



**ILUSTRÍSSIMO SENHOR SUPERINTENDENTE DE REGULAÇÃO ECONÔMICA DE
AEROPORTOS – SRA – DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL – ANAC**

Processo nº 00058.004913/2020-91

**Assunto: Consulta Pública nº 03/2020 – 6º Rodada Concessões
Aeroportuárias**

AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A., com sede à Avenida Marcos Penteado de Ulhôa Rodrigues, nº 939 – Edifício Castello Branco Office Park – Torre Jatobá – 11º 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 vistas à condução do processo de desestatização dos aeroportos, iniciando a 6ª rodada de concessões aeroportuária. Esta rodada foi dividida entre os Blocos Central, Norte e Sul que abrangem os seguintes aeroportos:

Bloco Sul: Curitiba/PR, Foz do Iguaçu/PR, Navegantes/SC, Londrina/PR, Joinville/SC, Bacacheri/PR, Pelotas/RS, Uruguaiana/RS e Bagé/RS.

Bloco Central: Goiânia/GO, São Luís/MA, Teresina/PI, Palmas/TO, Petrolina/PE e Imperatriz/MA

Bloco Norte: Manaus/AM, Porto Velho/RO, Rio Branco/AC, Cruzeiro do Sul/AC, Tabatinga/AM, Tefé/AM e Boa Vista/RR



Diante das experiências das rodadas anteriores, a ANAC adequou o contrato de concessão da rodada atual de forma a deixá-lo menos prescritivo e vinculado a demanda de passageiros.

A AZUL reconhece a evolução dos contratos de concessão ao longo do processo de desestatização, mas conforme passará a demonstrar abaixo, ainda há pontos a serem melhorados e que devem ser levados em consideração por esta I. Agência.

1. Estrutura Operação AR

Ao analisar o contrato de concessão, observa-se que esta I. Agência se preocupa em trazer previsões sobre o terminal de passageiros, com um foco na operação terra. Todavia, a infraestrutura da operação também deve ser analisada sob a ótica do lado ar do aeroporto.

Nesse sentido, nota-se que as empresas aéreas estão recorrentemente renovando sua frota de aviões, utilizando-se das aeronaves mais modernas disponíveis no mercado, sendo que a infraestrutura aeroportuária deve ter a capacidade de atender esta demanda não somente em relação a pista, mas também em relação ao pátio de aeronaves, considerando que a maioria das operações são realizadas concomitantemente pelas empresas aéreas. Ou seja, além da concessionária fornecer a infraestrutura do terminal para receber um grande número de passageiros ao mesmo tempo, também deve ter estrutura para receber as aeronaves que transportam estes passageiros e estrutura para empresas de handling e de manutenção de linha.

Dessa forma, a AZUL julga adequado que seja considerado para todos os fins de engenharia o maior avião homologado para determinada categoria, por exemplo, 3C se adequa tanto para A320Neo, Embraer 195E2 e ATR-72-600 ou seja, aeronaves completamente distintas e que fazem parte da mesma categoria. Portanto, todas as posições e construções deveriam ser dimensionadas ao maior avião homologado naquela categoria. Ressaltando que, em peso, o A320Neo é o maior (maior exigência de PCN), em envergadura o A320Neo também é o maior, porém, em comprimento, o ERJ-190-400 (E2) é o maior.

Portanto, o PCN de pátio e pista deveria ser adequado ao A320Neo (79 toneladas MTOW), a largura das posições de estacionamento deveria atender



adequadamente a envergadura de 35,92m (737-7 Max), deveria adequar o comprimento das posições de estacionamento para 41,5m (Embraer 195E2), adequar a capacidade do terminal considerando a maior aeronave operando 3C de 195 passageiros (A320Neo em configuração de Alta Densidade). Assim não haveria assincronismo de capacidade do aeroporto uma vez que o entendimento 3C vai do ATR72 até o A320, ou seja, configurações operacionais totalmente distintas.

Ademais, ainda que a AZUL concorde no modelo de contrato menos prescritivo que seria mais benéfico às concessionárias, a falta de prescrição de algumas questões se mostra temerária. Se o contrato não é prescritivo quanto ao investimento na infraestrutura, qual é a garantia de que as concessionárias irão se adequar caso haja o aumento da demanda? Desse modo, a AZUL entende que o contrato deve trazer segurança para as companhias aéreas, dando maior garantia de que haverá a infraestrutura necessária para a demanda projetada.

2. Infraestrutura Terminal de Passageiros

A desestatização dos aeroportos, transferindo a gestão da infraestrutura aeroportuária do poder público para o âmbito privado, trouxe grande qualidade a infraestrutura dos terminais de passageiros. Todavia, a AZUL solicita que a promoção desta infraestrutura aos terminais de passageiros e dos Tecas acompanhem o crescimento da demanda nos respectivos aeroportos, observando ainda o padrão de qualidade IATA, sem que, contudo, sejam cometidos excessos que possam resultar em "elefantes brancos", ou seja, grandes estruturas subutilizadas ou até mesmo inutilizadas, apenas gerando grande ônus às empresas aéreas, como por exemplo os aeroportos do Galeão no Rio de Janeiro/RJ, de Porto Alegre/RS e de Fortaleza/CE.

