

PEDIDOS DE ESCLARECIMENTO ENVIADOS PELOS LICITANTES

RELATÓRIO DE QUESTIONAMENTO 5 –14/01/2022 ÀS 10:46 H

SUGESTÕES/CONTRIBUIÇÕES		RESPOSTAS/SEINFRA
1.	<p>Sistema de Pátio e Pistas</p> <p>Inicialmente, nos Estudos de Engenharia e afins – Relatório 02 foi utilizada como aeronave crítica para representar a categoria 3C o Boeing 373- 800, entretanto ela é menor que as demais da categoria como o A321Neo, 737-9 e Embraer E195-E2, além de que o Aeroporto de Porto Seguro tem uma característica de low-yield, onde o CASK (custo operacional dividido pelo total de assentos-quilômetro oferecidos) das aeronaves é algo bem importante para a rentabilidade do voo, de modo que aeronaves maiores fazem mais sentido para sua operação.</p> <p>Além disso, o estudo não leva em consideração que haverá uma modificação substancial das capacidades de frota das companhias aéreas ao longo do período de construção, assim é mais adequado que a aeronave crítica utilizada seja a A321Neo ou 737-9, que possuem dimensões que superam o Boeing 737-800 e, inclusive, têm encomendas da AZUL, Latam e Gol.</p>	<p>O estudo considera a aeronave de projeto conforme mix de aeronaves descrito nos Estudos de Engenharia e afins – Relatório 02 e Anexos E DESENVOLVE O AEROPORTO CONSIDERANDO O CÓDIGO MAIS CRÍTICO QUE CORRESPONDE AO CÓDIGO E. Assim, o layout proposto admitiria alteração do mix de aeronaves código C sem alterações significativas. Será de responsabilidade do futuro concessionário atender a demanda prevista projetando a infraestrutura de forma adequada.</p>
2.	<p>Sistema de Pátio e Pistas</p> <p>Com a adoção de uma aeronave de categoria 3C maior, como sugerido, bem como a evolução da frota das companhias aéreas, que passam por aeronaves como o 787, A350 e A330Neo, constata-se que a pista de 2.400 metros da fase inicial (item 2.1.1 do Anexo VIII da Minuta do Contrato de Concessão) não será suficiente.</p> <p>Os 2.400 metros de pista previstos para a fase inicial só serão</p>	<p>Os Estudos de Engenharia e afins – Relatório 02 e Anexos preveem a ampliação futura da pista de pouso e decolagem até um comprimento final de 3.000 m (Fase 3) de acordo com a demanda. As etapas de desenvolvimento do Complexo Aeroportuário já contemplam o envolvimento das Companhias Aéreas de forma que suas necessidades específicas sejam direcionadas no projeto.</p>

