

JULIANO ALCÂNTARA NOMAN

Diretor-Presidente Substituto da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC

Assunto: Contribuição à 6ª Rodada de Concessões

Ref.: Audiência Pública nº 020/2020; TC nº 02.2018.034.0012

Prezado Senhor,

A par de cumprimentá-lo, externando protestos de estima e consideração, a **PAC LOGÍSTICA E HANGARAGEM LTDA**, concessionária da Infraero nos Terminais de Cargas – TECAs dos Aeroportos Internacionais de Curitiba/PR, Navegantes/SC, Goiânia/GO e Recife/PE, serve-se do presente expediente para, à luz da audiência Pública nº 020/2020, oferecer sua contribuição à 6ª Rodada de Concessões, especificamente quanto às inconsistências, fragilidades e omissões apresentadas nos estudos de viabilidade (EVTEAs) do Bloco Sul relacionados ao Aeroporto Internacional Ministro Victor Konder, Navegantes/SC, nos seguintes termos:

O presente ofício tem o condão de solicitar a esta agência que promova a regularização das omissões existentes nos documentos que compõem a 6ª Rodada, capazes de prejudicar as propostas dos interessados, uma vez que não consideram obrigações contratuais já em curso, que serão sub-rogadas ao vencedor do bloco, culminando com a nulidade do processo licitatório.

O Estudo de Engenharia, o Sumário Executivo e o Estudo de Mercado, não consideram o novo terminal de cargas que já está sendo construído pela **PAC LOGÍSTICA E HANGARAGEM LTDA**. A PAC LOG é concessionária da INFRAERO para exploração comercial de área aeroportuária com investimento pelo prazo de 25 (vinte e cinco) anos,

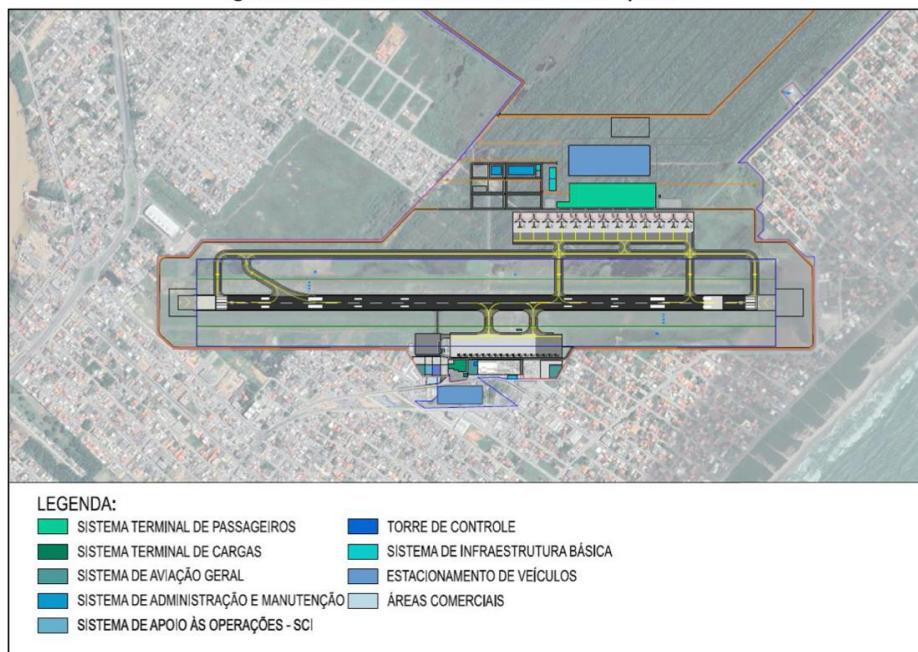
com termo final previsto para 2043. Isso porque se sagrou exitosa no certame licitatório 003/LALI-2/SBNF/2018, promovido pela INFRAERO.

Dentre as obrigações previstas no Contrato Comercial nº 02.2018.034.0012 está a construção de um novo Terminal Logístico de Cargas. As obras deste Novo TECA já foram iniciadas e estão em estágio avançado, com previsão de término no primeiro semestre de 2021. O Novo TECA contará com uma área construída de 11.302,76 m², da qual 7.000 m² estão dedicados ao galpão de armazenagem, o que ampliará em 05 vezes a capacidade de movimentação e armazenamento do TECA.

