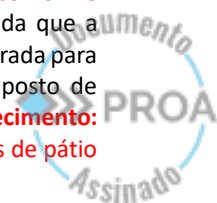




GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
SECRETARIA DE PARCERIAS E CONCESSÕES

ATA AUDIÊNCIA PÚBLICA 01/2023
PROJETO DE CONCESSÕES AEROPORTOS – PASSO FUNDO E SANTO ÂNGELO

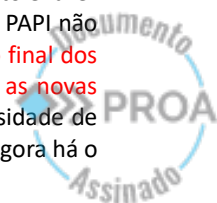
Aos cinco dias do mês de junho de 2023, às 15 horas, no Centro Municipal de Cultura, localizado na Rua 3 de Outubro, 800, Santo Ângelo - RS, realizou-se a Audiência Pública referente à apresentação e exposição técnica do projeto de concessão de serviços públicos para a ampliação, manutenção e exploração da infraestrutura aeroportuária do aeroporto de Passo Fundo – Lauro Kurtz, e do aeroporto regional de Santo Ângelo – Sepé Tiaraju, cujo Aviso de Audiência Pública Nº 01/23 foi publicado na página 19 do Diário Oficial do Estado de 17 de maio de 2023, na página 22 do jornal de grande circulação Correio do Povo de 17 de maio de 2023, e no sítio eletrônico <https://parcerias.rs.gov.br/aerportos-regionais>, no qual foi igualmente publicado o Regulamento da Audiência Pública. A Audiência Pública foi instalada a partir de fala de abertura do Sr. Pedro Maciel Capeluppi, Secretário de Parcerias e Concessões do Estado do Rio Grande do Sul e presidente da Mesa Diretora. Após a apresentação dos demais membros integrantes da Mesa Diretora – o Sr. José Francisco Sperotto, Diretor-Geral da Secretaria de Logística e Transportes do Estado do Rio Grande do Sul; o Eng. Francisco Vinícius, representante do consórcio Grupo de Consultores em Aeroportos, que estruturou o projeto de concessão; e o Sr. Rafael Ramos, Diretor-Geral da Secretaria de Parcerias e Concessões do Estado do Rio Grande do Sul – o Sr. Pedro Capeluppi realizou a leitura do Regulamento da Audiência Pública, informando aos presentes a duração do evento, as regras para manifestação escrita e oral, bem como o tempo disponível para a manifestação de cada um dos interessados em se manifestar. Ato contínuo, o Sr. Pedro Capeluppi realizou uma apresentação formal do projeto de concessão dos aeroportos, com o apoio de arquivo *powerpoint*, em que foram abordadas as razões que fundamentam a opção por conceder os aeroportos em questão e os impactos estimados com o projeto, a operação pelo futuro concessionário e as responsabilidades assumidas a partir do Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), assim como informações gerais sobre a concessão. Seguindo com a apresentação, para o aeroporto de Santo Ângelo, colocaram-se as características atuais do aeroporto, a projeção de demanda de passageiros e de movimento de aeronaves – com valores atualizados, os investimentos projetados a partir da implementação da nova concessão ao longo do prazo, com as principais intervenções, além da apresentação das principais variáveis jurídicas do Projeto. Encerrada a exposição do projeto, o Presidente da Mesa Diretora, Sr. Pedro Capeluppi, oportunizou a manifestação oral dos participantes previamente cadastrados, conforme previsto pelo Regulamento da Audiência Pública, para exposição de suas dúvidas e contribuições relativas ao projeto de concessão dos aeroportos. Os interessados foram chamados na ordem de sua inscrição prévia pelo Sr. Pedro Capeluppi, que lhes indicou o tempo de 3 minutos e 30 segundos para cada manifestação devido ao número de inscritos e que precisou que as respostas aos questionamentos e sugestões seriam dadas ao fim da Audiência Pública por bloco de temas, bem como posteriormente publicadas em sítio eletrônico. Chamado o Sr. José Roberto de Oliveira, operador de caminhão das Missões, alertou que o Estudo de viabilidade menciona a cidade de tubarão na área identificada com mapas e que é necessário revisar a demanda. **[Nota de esclarecimento: Informamos que os estudos foram revisados para a correção do erro material e que a versão final conta com a atualização da demanda, conforme as novas movimentações de aeronaves ocorridas].** O Sr. José de Oliveira sugere ainda que a concessão considere: pátio para 4 posições, pista de 1.840 metros, categoria 3C e preparada para 4C, estacionamento para 600 carros, 15 hangares, terminal de passageiros maior, posto de abastecimento e a adição de 14 hectares de área para o aeroporto. **[Nota de esclarecimento: Informamos que a versão final dos estudos prevê a exigência de no mínimo 3 posições de pátio**





GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
SECRETARIA DE PARCERIAS E CONCESSÕES

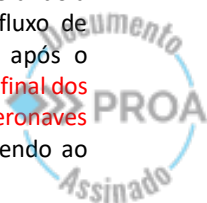
3c para o Aeroporto de Santo Ângelo, obra com prazo de execução de até 36 meses e vinculada ao aporte público]. Chamado o Sr. Mauro Tschiedel, da ACISA, agradeceu a revisão da demanda e verificou que não constam as cidades de Ijuí e Santa Rosa no estudo de viabilidade, que o documento de tarifas e a metragem para hangaragem não tem padrão definido. Também afirmou que é necessário regular o valor do estacionamento para não ter preço inviável para o cidadão e que é importante não interditar o aeroporto durante as obras de qualificação do aeroporto. **[Nota de esclarecimento: Informamos que a regulagem de preço de estacionamentos adentra no aspecto de atribuições exclusivas da concessionária; a minuta final de contrato prevê que a concessionária deve realizar as obras e investimentos para expansão dos Aeroportos, preferencialmente, sem a paralisação das operações aeroportuárias, durante janelas operacionais, de modo que não impacte o funcionamento dos Aeroportos].** Chamado o Sr. José Roberto, Prefeito de São Miguel, critica o fato de que as Ruínas de São Miguel não estão consideradas no estudo como um potencializador da demanda e solicita a inclusão de posto de combustível no estudo. **[Nota de esclarecimento: Foi incluído na versão final do contrato a exigência de que a futura concessionária disponibilize áreas e acesso às empresas de fornecimento e/ou revenda de combustíveis de aviação, a fim de que haja, de forma direta ou mediante parceria com empresas de abastecimento, o fornecimento de combustíveis de aviação nos Aeroportos, observado o regramento específico do setor, em até 12 (doze) meses].** Chamado o Sr. Carlos Alberto Pipi, Diretor do Grupo Redemaq, alega que o projeto não está em sintonia com a região e que considera mais adequado a municipalização do aeroporto, a partir de uma força-tarefa entre instituições privadas e o município. Chamado o Sr. Paulo Dalla Porta, do aeroclube de Santo Ângelo, discorda da concessão como está e afirma que o município vai conseguir os recursos federais. Também considera que as obras devem ser obrigatórias, e não determinadas por gatilhos de serviço. **[Nota de esclarecimento: A versão final dos estudos contém a previsão de contraprestação pública, na forma de aporte público no valor de R\$ 29 milhões, vinculada às entregas de investimentos até o terceiro ano, bem como as intervenções obrigatórias foram melhor detalhadas no PEA para trazer mais clareza quanto às exigências mínimas].** Chamado o Sr. Elso Luís Everling, do sindicato rural, menciona a implantação da RESA através da força-tarefa, afirma que São José das Missões não foi citado nos estudos e que as 61 vagas de estacionamento previstas no estudo seriam insuficientes, sendo necessário aumentar esse número. Solicita a retirada do aeroporto de Santo Ângelo da concessão, sendo a favor de sua municipalização. **[Nota de esclarecimento: Informamos que na versão final do Edital foi prevista obrigação de adequação dos estacionamentos dos aeroportos com indicação do número mínimo de vagas que devem ser disponibilizadas].** Chamado o Sr. Carlos Alberto Gonçalves, Presidente da Câmara de Vereadores, evidencia a força das entidades e o interesse da população, afirma que apoia o que for decidido na audiência. Chamado o Deputado Estadual Eduardo Loureiro, reitera que o tema é o mais importante para desenvolver a região, que a força-tarefa adequou o aeroporto para receber aeronaves de grande porte. Considera que não se pode errar com a concessão e que há necessidade de debater o assunto antes de fechar o modelo do aeroporto. Aposta nas convergências para tomar a melhor decisão. Chamado o Sr. João Vicente Rigo, Presidente da CDL de Santo Ângelo, relata a carta entregue para o governador. Solicita a correção do Caderno 2 dos estudos, pg. 58, 212, que cita municípios de Santa Catarina em vez dos municípios da região das Missões. Afirma que o Estado deve contratar o anteprojeto e fazer a gestão junto com a prefeitura. Alerta que a demanda está defasada e reforça que o PAPI não foi instalado. **[Nota de esclarecimento: Os erros materiais foram corrigidos na versão final dos estudos; a versão final dos estudos conta com a atualização da demanda conforme as novas movimentações de aeronaves ocorridas].** Chamado o Sr. Gilberto Pacheco, da Universidade de Santo Ângelo, relata o processo de PMI e que é necessário atualizar a demanda, pois agora há o





GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
SECRETARIA DE PARCERIAS E CONCESSÕES

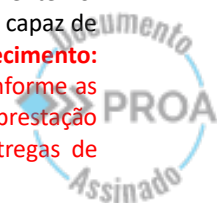
voo da Azul. Reitera a necessidade de melhorar os estudos e atualizar a demanda, que está defasada. **[Nota de esclarecimento: A versão final dos estudos conta com a atualização da demanda conforme as novas movimentações de aeronaves ocorridas]**. Chamado o Sr. Nivio Braz, representando o Deputado Federal Ubiratan Antunes Sanderson, reforça a dificuldade que o Poder Público tem em fazer obras. Afirma que a iniciativa privada é a única que vai conseguir desenvolver o aeroporto. Apoiar o que decidirem na audiência. Chamado o Sr. Jorge Luiz Copetti, do aeroclube Santo Ângelo, afirma que é um projeto pífio, que o estudo menciona Tubarão em vez dos municípios das Missões. Considera que o aeroporto precisa ter 4 posições de pátio e estacionamento para 400 carros. Afirma ser a favor da municipalização do aeroporto. **[Nota de esclarecimento: Os erros materiais foram corrigidos na versão final dos estudos; a versão final dos estudos prevê a exigência de no mínimo 3 posições de pátio 3c para o Aeroporto de Santo Ângelo, obra com prazo de execução de até 36 meses e vinculada ao aporte público; na versão final do Edital foi prevista obrigação de adequação dos estacionamentos dos aeroportos com indicação do número mínimo de vagas que devem ser disponibilizadas]**. Chamado o Sr. Nerison Luis Vieira de Abreu, vereador, verificou-se que não estava presente. Chamado o Sr. Gilberto Corazza, vereador, verificou-se que não estava presente. Chamado o Sr. Gilberto Aiolfi, do Sindilojas Missões, reforça o acordo de gestão para fazer as obras necessárias, pede a suspensão da concessão e apoia a municipalização do aeroporto. Menciona que houve falta de interação para discutir o estudo e questiona quem vai garantir o que foi apresentado e vai estar no contrato. Chamado o Sr. Auri Brandt Kochhann, Prefeito de Pirapó, afirma que apoia a concessão para o desenvolvimento da região. Chamada a Sra. Nara Damião, Presidente do Corede Missões, elogia o debate para melhorar o projeto. Alega que as Missões vão impulsionar a demanda e que é necessário revisar os estudos, incluindo o impacto das Missões nos cadernos do EVTEA. Reforça que o aeroporto é o nono aeroporto regional do Brasil. Ao fim das manifestações orais, a Mesa Diretora, sob a coordenação de seu Presidente, Sr. Pedro Capeluppi, passou à exposição de esclarecimentos em relação às questões abordadas pelas manifestações orais, agrupadas por temas. Em relação às manifestações que consideram a municipalização uma alternativa melhor que a concessão, foi pontuado que por meio da concessão serão investidos mais de 66 milhões de reais no aeroporto, abrangendo obras de ampliação e manutenção, sendo 51,6 milhões nos primeiros seis anos. Que a municipalização trará dependência de recursos públicos federais para a realização dos investimentos e de recursos estaduais ou municipais para a operação e manutenção do aeroporto, resultando em longas esperas por recursos para a melhoria da infraestrutura e comprometimento da qualidade do serviço caso os recursos para manutenção e operação não estejam disponíveis. Ressaltou-se que a concessão de aeroportos para a iniciativa privada traz uma série de benefícios, incluindo a possibilidade de investimentos mesmo em contextos de restrição orçamentária, a maior eficiência operacional do setor privado, o alinhamento de interesses de longo prazo entre parceiro privado, usuário e poder concedente, o foco do Estado nos serviços essenciais, a geração de impactos econômicos positivos, a melhoria na qualidade dos serviços prestados aos passageiros e companhias aéreas, o tratamento adequado de questões ambientais e a redução de custos. A respeito dos questionamentos sobre a demanda, foi esclarecido que o estudo de mercado foi elaborado em 2021 durante um período de recuperação da pandemia do Covid-19 onde ainda não se tinha clareza em relação a velocidade de recuperação da demanda na região do aeroporto e que, de fato, considerando a movimentação de passageiros e de aeronaves nos últimos meses, a projeção de fluxo de passageiros está subestimada. Foi informado que as projeções serão atualizadas após o encerramento da Consulta Pública. **[Nota de esclarecimento: Informamos que a versão final dos estudos conta com a atualização da demanda conforme as novas movimentações de aeronaves ocorridas]**. Também foi esclarecido que o EVTEA não possui caráter vinculativo, cabendo ao





GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
SECRETARIA DE PARCERIAS E CONCESSÕES

futuro concessionário o dever de realizar os investimentos conforme a demanda real ao longo da concessão, que haverá no contrato um “gatilho” para que toda a infraestrutura seja adequada de acordo com o aumento da demanda. **[Nota de esclarecimento: A versão final dos estudos contém a previsão de contraprestação pública, na forma de aporte público no valor de R\$ 29 milhões, vinculada às entregas de investimentos até o terceiro ano, bem como as intervenções obrigatórias foram melhor detalhadas no PEA para trazer mais clareza quanto às exigências mínimas].** Aos pedidos de ampliação das vagas de estacionamento de veículos, foi explicado que o plano de desenvolvimento aeroportuário propõe que, inicialmente, a ampliação da área de estacionamento ocorrerá conforme a demanda projetada pelo Estudo de Mercado. No entanto, foi reforçado que o futuro concessionário tem o dever de realizar os investimentos conforme a demanda real ao longo da concessão, atendendo aos parâmetros dos Indicadores de Qualidade do Serviço previstos. Ou seja, o mecanismo de “gatilho” de demanda também se aplica a este item. **[Nota de esclarecimento: Informamos que na versão final do Edital foi prevista obrigação de adequação dos estacionamentos dos aeroportos com indicação do número mínimo de vagas que devem ser disponibilizadas].** Também foi reforçado que ao final da Consulta Pública o estudo de demanda será revisado, implicando na alteração da projeção inicial de vagas para estacionamento. **[Nota de esclarecimento: Informamos que a versão final dos estudos conta com a atualização da demanda conforme as novas movimentações de aeronaves ocorridas].** Sobre as posições de pátio ficou esclarecido que as posições atuais foram determinadas pelo estudo de mercado, que será atualizado. Foi pontuado que a atualização do estudo de mercado resultará em uma alteração de investimentos previstos, com possível ampliação de posições de pátio, caso seja apontada a necessidade. Além disso, foi reforçado que a área de pátio proposta pelos Estudos de Engenharia, bem como a sinalização horizontal, está de acordo com o estabelecido por norma para aeronaves código C, como o A320, Boeing-737 e E-195. **[Nota de esclarecimento: Informamos que a versão final dos estudos prevê a exigência de no mínimo 3 posições de pátio 3c para o Aeroporto de Santo Ângelo, obra com prazo de execução de até 36 meses e vinculada ao aporte público].** Aos pedidos de instalação de um ponto de abastecimento para as aeronaves, foi informado que o plano de desenvolvimento propõe que seja implantada uma área de Parque de Abastecimento de Aeronaves de 900 m², de forma a atender a demanda projetada pelo Estudo de Mercado durante todo o período da concessão. **[Nota de esclarecimento: Foi incluído na versão final do contrato a exigência de que a futura concessionária disponibilize áreas e acesso às empresas de fornecimento e/ou revenda de combustíveis de aviação, a fim de que haja, de forma direta ou mediante parceria com empresas de abastecimento, o fornecimento de combustíveis de aviação nos Aeroportos, observado o regramento específico do setor, em até 12 (doze) meses].** Com relação ao aumento da extensão da pista e preparação para atender 4C, foi colocado que o futuro concessionário tem obrigação contratual de adequar o aeroporto para operação irrestrita 3C IFR NPA, diurna e noturna. Não existem restrições contratuais que impeçam a operação com restrição de aeronaves de categoria maior, como o A320, 4C, cabendo ao futuro concessionário os devidos investimentos caso vislumbre tal potencial. Para ampliar o Terminal de Passageiros, foi colocado que o Estudo de Mercado atual já considera a necessidade de construir um Terminal maior. Os valores do Estudo de Mercado serão atualizados após a audiência pública, podendo resultar em alteração de investimentos, incluindo aumentar ainda mais o Terminal de Passageiros. Novamente foi destacado o mecanismo de “gatilho” para que toda a infraestrutura do aeroporto seja capaz de atender a demanda real observada ao logo da execução do contrato. **[Nota de esclarecimento: Informamos que a versão final dos estudos conta com a atualização da demanda conforme as novas movimentações de aeronaves ocorridas; também contém a previsão de contraprestação pública, na forma de aporte público no valor de R\$ 29 milhões, vinculada às entregas de**





GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

SECRETARIA DE PARCERIAS E CONCESSÕES

investimentos até o terceiro ano; e as intervenções obrigatórias foram melhor detalhadas no PEA para trazer mais clareza quanto às exigências mínimas]. Com relação aos hangares, foi esclarecido que a concessão não regula essa questão, pois é uma atividade comercial, regida pela relação entre privados. Entretanto, serão incluídos no contrato incentivos para que a futura concessionária proporcione espaço para hangares logo nas fases iniciais do contrato. **[Nota de esclarecimento: Informamos que na versão final do PEA foi incluída obrigação à Concessionária para disponibilizar áreas para construção de hangares, buscando, se necessário, investimentos de empresas interessadas na construção de hangares nas áreas dos Aeroportos, em até 36 (trinta e seis) meses].** Já para adicionar áreas extras ao aeroporto, foi colocado que o estudo referencial avaliou que não há necessidade de desapropriação de áreas contíguas para a expansão do aeroporto, sendo possível realizar os investimentos apenas na área atual para atender à demanda projetada. Caso o futuro concessionário entenda ser necessário o uso de novas áreas, poderá solicitar ao Estado a publicação de Decretos de Utilidade Pública e realizar as desapropriações por sua conta. Foi informado que os erros materiais serão corrigidos, em especial aquele que cita cidades de Santa Catarina em vez dos municípios das Missões. Foi esclarecido que esse erro não influenciou as projeções realizadas. **[Nota de esclarecimento: Os erros materiais foram corrigidos na versão final dos estudos; nos estudos finais foi prevista desapropriação de área para o aeroporto de Santo Ângelo].** A RESA, implantada através da força-tarefa da comunidade local, está em processo de homologação pela ANAC. A infraestrutura para a instalação do PAPI está fase de início de obras. Sobre tornar as obras obrigatórias em vez da utilização dos “gatilhos” de investimentos, foi pontuado que os investimentos devem ser adequados à demanda de passageiros e movimentos de aeronaves, efetiva e projetada, de forma a garantir a sustentabilidade da concessão. Haverá revisão quinzenal dos parâmetros da Concessão para reavaliar os Indicadores de Qualidade do Serviço, além de prever a possibilidade de revisões extraordinárias. O Contrato prevê a aferição mensal dos indicadores de qualidade, por meio de pesquisas com os usuários, que determinará as ações anuais para que a Concessionária faça as melhorias necessárias para mitigar ou corrigir as deficiências apontadas. Além disso, os “gatilhos” de investimentos, de fato, obrigam a concessionária a realizar os investimentos necessários para adequar a infraestrutura à demanda projetada. Ainda, por ocasião das revisões, o Poder Concedente atuará conjuntamente com o município para preservar o interesse público junto aos usuários e a comunidade. **[Nota de esclarecimento: Informamos que a versão final dos estudos contém a previsão de contraprestação pública, na forma de aporte público no valor de R\$ 29 milhões, vinculada às entregas de investimentos até o terceiro ano; as intervenções obrigatórias foram melhor detalhadas no PEA para trazer mais clareza quanto às exigências mínimas].** Por fim, o Sr. Secretário Pedro Capeluppi informou que a ata da Audiência Pública e os esclarecimentos a questionamentos eventualmente não respondidos seriam disponibilizados no sítio eletrônico do programa RS parcerias. Foram proferidos agradecimentos e a Mesa Diretora declarou encerrada a Audiência Pública às 18 horas. A presente ata é abaixo assinada pelo Presidente da Mesa Diretora, pelos demais representantes do Estado do Rio Grande do Sul e pelo representante do Grupo de Consultores em Aeroporto.

.....





GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
SECRETARIA DE PARCERIAS E CONCESSÕES

PEDRO MACIEL CAPELUPPI
Secretário de Parcerias e Concessões - RS
Presidente da Mesa Diretora

RAFAEL RAMOS
Diretor-Geral de Parcerias e Concessões - RS

JOSÉ FRANCISCO SPEROTTO
Diretor-Geral de Logística e Transportes - RS

Francisco Vinícius Oliveira Alves

ENG. FRANCISCO VINÍCIUS OLIVEIRA ALVES
Representante do Consórcio Grupo de Consultores em Aeroportos (GCA)





Nome do documento: Ata_Audiencia_Publica_Aeroporto_SA_VF 01022024.pdf

Documento assinado por	Órgão/Grupo/Matrícula	Data
Pedro Maciel Capeluppi	SEPAR / GAB / 4875648	08/02/2024 16:14:28