Consulta Pública 001/2021	OBJETO: Aeroporto Internacional Costa do Descobrimento	
	<p>suficientes para operação de aeronaves como o A330-200, somente permitindo rotas internacionais para os Estados Unidos e Portugal. A AZUL fez simulação de um voo de BPS para Milão (MXP), o que já exigia uma pista de 2.700 metros.</p> <p>Dessa forma, verifica-se que a pista de 2.400 metros inviabiliza algumas operações e um simples aumento para 2.700 metros atenderia de maneira plena todas as eventuais demandas, bem como adia a necessidade de sua ampliação.</p>	
3.	<p>Sistema de Pátio e Pistas</p> <p>Ademais, a quantidade de posições para a Categoria 3C da fase 1 é adequada, porém reitera-se a necessidade de considerar como aeronaves críticas dessa categoria a A321Neo ou 737-9, bem como sugere-se que seja previsto que todas essas posições possam ser atingidas por caminhada até a aeronave ou que já se considere edital mínimo de operação de ônibus para as posições remotas</p>	<p>Os Estudos de Engenharia e afins – Relatório 02 e Anexos consideram que todas as posições remotas serão acessíveis por meio de caminhada ou por auxílio de ônibus, conforme apresentado no item "Conceito de rampa de embarque" na página 286. Entendemos que a pesquisa de satisfação, indicador de qualidade de serviço apresentado no Apêndice C do Anexo VII (PEA) do contrato de concessão, já contemple a necessidade de um atendimento aos passageiros no embarque de maneira satisfatória, caso contrário resultaria na redução na tarifa para a Concessionária.</p>
4.	<p>Sistema de Pátio e Pistas</p> <p>Também, no item "3.3.2 Pavimentação" do "Estudos de Engenharia e afins – Relatório 02", é informado na Tabela 3-7 que os pátios, pistas de taxi e pista de pouso e decolagem ("PPD") terão substrato "C" (baixa rigidez) em sua grande maioria, sendo do tipo Flexível para PPD e Rígido para pátios e pistas de taxi, porém não é informado a capacidade de resistência para operações sem restrição ("PCN" suporte) do pavimento.</p> <p>Somente a informação do substrato de forma isolada não é suficiente para definição de possíveis limitações de peso máximo de decolagem no novo aeroporto, pois valores baixos de PCN em pavimentos com substrato "C" podem limitar os pesos máximos de</p>	<p>A capacidade de suporte do pavimento previsto nos Estudos de Engenharia e afins – Relatório 02 e Anexos foi definido com base no mix de aeronaves previsto e no volume de movimentos projetado. A declaração de PCN deverá ser feita pela Concessionária de acordo com a demanda. No processo de elaboração dos projetos de desenvolvimento do Complexo Aeroportuário, as Companhias Aéreas deverão indicar à Concessionária as aeronaves que elas desejam operar e seus respectivos ACNs para que a Concessionária viabilize a implantação de infraestrutura compatível para operação dessas aeronaves.</p>

Consulta Pública 001/2021	OBJETO: Aeroporto Internacional Costa do Descobrimento	
	<p>decolagens das aeronaves, limitando assim a quantidade de passageiros, carga e combustível, o que coloca em risco a estratégia do novo aeroporto.</p> <p>Um possível voo internacional entre o novo aeroporto e uma das grandes capitais europeias, por exemplo, obrigaria um A330Neo (aeronave Categoria D empregada em voos internacionais) a utilizar o seu peso máximo de decolagem por conta do grande volume de combustível, quantidade de passageiros e carga, o que não seria possível com um baixo valor de PCN.</p> <p>Dessa forma, sugere-se a inclusão do valor de PCN a ser atingido nos pátios, pistas de táxi e pista de pouso e decolagem, para garantir que não haja limitações impostas desde as fases de projeto.</p> <p>Para referência, abaixo estão os valores de PCN necessários para atingir o máximo peso de rampa (“MRW”) e assim permitir a decolagem com o peso máximo de decolagem (“PMD”) no A330neo e no A321 (maior aeronave na categoria C), conseguindo a máxima performance de cada modelo:</p> <p>A321 - MRW = 93900 / PMD = 93500</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pavimento R / Substrato C = PCN 66 • Pavimento F / Substrato C = PCN 56 <p>A330neo - MRW = 242900 / PMD = 242000</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pavimento R / Substrato C = PCN 78 • Pavimento F / Substrato C = PCN 76 	
5.	<p>Sistema de Pátio e Pistas</p> <p>A respeito do previsto no item 6.1.12 do Anexo VII da Minuta do Contrato de Concessão – Plano de Exploração Aeroportuária (“PEA”), sugere-se a inclusão de previsões básicas a serem cumpridas pela Concessionária para que as empresas aéreas</p>	<p>As necessidades específicas das Companhias devem ser tratadas pelas mesmas, sendo mais coerente que o Concessionário apenas disponibilize área para locação a ser utilizada pelas Companhias Aéreas caso haja interesse.</p>

SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA
Comissão Permanente de Licitação

