

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
ESCOLA DE ADMINISTRAÇÃO
CURSO DE GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO

Carlos Rogério Martins

ESTUDO DA MEDIÇÃO DAS ÁREAS COMERCIAIS NAS
EDIFICAÇÕES DA INFRAERO

Porto Alegre

2010

Carlos Rogério Martins

**ESTUDO DA MEDIÇÃO DAS ÁREAS COMERCIAIS NAS
EDIFICAÇÕES DA INFRAERO**

Trabalho de Conclusão de Curso, apresentado ao Curso de Graduação em Administração da Universidade Federal do Rio Grande do Sul como requisito para a obtenção do título de bacharel em Administração.

Professor Orientador: Prof. Diogo Joel Demarco

Tutor Orientador: Prof. Roberto Tadeu de Souza Junior

Porto Alegre

2010

Carlos Rogério Martins

**ESTUDO DA MEDIÇÃO DAS ÁREAS COMERCIAIS NAS
EDIFICAÇÕES DA INFRAERO**

Trabalho de Conclusão de Curso, apresentada ao
Curso de Graduação em Administração da
Universidade Federal do Rio Grande do Sul como
requisito para a obtenção do título de bacharel em
Administração.

Aprovado em ____ de dezembro de 2010.

BANCA EXAMINADORA:

Prof.

Prof

AGRADECIMENTOS

Compartilhamos diariamente nossas atividades com muitas pessoas, seja no campo de trabalho, no meio familiar e no campo social. Para que chegasse ao final desta jornada contei com a participação de muitos, colegas, amigos e familiares. Todas estas pessoas têm meu profundo agradecimento. Mas gostaria de deixar registrado o reconhecimento pelo apoio que recebi de minha esposa Simony e de meus filhos durante todo o curso e na realização deste trabalho de conclusão. Não é possível enumerar a todos que gostaria de mencionar. Seria injustiça se por falha de memória não colocasse alguém não menos importante, mas certamente muitas pessoas merecem este agradecimento, são familiares, amigos, colegas de trabalho, colegas do curso e professores.

Muito Obrigado e um abraço fraterno a todos!

"Aprender é mudar posturas"

Platão

RESUMO

Este trabalho tem o objetivo de apresentar um plano de melhoria e padronização para o processo de concessão de áreas comerciais dentro dos Terminais de Passageiros da INFRAERO e as consequências sobre os preços de locação com os critérios de quantificação destas áreas, até então adotados. Tem como objetivo geral identificar os critérios de medição de áreas para preparação de editais de licitação de concessão de áreas comerciais. Os dados para o estudo foram coletados no ambiente virtual do portal de licitações da Empresa, selecionando-se os aeroportos subordinados à Regional Sul-SRSU. As informações retiradas destes editais foram ordenadas. Depois de terem sido agrupadas em uma tabela fez-se uma comparação das áreas, verificando que o critério adotado na medição destas não é compatível com as áreas realmente utilizadas, podendo proporcionar uma divergência no valor do metro quadrado das locações.

Desta forma pretende sugerir uma revisão nos critérios existentes nas dependências da Empresa, em nível nacional, utilizando para a quantificação destas áreas, o critério preconizado pela NBR 12.721 para cálculo das áreas reais.

Palavras-chave: concessão, critérios de medição, terminais aeroportuários, setor aéreo.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 -	Croqui de Sala Comercial no Terminal de Passageiros.....	27
Figura 2 -	Gráfico de Representação de Ocupação de Áreas.....	39

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Dados de Áreas e Valores.....	35
Tabela 2 - Comparação dos Dados.....	37
Tabela 3 - Resumo de Áreas – Composição do Mix Comercial.....	40

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Estrutura cronológica da composição da regulação do Setor	18
Quadro 2 - Denominação e definição de áreas conforme o Código de Obras	25
Quadro 3 - Denominação e definição de áreas conforme a NBR 12.721.....	25
Quadro 4 - Resumo de editais publicados pela Regional Sul	34
Quadro 5 - Critério para determinação de áreas em edificações.....	36

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	12
2	O SETOR AÉREO BRASILEIRO.....	15
2.1	A IMPORTÂNCIA DO SETOR AÉREO.....	15
2.2	A REGULAÇÃO DO SETOR AÉREO BRASILEIRO	17
2.3	OS PRINCÍPIOS CONSTITUCIONAIS.....	21
2.4	A EXPLORAÇÃO COMERCIAL EM ÁREAS AEROPORTUÁRIAS.....	22
3	PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS.....	29
4	CONFRONTAÇÕES DAS ÁREAS	32
4.1	TRATAMENTO DOS DADOS.....	32
4.2	COMPARAÇÃO DOS DADOS.....	36
4.3	ANÁLISE DOS RESULTADOS.....	38
	CONSIDERAÇÕES FINAIS	41
	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	43
	ANEXO A – MIX COMERCIAL TPS SBPA – PAVIMENTO TÉRREO	46
	ANEXO B – MIX COMERCIAL TPS SBPA – SEGUNDO PAVIMENTO.....	47
	ANEXO C – MIX COMERCIAL TPS SBPA – TERCEIRO PAVIMENTO	48
	ANEXO D – MIX COMERCIAL TPS SBUG – PAVIMENTO TÉRREO.....	49

ANEXO E – MIX COMERCIAL TPS SBFL – PAVIMENTO TÉRREO	50
ANEXO F – MIX COMERCIAL TPS SBFL – SEGUNDO PAVIMENTO	51
ANEXO G – MIX COMERCIAL TPS SBNF – PAVIMENTO TÉRREO	52
ANEXO H – MIX COMERCIAL TPS SBNF – SEGUNDO PAVIMENTO	53
ANEXO I – MIX COMERCIAL TPS SBCT – PAVIMENTO TÉRREO.....	54
ANEXO J – MIX COMERCIAL TPS SBCT – SEGUNDO PAVIMENTO.....	55
ANEXO K – MIX COMERCIAL TPS SBCT – TERCEIRO PAVIMENTO	56
ANEXO L – MIX COMERCIAL TPS SBFI – PAVIMENTO TÉRREO	57
ANEXO M – MIX COMERCIAL TPS SBFI – SEGUNDO PAVIMENTO.....	58
GLOSSÁRIO	59

1 INTRODUÇÃO

A Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO é uma empresa pública nacional, sediada em Brasília/DF, vinculada ao Ministério da Defesa, que desde 1973 administra os principais aeroportos brasileiros. A administração dos aeroportos é a partir da sede da empresa e das nove regionais sediadas em localidades estratégicas que emanam as instruções para os 67 (sessenta e sete) aeroportos da rede.

Entre as várias responsabilidades da empresa, está a de comercializar áreas, para exploração por terceiros, dentro dos sítios aeroportuários.

A pesquisa irá concentrar-se na rotina de formação do preço a partir da dimensão física das áreas contratadas ou que serão concedidas para ocupação por terceiros.

A empresa, embora centralizando suas responsabilidades na sede em Brasília, permite que algumas decisões sejam tomadas nas dependências Regionais e Aeroportos, de forma a descentralizar o acúmulo de serviços na própria sede. A comercialização dos espaços físicos fica a cargo das Gerências Comerciais, que estudam e definem em conjunto com as Gerências Operacionais e de Engenharia as áreas com a vocação comercial. A ocupação destes espaços é precedida de um processo licitatório de leilão público tendo como lance inicial o preço definido pela administração pública. O que se tem observado é a forma de definição do preço inicial, que é estabelecido com base na área física do espaço. Esta é área que a pesquisa pretende compreender e revisar o conceito de determinação desta.

A definição de áreas geométricas é uma tarefa simples, porém, a definição de áreas em condomínios é um processo que já foi bastante discutido pelas incorporadoras e administradoras dos mesmos. O entendimento sobre a forma de medição de uma área edificada não é absoluto. De um lado encontra-se uma corrente de pensamento que foca uma determinada área nas suas características de ocupação ou utilidade. Por outro, existem correntes que focam às áreas edificadas no sentido de áreas realmente construídas. Os Terminais de Passageiros dos aeroportos são grandes condomínios, e a INFRAERO é a administradora destes. Não há uma regra formal, no âmbito da Gerência Comercial, quanto à área a ser adotada na formação do preço mínimo, pois na medição de áreas internas edificadas vem sendo adotado o critério de composição a partir das dimensões úteis do espaço, e nos casos de espaços externos, edificados ou não, é adotado o critério da área real. Diante deste cenário, este trabalho visa responder a seguinte questão de pesquisa:

Existe a possibilidade de aumentar a arrecadação comercial de concessões de áreas revisando os critérios de medição adotados pela INFRAERO?

Assim, o objetivo geral da pesquisa é identificar os critérios de medição de áreas para preparação de editais de licitação de concessão de áreas comerciais utilizados para definir a metodologia de determinação destas áreas, com vistas à proposição de um modelo mais adequado de composição de preços em nível nacional.

