10 - Tipo de operação para pouso	173	173 NPA
C11 - Tipo de operação para decolagem	173	173 NPA
C12 - Zona de parada	0m	0m
C13 - Comprimento (m)	0m	0m
C14 - Largura (m)	0m	0m
C15 - Zona desobstruída	0m	0m
C16 - Comprimento (m)	0m	0m
C17 - Largura (m)	0m	0m
D - Dados da Categoria Menor		
D1 - Número	PISTA 0725	PISTA 1331
D2 - Nome verdadeiro	173	173
D3 - Coordenadas geográficas (lat/lon)	05° 27' 42,30" S 54° 39' 13,30" W	05° 27' 42,30" S 54° 39' 13,30" W
D4 - Coordenadas geográficas (origem)	05° 27' 42,30" S 54° 39' 13,30" W	05° 27' 42,30" S 54° 39' 13,30" W
D5 - Elevação (m)	12m	12m
D6 - Código de Referência POLSO	1	1
D7 - Código de Referência DECOLAR/DI	1	1
D8 - Letra de Código de Referência	1	1
D9 - Tipo de utilização	Fixo e Descolagem	Fixo e Descolagem
D10 - Tipo de operação para pouso	173	173 NPA
D11 - Tipo de operação para decolagem	173	173 NPA
D12 - Zona de parada	0m	0m
D13 - Comprimento (m)	0m	0m
D14 - Largura (m)	0m	0m
D15 - Zona desobstruída	0m	0m
D16 - Comprimento (m)	0m	0m
D17 - Largura (m)	0m	0m

Data: 18/03/2016

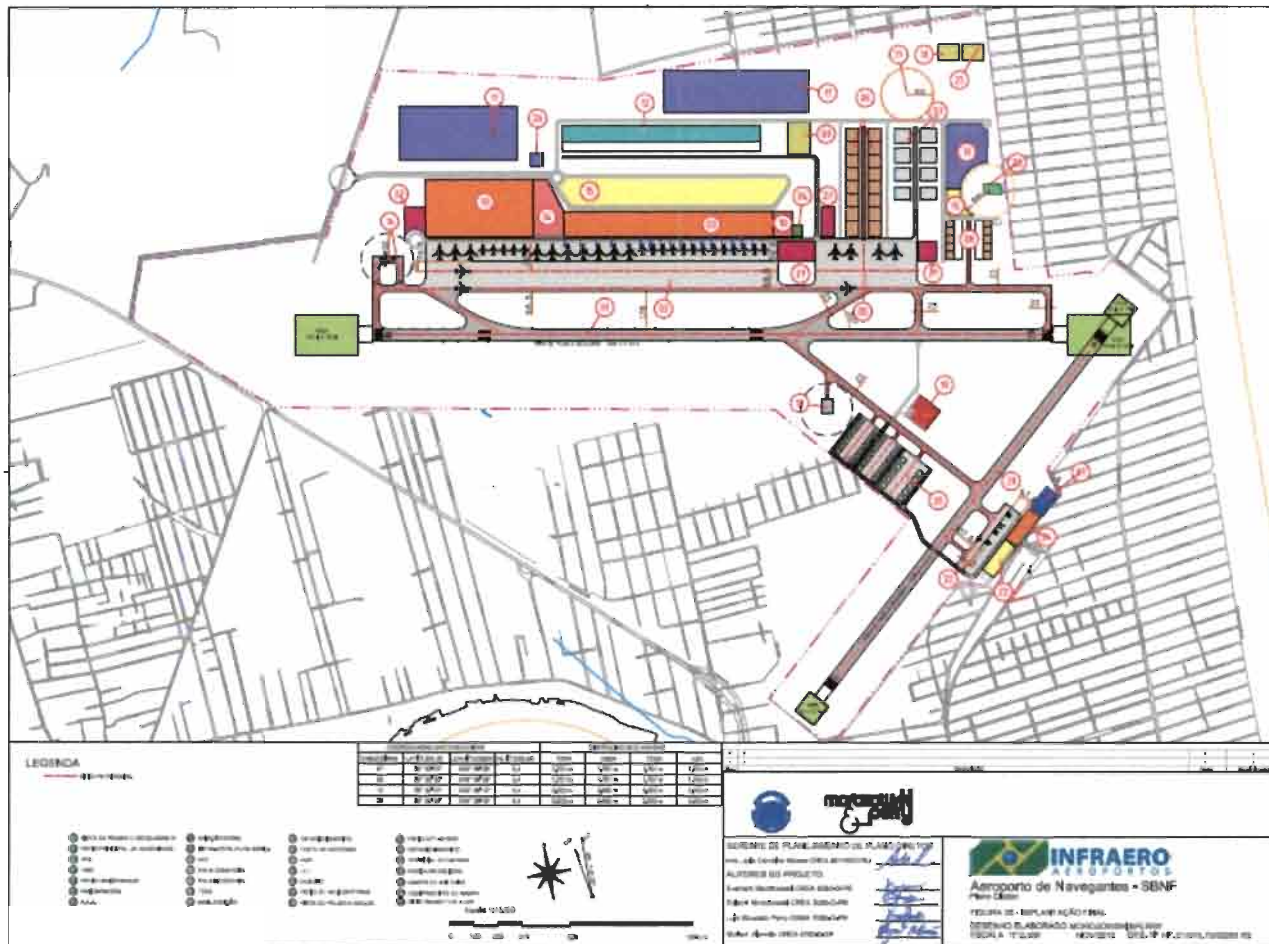
(Assinatura) Engenheiro Técnico Marccondes Loureiro de Carvalho Batista
Engenheiro Civil
CREA Nº 4006964/D PB
AIT Nº 0720150054941

