

1º CADERNO DE PERGUNTAS E RESPOSTAS

PROCESSO SEI Nº 00010.000916/2021-83

EDITAL DE CONCORRÊNCIA Nº 001/2021 – SUPARC

Prezados Senhores,

Em atenção aos pedidos de esclarecimentos apresentados à Comissão Especial de Licitação durante a etapa de consulta e audiência pública do projeto de Parceria Público Privada, na modalidade de Concessão Patrocinada, para a prestação dos serviços públicos de administração, conservação, recuperação, manutenção, implantação de melhorias e operação aeroportuária do Aeroporto de Parnaíba – Prefeito Dr. João Silva Filho, ocorrida durante o dia 08/03/2021 a 30/04/2021, sendo prorrogado até o dia 17 de maio do corrente ano, conforme Aviso de Prorrogação de Prazo para Consulta, publicado no Diário Oficial do Estado, nº 81 de 23 de abril de 2021, página 42.

Segue, abaixo, os itens com as devidas perguntas e respostas, obedecendo a ordem referenciado no pedido:

PERGUNTA 01:

Impossibilidade de ex-servidor do Estado do Piauí de participar do certame – exigência ilegal – item 5.3. O Edital publicado apresenta ilegalidade no item 5.3, alínea “f”:

5.3. Estão proibidos de participar desta Licitação, isoladamente ou em consórcio, os interessados:

*f) Cujos dirigentes, gerentes, sócios ou controladores, responsáveis técnicos ou legais sejam ou **já tenham sido**, servidores ou dirigentes ligados ao Governo do Estado do Piauí, ou qualquer de seus órgãos vinculados ao mesmo;*

Observa-se que a expressão “já tenha sido” cria exigência não prevista em lei, restringindo ilegalmente a concorrência. A limitação a participação de servidores públicos como licitantes está prevista no art. 9º, III, da Lei 8.666/93:

Art. 9º Não poderá participar, direta ou indiretamente, da licitação ou da execução de obra ou serviço e do fornecimento de bens a eles necessários:

I - o autor do projeto, básico ou executivo, pessoa física ou jurídica;

II - empresa, isoladamente ou em consórcio, responsável pela elaboração do projeto básico ou executivo ou da qual o autor do projeto seja dirigente, gerente, acionista ou

detentor de mais de 5% (cinco por cento) do capital com direito a voto ou controlador, responsável técnico ou subcontratado;

III - servidor ou dirigente de órgão ou entidade contratante ou responsável pela licitação.

Ou seja, não existe previsão legal para a participação de empresa cujos sócios são ex-funcionários públicos. Vale destacar que tal restrição além de violar a lei e prejudicar a administração pública, cria restrição discriminatória contra ex-servidores públicos, em caráter perpétuo, visto que sequer ficou previsto uma quarentena. Dessa forma, tal restrição deve ser excluída, sob pena de violação à lei.

RESPOSTA:

A sugestão acatada. O item 5.3, alínea “f” do Edital, passa a ter a seguinte redação:

5.3. Estão proibidos de participar desta Licitação, isoladamente ou em consórcio, os interessados:

f) Cujos dirigentes, gerentes, sócios ou controladores, responsáveis técnicos ou legais sejam, servidores ou dirigentes ligados ao Governo do Estado do Piauí, ou qualquer de seus órgãos vinculados ao mesmo;

PERGUNTA 02:

Exigência de atestado de capacidade técnica incompatível com a complexidade do serviço a ser contratado. O item 13.5.1.1 disciplina que:

13.5.1. A licitante deverá apresentar:

13.5.1.1. Comprovante de experiência prévia da empresa ou de prestador de serviços técnicos operacionais, já pré contratado, através de atestado único, para o desenvolvimento das atividades de Administração, Gestão e Operação de Aeroportos, com Volume de Tráfego de Passageiros mínimo de 247.000 (duzentos e quarenta e sete mil) passageiros ano.