A construção do Novo TECA se trata, portanto, de um investimento substancial que visa a criação de um novo complexo de armazenagem no aeroporto, em montante superior a R\$ 36.000.000,00 (trinta e seis milhões de reais), dos quais já foram contratados mais de 20.000.000,00 (vinte milhões de reais).

Porém, é preciso ressaltar que em nenhum dos estudos relacionados ao Aeroporto de Navegantes para a 6^a rodada foi considerado o investimento do Novo Terminal de Cargas, seja quanto ao investimento seja quanto a alocação do Terminal de Cargas dentro do complexo aeroportuário. Por exemplo, o plano de desenvolvimento final do Sítio Aeroportuário, conforme previsto no Estudo de Engenharia e Afins, não contempla a estrutura do Novo Terminal de Cargas. Contempla somente a estrutura atual, que é extremamente menor.

Figura 2-56: Desenvolvimento Final do Sítio Aeroportuário



Fonte: Google Earth, Consórcio GCA.

A estrutura do Novo Terminal de Cargas está sendo construída num terreno de 100.000 m², na área grifada na imagem a seguir, constante do Termo de Situação Física da Área - Novo Teca, conforme imagem a seguir:

Figura 03: Localização da área no sítio aeroportuário.

NOVO TECA



Matriz

Rua Jorge Tzachel, 78
Itajaí - SC Brasil
88301-600

www.paclog.com.br

3

GYN • CWB • VIX • REC • NVT

Ponto relevante, destacado na seguinte imagem, constante do Estudo de Engenharia e Afins, reside no fato de que a pista de acesso ao TPS (realçada em azul), corta a área do aeroporto, deixando o terminal de cargas isolado do complexo aeroportuário. Vejamos:

Figura 2-69: Instalações do Sistema Terminal de Passageiros – Implantação da Fase 01



Fonte: Google Earth, Consórcio GCA.

Esse modelo adotado literalmente retira o Novo TECA do Complexo Aeroportuário de Navegantes, de modo que fere os preceitos de vigilância e supervisão disciplinados fortemente no RBAC nº 107. Além disso, esse modelo, que corta a área do aeroporto, causa absoluta insegurança sobre como se dará a comunicação entre o Lado Ar e o Novo TECA, afinal, é cediço que o Complexo Aeroportuário é área de rígido controle de acesso e com sistema de segurança rigoroso para proteção não apenas dos passageiros, mas das cargas que são armazenadas e movimentadas nas dependências do complexo.

Sem a projeção de uma pista de comunicação entre TECA e Lado Ar, resta um temor inequívoco de que a construção do Novo TECA se torne, em curíssimo prazo, um homérico elefante branco, cujos investimentos de mais de R\$ 36.000.000,00 (trinta e seis milhões de reais) se desperdiçaram graças à omissão do Poder Público, que não apenas

ignorou a sua construção, mas também o isolou do complexo aeroportuário por conta de um projeto equivocado que não condiz com a realidade física e comercial do aeroporto.