Em atenção ao processo que subsidiou a respectiva portaria de aprovação ANAC (SEI/00065.073518/2013-31) destacamos a figura da implantação final (anexo 6 do Parecer nº 07) planejada pelo operador aeroportuário (INFRAERO):





ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DA INFRAESTRUTURA E MOBILIDADE
DIRETORIA DE INTEGRAÇÃO DE TRANSPORTES - DITR

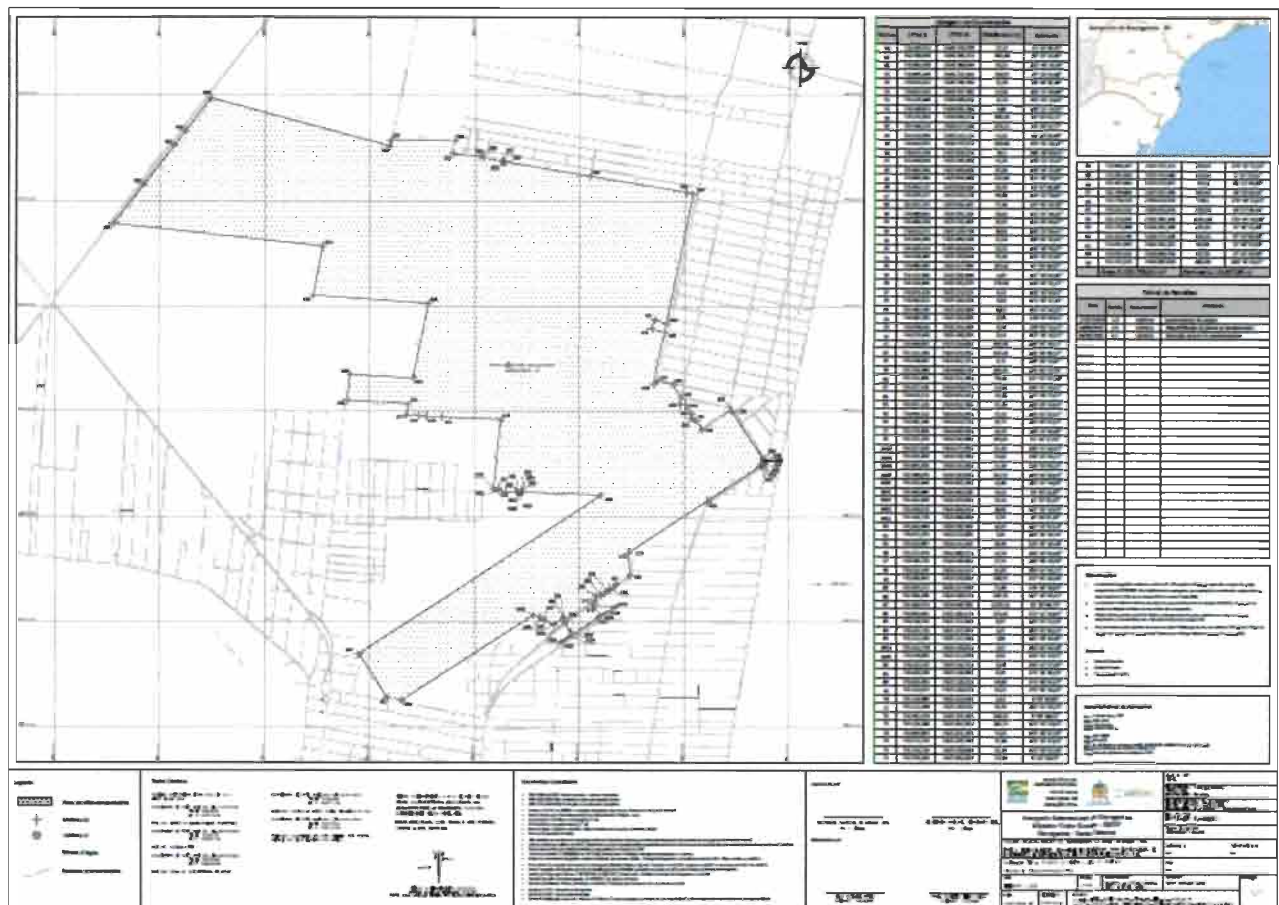


Observa-se que a atual área patrimonial do Aeroporto de Navegantes é de 3.292.738,91 m2 conforme PEA – Edital 01/2020, distribuídas em áreas de propriedade da União e do Município de Navegantes. Para atendimento ao PDIR-INFRAERO observa-se a necessidade de novas desapropriação de áreas.





ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DA INFRAESTRUTURA E MOBILIDADE
DIRETORIA DE INTEGRAÇÃO DE TRANSPORTES - DITR



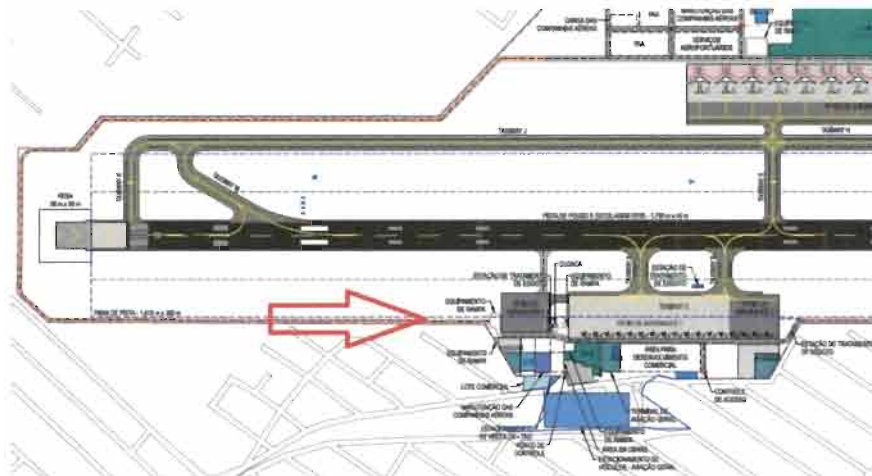


ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DA INFRAESTRUTURA E MOBILIDADE
DIRETORIA DE INTEGRAÇÃO DE TRANSPORTES - DITR

O Plano Diretor aprovado pela INFRAERO possui como aeronave de referência/crítica o Boing 767 cuja categoria operativa remonta o Cód. 4D-IFR-NPA. Neste sentido, a implantação da nova pista de pouso viria a suprir as inconsistências técnicas da atual pista (07/25) a qual seria readequada para o código operativo 2B-VFR, conforme página 3-6 da nota técnica nº38/2013/GTCA/GENG/SIA sobre o PDIR realizada pela ANAC.

Quando citada a inconsistência técnica da atual pista 07/25, constata-se que a localização do atual terminal de passageiros, considerando que a categoria operativa atualmente para o aeroporto é 3C (conforme PEA pág. 17 item 7.10.3.1), viola a faixa de pista (área livre) da PPD 07/25, impossibilitando a certificação do Aeroporto devido ao impacto associado a segurança operacional.