A referida exigência é incompatível com o objeto licitado, visto que o aeroporto de Parnaíba pelo próprio estudo apresentado possui aproximadamente 3.000 passageiros/ano. Em uma cidade que possui aproximadamente 150.000 habitantes. Se levar em consideração o histórico, nos últimos 30 anos, o movimento deve ter sido semelhante. Além disto, a ANAC classifica os aeroportos da seguinte forma:

Classe AP-0: Aeródromo com operação exclusiva de aviação geral, de serviço de táxi aéreo e/ou de aviação comercial na modalidade de operação de fretamento;

Classe AP-1: Aeródromo com operação da aviação comercial regular ou na modalidade de operação charter e com média aritmética anual de passageiros processados nessas operações nos últimos 3 (três) anos inferior a 600.000 (seiscentos mil);

Classe AP-2: Aeródromo com operação da aviação comercial regular ou na modalidade de operação charter e com média aritmética anual de passageiros processados nessas operações nos últimos 3 (três) anos superior ou igual a 600.000 (seiscentos mil) e inferior a 5.000.000 (cinco milhões);

Classe AP-3: Aeródromo com operação da aviação comercial regular ou na modalidade de operação charter e com média aritmética anual de passageiros processados nessas operações nos últimos 3 (três) anos superior ou igual a 5.000.000 (cinco milhões).

Logo, pela classificação acima o aeroporto de Parnaíba se enquadra na classe AP-1, visto possuir média aritmética nos últimos 3 (três) anos inferior a 600.000 (seiscentos mil) passageiros. E no estudo apresentado não apresentará média superior a isto nos próximos 32 (trinta) e dois anos. Portanto, como a norma que regulamenta os aeródromos já os classifica quanto ao movimento de passageiros, o Edital ao criar uma restrição distinta da norma regulamentadora, atenta contra a legalidade. Como exemplo podemos citar o Edital nº 80/2019 do Município de Pato Branco/PR:

12.5.4 – A documentação relativa à QUALIFICAÇÃO TÉCNICA consistirá em: a) Atestado de Capacidade Técnica, fornecido por pessoa jurídica de direito público ou privado, comprovando que a licitante tenha executado, a contento, serviços auxiliares de transporte aéreo na modalidade proteção da aviação civil em Aeródromo de Classe AP-1, ou superior, de acordo com RBAC 107, 107.9 (2).

Portanto, exigir como qualificação técnica uma quantidade específica de passageiros, sem justificativa e embasamento legal, já que não existe, tal regramento não pode permanecer, devendo ser substituída pelo atestado de capacidade técnica de administrar e operar aeroportos da classe AP-1 ou superior.

RESPOSTA:

A sugestão foi acatada. O item 13.5.1.1 do Edital, passa a ter a seguinte redação:

13.5. Habilitação Técnica Operacional

13.5.1. A licitante deverá apresentar:

13.5.1.1. Atestado de Capacidade Técnica, fornecido por pessoa jurídica de direito público ou privado, comprovando que a licitante tenha executado, a contento, serviços auxiliares de transporte aéreo na modalidade proteção da aviação civil em Aeródromo de Classe AP-1, ou superior, de acordo com RBAC 107, 107.9 (2).

PERGUNTA 03:

Justificativa para exigência dos itens 13.5.10 E 13.5.10.1. A parte gostaria de informações técnicas e fundamentos jurídicos e econômicos para as seguintes exigências:

13.5.10. Atestado (s) emitido (s) por qualquer pessoa jurídica, que comprove (m) que a licitante já se responsabilizou pela realização de investimentos na modalidade Project ou Corporate Finance, com recursos próprios ou de terceiros e retorno de longo prazo (assim considerado o prazo mínimo de 05 anos), no valor de R\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais);

13.5.10.1. Para a comprovação da exigência do item 13.5.10, será permitido o somatório de atestados desde que, ao menos um dos empreendimentos referidos nos atestados tenha investimentos de, no mínimo, R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais).