3. Check-in Compartilhado

Seguindo a política de *consultation* estabelecido nos contratos de concessões modernos, o *check-in* compartilhado não deve ser obrigatório, mas sim deve ser previamente negociado entre as administradoras aeroportuárias e as empresas aéreas.

4. Acessibilidade



Ainda que haja a previsão de pontes de embarque no terminal de passageiros, o contrato de concessão deve prever que as operadoras aeroportuárias devem envidar todos os esforços para o fornecimento dos equipamentos de acessibilidade aos passageiros.

5. Padronização Faturas

Conforme a experiência oriunda das concessões anteriores, a AZUL vem encontrando dificuldades na falta de padronização nos layouts de cobranças e faturamentos de tarifas pelos operadores aeroportuários, pois cada aeroporto impõe um modelo diferente para realizar a cobrança causando entraves operacionais e financeiros para as empresas aéreas, não restando alternativa ao operador aéreo.

6. Fechamento da Pista por Obras

O contrato deve prever que não haja concomitância de obras nas pistas dos aeroportos que importem em interdição das pistas. Essa situação ocorreu nos anos de 2019 e 2018 quando Curitiba/PR (CWB), Florianópolis/SC (FLN), Porto Alegre/RS (POA) e Foz do Iguaçu/PR (IGU) fecharam concomitante gerando um grande problema para o Planejamento de Malha para realocação dos voos além de um problema de Safety, por não ter opções na região sul para programar os voos alternados. Sem a previsão desta proibição, tal situação poderá ocorrer de novo, gerando novamente um problema para as companhias aéreas e usuários do sistema.

7. Construção de RESA

As RESAS (*Runway End Safety Area*) a serem construídas não podem reduzir as atuais distâncias declaradas da maior pista do aeroporto, ou seja, deverá haver a manutenção ao menos da TORA (*Take-Off Run Available*).

8. Exigências de IFR para Bloco Sul

No contrato de concessão não há uma exigência enfática para os operadores aeroportuários de implementação de procedimentos IFR para a região sul, fato este que pode levar a uma acomodação do operador em não tomar as medidas necessárias, considerando ainda que, diante da falta de estrutura, as empresas evitam operar em horário crítico de nevoeiros e etc.



Por esta razão, o contrato do Bloco Sul deveria ter cláusulas que especifiquem os procedimentos a serem implementados no aeroportos, uma vez que fica muito simplório apenas a necessidade de IFR *full* de não precisão, onde isso pode ser interpretado como um mero RNAV, quando há a possibilidade de se implementar procedimentos de ILS (desejáveis em LDB e NVT) e/ou procedimentos RNAV (RNP).

Essa sugestão também deve ser considerada aos aeroportos com movimentação superior a 0.5M por ano de passageiros.

9. Monopólio na prestação de serviços

O operador aeroportuário é quem determina o fornecedor de infraestruturas de telecomunicações e os operadores aéreos ficam condicionados a usá-lo, proporcionando um monopólio de serviços e conseqüentemente, gerando preços abusivos. A situação pode ainda piorar, quando vemos que um mesmo fornecedor é utilizado por mais de um aeroporto. A Arion, por exemplo, atende VCP, CNF e FLN, o que reduz a capacidade dos operadores aéreos de uma negociação, o que vem ocasionando altos preços.

Segue abaixo alguns exemplos práticos:

Valores do administrador de GRU praticados na última mudança (LPU).

- Valor Total da proposta R\$ 35.313,98

Valores da LPU do contrato com parceiro Azul.

- Valor Total da proposta R\$ 2.011,88

Valores do administrador de VCP para Instalação de 14 pontos no Crew Desk avançado.

- Total da proposta R\$ 14.657,87

Valores da LPU do contrato com parceiro Azul.

- Total da proposta R\$ 6.830,00

Portanto, a AZUL entende que para mitigar este cenário de monopólio na prestação de serviços e preços abusivos, a ANAC deveria garantir condições para um



mínimo de competição entre os fornecedores de serviços, inclusive com a indicação das empresas aéreas.

10. Proibição de criação de novas tarifas

No entendimento da AZUL, os administradores aeroportuários não deveriam ter a prerrogativa de criar novas tarifas. Atualmente a AZUL tem aeroportos cobrando taxas sobre o combustível, onde o abastecimento é feito por caminhões e as distribuidoras que arcaram com toda a infraestrutura do parque de abastecimento. Tal cobrança é justificada em aeroportos onde existem dutos e os caminhões não são utilizados. Portanto, toda nova taxa criada pela administradora aeroportuária deveria ser acompanhada com uma justificativa e ter o aval da ANAC e da empresa aérea.

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

Barueri/SP, 30 de março de 2020.

Vanessa Marchette Reis
OAB/SP nº 325.663