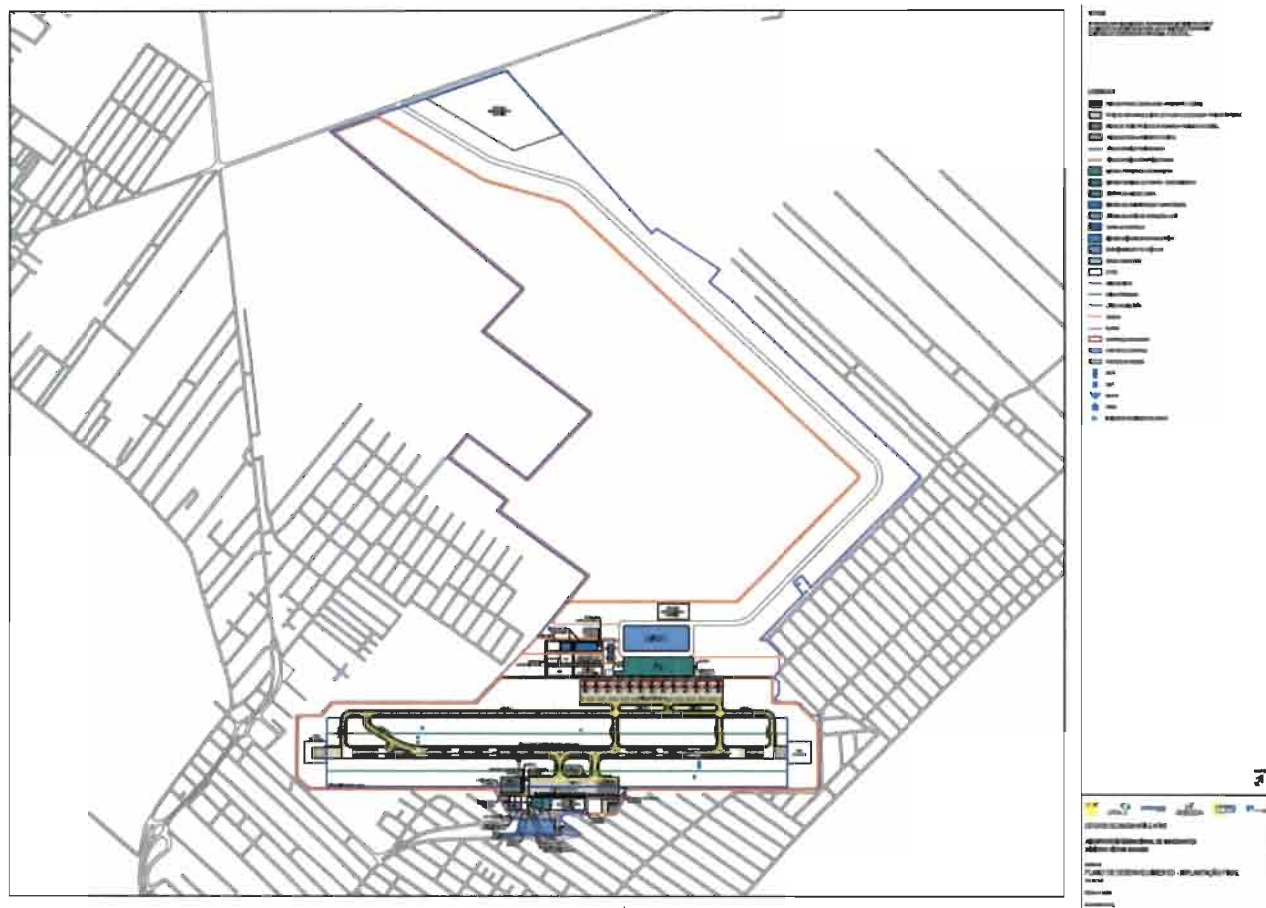
Nota: Incorre neste caso a necessidade de avaliação sobre os inúmeros investimentos aplicados para ampliação de um terminal de passageiros fadado a inatividade ou uso exclusivo da aviação executiva devido a restrição quanto à locação de aeronaves de médio e grande porte.



Nota-se que todo o processo do Plano Diretor, sob responsabilidade da INFRAERO, foi realizado de acordo com as normativas regulamentares vigentes na época, obtendo-se aprovação definitiva **do planejamento Futuro do Aeroporto**. Ressalta-se que atualmente o processo de aprovação de PDIR recomenda a sua elaboração por meio de fases denominadas **horizontes de implantação** para 5 anos, 10 anos, 20 anos e implantação final, fato que clarifica o processo estabelecendo “metas” de implantação. Noutras palavras, há um plano diretor aprovado pelos órgãos competentes que está sendo desconsiderado. **Salienta-se que não cabe ao gestor público em qualquer das esferas administrativas alterar discricionariamente o plano de desenvolvimento aeroportuário. À malha aeroviária, há de ser garantido a segurança e a estabilidade de prestação de serviços, não podendo estar à mercê de entendimentos diferentes com a alternância de gestores.**

Em consulta ao EVTEA base da 6ª rodada de concessões, observa-se no plano de desenvolvimento a planta denominada “implantação final” com base no atendimento a categoria 3C, desconsiderando a categoria operativa 4D, então base do planejamento junto ao PDIR INFRAERO, conforme imagem abaixo:





É fato de que o planejamento estipulado pelo EVTEA (base do edital de concessão 01/2020) não corresponde, mesmo que parcialmente, com o planejamento elaborado pela operadora INFRAERO. Reafirma-se que este último formalmente aprovado pelos órgãos reguladores (ANAC e DECEA).

É fundamental pontuar que o documento EVTEA não têm a presunção de prescrever todos os investimentos ou mesmo receitas e despesas da futura concessão. Trata-se de um estudo complexo a partir da análise das condições atuais do ativo; necessidades de investimento, tendo por base as correções de inconformidades da infraestrutura e atendimento da demanda projetada conforme níveis de serviço pré definidos dentre outros. (fonte: contribuição nr 14162-consulta pública a 6ª rodada de concessões).

Neste aspecto, observamos o Anexo 2 do Contrato de Concessão – Plano de Exploração Aeroportuária (PEA) Programa de Melhorias da Infraestrutura (PMI) seu item 8.11.6 descreve:

*“O PMI deve estar de acordo com o **Plano Diretor do aeroporto**, com as normas e regulamentos da ANAC e do Comando da Aeronáutica, bem como considerar a articulação com os poderes públicos municipais e estaduais e com entidades da sociedade da área de influência do aeroporto.”*

O PEA destaca no seu item 7.10.3 as seguintes obrigações ao concessionário em relação ao Aeroporto





ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DA INFRAESTRUTURA E MOBILIDADE
DIRETORIA DE INTEGRAÇÃO DE TRANSPORTES - DITR

de Navegantes:

“7.10.3 Realizar adequações de infraestrutura necessárias para que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, com uma pista de aproximação de não-precisão, sem restrição, noturno e diurno, aeronaves código 3C, em até 36 (trinta e seis) meses após a data de eficácia do contrato.