Isto porque, o modelo de concessão a ser implementado conta com investimentos do Estado, não podendo o investimento público ser superior a R\$ 330.000,00 (trezentos e trinta mil reais) mensais, por 60 meses, e R\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de reais) em contrapartida financeira. Além disto no programa de Exploração Aeroportuária existe a previsão de investimentos da seguinte forma:

1.1. Fase 1 As obras da fase 1 foram orçadas em R\$ 9.814.285,95 (nove milhões, oitocentos e quatorze mil, duzentos e oitenta e cinco reais e noventa e cinco centavos), e contemplam as seguintes atividades:

1.2. Fase 2 As obras da fase 2 foram orçadas em R\$ 56.622.609,66 (cinquenta e seis milhões, seiscentos e vinte e dois mil, seiscentos e nove reais e sessenta e seis centavos), e contemplam as seguintes atividades:

Ocorre que pela experiência, por exemplo, não existe justificativa para investimento desta monta, ainda mais, com participação do Estado com aproximadamente 50% (cinquenta por cento) do valor, em aeroporto cuja demanda é pequena. Vale destacar que por vezes o Estado não teve capacidade financeira de pagar a prestação mensal devida a Infraero em valor aproximado de R\$300.000,00 (trezentos mil reais). Portanto, em uma análise técnica, jurídica e pela experiência no segmento, não é razoável realizar uma PPP, no qual o custo vai ser superior ao que o Estado já gasta hoje.

Importante mencionar que a grande problemática do Aeroporto de Parnaíba não é a ausência de infraestrutura, mas a baixa demanda e conseqüentemente de arrecadação. O próprio estudo traz à tona a inviabilidade do projeto licitado:

Ao avaliar os indicadores financeiros do projeto, pode-se considerar que o aeroporto é inviável do ponto de vista financeiro, uma vez que sua capacidade de geração de receitas com atividade aeroportuárias tarifárias e não tarifárias não seria suficiente para cobrir a somatória de gastos e ressarcir os investimentos necessários para o ativo.

Mesmo com a previsão de crescimento significativa da demanda, a mesma só acontecerá atrelada aos investimentos previstos nas fases 1 e 2, pelo menos, que foram os investimentos considerados no fluxo de caixa descontado do projeto.

[...]

O indicador VPL também foi negativo, no valor de R\$ -102,6 MM (ao custo de capital de 8,30% a.a. real), não sendo possível obter payback descontado dentro do prazo da concessão, uma vez que, ao longo de sua vigência de 32 anos, o projeto proporciona um retorno abaixo do custo de capital.

[...]

Tal resultado se deve, principalmente, à alta relevância dos investimentos iniciais exigidos para a adequação operacional e de nível de serviço do aeroporto em comparação com sua capacidade de geração de caixa operacional restrita (ainda que esta seja positiva).

[...]

Cabe destacar que se considerou que as tarifas aeroportuárias teriam que ter um reajuste de 181,8% sobre os valores praticados atuais.

Ou seja, para o aeroporto tornar-se economicamente viável será necessário um aporte de 50 milhões por parte do Estado e, ainda, que a demanda do aeroporto cresça 8.000% (oito mil por cento) e que o tarifa aeroportuária seja reajustada em 181%, fatos improváveis.

Nos slides apresentados na audiência pública, por exemplo existe uma previsão de crescimento do PIB do Estado do Piauí em 4% ao ano, projetando isto em passageiros, considerando que em 2019 tiveram 8000pax, em 30 anos teríamos 30.000 pax. Então, como sugestão, a empresa entende que seria vantajoso substituir os investimentos previstos, apenas por aqueles essenciais para melhorar o serviço prestado, no menor custo possível, reduzindo os custos para o Estado do Piauí e que cada licitante tenha liberdade para decidir os investimentos que irá realizar, baseando-se unicamente no aumento de receitas a fim de possibilitar o menor investimento possível para a administração pública.

RESPOSTA:

Apesar de todo seu potencial de atracação, os investimentos previstos para colocar o aeroporto em um patamar elevado de nível de prestação de serviços é o que o inviabiliza no ponto de partida. Tal contraste entre as necessidades de modernização para se manter atrativo e contemporâneo às necessidades atuais e futuras dos passageiros acaba por trazer um fluxo de caixa para o Parceiro Privado com tendência a não atratividade dos investimentos. Este resultado se deve, principalmente, à alta relevância dos investimentos iniciais exigidos para a adequação operacional e de nível de serviço do aeroporto em comparação com sua capacidade de geração de caixa operacional restrita (ainda que esta seja positiva).