Consulta Pública 001/2021	OBJETO: Aeroporto Internacional Costa do Descobrimento	
	<p>tenham a infraestrutura adequada para garantir a segurança das operações desenvolvidas no Aeroporto, pois no documento há somente a previsão genérica de garantir a “infraestrutura básica”, de modo que há abertura para divergência sobre suas obrigações. Desta forma, recomenda-se que seja previsto que as áreas voltadas à Manutenção de Linha das Companhias Aéreas deverão ser entregues edificadas pela Concessionária, para que não exista o risco de que a responsabilidade pela construção dessa infraestrutura básica para a operação do aeroporto seja repassada para os operadores.</p>	
6.	<p>Sistema de Pátio e Pistas Desta forma, recomenda-se que seja previsto que as áreas voltadas à Manutenção de Linha das Companhias Aéreas deverão ser entregues edificadas pela Concessionária, para que não exista o risco de que a responsabilidade pela construção dessa infraestrutura básica para a operação do aeroporto seja repassada para os operadores. Além disso, também se sugere que seja incluído que a metragem dessa área seja concedida a cada empresa aérea, de acordo com sua malha operante e o modelo de aeronave, bem como localize-se próximo ao terminal de passageiros, para facilitar o atendimento das aeronaves e contribuir para a qualidade dos serviços prestados no Aeroporto.</p>	<p>As etapas de desenvolvimento do Complexo Aeroportuário contemplam o envolvimento das Companhias Aéreas de forma que suas necessidades específicas sejam direcionadas no projeto.</p>
7.	<p>Sistema de Pátio e Pistas Também se recomenda que seja implantada uma área de pronto atendimento da Manutenção de Linhas embaixo da Ponte de Embarque, visando a otimização do espaço e a melhor segurança e eficiência técnica-operacional.</p>	<p>As etapas de desenvolvimento do Complexo Aeroportuário contemplam o envolvimento das Companhias Aéreas de forma que suas necessidades específicas sejam direcionadas no projeto.</p>

SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA
Comissão Permanente de Licitação

Consulta Pública 001/2021	OBJETO: Aeroporto Internacional Costa do Descobrimento	
8.	Sistema de Pátio e Pistas Igualmente, é feita recomendação de que conste que a área TECA Doméstico deverá ser segregada da área de manutenção e que também será entregue edificada pela Concessionária, bem como tenha acesso ao lado ar e ao lado terra, para que seja possível operacionalizar o transporte de cargas.	Uma vez interesse das Companhias Aéreas a existência de áreas para processamento de suas cargas de porão, cabe a elas implantarem suas respectivas áreas de processamento de carga conforme suas necessidades em área a ser negociada com o Concessionário.
9.	Sistema de Pátio e Pistas Finalmente, é de extrema valia a previsão de uma área para inflamáveis, com pavimentação e tratamento para impermeabilização, próxima à área de manutenção das empresas aéreas.	As etapas de desenvolvimento do Complexo Aeroportuário contemplam o envolvimento das Companhias Aéreas de forma que suas necessidades específicas sejam direcionadas no projeto.
10.	Sistema Terminal de Passageiros A Concessionária deve garantir a infraestrutura não só necessária, mas eficiente para que o espaço aeroportuário possibilite adequada prestação do serviço de transporte aéreo, o que se aplica igualmente ao terminal de passageiros (“TPS”), que para tanto também deveria contar com previsões específicas nos documentos da concessão. Com relação às áreas administrativas das companhias aéreas, o item 6.1.12 do PEA também não possui nenhuma previsão específica, de forma que é recomendado que preveja que as áreas de apoio das Companhias Aéreas (escritórios), tanto do lado ar quanto do lado terra, sejam entregues com as completas infraestruturas elétrica, de ar-condicionado, detectores de incêndio, infraestrutura de tecnologia da informação, forro e piso.	Nos Estudos de Engenharia e afins – Relatório 02 e Anexos estão previstas as áreas relevantes relacionadas a operação das Companhias Aéreas dentro do Terminal de Passageiros seguindo os padrões internacionais

Consulta Pública 001/2021	OBJETO: Aeroporto Internacional Costa do Descobrimento
---------------------------	--