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

7.10.3.2 Caso as adequações de infraestrutura demandem a construção de uma nova pista de pouso e decolagem, esta deverá estar concluída e operacional em até 60 (sessenta) meses após a data de eficácia do contrato.” Grifo nosso

Considerando as informações acima podemos constatar que:

1 – Por meio da Legislação expedida pela ANAC que tange ao tema do Plano Diretor Aeroportuário-PDIR, em que pese a importância do tema quanto à progressão contínua, econômica e planejada do complexo aeroportuário, **não há obrigatoriedade explícita de que o concessionário advindo do leilão da 6ª rodada de aeroportos siga o planejamento aprovado pela operadora INFRAERO**, podendo submeter novo planejamento a apreciação dos órgãos reguladores;

2-O EVTEA é um estudo que visa dar base ao processo de concessão e não obriga o concessionário a realização de obras “ipsis litteris” como apresentado no estudo, estando tal fato declarado nas minutas de contrato do edital, incorrendo que **o novo concessionário deverá desenvolver a infraestrutura do complexo em consonância com a regulamentação, plano diretor e entidades políticas e sociais**, desde que atendidos os requisitos mínimos constantes no PEA, a saber, atendimento sem restrições da categoria operativa 3C. Para a categoria pretendida no EVTEA (3C-IFR NPA), a localização do **atual terminal de passageiros é uma inconsistência técnica a certificação operacional tendo em vista a necessidade de resguardar as dimensões de faixa de pista (PPD 07/25).**

3- O EVTEA prevê a construção de novo terminal para correção de inconsistências operacionais, porém o PDIR aprovado pela INFRAERO não foi considerado nestes estudos, uma vez que a locação do futuro terminal **impede o livre aproveitamento da área então destinada à implantação da segunda pista de pouso e decolagem.**

Deste modo conclui-se que:

O PEA da 6ª rodada de concessões no tocante ao Aeroporto de Navegantes confere ao novo concessionário a responsabilidade mínima quanto à obtenção da categoria operativa 3C sem restrições na fase contratual I-B, tal exigência implica na **clara necessidade de implantação de um novo terminal tendo em vista as inconsistências advindas da localização do Atual TPS**. Ressalta-se que tratamos aqui de uma exigência mínima, não sendo extraído do Edital **nenhum óbice quanto à**





ampliação da infraestrutura aeroportuária além do exigido no PEA, incluindo a implantação da segunda PPD mediante análise de demanda.

O fato da necessidade de implantação de um novo terminal de passageiros não impacta no planejamento de expansão previsto no PDIR gerido pela INFRAERO, ressalvado o fato da **localização do futuro TPS conforme previsto no EVTEA, confrontar, em função da sua localização, com o prolongamento da segunda pista de pouso e decolagem planejada pela atual concessionária.**

Deste modo, sugere-se, tendo em vista o atendimento a exigência do PEA quanto as providências por parte do novo concessionário para obtenção do código operativo 3C sem restrições, **que o futuro terminal a ser implantado seja realocado dentro da área patrimonial existente, para outra área além da caracterizada no EVTEA, visando não interferir no prolongamento da área já resguardada mediante elevados investimentos públicos, possibilitando assim, em tempo, a implantação da segunda pista de pouso e decolagem do Aeroporto de Navegantes.**

II – SUBDIMENSIONAMENTO DO VOLUME DE CARGAS IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

Síntese do relatório: O relatório de estudo de Mercado projeta o pico de movimentação de importação de cargas para o ano de 2050 com 5,7 mil toneladas quando tal marca já foi superada no ano de 2014. A média dos últimos 10 anos foi de 4,7 mil toneladas de cargas importação no aeroporto de navegantes. O relatório aponta que a 6ª rodada de concessão estimou um volume de carga exportação irrisório para o aeroporto de Navegantes, confirmando tal informação, associando-a a inexistência de uma pista de pouso e decolagem capaz de comportar a operação de grandes aeronaves, incorrendo na necessidade de transferir tais cargas por modal rodoviário até outros aeroportos, como Campinas, Guarulhos e Curitiba. É citado que mais de 18,3 mil ton são exportadas por SC, sendo 98% destas embarcadas por aeroportos de outros estados.

Análise do relatório: Cabe ressaltar a movimentação extraída dos anos de 2019 e 2020 (parcial jan a nov) a qual retrata o posicionamento do estado de Santa Catarina perante aos demais estados da região sul do país:

	2019						2020 (Jan a Nov)					
	Pax DOM	Pax INT	Total PAX	Carga DOM(t)	Carga INT(t)	Total Carga	Pax DOM	Pax INT	Total PAX	Carga DOM(t)	Carga INT(t)	Total Carga
SC	6.669.782	274.745	6.944.527	13.343	0	13.343	2.682.455	170.047	2.852.502	6.314	279	6.593
RS	8.284.786	506.875	8.791.661	24.700	3.166	27.866	3.097.510	141.689	3.239.199	13.528	935	14.463
PR	10.753.981	151.200	10.905.181	20.724	10.646	31.370	3.683.092	80.272	3.763.364	8.600	7.766	16.366

A movimentação de exportação estimada no relatório (18,3 mil toneladas) corresponde a 25% do total transportado de cargas (importação e exportação) pelos 3 estados da região sul juntos no ano de 2020.