Dados tais indicadores, buscou-se avaliar formas de viabilizar o projeto do aeroporto, considerando toda a sua potencialidade de demanda e sua importância regional. Para isso modelou-se financeiramente contrapartidas por parte do estado, conforme exposto no Estudo de Mercado anexado ao link < <http://www.ppp.pi.gov.br/pppteste/index.php/projetos/estudo-de-viabilidade/aeroportos-regionais/> >.

O Estudo de Mercado realizado para a estimar a demanda do aeroporto de Parnaíba indica que há uma demanda reprimida significativa para o mesmo. Entende-se que com uma gestão eficiente, com atenção na melhoria da qualidade dos serviços prestados, assim como em investidas comerciais expressivas, se terá uma ampliação significativa nas movimentações do aeroporto. Abaixo, colacionamos alguns exemplos de aeroportos regionais com características similares da região, em população e atrativos turísticos e econômicos:

- Foz do Iguaçu / PR: 2,2 milhões de passageiros
- Porto seguro / BA: 1,8 milhões de passageiros
- Chapecó / SC: 464 mil passageiros
- Passo Fundo / RS: 163 mil passageiros
- Sinop / MT: 163 mil passageiros
- Campina Grande / PB: 138 mil passageiros
- Jaguaruna / SC: 136 mil passageiros

Conclui-se que o aeroporto de Parnaíba é comparado com aeroportos que movimentam a partir 136 mil passageiros. A estimativa de demanda foi bastante conservadora, uma vez que se identifica na região uma estimativa, somente turistas, de 1,1 milhão de pessoas por ano, sendo que desses 100 mil são estrangeiros. Os detalhes do estudo de demanda podem ser consultados no caderno de Estudo de Mercado, em especial nos seguintes capítulos:

2. VISÃO GERAL DO AEROPORTO

O capítulo apresenta uma visão geral do aeroporto, seu contexto histórico e apresenta as estatísticas de movimentação histórica de passageiros para o mesmo. Além da demanda comercial, são apresentados os principais locais geradores de viagens, assim como apresenta os acessos ao aeroporto e outros pontos relevantes para a compreensão do mesmo.

3. DEFINIÇÃO DA REGIÃO DE INFLUÊNCIA

A região de influência de um aeroporto diz respeito à região geográfica na qual é iniciado o deslocamento da maior parte dos passageiros ou mercadorias para o transporte de carga, até chegar ao aeroporto de origem em questão. No capítulo tratou-se do transporte regular de passageiros, assim como do transporte de carga e aviação geral.

4. ANÁLISE DA COMPETIÇÃO

A análise da competição pelo transporte de passageiros, seja ele regular ou aviação geral – bem como pelo transporte de cargas – é realizada sob as perspectivas intramodal e intermodal. No primeiro caso, foram considerados os potenciais aeroportos

concorrentes, enquanto no segundo observou-se a concorrência de outros modais de transporte disponíveis.

5. ASPECTOS DEMOGRÁFICOS E SOCIOECONÔMICOS

Os aspectos demográficos e socioeconômicos analisados no documento foram descritos em duas subseções: a primeira voltada para a análise do estado do Piauí como um todo, e a segunda para a RI do Aeroporto Internacional de Parnaíba.

6. PROJEÇÃO DE DEMANDA

Foram apresentadas as metodologias e resultados das projeções de demanda de passageiros, cargas e aeronaves, sendo que foram considerados três cenários de movimentação para o Aeroporto de Parnaíba.