A partir do objetivo geral acima estabelecido, esse trabalho possui como objetivos específicos as seguintes questões:

- a) comparar e avaliar os critérios no sentido de encontrar a maior precisão possível;
- b) descrever os procedimentos sugeridos na NBR 12.721 da ABNT e nos Códigos de Obras Municipais das regiões em estudo;
- c) relacionar os critérios de medição pesquisados aos critérios de incorporação preconizados pela NBR 12.721 da Associação Brasileira de Normas Técnicas-ABNT, e aos Códigos de Obras Municipais.
- d) organizar as informações coletadas e associadas à NBR 12.721, de forma que possa ser criado um método padronizado de procedimentos de medição de áreas comerciais e respectiva composição de preços para a Sede e todas as Gerências Comerciais.

Desta forma, os resultados a serem obtidos nesse trabalho tendem a contribuir com a dinâmica das rotinas de especificações de áreas para concessão em nível nacional da INFRAERO, fornecendo subsídios suficientes para melhorar e manter a arrecadação financeira com a exploração de áreas comerciais.

Uma das razões do interesse por esta pesquisa foi buscar oportunidades para a área comercial da empresa, que por um lado enfrenta uma pressão exercida por parte das metas empresariais de aumento da receita comercial e, de outro, a limitação dos espaços físicos para exploração comercial que na maioria dos Aeroportos se encontram esgotados. Assim, uma das saídas é elevar os preços dos aluguéis, porém, não há previsão legal neste sentido. No entanto, será possível adotar uma rotina que utilize a área real na formação do preço dos mesmos espaços. Além de se vislumbrar uma possibilidade de ganhos futuros, verificou-se, inclusive, um provável prejuízo se acumulando em virtude de critérios antigos, ou até, pela própria falta de critérios. Este trabalho também foi motivado pela vivência do autor na área comercial da Empresa, bem como pelo canal aberto pela Diretoria Comercial buscando a participação de todos os funcionários, procurando contribuir na eficiência da Gestão Comercial.

Um aspecto importante verificado é o hábito mecânico no dia a dia dos trabalhadores. As pessoas repetem diariamente suas rotinas e não há uma pausa para a crítica buscando uma maior eficiência.

No presente capítulo apresentam-se os aspectos relacionados ao problema da pesquisa, a definição e justificativa pelo tema. O Capítulo 2 será destinado para tratamento do estudo da literatura própria da administração pública e da regulação do setor aéreo. Neste mesmo capítulo será tratado também o processo histórico da ocupação de áreas nos sítios aeroportuários e a formação do segmento comercial na INFRAERO. Também apresentará a forma com que outros autores já se manifestaram sobre aspectos semelhantes. O Capítulo 3 será destinado à metodologia da pesquisa onde serão tratados os assuntos do processo de investigação da formação de preços de áreas para concessão comercial, o método de coleta de dados e análise das respostas. No quarto capítulo serão descritos os resultados obtidos e, finalmente, no quinto capítulo serão tratadas as considerações finais do trabalho.

2 O SETOR AÉREO BRASILEIRO

Este capítulo irá dissertar a respeito da formação do setor aéreo no Brasil, sua importância e regulação. Desta forma, subdividindo-se em cinco seções, será apresentado um breve histórico de sua formação e crescimento, estudos sobre a regulação deste setor e os impactos na sua relação com as comunidades e facilidades oferecidas aos usuários.

2.1 A IMPORTÂNCIA DO SETOR AÉREO

Uma atividade que iniciou no Brasil como um esporte, ou simplesmente um desejo de voar dos primeiros aviadores brasileiros, transformou-se em um complexo logístico necessitando de uma infraestrutura gigantesca com interferência do governo federal. Atualmente desempenha um papel fundamental na economia e na integração nacional.

O setor aéreo é composto por mais de 500 aeroportos homologados pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, que assumiu a função de Entidade reguladora e fiscalizadora das atividades de aviação civil e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária em 2006, a maior parcela de movimentação nos aeroportos ficou sob a responsabilidade da INFRAERO.

A empresa administra atualmente 67 (sessenta e sete) aeroportos do Sistema de Aviação Civil, é responsável pela manutenção e segurança destes. Cada um deles representa um pequeno território de segurança nacional sobre a superfície geográfica que representa o País.

As receitas comerciais representam atualmente um percentual significativo tornando a empresa superavitária em alguns aeroportos.

Visando garantir a movimentação e efetividade do transporte aéreo no Brasil a INFRAERO arrecada então taxas de embarque, venda de informações aeronáuticas, estadias e receitas comerciais provenientes de serviços de cargas e concessão de espaços para construção de hangares e salas comerciais e administrativas. Sendo este último item o estudo a que se refere esta pesquisa.

De acordo com o estudo publicado em 2007 pelo Centro de Excelência em Turismo da UNB a importância econômica de um setor produtivo é medida pela sua contribuição na formação do PIB e pelas relações que gera com os demais setores da economia, assim, o setor aéreo representa um segmento de grande participação na economia do país.

Embora ainda seja pequena a movimentação no espaço aéreo brasileiro, o setor vem contribuindo significativamente com os demais setores da economia. Seja, no escoamento da produção, no turismo, na indústria, no fomento da tecnologia e na geração de empregos.

Conforme perspectivas do Instituto de Pesquisa de Economia Aplicada – IPEA, o setor deverá crescer 5,2% até 2020, impulsionado pelo desenvolvimento tecnológico e redução das tarifas aéreas.

O número de vôos domésticos e internacionais manteve o crescimento em maio, registrando um ano inteiro de avanços no setor aéreo brasileiro. Segundo a Anac (Agência Nacional de Aviação Civil), as rotas nacionais tiveram aumento de 20,2% na procura, na comparação com o mesmo mês de 2009, enquanto as estrangeiras avançaram 21%. Maio de 2009 foi o último mês em que o setor verificou queda na busca de passagens. De janeiro até o mês passado, as companhias aéreas brasileiras acumularam crescimento de quase 30% no mercado nacional e 11,7% no internacional. (EMPRESAS menores detêm 19% do mercado. Notícias ANAC, Notícias, Edição nº31. Disponível em: <<http://www.anac.gov.br/noticias/anac/31/html>>. Acesso em 25 ago, 2010. 11:51:00.)

O setor aéreo destaca-se no turismo, representando uma atividade indireta com pequena expressão, porém, fundamental. Pode-se concluir isto na Pesquisa da equipe técnica do Núcleo de Economia do Turismo-NET da Universidade de Brasília, a importância para o crescimento deste segmento, conforme trecho destacado abaixo.

Embora seja mais importante fornecendo insumos, quando comparado aos demais setores do turismo, vemos que o setor de transporte aéreo é também importante fornecendo insumos a outros setores, como se observa do 2º lugar que ocupa nos coeficientes para frente. Esta posição de destaque, tanto produzindo efeitos para trás quanto para frente, lhe garantem o primeiro lugar, entre os que formam o turismo, como gerador de efeitos de encadeamento nas várias cadeias produtivas da economia brasileira. (MOLLO *et al.*, O SETOR aéreo, o turismo e os efeitos sobre a produção, o emprego e a renda do país. In: O SETOR aéreo na economia brasileira, p.41, Brasília, 2009. Disponível em: <<http://>> Acessado em 15 nov, 2010. 16:03:03).

A INFRAERO desempenha um papel central neste segmento. Administra mais de 90% (noventa por cento) do tráfego aéreo brasileiro. Oferece as condições de partidas e chegadas aos aeroportos administrados pela rede, tanto por via aérea quanto terrestre. Coordena as atividades de carga e descarga de passageiros, transporte interno de bagagens e mercadorias, abastecimento de aeronaves, recepção e fiscalização de passageiros, segurança de aeronaves em solo, envolvimento com as comunidades vizinhas aos aeroportos, a construção e

manutenção de terminais de passageiros, terminais de cargas, de pátios de aeronaves e pistas taxi, pousos e decolagens, geração de informações aeronáuticas, atendimento aos passageiros, familiares e visitantes. Inclui-se ainda, a responsabilidade por equipamentos de auxílio à Navegação Aérea, localizados sob as rotas aéreas fora dos perímetros aeroportuários.

Enfim, o setor aéreo é fundamental no desenvolvimento do país. Conforme uma nota técnica publicada no boletim de conjuntura nº 52 do IPEA que expressa a relevância deste setor.

O setor aéreo é considerado estratégico e sua evolução está diretamente relacionada com o crescimento econômico, pois atua nas promoções das integrações intra-regional e internacional e movimenta grande quantidade de recursos. Além disso, gera impactos econômicos importantes, como: expansão da indústria do turismo; atração de negócios e empreendimentos diversos; arrecadação de impostos; e geração de emprego. (FILHO, B.P. Setor aéreo e as empresas Brasileiras: Situação atual e perspectivas. Boletim de Conjuntura do Instituto Pesquisa Econômica Aplicada, Rio de Janeiro, n. 59, p.73 -74, 2002).

Adiante será apresentada uma descrição sucinta sobre a regulação do setor aéreo e os impactos sobre as rotinas de administração da INFRAERO.

2.2 A REGULAÇÃO DO SETOR AÉREO BRASILEIRO

No Brasil, a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), tem o caráter e a força de regular as operações aeronáuticas. A ANAC foi criada por lei federal, em 2005, com objetivo de regular o setor aéreo brasileiro, a exemplo de outras agências reguladoras que haviam sido criadas para regular os serviços de telecomunicações, energia elétrica, sistema rodoviário, dentre outras.