Recentemente o Labtrans (Ufsc) desenvolveu por meio de fomento oriundo da SAC-Secretaria Nacional de Aviação Civil a plataforma “Carga Aérea” junto ao Site do Ministério da Infraestrutura denominado Horus. Por meio deste é possível extrair uma infinidade de informações com respeito a





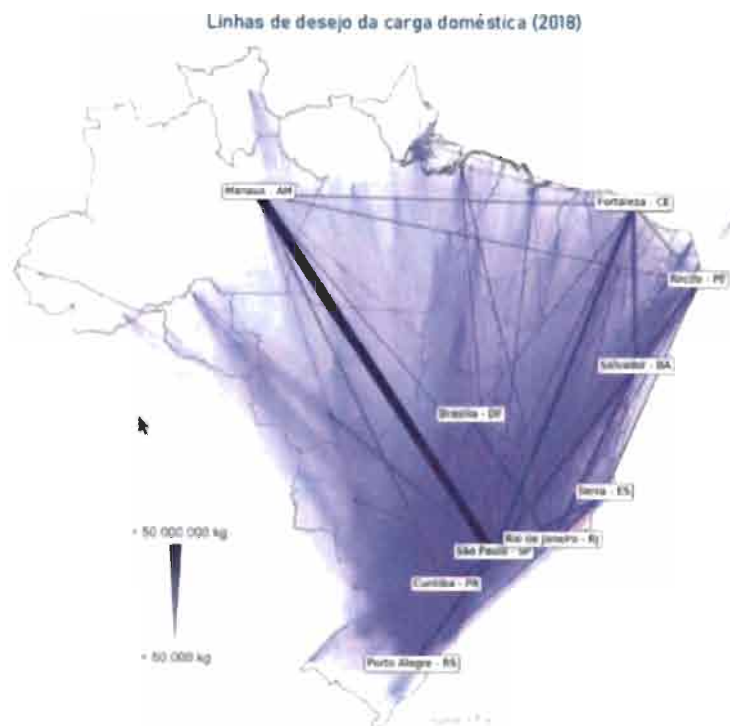
ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DA INFRAESTRUTURA E MOBILIDADE
DIRETORIA DE INTEGRAÇÃO DE TRANSPORTES - DITR

matriz O/D (origem/destino) de cargas aéreas e demais relatório estatísticos.

Observa-se que 71% do total de carga aérea doméstica brasileira foi transportada nos Porões (aeronaves combi) e apenas 29% por meio de aeronaves cargueiras.



Por meio do estudo O/D com base nos conhecimentos (CTes) do modal aéreo expedidos junto as secretarias da fazenda (2018), observa-se abaixo as rotas domésticas de maior concentração de cargas e consequente aproveitamento de rotas, impactando na redução dos custos de transferência e barateamento da operação ao embarcador.



A demanda do mercado internacional segue a mesma lógica de aproveitamento e consolidação de cargas, porém se verifica um considerável aumentando **quanto à proporção de uso de aeronaves**





ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DA INFRAESTRUTURA E MOBILIDADE
DIRETORIA DE INTEGRAÇÃO DE TRANSPORTES - DITR

cargueiras na média de 38% nos últimos 3 anos em função do total transportado. Destes, boa parte da demanda concentra-se nos aeroportos de Guarulhos, Campinas e Galeão, colaborando com a informações oriunda do relatório redigido pela FACISC.