- Cenário 1: é considerado um crescimento tendencial (padrão de movimentação atual sem mudanças estruturais) e sem a exploração significativa de novas rotas, mesma condição para a movimentação de cargas.
- Cenário 2: foi considerada a implantação de novas rotas domésticas, além de novas rotas turísticas, enquadradas em movimentação de aviação geral, com a utilização de hidroaviões anfíbios e helicópteros. A movimentação de cargas não sofre grandes alterações.
- Cenário 3: além das novas rotas já abordadas no cenário 2, também foi considerada a possibilidade de rotas internacionais, viabilizadas por meio de incentivos às companhias aéreas. A aviação geral ganha ainda mais crescimento em função principalmente do início das operações internacionais e há um grande incremento da movimentação de cargas, tanto doméstica, quanto internacionais.

7. PROJEÇÃO DE RECEITAS PARA OS CENÁRIOS DE DEMANDA SIMULADOS

Foram apresentadas as receitas esperadas para o aeroporto, que são baseadas na previsão de demanda e que deram subsídio para a análise de viabilidade que está apresentada em documento específico, como parte integrante do estudo.

As receitas podem ser oriundas de diversas fontes. Geralmente em aeroportos elas são provenientes das operações de passageiros, cargas e aeronaves (receitas tarifárias) e também da exploração de serviços do aeroporto (receitas não tarifárias). Elas foram avaliadas na análise.

8. INSERÇÃO DO AEROPORTO NA MALHA AÉREA

O Aeroporto Internacional de Parnaíba - Prefeito Doutor João Silva Filho (ICAO: SBPB) está localizado no litoral piauiense, possibilitando ligação extremamente relevante e porta de entrada para região chamada de rota das emoções, que abarca desde municípios de Camocim e Jericoacoara (ambos no Ceará), o Delta do Rio Parnaíba (no Piauí), e o Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses (Maranhão), incluindo-o como aeroporto com vocação fortemente turística, além de servir à nova economia em

desenvolvimento na região. Esses elementos foram considerados nas análises e expostos no referido capítulo.

10. ANÁLISE DE BENCHMARKS

O presente capítulo realiza uma comparação entre indicadores para o Aeroporto avaliado, levando em consideração aeroportos comparáveis entre si, isto é, semelhantes em aspectos tais como: níveis operacionais, de infraestrutura e financeiro. Esse exercício é importante para desenvolver estratégias que concernem às diretrizes fim do aeroporto, procurando ampliar sua capacidade operacional.

Com o intuito de buscar uma modelagem financeira que permitisse dar atratividade para o projeto de concessão do aeroporto, foi feita a proposição de contrapartidas por parte do governo do estado do Piauí, tais contrapartidas representam custos e encargos de investimento menores do que se o estado mantivesse as operações da forma como atualmente se opera o aeroporto. Atualmente o Aeroporto de Parnaíba é deficitário financeiramente, gerando um custo para o Estado do Piauí superior a 4 milhões de reais por ano.

O estado possui um convênio de delegação do aeroporto de 35 anos, assinado em 2019 – em valores atuais, se o estado continuar arcando com esse custo, sem fomentar as melhorias para alavancagem do negócio, terá um custo total aproximado de 140 milhões de reais ao longo do período da delegação (a preços correntes).

Estima-se que através da entrada da iniciativa privada, com investimentos de melhorias previstos para fomentar os negócios potenciais do aeroporto, na ordem de 70 milhões de reais, o aeroporto passará a ter um crescimento vertiginoso de demanda, ampliando toda a atividade econômica da região, gerando empregos, renda e ampliação da arrecadação de impostos. Os detalhes sobre essas potencialidades estão apresentados no Caderno de Estudos de Mercado.

Como alternativa encontrada, e balizado pela estimativa do valor presente do indicador VPL do fluxo de caixa, foi elaborada proposição que reduzisse os custos mensais atuais pagos pelo Governo do Piauí para manter o Aeroporto funcionando. Da mesma forma se teria um investimento elevado por parte do concessionário, e ele também assumiria o risco da demanda e da capacidade de geração de receita

Sobre as tarifas, não é uma exigência para o concessionário aumentar, mas sim um fator que poderá o mesmo ampliar de acordo com a pressão de demanda e oferta, assim como pela sua estratégia comercial, por ser a opção menos custosa para atendimento da demanda da região, o concessionário futuro poderá aplicar tarifas acima das médias de mercado de outras regiões do país, que ainda são balizadas pelas tabelas da Infraero, que são defasadas e não representam a realidade dos aeroportos regionais, uma vez que a INFRAERO pratica políticas tarifárias com subsídios cruzados (aeroporto maiores geram mais receitas que aeroportos menores que não possuem os mesmos ganhos de escala).