O setor sempre foi controlado pelo Governo Federal, tendo recebido uma influência muito forte da Força Aérea Brasileira- FAB e da cultura militar, embora em algumas ocasiões estivesse vinculado a outros Ministérios, que não o Ministério da Aeronáutica. Porém, este realmente formou a base do setor aéreo brasileiro e sua regulamentação.

Para melhor compreensão da formação da regulação existente hoje, os dados serão apresentados em forma de tabela cronológica contendo o ano de publicação, a denominação de tratamento e o conteúdo resumido do assunto. Os dados foram extraídos da página

eletrônica da Agência Nacional de Aviação Civil e da biblioteca virtual da página eletrônica da Presidência da República.

ANO	DENOMINAÇÃO	ASSUNTO
1946	Decreto-Lei nº 9.760	Dispõe sobre os Bens Imóveis da União e dá outras providências, com a redação que lhe deu a Lei nº 9.636/98
1967	Decreto-Lei nº 270	Institui a necessidade de concorrência pública para uso de áreas aeroportuárias
	Lei nº 5.332	Dispõe sobre o arrendamento de áreas Aeroportuárias à empresas ou pessoas físicas ou jurídicas ligadas às atividades aeronáuticas. Dispensa o arrendamento de áreas aeroportuárias destinadas aos serviços pertinentes à aviação. E trata de diretrizes contratuais para estes arrendamentos
1973	Lei nº 6.009	Dispõe sobre a utilização e a exploração dos aeroportos, das facilidades à navegação aérea e dá outras providências
1981	Decreto nº 1.896	Dispõe sobre a utilização de instalações e serviços destinada a apoiar e tornar segura a navegação aérea e dá outras providências
1982	Decreto nº 86.864	Regulamenta o Decreto-lei nº 1.896, de 17 dezembro de 1981, que dispõe sobre a utilização de instalação e serviços destinados a apoiar e tornar segura a navegação aérea
1983	Decreto nº 2.060	Altera a Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, que dispõe sobre a utilização e a exploração dos aeroportos, das facilidades à navegação aérea e dá outras providências
1985	Decreto nº 91.438	Altera dispositivo do Decreto nº 89.121, de 6 de dezembro de 1983, que dispõe sobre a utilização e a exploração dos aeroportos e das facilidades à navegação aérea
1986	Lei nº 7.565	Institui o Código Brasileiro de Aeronáutica
1989	Lei nº 7.920	Cria o adicional da Tarifa Aeroportuária
1992	Lei nº 8.399	Especifica a destinação dos recursos originados por adicional tarifário criado pela Lei nº 7.920, e dá outras providências
1995	Lei nº 8.987	Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências
1997	Portaria nº774/GM-2	Editada pelo antigo Ministério da Aeronáutica, atual Comando da Aeronáutica, do Ministério da Defesa - estabelece critérios e procedimentos para a utilização de áreas aeroportuárias e suas alterações
1999	Lei nº 9.825	Dispõe sobre o recolhimento ao Tesouro Nacional de parcela da Tarifa de Embarque Internacional, e dá outras providências
2000	Decreto nº3.564	Dispõe sobre a estrutura e o funcionamento do Conselho de Aviação Civil - CONAC e dá outras providências
2005	Lei nº 11.182	Lei de criação da ANAC
2006	Decreto nº 5.731	Dispõe sobre a instalação, a estrutura organizacional da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC e aprova o seu regulamento

Quadro 1- Estrutura Cronológica da Composição da Regulação do Setor

Fonte: BIBLIOTECA DIGITAL DA ANAC. Disponível em: <<http://www.anac.gov.br/legislação/...>>. Adaptado pelo autor.

Atualmente o setor aéreo está vinculado diretamente ao Ministério da Defesa, que por intermédio da ANAC regula e controla as rotinas que envolvem todas as operações aeronáuticas tanto civis quanto militares no espaço aéreo brasileiro.

Após o atentado terrorista em Nova York e Washington, em 11 de setembro de 2001, o setor aéreo no mundo inteiro passou por uma revisão de seus modelos de gestão. No Brasil, as companhias aéreas enfrentaram inúmeros problemas em decorrência de redução do fluxo de passageiros, dos embargos impostos pelos governos internacionais, e houve a necessidade de amparo financeiro destas companhias por parte do Governo Federal.

Essas medidas proporcionam um pequeno alívio às principais empresas aéreas brasileiras, particularmente a Varig, mas estão longe de resolver os seus problemas econômico financeiros de uma forma estrutural. Possivelmente, haverá um maior custo para toda a sociedade, uma vez que o governo está propondo mais uma “ajuda” do que efetivamente apresentando propostas que possam obter resultados que permitam as companhias resolverem seus problemas no médio e longo prazos. A aviação civil mundial passa por uma grande crise, porque as economias dos países desenvolvidos estão com baixas taxas de crescimento, o transporte aéreo já está totalmente disseminado nessas economias e pelo elevado risco de ataques terroristas, principalmente para as companhias que têm vôos para os Estados Unidos. (FILHO, B.P. Setor aéreo e as empresas Brasileiras: Situação atual e perspectivas. Boletim de Conjuntura do Instituto Pesquisa Econômica Aplicada, Rio de Janeiro, n. 59, p. 74, 2002)

O setor aéreo é composto por mais 500 aeródromos e próximo de 12 (doze) mil aeronaves de bandeira brasileira. No entanto, apenas 67 (sessenta e sete) dos aeroportos brasileiros movimentam mais de 90% (noventa por cento) do transporte aéreo, estes administrados diretamente pela INFRAERO. Os demais aeroportos são administrados, geralmente, por convênios firmados entre o Comando da Aeronáutica e os Governos Municipais e Estaduais. Estes aeroportos são utilizados para exercícios militares e um pequeno número de operações civis. Nestes casos, a administração é feita por pequenas empresas terceirizadas para manutenção e conservação destes. No entanto, a prestação de serviços é limitada a atender as necessidades básicas de pequenas aeronaves, e um pequeno fluxo de passageiros e tripulantes. A ANAC fiscaliza o setor em todas as esferas do governo com objetivo de manter a segurança e a integração nacional. Embora as prefeituras municipais e os governos estaduais tenham a responsabilidade sobre uma parcela deste setor, o impacto das exigências da regulação recai, quase exclusivamente, sobre a INFRAERO, tanto pela demanda dos serviços aéreos quanto pelas facilidades oferecidas pela empresa.

Um tema bastante discutido nos últimos anos é a crise no setor aéreo que enfrenta uma ampla manifestação da sociedade que responsabiliza o governo e na seqüência a INFRAERO pela crise. Um dos alvos da crítica é o fato da exploração comercial de aeroportos em caráter

de shopping. Porém, esta não tem origem na Empresa e sim nos prestadores de serviços aéreos. As companhias aéreas são grandes devedoras de tributos ao Governo Federal e o responsabilizam pela carga tributária que no Brasil representa 35% (trinta e cinco por cento) das operações das companhias, enquanto nos Estados Unidos fica em torno de 17% (dezessete por cento) e na França não passam de 9% (nove por cento) conforme dados apresentados pelo IPEA- Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. (BARAT, J. Projeto perspectiva do desenvolvimento brasileiro. In: PANORAMA E PERSPECTIVAS PARA O TRANSPORTE AÉREO NO BRASIL E NO MUNDO, Brasília, Comunicado do Ipea nº 54, 2010 Disponível em: http://ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/10531_comunicadodoipea_54.pdf>. Acesso em 15 nov. 2010.).

Na tentativa de dar mais liberdade às empresas aéreas, o Congresso Nacional se prepara para avaliar um novo modelo de gestão e profundas alterações no Código Brasileiro de Aeronáutica. Atualmente o governo impõe regras severas às Companhias Aéreas, especialmente quanto às tarifas, minimizando a concorrência predatória, o novo projeto prevê a retirada deste poder. Segundo MOTTA (2010), o sucesso em qualquer setor a ser regulado começa com a definição dos objetivos financeiros que serão cumpridos com a arrecadação. MOTTA comenta ainda, que embora não haja uma fórmula perfeita de gestão, a melhor é a que é bem regulada.

A ANAC regula o setor aéreo apoiada pelas orientações e definições contidas nos artigos e capítulos dos itens do Quadro 1, além do papel regulador e fiscalizador, é responsável, inclusive, pela arrecadação de taxas de expedição de certificados de aeronaves, vistorias, visitas técnicas, autorizações, homologações, etc., são mais de 300 (trezentos) itens de serviços sujeitos à cobrança, contudo os valores arrecadados são insuficientes para a manutenção do órgão. Segundo declaração da presidente da agência em coletiva de imprensa, concedida em agosto de 2010 em Brasília, foram arrecadados R\$ 7,3 milhões (sete milhões e trezentos mil reais) em autos de infração no primeiro semestre de 2010, superior ao volume arrecadado em todo o ano de 2009. Todo o valor arrecadado a título de multa é revertido para a ANAC. O orçamento anual da agência é de 180 milhões e é complementado pelo orçamento geral da União.