11. Sistema Terminal de Passageiros Quanto à área de check-in, é de extrema importância que seja previsto que os balcões de atendimento serão dedicados às companhias aéreas, de modo que seja vedado o compartilhamento do sistema de check-in entre as companhias, visto que prejudicam a realização de suas atividades e permitem a discricionariedade da Concessionária.	Entendemos que o não compartilhamento de check-in vai contra os padrões internacionais e boas práticas de eficiência operacional.
12. Sistema Terminal de Passageiros Sugere-se que seja incluída a necessidade de serem colocadas balanças fora do padrão nas duas extremidades da linha de balcões do check-in, sob risco de não ser providenciada a infraestrutura mínima adequada para atendimento da demanda.	Nos Estudos de Engenharia e afins – Relatório 02 e Anexos estão previstos balcões para despacho de bagagens fora de padrão, incluindo balanças, com conexão direta para o sistema de bagagens (BHS). Necessidades específicas da Companhia Aérea poderão ser direcionados ao Concessionário durante o processo de elaboração dos projetos do Complexo Aeroportuário.
13. Sistema Terminal de Passageiros Necessário também constar a implantação da área de Lost Luggage com espaço para armazenamento das bagagens dentro da sala de desembarque, pois ele não é identificável na planta e é imprescindível para garantir a adequada armazenagem das bagagens danificadas e extraviadas	Nos Estudos de Engenharia e afins – Relatório 02 e Anexos está prevista área para lost luggage próxima à restituição de bagagem com conexão para o lado terra e para o lado ar. Por ser uma área intrínseca à operação, não há necessidade de inclusão de resquisito contratual nos documentos do processo de concessão.
14. Sistema Terminal de Passageiros Sugere-se incluir a necessidade de avaliação da capacidade de ocupação dos elevadores no TPS.	As etapas de desenvolvimento do Complexo Aeroportuário contemplam o envolvimento das Companhias Aéreas de forma que suas necessidades específicas sejam direcionadas no projeto.

Consulta Pública 001/2021	OBJETO: Aeroporto Internacional Costa do Descobrimento
<p>15. Receitas da Concessionária</p> <p>o Capítulo V da minuta de Contrato de Concessão prevê as diversas receitas percebidas pela Concessionária, condicionando às receitas tarifárias do Aeroporto de Porto Seguro o estabelecido no Anexo I da Minuta do Contrato de Concessão e do Aeroporto Internacional da Costa do Descobrimento o estabelecido no Anexo XI. Entretanto, não há limitação acerca dos modelos de cobrança de receita, o que possibilita que a Concessionária estabeleça um modelo que lhe seja favorável em detrimento das Companhias Aéreas.</p> <p>Para embasar as escolhas tomadas na elaboração da documentação posta em consulta, foi elaborado o “Relatório 06 – Aspectos Administrativos e Operacionais”, que prevê no item 2.4.2 a possibilidade da aplicação do modelo contratual de “compartilhamento de receita”. Tal modelo é adequado para aplicação em lojas comerciais, entretanto é necessário que sua aplicação em relação às Companhias Aéreas seja expressamente limitada em atividades como as vendas realizadas nos Balcões de Vendas Reservas e informações (“BVRI”), pois tratam-se de atividades operacionais que, caso assim cobradas, inviabilizariam as operações dessas empresas</p>	<p>Os estudos apresentados servem apenas como elemento referencial para o processo de concessão. A modelagem apresentada nos estudos, portanto, não define como deverá ser feita a cobrança de receitas, apenas indica uma alternativa. A Concessionária seguirá as boas práticas, bem como estará de acordo com a legislação aplicável.</p>
<p>16. Receitas da Concessionária</p> <p>Nesse mesmo estudo, também é abordado que os aluguéis devem ser preferencialmente vinculados ao número de passageiro, o que permite que a cobrança de aluguéis por cessão de áreas, como Área de Terminal de Passageiros (“ATP”), Área não edificada (“ANE”) e Área Edificada Externa (“AEX”) seja feita da mesma forma, o que é igualmente descabido. Dessa forma, sugere-se que seja incluído que essa cobrança de aluguéis tenha valor fixo por m², bem como não seja exigida nenhuma garantia locatícia. O estudo aborda que os aluguéis devem ser preferencialmente vinculados ao número de passageiros. Sugere-se que a receita sobre alugueis (ATP, ANE e AEX) seja cobrada em valor fixo por m².</p>	<p>Os estudos servem apenas como elemento referencial para o processo de concessão. A abordagem adotada na modelagem apresentada nos estudos, portanto, não define como deverá ser feita a cobrança dos aluguéis das áreas a serem locadas pelo Concessionário, apenas indica uma alternativa. A definição do modelo de cobrança deva ser feita pelo Concessionário em futuras discussões comerciais com as interessadas.</p>