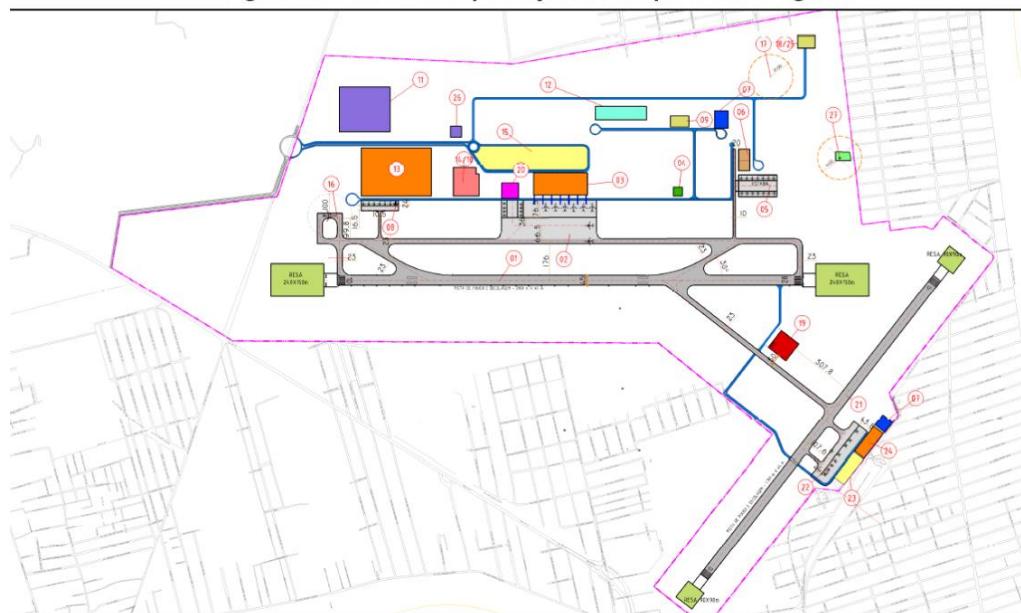
Nesse sentido, é preciso ainda reforçar que o Terminal de Cargas Aeroportuário, necessariamente, precisa ser alfandegado pela Receita Federal, em conformidade com a PORTARIA RFB Nº 3518, DE 30 DE SETEMBRO DE 2011, sendo considerado, portanto, uma zona primária. A portaria 3518, em seu Art. 3º, inciso II, define que poderão ser alfandegados, "terminais de carga localizados em aeroportos ou instalações aeroportuárias".

Logo, a omissão na previsão do novo terminal de cargas, deixando-o fora do Plano de Desenvolvimento do Sítio Aeroportuário, objetivamente impede o cumprimento do disposto na portaria 3518, haja vista que a estrutura não estará localizada no aeroporto (sítio aeroportuário).

Assim, indagamos, diante da impossibilidade de alfandegamento da nova estrutura, quem será responsabilizado? A ANAC ou o concessionário vencedor do bloco Sul? O poder público ficará inerte e ignorará uma estrutura de R\$ 36.000.000,00 (trinta e seis milhões) de investimento privado na estrutura aeroportuária?

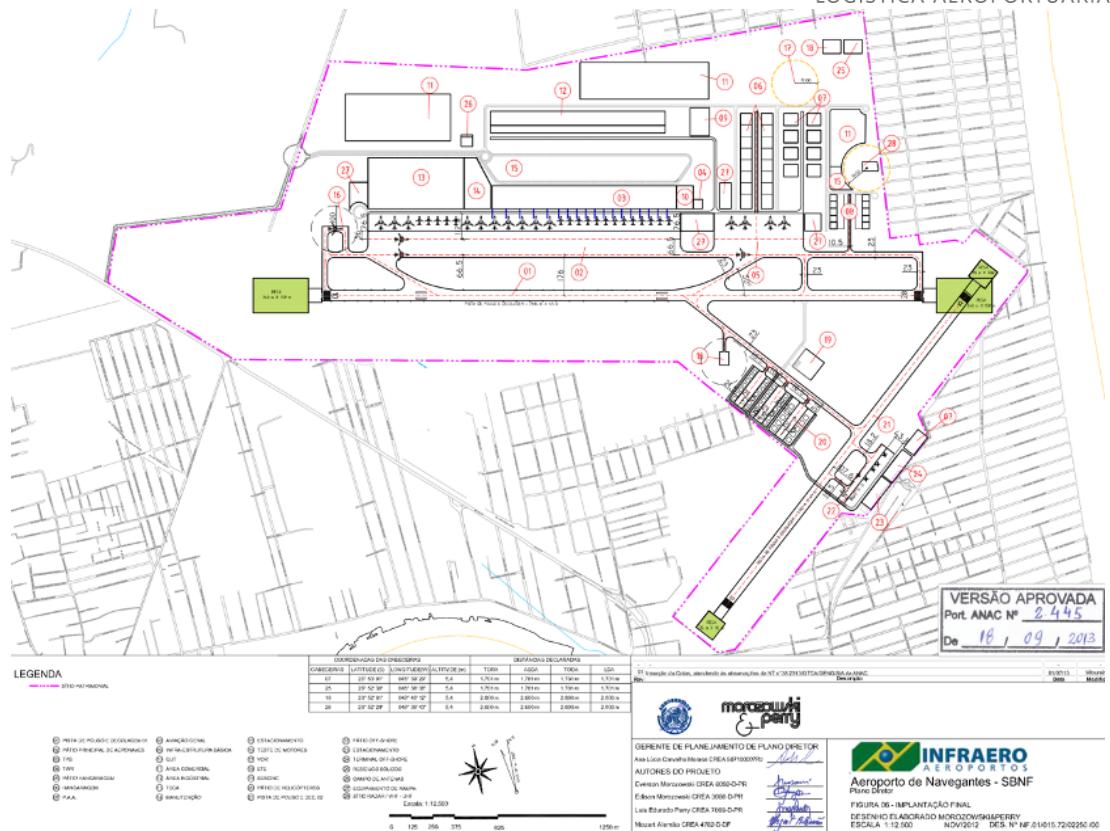
É preciso ponderar que a concessão para construção e exploração do Novo TECA, foi promovida tendo como parâmetro o Plano Diretor da INFRAERO, aprovado em 2013, vejamos:

Figura 2-8: Fase 01 de Implantação do Aeroporto de Navegantes



Fonte: Plano Diretor – Caderno de Plantas.

Desse modo, previsto em 03 (três) fases de operação, o Plano Diretor do Complexo Aeroportuário de Navegantes aponta para uma completa modernização e adequação às demandas e potencialidades apresentadas regionalmente, tanto que a construção do Novo TECA se amolda justamente a essa perspectiva. Assim, vejamos abaixo a versão aprovada do Plano Diretor, o qual, de igual sorte, segue em anexo:



Dentre outras intervenções, o Plano Diretor aprovado previa objetivamente a construção de uma nova pista de pouso e decolagem (PPD) de 2.600 m. Diante deste prospecto, seria possível recepcionar aeronaves cargueiras, ou seja, pista que comportaria aeronaves com referência 4D.

No entanto, os estudos que subsidiaram o Relatório de Engenharia, o Sumário Executivo e as Projeções de Mercado consideraram como aeronave crítica para o Aeroporto de Navegantes aquelas de código de referência 4C. Pautado nisso, foi desconsiderada a possibilidade de construção de uma nova pista e previu-se apenas a ampliação da atual pista de pouso e decolagem em 49 m, ou seja, passará a ter somente 1.750 m.

Também, destaca-se que o Novo TECA estará concluído já no primeiro semestre de 2021, assim, é de extrema importância que já na fase 01 do Plano de Desenvolvimento do Complexo Aeroportuário de Navegantes (Sumário Executivo, pág. 32/33) esteja a necessidade de construção de uma nova pista de pouso e decolagem, mantendo assim,

os termos originais do Plano Diretor do Aeroporto, ou, no mínimo a adequação do projeto com a inclusão de via interligando o TECA em construção ao sítio aeroportuário.

Desse modo, a alternativa 03, acostada à pág. 32 do Sumário Executivo, selecionada para ser o projeto de desenvolvimento do aeroporto, precisa ser reconsiderada, tendo em vista que deixa de considerar o Novo TECA, os investimentos nele empenhados e, ainda, qualquer meio de comunicação entre o Lado Ar do aeroporto com o Novo TECA.

O projeto do sítio aeroportuário, assim como a Estudo de Demandas são totalmente omissos quanto ao Novo TECA, a estrutura não foi considerada em nenhum aspecto, seja físico e ou comercial, implicando claramente na subprojeção das demandas do aeroporto e necessidades do Plano de Desenvolvimento.

Mais uma vez, não foram observados os impactos da negativa em seguir com o plano diretor do aeroporto, sendo que num primeiro momento não consideraram a existência, nem mesmo a alocação do Novo Teca do complexo aeroportuário, em seguida subdimensionaram o plano de desenvolvimento do aeroporto, diminuindo os investimentos em infraestrutura, o que fatalmente afetará a exploração do Novo TECA.