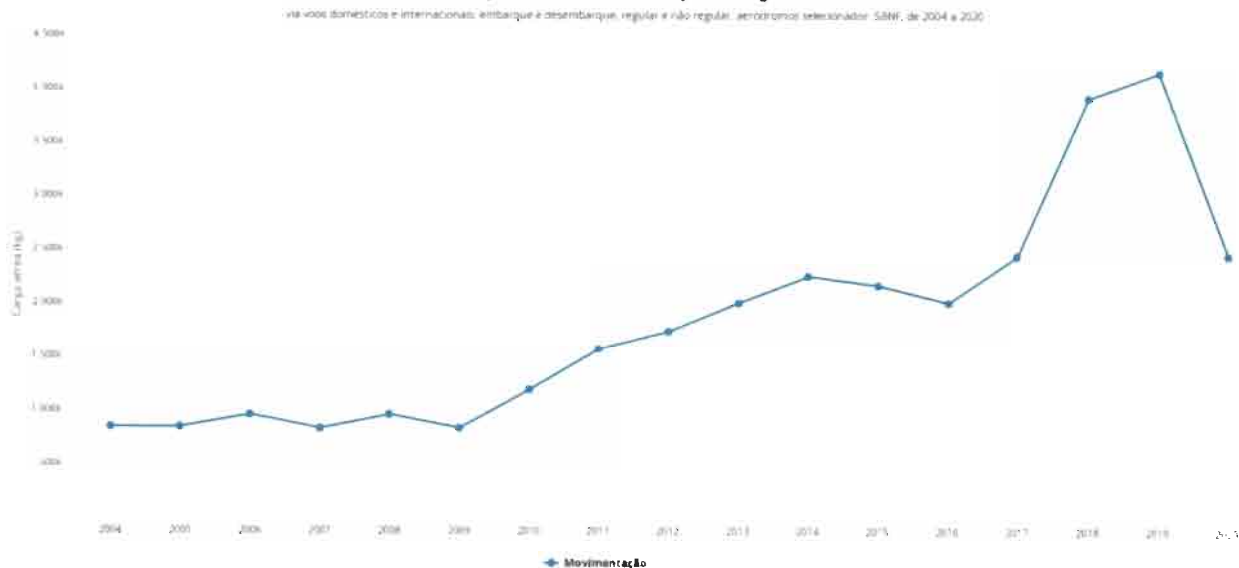
DIAGNÓSTICO DA DEMANDA

DEMANDA INTERNACIONAL



Abaixo, demonstra-se a evolução anual quanto ao quantitativo total de cargas transportadas no Aeroporto de Navegantes. Nota-se um salto de demanda a partir do ano de 2017, restrito em 2020 em função da Pandemia COVID-19.

Evolução anual da movimentação de carga aérea

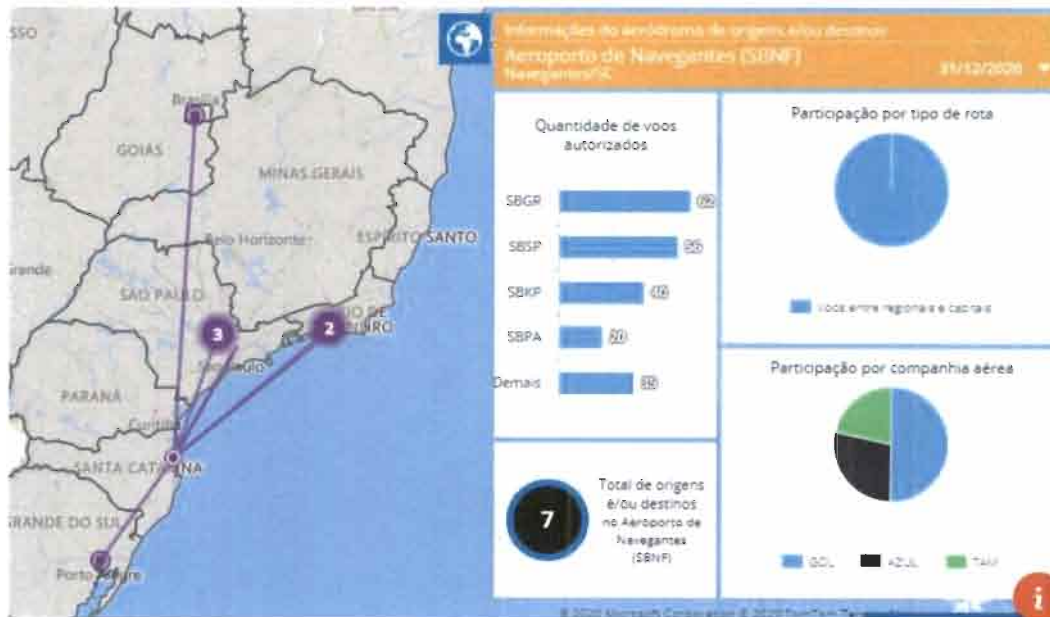


O Aeroporto de Navegantes atende atualmente a 7 destinos ao qual processam voos que transportam cargas e passageiros (modelo combi), ligando aos estados de São Paulo, Distrito Federal, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul.