O Governo Federal controla o setor aéreo brasileiro por meio da ANAC, com Sede em Brasília/DF, que tem a responsabilidade de regular o serviço em todo território nacional. A INFRAERO é responsável apenas pela infraestrutura aeroportuária em 67 (sessenta e sete) aeroportos do País. Tanto a ANAC, autarquia, como a INFRAERO, empresa pública, estão sujeitas ao controle e transparência nas despesas públicas e, portanto devem cumprir os preceitos da Lei 8.666/93, tanto para as compras, contratações de serviços quanto para

concessões. Por ordem legal, as concessões são realizadas através de Concorrências Públicas ou Pregão.

2.3 OS PRINCÍPIOS CONSTITUCIONAIS

O artigo 37 da Constituição Federal de 1988, revisado pela Emenda Constitucional nº. 19 de 1998 instituiu os princípios constitucionais que passaram a representar um verdadeiro código de conduta para servidores públicos, são eles: os princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência. Preocupado com a lisura dos processos licitatórios, o legislador acrescentou à Lei Nº. 8.666/93, também conhecida como a Lei das Licitações, o princípio da isonomia. O princípio da isonomia garante a absoluta igualdade de oportunidades entre os interessados em contratar com o Poder Público e constitui a regra principal nos procedimentos licitatórios. O sentido da palavra princípio, em seu significado mais restrito traz o entendimento de início ou origem das coisas. A definição de BANDEIRA DE MELLO (1980), porém, sugere uma interpretação voltada para a conduta, ou seja, de um comportamento ético, quando trata dos princípios constitucionais.

...mandamento nuclear de um sistema, verdadeiro alicerce dele, disposição fundamental que se irradia sobre diferentes normas compondo-lhes o espírito e servindo de critério para sua exata compreensão e inteligência, exatamente por definir a lógica e a racionalidade do sistema normativo, no que lhe confere a tônica e lhe dá sentido harmônico... (BANDEIRA DE MELLO, 1980, p.230)

O cumprimento destes princípios, associados entre si, é suficiente para manter o equilíbrio nas relações entre o administrador público e o particular. Conforme Bandeira de Mello (1980, p.230), “violar um princípio é muito mais grave que transgredir uma norma”.

Dentre as normas internas que regulamentam as decisões dos agentes comerciais da INFRAERO encontra-se a Norma INFRAERO- NI 13.03C/COM/2007, que tem por finalidade “estabelecer diretrizes e procedimentos, quanto à concessão e utilização de áreas edificadas ou não edificadas, instalações, equipamentos, facilidades e serviços em aeroportos sob a jurisdição da INFRAERO”. Entre os fundamentos legais desta norma, encontra-se à Lei 8.666/93 referida acima que visa garantir o cumprimento de todos os princípios nos processos licitatórios editados pela empresa.

Isonomia e igualdade são princípios constitucionais e inseridos na Lei das Licitações com o objetivo de garantir um tratamento igual para todos que se envolvem em algum tipo de relação comercial com a administração pública. As duas expressões contam com um terceiro princípio, o da razoabilidade, visto que o princípio da igualdade sugere que todas as pessoas são iguais perante a lei e o princípio da isonomia sugere que todos devem ser tratados igualmente, ou seja, sem discriminação, que exigem o conhecimento da lei e bom senso do administrador. Os editais e contratos de concessão da INFRAERO são padronizados procurando evitar vícios e costumes equivocados. No entanto, é possível perceber um tratamento diferenciado na formação dos preços, que indiretamente atinge os interessados de forma desigual. Ou seja, em algumas ofertas tem os preços formados a partir da área útil e outras têm os preços formados com base na área real, e acontece, inclusive, de preços serem formados a partir de áreas sem critérios definidos.

A seção seguinte descreve a necessidade de exploração de áreas públicas e a formação de preços de venda no mercado.

2.4 A EXPLORAÇÃO COMERCIAL EM ÁREAS AEROPORTUÁRIAS

Com o objetivo de cumprir sua missão que é “prover infraestrutura e serviços aeroportuários e de navegação aérea, contribuindo para a integração nacional e o desenvolvimento sustentável do país”¹, a INFRAERO tem a necessidade de coordenar uma grande quantidade de atividades de especialidades diferentes. A Empresa, sozinha, não consegue estar presente em todas estas atividades, e nem é sua atividade fim oferecer produtos de conveniência, transportar bagagens de passageiros para dentro das aeronaves ou vice e versa, dentre outros exemplos. Desta forma, surge um universo de pequenas e grandes empresas que constitui a infraestrutura aeroportuária. Este universo é dividido em partes: uma terceirizada pela própria INFRAERO; outra terceirizada pelas Companhias Aéreas; e outra parte, aparentemente alheia às operações aeroportuárias, mas igualmente essencial à infraestrutura, que são as lojas de conveniências e fornecedores.

¹ Missão da Empresa [S.I.]: Institucional. Disponível em: <<http://www.infraero.gov.br/index.php/br/a-infraero.html>>. Acesso em 29 out. 2010. 11:50:00.

Cada uma dessas empresas traz para o centro deste cenário sua cultura organizacional, e é natural que estas culturas se choquem. Um dos papéis da INFRAERO é compreender e atenuar este choque com medidas administrativas que busquem o equilíbrio para todos resultando em uma boa prestação de serviços ao usuário. As empresas envolvidas demandam de um volume significativo de espaço físico, para realização de suas tarefas quanto para acomodação de seus equipamentos e mão de obra. Para fazer frente à demanda a INFRAERO oferece, dentro de sua área, espaços para a instalação destas empresas. Alguns espaços, por características de sua natureza, devem ser construídos dentro dos limites do sítio aeroportuário, o chamado “lado ar”. Outros espaços poderiam ser ocupados fora dos limites do sítio, mas que por conveniência das próprias empresas, optam por pleitear áreas dentro do sítio.

As rotinas de comercialização para utilização das áreas estão descritos na Norma Interna de Procedimentos, NI 13.03 da INFRAERO e na legislação citada na tabela 2.3.1, e envolvem:

- a) identificação de espaços físicos dentro do sítio aeroportuário;
- b) análise crítica das condições dos referidos espaços;
- c) determinação das condições de editais de concessão;
- d) processo licitatório para comercialização;
- e) formalização do contrato comercial;
- f) acompanhamento das obras de instalação dos respectivos estabelecimentos;
- g) fiscalização de utilização destas;
- h) vistoria das condições das mesmas no vencimento dos contratos;
- i) e reversão ao patrimônio da União.

A exploração comercial ocorre devido à necessidade de fornecimento de facilidades aos usuários dos aeroportos, estas, variam desde (i) utilização de espaços por Companhias aéreas; (ii) utilização de espaços por empresas de apoio terrestre às Cias. Aéreas; (iii) utilização de espaços por órgãos públicos; (iv) utilização de espaços por empresas comerciais de facilidades aos usuários; (v) utilização de espaços por empresas aéreas particulares, tipo táxis aéreos, transporte de valores, proprietários autônomos, entre outros.

A oferta de espaços acontece por meio de processos licitatórios nas modalidades de Pregão ou Concorrências Públicas na forma de maior lance.

Os critérios para ofertar estas áreas são bem claros, e como pode se observar no item que trata da regulação existem as leis, os decretos e as portarias que definem como é possível viabilizar a concessão destes espaços. Em função dos princípios da igualdade e da isonomia, todos os cidadãos têm direito a ocupar e explorar comercialmente os espaços públicos, desde que atendidas determinadas prerrogativas. Mas não há espaço suficiente nos aeroportos, para atender a toda a demanda.

Por outro lado, existe o interesse comercial da INFRAERO, que por força legal e eficiência de empresa pública, deve garantir a maior rentabilidade na concessão de cada um destes espaços. As regras são bem claras, a oferta ocorre por meio de editais públicos, os preços de mínimos de referência são estimados a partir do preço do metro quadrado de cada área. E o julgamento das propostas é feito pela melhor oferta, atendendo aos anseios da igualdade e isonomia. O Administrador Público deve cobrar o máximo ofertado e os interessados ofertam o máximo que julgam pertinentes às suas necessidades. MEIRELLES (2002) afirma que:

concessões, em geral, estão sujeitas à licitação ou mais precisamente à concorrência em qualquer que seja o valor do contrato. E sobejam razões administrativas para essa exigência, uma vez que tais contratos normalmente são onerosos e de longa duração, o que justifica a publicidade e o formalismo da concorrência. (MEIRELLES, 2002, pp. 66-67)

A pesquisa não encontrou uma fórmula ideal para a formação do preço para concessão de áreas públicas. Por um lado deve ser respeitado um tratamento igual para todos os interessados e por outro existe a dificuldade de estabelecer diferenças para cada tipo de atividade a ser explorada sem ferir os princípios da igualdade e isonomia. Em determinadas situações a igualdade pode ser considerada por meio de outras formas que não apenas preço, neste sentido, FÁVERO (2007, p.29) explica que, “a oferta de um determinado imóvel não depende somente de sua existência física, mas de condições associadas a preço, formas de financiamento e potencial de mercado”. Desta forma, é possível afirmar que os princípios constitucionais estão garantidos, porém, um fato que chama a atenção, é o método utilizado na definição do valor que em alguns casos o administrador adota como referência para o cálculo do valor da oferta, a dimensão da área útil do imóvel e em outros, a área real. Em virtude da falta de informações na literatura para a formação dos preços, a pesquisa se ateve apenas no critério de cálculo.