Outro elemento é a competição modal, em que as alternativas atuais são somente o rodoviário – aqui cabe a remissão ao capítulo da análise de competição, capítulo 4, do caderno de Estudos de Mercado.

Deste modo, ao fim e ao cabo, dado o objetivo do estado de alcançar suas metas de desenvolvimento, as exigências elencadas buscam especificar e qualificar concorrentes que apresentem as condições mínimas para a realização do empreendimento almejado pelo estado. Todo o projeto busca fomentar e atender a demanda latente percebida para o Aeroporto, bem como a visão socioeconômico para o desenvolvimento da região. Nesse caso, a sugestão não foi acatada.

PERGUNTA 04:

Revisão do valor previsto no item 2.9 do Anexo VII

O Estudo Econômico-Financeiro apresenta em seu item 2.9:

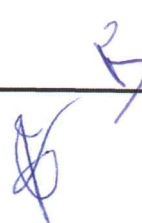
2.9. Obrigações prévias à assinatura do contrato foi previsto que a concessionária antes de assinar o contrato de concessão, faça o pagamento à empresa encarregada pela realização dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental e jurídica no valor acordado na MIP, de R\$ 3.097.542,33. Os benefícios gerados pelos desembolsos iniciais estão associados ao direito de exploração da concessão por 32 anos, sendo que tal custo foi incorporado na estimativa de amortização do projeto ao longo do prazo previsto de concessão.

Da mesma forma do item anterior, as perspectivas de receitas do Aeroporto de Parnaíba não justificam o investimento de R\$3.097.542,33 no projeto. Vale destacar que atualmente, por exemplo, para manter todo o aeroporto o Estado gasta-se aproximadamente R\$300.000,00 (trezentos mil reais) mês. Ou seja, só o projeto vai custar indiretamente para o Estado, valor suficiente para manter o aeroporto por aproximadamente 12 meses.

Da mesma forma do que já apresentamos no item anterior, a melhor forma de manter o aeroporto de Parnaíba sustentável e buscar perspectivas para o futuro é reduzir custos e prospectar negócios, como atrair locatários, empresas de abastecimento, novas empresas aéreas etc. Não adianta fazer investimentos de mais de 60 (sessenta) milhões de reais em um aeroporto cuja demanda anual é de 3.000 passageiros e possui apenas um voo semanal da azul.

RESPOSTA:

As avaliações realizadas seguiram as diretrizes estabelecidas juntamente com o Governo do Piauí para que dessem subsídios suficientes para uma boa tomada de decisão e que respaldassem totalmente o processo de concessão do ativo. O estudo não se limitou a estudar somente o aeroporto de Parnaíba, mas o contexto da aviação e dos aeroportos do Piauí como um todo, assim como da região nordeste. Ao longo do desenvolvimento dos trabalhos, foram elaboradas diversas avaliações nos aspectos econômicos, financeiros, de engenharia construtiva, aeroportuária e operacional, além de avaliações ambientais.



O escopo do estudo atendeu às diretrizes seguidas pelos estudos realizados nos blocos de concessões aeroportuárias do governo federal, porém com um valor de ressarcimento bem abaixo dos realizados nesses blocos.