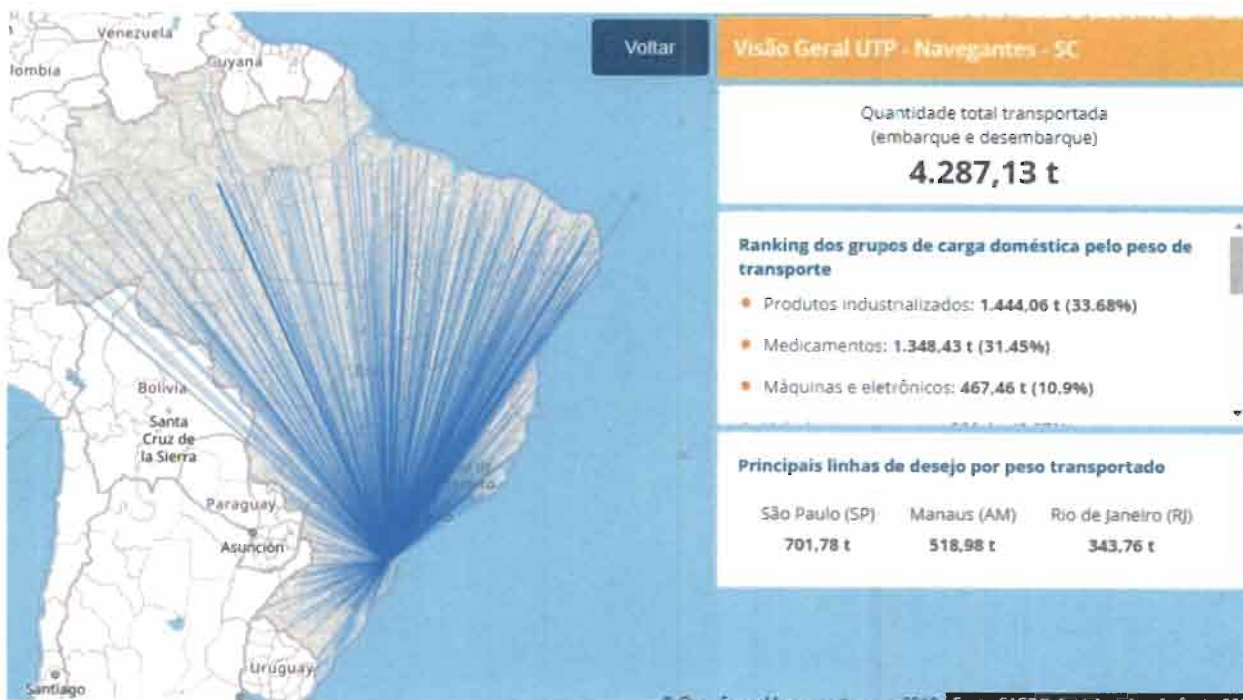




ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DA INFRAESTRUTURA E MOBILIDADE
DIRETORIA DE INTEGRAÇÃO DE TRANSPORTES - DITR



A consolidação anual de cargas ainda encontra baixa adesão, concentrando a matriz O/D nas linhas de desejo de São Paulo, Manaus e Rio de Janeiro, apresentando atualmente ainda baixa representatividade de demanda para o modelo de transporte baseado em aeronaves cargueiras.



Entretanto, tal fato decorre da carente infraestrutura aeroportuária. Infere-se que essa falta de infraestrutura tende a colaborar com o fato da centralização do processo logístico de cargas aéreas em poucos aeroportos do país, porém não se sustenta unicamente como o fator gerador deste, pois alguns aeroportos Brasileiros com notável infraestrutura para o seguimento cargueiro ainda possuem baixa demanda frente a sua infraestrutura instalada. Deste modo, este não pode ser fator determinante a desconsiderar a vocação para cargas do aeroporto.





ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DA INFRAESTRUTURA E MOBILIDADE
DIRETORIA DE INTEGRAÇÃO DE TRANSPORTES - DITR

Pontua-se que a sua localização, junto aos portos e conectado ao principal corredor logístico catarinense (BR-470), tornam evidente que há a necessidade e potencial para ampliar o transporte de cargas, o que falta é a infraestrutura aeroportuária, que acaba por impor às indústrias catarinenses a busca por outros aeroportos, como o Aeroporto de Curitiba.

Diante de todo o exposto, ainda há de se registrar que a modelagem realizada, ao se pautar por dados e informações errôneas, acaba por apresentar um cenário distinto entre o que se modelou e o que de fato se tem. Ressalta-se que a modelagem decorre dos dados e informações e se estes estão equivocadamente subdimensionados, a modelagem irá apontar um cenário de atratividade errôneo, impondo ao concessionário a obrigação de investimentos em um novo TPS, quando a vocação aeroportuária para cargas necessitaria de uma nova pista.

Por fim, destaca-se que no âmbito da competitividade, o Aeroporto de Navegantes disputa mercado com o Aeroporto de Curitiba, motivo pelo qual ao se ter uma concessão dos dois aeroportos por bloco, obrigando ao concessionário investimentos de uma nova pista em Curitiba e de um novo TPS em Navegantes, impõe a este uma limitação de desenvolvimento e de competitividade. Portanto, **tecnicamente, o que se entende é que se mantenha a concessão dentro de iguais obrigações entre os dois aeroportos; ou, que a obrigação do concessionário para Navegantes não esteja vinculada à construção de um novo TPS, mas sim, permitindo a liberalidade por parte do concessionário de investir em uma nova pista se assim entender necessário, o que para nós resta evidente.**

THIAGO AUGUSTO VIEIRA
SECRETÁRIO DE ESTADO DA INFRAESTRUTURA E MOBILIDADE