Consulta Pública 001/2021	OBJETO: Aeroporto Internacional Costa do Descobrimento
<p>17. Receitas da Concessionária a respeito da cobrança da tarifas aeroportuárias, verifica-se que a mera previsão sobre sua forma de arrecadação pode evitar a ocorrência de litígios desnecessários, como o Processo nº 8047456-54.2021.05.0001, em trâmite perante a 6ª Vara Cível e Comercial da Comarca de Salvador/BA, em que se discute a suporta cobrança “à vista” das tarifas pela Concessionária, porém que na realidade se trata cobrança antecipada, levando ao absurdo da cobrança por serviço ainda não prestado ou utilizado pelos usuários e Companhias Aéreas Assim, também se recomenda que seja incluído ao item 22.4 da Minuta do Contrato de Concessão a previsão a respeito da cobrança de tarifas ser realizada após contabilização e a efetiva utilização dos serviços, equipamentos, instalações e facilidades disponíveis no Aeroporto, pois essas tarifas têm por objetivo remunerar a Concessionária pelos serviços prestados, sendo vedada a cobrança baseada em projeções futuras ou estimativas</p>	<p>A Concessionária seguirá as boas práticas, bem como estará de acordo com a legislação aplicável. O item 2.1.2 do Anexo XI do Contrato apresenta redação que contempla a recomendação feita.</p>
<p>18. Consultation/Jurídico O princípio da consultation vem sendo utilizado e incluído pela Agência Nacional da Aviação Civil (“ANAC”) em seus contratos de concessão aeroportuária, representando enorme avanço em consonância aos princípios da liberdade contratual e a boa-fé objetiva, entretanto, diante do desequilíbrio de poder entre aeroportos e empresas aéreas, para que seja realizado de modo efetivo, é necessário que sejam seguidos os princípios da OACI e exista um procedimento muito bem definido para implementação, com fiscalização da ANAC, bem como sua atuação como árbitro no caso de eventuais controvérsias. Imperioso destacar que é necessária a definição de um procedimento estabelecido para o processo de consultation, visando a participação dos operadores em mudanças estabelecidos pela Concessionária, para que não sejam submetidos à sua discricionariedade. Para tanto, sugere-se a inclusão de um procedimento mínimo a ser</p>	<p>O contrato (Anexo VII – PEA – itens 11.3 e 11.8) já prevê consulta às Companhias Aéreas de forma adequada.</p>

SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA
Comissão Permanente de Licitação

Consulta Pública 001/2021

OBJETO: Aeroporto Internacional Costa do Descobrimento

seguido, com a realização de consulta precedida de convite prévio acompanhado de material sobre o assunto em debate, para que as aéreas analisem o material apresentado. A documentação deve incluir a agenda, informações financeiras detalhadas, justificativa e, no caso de proposta de criação ou aumento de taxa, business case com demonstração do impacto da proposta.

A partir daí, será estabelecido cronograma com reuniões e manifestações dos envolvidos, que devem ser registrados. Ao final, a concessionária deverá comunicar todas as empresas aéreas, ANAC e partes interessadas de qualquer decisão tomada a respeito das medidas a serem executadas, com a demonstração detalhada da intervenção e suas implicações operacionais e de custos. Tal comunicação deverá ser assinada pelas partes, com posterior protocolo na ANAC..