Como exemplo, tem-se o bloco 7 de concessões de aeroportos regionais, conforme segue:

Tabela 1 - O valor para ressarcimento pelo conjunto de projetos, levantamentos, investigações e estudos técnicos para subsidiar a modelagem da concessão dos aeroportos

SBRJ Aeroporto Santos Dumont - Rio de Janeiro/RJ R	R\$ 6.626.988,88
SBUL Aeroporto Ten. Cel. Aviador César Bombonato -Uberlândia/MG	R\$ 4.060.216,73
SBMK Aeroporto Mário Ribeiro - Montes Claros/MG R	R\$ 3.725.558,47
SBUR Aeroporto Mario de Almeida Franco - Uberaba/MG R	R\$ 3.110.761,96
SBJR Aeroporto de Jacarepaguá/RJ - Roberto Marinho R	R\$ 3.262.317,78
SBBE Aeroporto Internacional de Belém - Val de Cans - Júlio Cezar Ribeiro	R\$ 6.449.213,65
SBMQ Aeroporto Internacional Alberto Alcolumbre -Macapá/AP	R\$ 3.257.757,33
SBSN Aeroporto Maestro Wilson Fonseca - Santarém/PA R	R\$ 3.676.570,43
SBMA Aeroporto João Corrêa da Rocha - Marabá/PA R	R\$ 3.659.372,88
SBC J Aeroporto Carajás - Parauapebas/PA R	R\$ 3.537.965,63
SBHT Aeroporto de Altamira - Altamira/PA R	R\$ 3.091.050,87
SBSP Aeroporto de Congonhas - São Paulo/SP R	R\$ 8.032.520,36
SBCG Aeroporto de Campo Grande - Campo Grande/MS R	R\$ 4.262.501,16
SBMT Aeroporto Campo de Marte - São Paulo/SP R	R\$ 3.159.132,01
SBCR Aeroporto de Corumbá - Corumbá/MS R	R\$ 2.974.360,37
SBSJ Aeroporto Professor Urbano Ernesto Stumpf - São José dos Campos SP	R\$ 3.506.906,33
SBPP Aeroporto Internacional de Ponta Porã - Ponta Porã/MS	R\$ 3.572.316,65

Fonte: DOU Nº 194, quinta-feira, 8 de outubro de 2020 / Seção 3 / pg 75.

Cabe destacar que tais preços apresentados como referência, aprovados pelo governo federal, seguiram rigorosas avaliações pela Secretaria Nacional de Aviação Civil, a ANAC, assim como órgãos de controle como o TCU.

PERGUNTA 05:

Da necessidade de especificar o bem em caso de dação em pagamento e da dotação orçamentária em caso de pagamento em moeda.

Considerando o alto custo de investimento previstos na concessão em voga. É indispensável que seja especificado os bens imóveis em caso de dação em pagamento e a dotação orçamentária em caso de pagamento em dinheiro, senão vejamos:

12.4. A CONTRAPRESTAÇÃO MENSAL MÁXIMA a ser ofertada não poderá ser superior a R\$ 330.000,00 (trezentos e trinta mil reais) e a CONTRAPARTIDA

FINANCEIRA não poderá ser superior a R\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de reais) – que poderá ser efetuada por meio de dação em pagamento de terrenos e áreas imobiliárias.

Não é prudente para qualquer investidor participar de um negócio, cuja contrapartida do Estado no montante de R\$30.000.000,00 (trinta milhões de reais) não esteja detalhada.

Tal lacuna acaba por retirar da concorrência inúmeros possíveis interessados, até porque em eventuais consórcios, os imóveis podem interessar a algum parceiro.

Logo, apresenta como sugestão o detalhamento dos bens que serão oferecidos em contrapartida pelo poder público.

RESPOSTA:

Sobre a contrapartida do governo, a forma de cumprimento da obrigação será negociada após o certame, período em que poderão ser delimitados aportes financeiros por parte do estado ou pagamento por meio de bens imóveis. Além disso, o Estado se comprometerá no início do período, primeiros 5 (cinco) anos, a subsidiar a maior parte dos custos operacionais do concessionário, dando assim total viabilidade econômica e financeira para o projeto, com taxa de retorno do capital regulada e padronizada aos padrões das concessões de aeroportos federais.

Teresina, 18 de maio de 2021.



Justina Vale de Almeida

Presidente da Comissão Especial de Licitação

Aprovo.



Viviane Moura Bezerra
Superintendente de Parcerias e Concessões