O levantamento de áreas não é um tema recente, na década de 60 o Governo Federal já demonstrou a preocupação com as informações a respeito de áreas em condomínios, que

resultou na época no lançamento da Proposta de Norma Brasileira – PNB 140/64 com a Lei nº 4.541, que dispõe sobre as construções em condomínio e as incorporações imobiliárias. Esta PNB evoluiu e atualmente existe a versão de 2006 da Norma Brasileira – NBR 12.721. Considerando que os sítios aeroportuários têm as mesmas características de condomínios, entende-se que as sugestões da NBR 12.721 são pertinentes e podem vir a agregar, em alguns casos, um acréscimo de até 20% (vinte por cento) na arrecadação da empresa. MEIRELLES (1983, p.52) afirma que “em toda a concessão predomina o interesse público sobre o particular e por isso mesmo é facultada à Administração a alteração unilateral...”.

Com o objetivo de fundamentar a sugestão quanto ao entendimento da área ideal para o cálculo do valor ofertado, foram comparadas as definições referentes às áreas úteis e áreas reais. Os quadros abaixo apresentam as definições existentes no Código de Obras – Lei Complementar nº 284 do Município de Porto Alegre e na NBR 12.721:2006 da ABNT.

Item	Subitem	Denominação	Significação
3	3.8	Área	Medida de superfície, dada em metros quadrados.
	3.9	Área bruta de pavimento	Área compreendida pelo perímetro interno das paredes externas da edificação, considerada sem dedução das áreas de circulações, armários embutidos, espessuras das paredes internas, etc.
	3.10	Área comercial	Área computável no índice de aproveitamento de comércio e serviços previstos pelo PDDU. (Ver PDDUA LC nº 434/99)
	3.11	Área livre	Medida de superfície do lote não ocupada pela edificação, considerada em sua projeção horizontal.
	3.12	Área útil	Área realmente disponível para ocupação, medida entre os paramentos internos das paredes que delimitam o compartimento.

Quadro 2 – Denominações e Definições de Conceitos do Código de Obras

Fonte: Porto Alegre, Código de Edificações - Lei Complementar nº284, 1992, p.8.

Item	Subitem	Denominação	Definição
3	3.8	Área Coberta Real	Medida da superfície de quaisquer dependências cobertas, nela incluídas as superfícies das projeções de paredes, de pilares e demais elementos construtivos.
	3.9	Área Descoberta Real	Medida da superfície de quaisquer dependências descobertas que se destinam a outros fins que não apenas o de simples cobertura (terraços, playgrounds, etc.) incluídas as superfícies das projeções de paredes, de pilares e demais elementos construtivos.
	3.14	Área Real Privativa da Unidade Autônoma	Soma das áreas cobertas e descobertas reais, contidas nos limites de uso exclusivo da unidade autônoma considerada.

Quadro 3 – Denominações e Definições de Conceitos da NBR 12.721:2006

Fonte: ABNT, NBR 12.721:2006 p.3.

Com o objetivo de melhorar o entendimento a respeito dos conceitos tratados na Lei Complementar nº. 284 e na NBR 12.721:2006 foi inserido abaixo a Figura 1 que demonstra de uma forma gráfica as duas situações em uma mesma sala comercial dentro de um Terminal de Passageiros do Aeroporto Internacional Afonso Pena, em São José dos Pinhais/PR.

Onde, a representação “A” demonstra o cálculo da área útil da sala, no caso 52,60m² e a representação “B” demonstra a área real da mesma sala, no caso 61,94m². Neste exemplo, é possível perceber que a área real da sala representa um aumento de 17,76% em relação à área útil. É natural que a área real seja sempre maior do que a área útil, visto que, esta última exclui a projeção das paredes limítrofes, porém, este percentual não é constante e nem proporcional, varia em função da configuração das áreas conforme será percebido na confrontação dos dados, mais adiante.

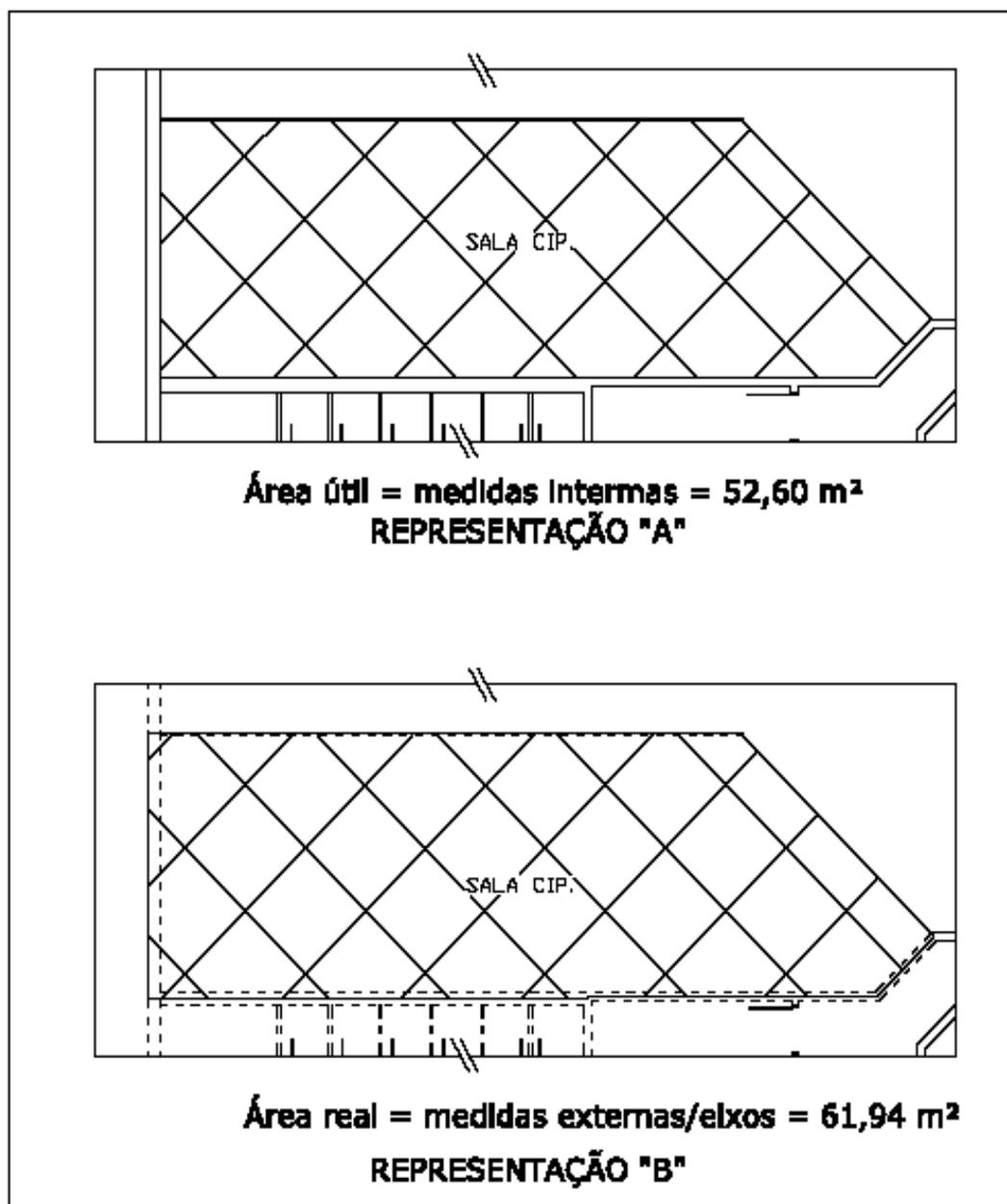


Figura 1 – Croqui de Sala Comercial no Terminal de Passageiros.

Fonte: Edital de Licitações nº 144/ADSU-4/2010, Adaptado pelo autor.

Não há dúvidas quanto aos conceitos apresentados, no entanto, ficou claro que a diferença nas definições de cada documento está relacionada com a finalidade com que foram redigidos. Enquanto a Lei Complementar teve a finalidade de estabelecer conceitos sobre o conforto dos habitantes das edificações, ou seja, o espaço realmente disponível para sua permanência em ambientes limitados conforme texto do subitem 3.12, a Norma da ABNT de acordo com o item 1.2.1, teve o propósito de definir as responsabilidades dos diversos participantes das incorporações e condições técnicas e econômicas em que estas se realizam. Portanto, é correto entender que a escolha ideal para o componente da formação do preço é a

área real, visto que, os espaços comerciais nos terminais de passageiros apresentam as condições de áreas em regime de condomínio.

Os valores mensais contratados são resultantes do produto do valor unitário do metro quadrado pela área total concedida, desta forma, o valor unitário não será aumentado, apenas a quantidade de metros quadrados em consequência do ajuste na medição, resultando em uma arrecadação mensal superior nos casos em que o contrato esteja considerando apenas à área útil dos empreendimentos. Em suma, não se pretende investigar o valor determinado para a oferta do metro quadrado, mas sim, sugerir o uso da informação ideal para a formalização de contratos. Sendo, desta forma, possível garantir a igualdade e isonomia em todos os contratos e editais de concessões de áreas públicas.