Preciso ainda dizer que o Plano de Desenvolvimento do Complexo Aeroportuário de Navegantes adotado para a 6ª Rodada de Concessões, o qual descaracteriza completamente o Plano Diretor aprovado, se de fato for implantado sob os termos sugeridos nos estudos que o instruem, impossibilitará a construção de uma nova pista e pouso e decolagem. Isso porque, adotando o referido Plano de Desenvolvimento, seria preciso, literalmente, derrubar quase todo o Complexo construído para implantar uma nova pista de pouso e decolagem.

Portanto, se este modelo absolutamente equivocado de Plano de Desenvolvimento for mantido, há o risco iminente de que todo o Complexo Aeroportuário de Navegantes se torne um imenso elefante branco.

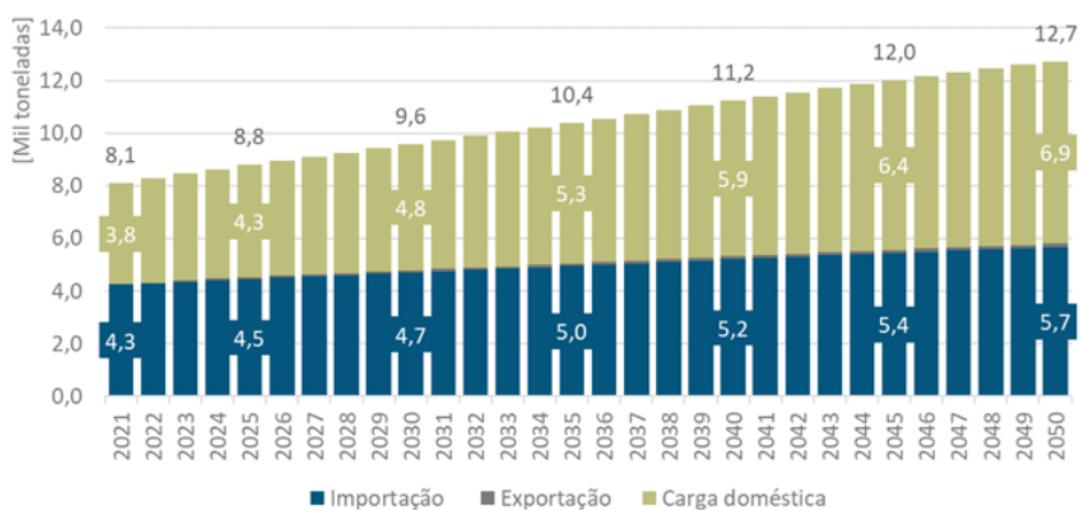
Assim, já indagamos, como serão sanados os reflexos negativos no contrato de exploração de área aeroportuária com investimentos, firmado pela **PAC LOGÍSTICA E HANGARAGEM LTDA** junto à INFRAERO, que consequentemente será sub-rogado tendo como concedente deste o vencedor do Bloco Sul?

Desde já, haverá determinação para reequilíbrio do contrato de concessão e construção do novo TECA? Como e a cargo de quem ficará a responsabilidade de promover o acesso ao Terminal de Cargas alfandegado? Serão providenciadas mudanças normativas desta agência e da Receita Federal sobre regras para terminais alfandegados?

Obviamente que a resposta para esses questionamentos só pode ser negativa, o que nos leva à única alternativa de revisão dos estudos técnicos e adequação dos projetos para considerar a obra em andamento.

Ainda, é importante frisarmos que, além das omissões já demonstradas, há o flagrante subdimensionamento das projeções do estudo de mercado referente ao TECA. Exemplo disso, é que no Relatório de Estudo de Mercado, em sua fl. 286, consta a projeção da movimentação total de cargas no TECA.

Figura 10-29: Projeção da movimentação total de cargas no TECA



Fonte: Consórcio GCA

A projeção de demanda de movimentação de carga importada no TECA está extremamente subestimada, afinal, pontua-se que em 30 anos a previsão é de um aumento de 1,5 mil toneladas anuais, aplicando um percentual de 1% na projeção de crescimento.