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Este trabalho visa o aprofundamento no objeto da pesquisa nas dependências da Regional Sul (SRSU), mais precisamente nos Aeroportos de Porto Alegre-SBPA, Uruguaiana-SBUG, Criciúma-SBCM, Florianópolis-SBFL, Navegantes-SBNF, Curitiba-SBCT e Foz do Iguaçu-SBFI. As dependências foram escolhidas por estarem subordinadas à SRSU e oferecerem o material de pesquisa através da área de licitações da INFRAERO.

De acordo com YIN (2001, p.32), um estudo de caso pode ser definido como uma investigação empírica de um fenômeno contemporâneo “dentro de seu contexto de vida real, especialmente quando os limites entre o fenômeno e o contexto não estão claramente definidos”. O interesse pela pesquisa foi resultado da convivência diária nas Gerências Comercial e de Engenharia da INFRAERO, que facilitou o acesso à documentação investigada. YIN (2001) complementa esta definição fazendo menção a certas características dos estudos de caso, como a coleta e a estratégia de análise de dados, acrescenta ainda que o estudo de caso trata-se de uma estratégia adequada quando se busca entender os processos ligados a determinados aspectos.

O estudo de caso é indicado em três situações, conforme YIN (2001), a primeira quando o caso em estudo é crítico para se testar uma hipótese ou uma teoria explicitada, a segunda quando o fato do estudo é extremo ou único e a terceira se dá quando o caso é revelador. Desta forma, se justifica o tipo da pesquisa.

Os dados secundários foram selecionados no banco de dados dos arquivos de licitações disponíveis no ambiente virtual da INFRAERO, e foram classificados pelas características de concessão. Conforme CELLARD (2008) a análise documental favorece a compreensão do processo de maturação, evolução dos indivíduos, grupos, conceitos, conhecimentos, comportamentos, mentalidades, práticas entre outros. Não foram realizadas entrevistas com os agentes envolvidos, visto que os dados coletados apresentam muita semelhança entre si, no âmbito da Regional Sul da INFRAERO e foram suficientes para elaboração da pesquisa. Em suma, a realização dessa pesquisa se dará exclusivamente a partir da utilização de dados secundários.

As informações consideradas relevantes para elaboração do trabalho foram extraídas de editais públicos de licitação de concessões publicados pela INFRAERO. O objetivo destes editais é prestar informações aos interessados na exploração comercial de espaços públicos na

INFRAERO. Entre as informações contidas nos editais, encontram-se os dados referentes ao objeto da licitação, localização da área, dimensões e o valor mínimo estimado. Após a publicação estes dados não se alteram, exceto em caso de erros e aí serão corrigidos, ou seja, não podem gerar dúvidas de interpretações. São dados escritos e validados antes da publicação e isto facilitou muito o manejo dos mesmos. Foi um aspecto favorável na coleta, e seleção de dados, já que os documentos não são suscetíveis a reação e nem modificações intempestivas. A decisão da escolha por dados concretos é apoiada, inclusive, pela interpretação de CELLARD (2008), conforme segue.

[...] o documento escrito constitui uma fonte extremamente preciosa para todo pesquisador[...]. Ele é, evidentemente, insubstituível em qualquer reconstituição referente a um passado relativamente distante, pois não é raro que ele represente a quase totalidade dos vestígios da atividade humana em determinadas épocas. Além disso, muito freqüentemente, ele permanece como o único testemunho de atividades particulares ocorridas num passado recente (CELLARD, 2008, p. 295)

Outro aspecto favorável foi o conhecimento prévio dos documentos, que em virtude da vivência na empresa, facilitou a coleta. No momento da pesquisa, não haviam muitos dados disponíveis devido à escassez de espaços disponíveis nos aeroportos. Esta limitação não comprometeu a qualidade da pesquisa, visto que os editais encontrados forneceram material suficiente para gerar um quadro de análise e comparação.

A abordagem da pesquisa é qualitativa, ou seja, busca interpretar um fenômeno em um mundo real. Seus objetivos são a observação, a descrição, a compreensão e a definição. As hipóteses foram construídas após a observação. Os métodos qualitativos têm um papel importante no campo dos estudos organizacionais (NEVES, 1996).

Estudos de avaliação de características do ambiente organizacional são especialmente beneficiados por métodos qualitativos, embora estes não sirvam só para essa finalidade. Por outro lado, ainda segundo os autores, enfoque qualitativo presta-se menos para questões em que eliminar o viés do observador seja fundamental para a análise do fenômeno. (NEVES, 1996. p.3)

Nesse sentido, a Revista de Administração de Empresas / EAESP / FGV publicou um artigo de GODOY colocando que:

Embora não haja uma forte tradição na pesquisa qualitativa desenvolvida no campo da Administração de Empresas, é possível perceber, a partir da década de 70, um crescente aumento por este tipo de abordagem. Examinando algumas publicações internacionais de reconhecido valor na área, observa-se que os artigos que privilegiam este tipo de pesquisa tanto discutem aspectos teóricos quanto metodológicos como apresentam estudos conduzidos segundo esse enfoque. (GODOY, 1995. p. 66).

Diante das argumentações entende-se que o método qualitativo é viável para o desenvolvimento da pesquisa. A seguir, será apresentada a estratégia utilizada na mesma.

Os dados serão coletados no ambiente virtual da área de licitações da INFRAERO, selecionando-se os aeroportos subordinados à Regional Sul – SRSU. As informações serão filtradas pelo tipo de objeto em cada aeroporto, ou seja, serão utilizados apenas os editais de licitação de concessão de áreas. Após a coleta, serão ordenados em colunas, revisados e nivelados. Este nivelamento é necessário porque os dados nem sempre se apresentam com a mesma configuração, ou seja, mesmo que sejam gerados na mesma Regional, apresentam diferenças de aeroporto para aeroporto. Depois serão agrupados em uma tabela, identificando-se os aeroportos em que estão inseridos, a referência do edital, a identificação da área útil ofertada, a equivalência em área real e o índice de comparação destas áreas.

O próximo capítulo vai abordar a forma de tratamento e a interpretação dos dados e apresentação dos resultados.

4 CONFRONTAÇÕES DAS ÁREAS

Este capítulo vai servir para apresentar o desdobramento dos dados organizados e a confrontação individual destes. No final do capítulo será possível compreender o reflexo no total da amostra. Será constituída de uma etapa de tabulação das informações, uma etapa de comparação e por fim uma etapa de apresentação de resultados e reflexões.

4.1 TRATAMENTO DOS DADOS

Os dados coletados são os editais de licitações de concessões de áreas e seus anexos. Os editais contêm as informações necessárias para o tratamento dos dados, ou seja, esses documentos expressam a intenção de oferta de espaços nos aeroportos com o máximo de transparência possível, já que são editais públicos e não devem gerar dúvidas entre os interessados. Desta forma, a partir do estudo dos conteúdos destes editais é possível afirmar com precisão a área do espaço oferecido, o qual por sua vez é o objeto central da presente pesquisa.

Conforme já foi mencionado nos capítulos anteriores, os dados representam apenas um pequeno universo de todos os editais de concessão de áreas oferecidos pela INFRAERO, ou seja, foram escolhidos apenas os editais que se referem aos 12 (doze) aeroportos da Regional Sul, de um total de 67 (sessenta e sete) aeroportos administrados pela INFRAERO. Entre os aeroportos subordinados à Regional Sul, 7 (sete) continham editais de licitação de concessões de áreas. São os Aeroportos: a) de Porto Alegre, um edital; b) Aeroporto de Uruguaiana, um edital; c) Aeroporto de Florianópolis com 6 (seis) editais; d) Aeroporto de Navegantes, um edital; e) Aeroporto de Criciúma com 2 (dois) editais; e) Aeroporto de Curitiba com 2 (dois) editais e, f) Aeroporto de Foz do Iguaçu com 5 (cinco) editais. Um total de 18 (dezoito) editais e 22 (vinte e dois) espaços.

No quadro abaixo é apresentado um resumo dos editais selecionados com a identificação dos objetos e numeração reduzida para cada aeroporto.

AEROPORTO	EDITAL	OBJETO
SBPA	130/2010	“CONCESSÃO DE USO DE ÁREA DESTINADA ÚNICA E EXCLUSIVAMENTE PARA A EXPLORAÇÃO COMERCIAL DE CALÇADOS, BOLSAS E ACESSÓRIOS DE VESTUÁRIO EM MATERIAL INJETADO, DE MARCA ÚNICA NO AEROPORTO INTERNACIONAL SALGADO FILHO, EM PORTO ALEGRE/RS.”
SBUG	120/2010	“CONCESSÃO DE USO DE ÁREA DESTINADA, ÚNICA E EXCLUSIVAMENTE, À EXPLORAÇÃO COMERCIAL DE LOCAÇÃO DE VEÍCULOS NO AEROPORTO INTERNACIONAL RUBEM BERTA, EM URUGUAIANA/RS.”
SBFL	008/2009	CONCESSÃO DE USO DE ÁREA DESTINADA ÚNICA E EXCLUSIVAMENTE PARA EXPLORAÇÃO COMERCIAL DE ARTIGOS PARA ESPORTES AQUÁTICOS DE MARCA ÚNICA, NO AEROPORTO INTERNACIONAL DE FLORIANÓPOLIS, EM FLORIANÓPOLIS/SC.
	020/2009	CONCESSÃO DE USO DE ÁREA, DESTINADA À EXPLORAÇÃO COMERCIAL, ÚNICA E EXCLUSIVAMENTE, DE MODA PRAIA E MODA ÍNTIMA, NO TERMINAL DE PASSAGEIROS DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE FLORIANÓPOLIS / EM FLORIANÓPOLIS/SC.
	168/2010	“CONCESSÃO DE USO DE ÁREA DESTINADA, EXCLUSIVAMENTE, PARA COMERCIALIZAÇÃO DE ARTESANATO E SUVENIR NO AEROPORTO INTERNACIONAL HERCÍLIO LUZ, EM FLORIANÓPOLIS/SC.”
	169/2010	“CONCESSÃO DE USO DE ÁREA DESTINADA EXCLUSIVAMENTE À COMERCIALIZAÇÃO DE CALÇADOS, BOLSAS E ACESSÓRIOS DE VESTUÁRIO EM PVC OU BORRACHA, DE MARCA ÚNICA ATRAVÉS DE QUIOSQUE NO AEROPORTO INTERNACIONAL HERCÍLIO LUZ EM FLORIANÓPOLIS/SC.”
	171/2010	“CONCESSÃO DE USO DE ÁREA DESTINADA EXCLUSIVAMENTE, PARA EXPLORAÇÃO COMERCIAL DE LIVRARIA NO AEROPORTO INTERNACIONAL HERCÍLIO LUZ EM FLORIANÓPOLIS/SC.”
	179/2010	“CONCESSÃO DE USO DE ÁREA DESTINADA A CAFETERIA NO AEROPORTO INTERNACIONAL DE FLORIANÓPOLIS – HERCÍLIO LUZ, EM FLORIANÓPOLIS/SC.”
SBNF	156/2010	“CONCESSÃO DE USO DE ÁREA DESTINADA, ÚNICA E EXCLUSIVAMENTE, AO COMÉRCIO DE CONFECÇÕES E ACESSÓRIOS MASCULINOS NO AEROPORTO INTERNACIONAL MINISTRO VICTOR KONDER, EM NAVEGANTES/SC.”
SBCM	078/2010	“CONCESSÃO DE USO DE ÁREA DESTINADA, ÚNICA E EXCLUSIVAMENTE, À EXPLORAÇÃO COMERCIAL DE LOCAÇÃO DE VEÍCULOS NO AEROPORTO DIOMÍCIO FREITAS, EM FORQUILHINHA/SC.”
	083/2010	“CONCESSÃO DE USO DE ÁREA DESTINADA ÚNICA E EXCLUSIVAMENTE PARA EXPLORAÇÃO COMERCIAL DE LANCHONETE E CAFÉ NO AEROPORTO DIOMÍCIO FREITAS, EM FORQUILHINHA/SC.”
SBCT	143/2010	“CONCESSÃO DE USO DE ÁREA DESTINADA EXCLUSIVAMENTE À EXPLORAÇÃO COMERCIAL DE MODA FEMININA E ACESSÓRIOS EM GERAL NO AEROPORTO INTERNACIONAL AFONSO PENA, EM SÃO JOSÉ DOS PINHAIS/PR.”
	144/2010	“CONCESSÃO DE USO DE ÁREA DESTINADA EXCLUSIVAMENTE À EXPLORAÇÃO COMERCIAL DE SALA CIP E SERVIÇOS BANCÁRIOS NO AEROPORTO INTERNACIONAL AFONSO PENA, EM SÃO JOSÉ DOS PINHAIS/PR.”

SBFI	199/2010	“CONCESSÃO DE USO DE ÁREA DESTINADA EXCLUSIVAMENTE PARA EXPLORAÇÃO COMERCIAL ATRAVÉS DE BIJUTERIAS FINAS DE MARCA PRÓPRIA (ÚNICA), NO AEROPORTO INTERNACIONAL DE FOZ DO IGUAÇU/CATARATAS, EM FOZ DO IGUAÇU/PR.”
	200/2010	“CONCESSÃO DE USO DE ÁREA DESTINADA EXCLUSIVAMENTE PARA EXPLORAÇÃO COMERCIAL ATRAVÉS DE PRODUTOS DE DECORAÇÃO DE INTERIORES E DE USO PESSOAL E EM PEDRAS, NO AEROPORTO INTERNACIONAL DE FOZ DO IGUAÇU/CATARATAS, EM FOZ DO IGUAÇU/PR.”
	201/2010	“CONCESSÃO DE USO DE ÁREA DESTINADA EXCLUSIVAMENTE PARA EXPLORAÇÃO COMERCIAL ATRAVÉS DE CONFECÇÕES MASCULINAS E FEMININAS, ARTIGOS DE COURO OU COURVIM E ARTIGOS DE CUTELARIA, NO AEROPORTO INTERNACIONAL DE FOZ DO IGUAÇU/CATARATAS, EM FOZ DO IGUAÇU/PR.”
	202/2010	“CONCESSÃO DE USO DE ÁREA DESTINADA EXCLUSIVAMENTE PARA EXPLORAÇÃO COMERCIAL ATRAVÉS DE PERFUMARIA E COSMÉTICOS DE MARCA PRÓPRIA (ÚNICA), NO AEROPORTO INTERNACIONAL DE FOZ DO IGUAÇU/CATARATAS, EM FOZ DO IGUAÇU/PR.”
	210/2010	“CONCESSÃO DE USO DE ÁREA DESTINADA EXCLUSIVAMENTE PARA EXPLORAÇÃO COMERCIAL ATRAVÉS DE PRODUTOS ARTESANAIS, ALIMENTOS, BEBIDAS E CAMISETAS, NO AEROPORTO INTERNACIONAL DE FOZ DO IGUAÇU/CATARATAS, EM FOZ DO IGUAÇU/PR.”

Quadro 4 – Resumo de Editais publicados pela Regional Sul

Fonte: Institucional INFRAERO, Disponível em <<http://infraero.gov.br/licitações>>. Adaptado pelo

Autor.

Cada um destes editais representados no quadro acima representa a oferta de uma ou mais áreas comerciais em algum dos aeroportos selecionados. A partir destes editais foram extraídos os dados que serviram de base para o trabalho. A INFRAERO é dividida em nove Regionais. A Regional Sul-SRSU representa, numericamente, 11,11% em relação às demais Regionais e em número de Aeroportos, 17,91%, com base nisto concluiu-se que esta fração é um forte indicativo de tendência, e é possível prever que o mesmo comportamento ocorra em toda a Rede INFRAERO.

A tabela a seguir apresenta os dados extraídos dos editais acima que apresentam as referências das áreas e valores e os respectivos valores.

AEROPORTO	EDITAL	ÁREA PUBLICADA (m ²)	Valor Mínimo Mensal (R\$/mês)
SBPA	130/2010	29,25	6.000,00
SBUG	120/2010	6,52	180,00
SBFL	008/2009	12,93	8.000,00
	020/2009	19,18	4.000,00

	168/2010	23,72	5.000,00
	169/2010	7,60	4.000,00
	171/2010	52,42	13.000,00
		9,18	4.000,00
	179/2010	15,62	4.767,65
		10,59	3.232,35
SBCM	078/2010	3,00	800,00
	083/2010	9,00	300,00
SBNF	156/2010	16,69	1.400,00
SBCT	143/2010	52,60	15.000,00
	144/2010	41,84	11.308,11
		32,16	8.691,89
SBFI	199/2010	61,77	1.500,00
		14,02	2.500,00
	200/2010	11,29	2.500,00
	201/2010	9,10	2.500,00
	202/2010	18,90	1.500,00
		11,29	2.500,00
	210/2010	19,09	2.500,00
Total		487,76	105.180,00

Tabela 1 – Dados das dimensões das áreas e valores

Fonte: Editais Públicos da INFRAERO de Licitação, adaptado pelo autor.

Os dados acima representam uma pequena parcela do somatório das áreas dos Mix Comerciais dos Aeroportos em que estão inseridos, porém, representam a totalidade dos editais disponíveis. Os valores foram compostos a partir da área de cada espaço, de suas características, da finalidade a que se destinam e da sua localização, etc. Porém, o trabalho se concentrou no componente, “área”. E todas as áreas identificadas acima foram reavaliadas nas plantas de cada aeroporto que estão inseridas e as novas áreas identificadas foram confrontadas com as áreas publicadas.