Mesmo com a atual característica do aeroporto, ou seja, com as limitações decorrente da PPD, o que inviabiliza operações de aeronaves cargueiras, assim como, com o tamanho e estrutura do TECA atual, já foram movimentadas mais de 47 mil toneladas somente de carga importada nos últimos 10 anos:

| ANO | NVT CARGA IMPO (ton) | | | NVT CARGA EXPO (ton) | | |
|-----------------------|----------------------|------------------|------------------|----------------------|---------------|---------------|
| | 1º Semestre | 2º Semestre | Total | 1º Semestre | 2º Semestre | Total |
| 2010 | 1.874,90 | 2.283,40 | 4.158,30 | 0,17 | 2,47 | 2,64 |
| 2011 | 2.160,90 | 2.203,30 | 4.364,20 | 2,91 | 6,67 | 9,58 |
| 2012 | 2.097,00 | 1.970,40 | 4.067,40 | 2,20 | 0,40 | 2,60 |
| 2013 | 2.776,60 | 2.626,80 | 5.403,40 | 1,38 | 4,04 | 5,42 |
| 2014 | 2.598,30 | 3.751,50 | 6.349,80 | 86,49 | 86,39 | 172,88 |
| 2015 | 2.350,60 | 1.748,80 | 4.099,40 | 2,89 | 12,32 | 15,21 |
| 2016 | 1.460,60 | 2.054,60 | 3.515,20 | 3,30 | 0,86 | 4,16 |
| 2017 | 2.406,60 | 2.874,70 | 5.281,30 | 0,27 | 2,12 | 2,39 |
| 2018 | 2.607,20 | 3.078,30 | 5.685,50 | 0,40 | 1,53 | 1,93 |
| 2019 | 2.272,20 | 2.637,00 | 4.909,20 | 0,97 | 4,38 | 5,35 |
| TOTAL DEZ ANOS | 22.604,90 | 25.228,80 | 47.833,70 | 100,98 | 121,18 | 222,16 |
| MÉDIA | 2.260,49 | 2.522,88 | 4.783,37 | 10,10 | 12,12 | 22,22 |

*Fonte Sistema Tecplus

A projeção, além de subestimar totalmente o potencial regional de importação e exportação, também não considera a nova estrutura do TECA que está quase concluída, e que entregará capacidade de processamento anual de cargas de mais 56 mil toneladas, ou seja, 5 vezes maior que a do TECA atual. Em termos de cubagem, o Novo TECA apresentará 15 vezes mais capacidade que o atual.

A bem da verdade, não há registro de pouso de aeronaves cargueiras em NVT nos últimos anos porque a pista não comporta aeronaves de grande porte, classificação

4D. As 5 mil toneladas anuais são mais do que suficientes para justificar a presença de cargueiros em Navegantes. É preciso dizer que os aeroportos de Vitória, Recife e Cabo Frio, por exemplo, possuem menor volume de carga e possuem cargueiros semanalmente. Assim, a construção de uma nova pista ou a adequação da pista atual para suportar aeronaves de código de referência 4D, é absolutamente essencial para o desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária do Aeroporto de Navegantes.

Tanto é verdade que a INFRAERO, quando do certame licitatório de concessão do TECA SBNF, apontou para a vasta potencialidade da região, e projetou uma consequente demanda consideravelmente crescente. Vejamos, conforme aponta o documento de Requisitos Técnicos Operacionais do certame licitatório do TECA:

3.2. DIMENSIONAMENTO

3.2.1. As dimensões dos componentes do Complexo Logístico para os primeiros 10 anos de operação do empreendimento foram estimadas a partir da projeção de demanda, no horizonte de 2026, que apontam para o movimento de 21.870 t/ano na importação e 38 t/ano na exportação, considerando o potencial marítimo e com base nas características de movimentação e armazenagem de cargas observadas no ano de 2015. Para os anos seguintes, a estimativa de áreas foi obtida a partir de prospecção no mercado local de logística, tendo como resultado o quadro de áreas a seguir:

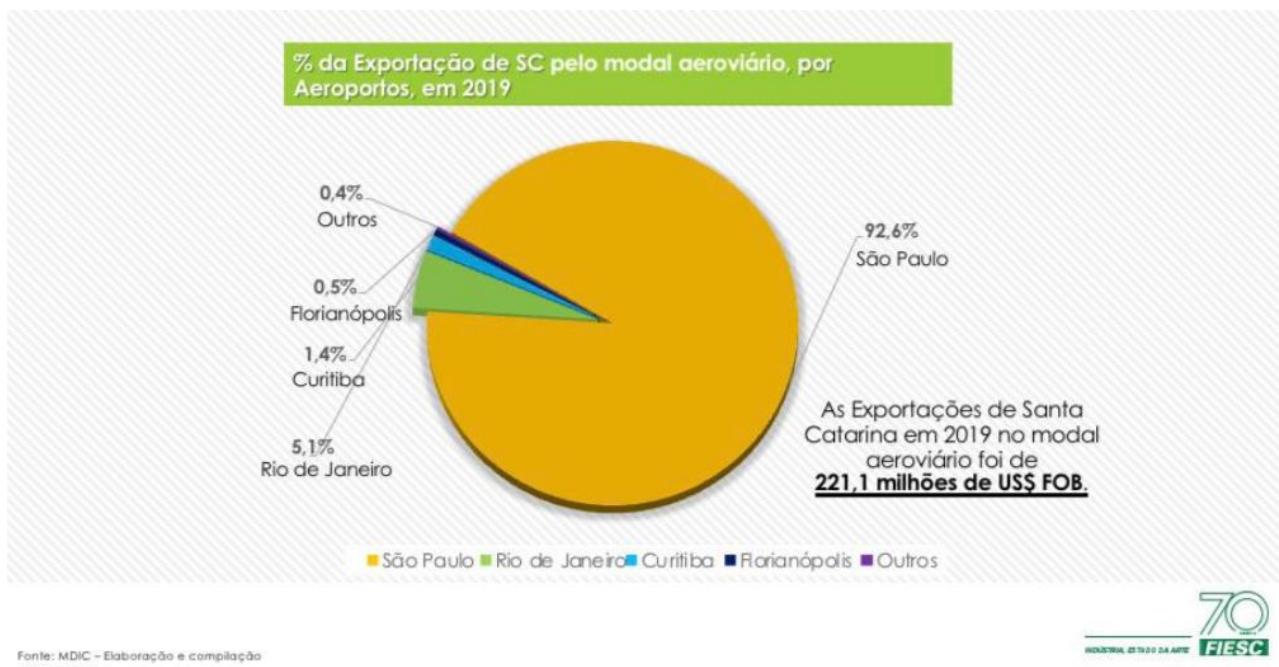
Vale dizer que a construção do Novo TECA visa justamente atender a essa grande potencialidade logística e mercadológica, bem como possibilitará ao Complexo Aeroportuário de Navegantes suportar a demanda projetada pela INFRAERO.

Outro ponto que merece destaque é que a demanda por movimentação de cargas internacionais para exportação foi completamente ignorada! O tamanho do mercado de exportação no estado de Santa Catarina é retumbante, absolutamente maior que a quantidade inexpressiva movimentada atualmente em NVT (média de 22 ton. ano). Cerca de 98% das exportações do estado de Santa Catarina seguem transportadas por caminhões para serem embarcadas principalmente pelos aeroportos de GRU, VCP e GIG.

De acordo com o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior - MDIC a movimentação de cargas nas exportações e importações de Santa Catarina pelo modal aéreo realizada pelos aeroportos de São Paulo (Guarulhos e Viracopos), em 2019:

- Exportações: 18,3 mil toneladas
- Importações: 11,6 mil toneladas

De acordo com MDIC, em 2019 as exportações de Santa Catarina pelo modal aéreo representaram em **valor FOB U\$S 221 milhões de dólares, sendo 92,6% por São Paulo.**



A construção do Novo TECA, que pelo seu tamanho comportará um complexo logístico, será capaz de atender à demanda que é importada e exportada através de outros estados, bem como será capaz de absorver e atender toda a demanda de crescimento do estado de Santa Catarina. No entanto, é necessário que seja considerado o investimento em uma nova pista, em conformidade com o Plano Diretor do Aeroporto de Navegantes, visando atender aeronaves e cargueiros com código de referência 4D.

Conforme demonstrado, os estudos que subsidiam a concessão do Aeroporto de Navegantes são omissos em vários aspectos, não considerando o Novo Terminal de

Cargas, uma obra de mais de R\$ 36.000.000,00 (trinta e seis milhões de reais), bem como, não considerando os investimentos previstos no plano diretor quando da concessão promovida pela INFRAERO.

Assim, solicitamos a esta Agência Reguladora que, considerando as omissões e irregularidades constante nos Estudos de Engenharia, Estudos de Mercado e demais estudos de viabilidade (EVTEAs), promova a regularização das seguintes situações:

- Regularização do Plano de Desenvolvimento inerente ao Aeroporto de Navegantes, considerando o Novo Terminal de Cargas dentro do sítio aeroportuário;
- A inclusão no plano de desenvolvimento e Plano de Exploração Aeroportuária da construção de nova pista, capaz de atender aeronaves e cargueiros com código de referência 4D.
- A inclusão no plano de desenvolvimento e Plano de Exploração Aeroportuária da necessidade de adequação do projeto com a inserção da obrigação expressa do concessionário vencedor do BLOCO SUL de implantar via de interligação do Novo TECA em construção no sítio aeroportuário já na primeira fase do Plano de desenvolvimento, considerando que o Novo Terminal será concluído já no primeiro semestre de 2021.
- Considerar as estimativas de movimentação de cargas em patamar real, tendo em vista que as projeções lançadas no estudo de mercado estão subdimensionadas e não consideram a nova obra do Terminal de Cargas.
- Em caso de negativa de execução de nova pista capaz de atender aeronaves e cargueiros com código de referência 4D, ou determinação de ajustes capazes de viabilizar a pista atual a operar aeronaves desta categoria, que seja previsto a forma de reequilíbrio contratual junto à PAC LOG, haja vista evidente prejuízo que esta virá a suportar ante o investimento de R\$ 36.000.000,00 (trinta e seis milhões) para construção de Novo Terminal de Cargas;

Assim, solicitamos que sejam sanadas e esclarecidas tais omissões sob pena de nulidade do presente processo licitatório.

Cordialmente,

PAC LOGÍSTICA E HANGARAGEM LTDA.

P/P Neves Teodoro Rezende de Sousa

OAB/GO nº 28.373

ANEXOS

Segue em anexo a quantia total de 175 (cento e setenta e cinco) páginas de documentos, sendo agrupados da seguinte forma:

| | |
|---|----|
| ANEXO I – PROCURAÇÃO PÚBLICA | 05 |
| ANEXO II – CONTRATO COMERCIAL 02.2018.034.0012 e DOCUMENTOS DO CERTAME LICITATÓRIO 003/LALI-2/SBNF/2018 | 62 |
| ANEXO III – CONTRATOS PARA AS OBRAS DO NOVO TECA | 73 |
| ANEXO IV – PLANO DIRETOR DO AEROPORTO DE NAVEGANTES | 32 |
| ANEXO V – CRONOGRAMA FÍSICO/FINANCEIRO APRESENTADO PARA A INFRAERO | 03 |

ANEXO I

PROCURAÇÃO PÚBLICA

05 PÁGINAS

ANEXO II
CONTRATO COMERCIAL
02.2018.034.0012 e
DOCUMENTOS DO CERTAME
LICITATÓRIO 003/LALI-
2/SBNF/2018

62 PÁGINAS

ANEXO III

CONTRATOS PARA AS OBRAS DO NOVO TECA

73 PÁGINAS

ANEXO IV

PLANO DIRETOR DO AEROPORTO

DE NAVEGANTES

32 PÁGINAS

ANEXO V
CRONOGRAMA FÍSICO
FINANCEIRO APRESENTADO
PARA A INFRAERO

03 PÁGINAS