4.2 COMPARAÇÃO DOS DADOS

A partir da organização dos dados puros dos Editais, se procedeu ao cálculo de cada área real, considerando a definição do conceito de área real descrito na NBR 12.721:2006, ou seja, as dimensões foram tomadas considerando as áreas de projeções de suas paredes internas e limítrofes. O critério adotado para revisão do cálculo das novas dimensões foi o recomendado pelo item 4.1 Critério para de determinação de áreas em edificações da NBR, conforme Quadro 5, representado abaixo:

<p>4.1.2.1.4 Cobertas Área da superfície limitada pela linha que contorna a dependência coberta, passando pelas projeções:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) das faces externas das paredes externas da edificação; b) das faces externas, em relação à área coberta considerada, das paredes que a separam de dependências de uso comum, no caso de ser ela própria de uso privativo; c) das faces internas, em relação à área coberta considerada, no caso de ser ela própria de uso comum; d) dos eixos das paredes divisórias de dependências contíguas, se forem ambas de uso comum ou ambas de uso privativo; e) de projeção de arestas externas do elemento de cobertura quando não for limitada por parede. <p>4.1.2.1.5 Descobertas Área da superfície limitada pela linha que contorna a dependência descoberta, passando pelas projeções:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) das faces externas das paredes externas da edificação; b) das faces internas, em relação à área descoberta considerada, das paredes que a separam de quaisquer cobertas; dependências c) dos eixos das paredes divisórias de áreas descobertas contíguas, quando ambas forem de uso privativo ou de uso comum.

Quadro 5 – Critério para determinação de áreas em edificações

Fonte: ABNT, NBR 12.721:2006 p.5

Segue abaixo, na tabela 2, a comparação entre as dimensões das áreas publicadas e as novas dimensões encontradas após a revisão em planta arquitetônica de cada edital. As três primeiras colunas da Tabela foram dedicadas à informação da fonte de dados secundários, ou seja, de onde os dados foram retirados, no caso, Editais Públicos de licitação dos aeroportos selecionados, com suas respectivas identificações e com a informação referente a área, que aqui denominamos de “ÁREA PUBLICADA”, com suas quantidades de metros quadrados em

cada linha. Na sequência foi inserida uma coluna dedicada à informação da nova quantidade de metros quadrados, baseada no critério mencionado no quadro 5, acima, e por fim foi inserida a coluna que evidencia a variação existente em cada caso estudado.

Que é, de fato, o aspecto mais relevante para o estudo, visto que, esta coluna demonstra o quanto é significativo e necessário uma revisão nos critérios de definição de escopo, de valores e de preparação de Editais de licitações de concessões de áreas comerciais da Empresa.

Item	EDITAL	ÁREA PUBLICADA (m ²)	ÁREA REAL (m ²)	Variação (%)
1	130/2010	29,25	31,39	7,32%
2	120/2010	6,52	7,93	21,56%
3	008/2009	12,93	13,45	4,06%
4	020/2009	19,18	23,08	20,33%
5	168/2010	23,72	26,15	10,24%
6	169/2010	7,60	7,60	0,00%
7	171A/2010	52,42	54,32	3,62%
8	171B/2010	9,18	13,38	45,75%
9	179A/2010	15,62	15,84	1,41%
10	179B/2010	10,59	11,04	4,20%
11	078/2010	3,00	3,78	25,97%
12	083/2010	9,00	10,42	15,82%
13	156/2010	16,69	20,35	21,93%
14	143/2010	52,60	61,94	17,76%
15	144/2010	74,00	90,89	22,82%
16	199A/2010	61,77	64,99	5,21%
17	199B/2010	14,02	15,25	8,77%
18	200/2010	11,29	12,83	13,60%
19	201/2010	9,10	10,20	12,09%
20	202A/2010	18,90	20,15	6,61%
21	202B/2010	11,29	12,83	13,60%
22	210/2010	19,09	21,57	12,96%
TOTAIS		487,76	549,36	12,63%

Tabela 2 – Comparação dos dados

Fonte: Editais Públicos da INFRAERO de Licitação, adaptado pelo autor.

Com base na tabela acima, foi possível elaborar uma análise do comportamento dos dados em cada caso e verificar a tendência ao erro. No próximo item será apresentado o resultado da análise e os comentários pertinentes.

4.3 ANÁLISE DOS RESULTADOS

A organização da amostra possibilitou identificar o aumento da área de cada um dos itens pesquisados. Pode se observar que as áreas do item 6, Edital 169/2010, permaneceram iguais, ou seja, área publicada e área real igual a 7,60m². Após uma análise aprofundada, percebeu-se que o referido edital se refere a um espaço para instalação de Quiosque. Neste caso, o Agente Comercial adotou a área real para definição do espaço e preparação do edital. Isto aconteceu pelo fato de não haver paredes em um Quiosque, e assim, não há dúvidas por parte do Agente Comercial.

Os demais itens tiveram uma variação positiva. Todos representando salas comerciais dentro dos Terminais de Passageiros selecionados. No caso da amostra que apresentava um total de 487,76m² para as áreas publicadas e um total de 549,36m² para as respectivas áreas reais, houve um aumento de 61,60m², representando percentualmente 12,63%, como pode ser observado na Tabela 2, acima.

É importante destacar que a diferença comentada anteriormente, representa a área das projeções das paredes das respectivas salas pesquisadas. Que significa dizer que os editais destacados na Tabela 2, não cobrem a totalidade da área de pavimento em que estão inseridas. Abaixo, é apresentado um gráfico que dá uma idéia melhor do que foi dito acima, onde a área azul do gráfico representa a área útil das salas e a vermelha a área da projeção das paredes. A soma das duas áreas é a área realmente utilizada pelos concessionários.

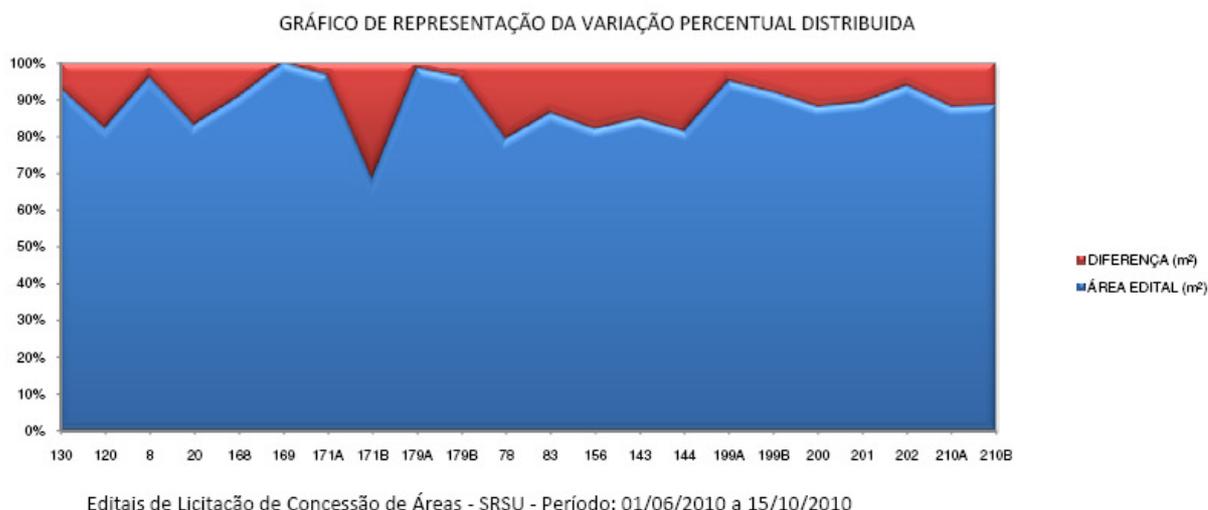


Figura 2 – Gráfico de Representação de ocupação de áreas
 Fonte: Dados de editais da INFRAERO adaptados pelo autor.

O gráfico acima representa um somatório de áreas de pavimentos de 7 (sete) Terminais de Passageiros da INFRAERO. No entanto, considerando que todos os dados são reais, extraídos de editais públicos de licitação e que 95,5% das áreas pesquisadas apresentaram a mesma distorção, é possível prever que o mesmo percentual esteja embutido na totalidade dos editais publicados. Ou seja, mais de noventa por cento dos editais de licitação de concessão de áreas devem apresentar o mesmo vício. Em um processo de licitação os editais são publicados, licitados e homologados, para celebração do Contrato de Concessão, que por sua vez contém o equívoco. Em virtude desta constatação é que a pesquisa vem propor uma padronização em nível nacional de todos os editais e revisão de todos os Contratos Comerciais da Empresa.

Foi inserida a tabela abaixo com os valores referentes às áreas totais dos pavimentos de cada um dos Terminais de Passageiros pesquisados. A soma das áreas representam o universo da pesquisa. A intenção da referida tabela é estabelecer um equivalência com o somatório da tabela 1, em metros quadrados, e validar o tamanho da amostra.

Aeroporto	Total da área comercial (Mix em m ²)
SBPA	5.732,04
SBUG	138,52
SBFL	1.642,56
SBNF	705,73
SBCM	15,77
SBCT	5.127,54
SBFI	2.059,90
Total	15.422,06

Tabela 3 – Resumo de Áreas – Composição do Mix Comercial
 Fonte: Diretoria Comercial da INFRAERO. Adaptado pelo autor.

As áreas comerciais são definidas pela Gerência Comercial em parceria com a Gerência de Operações de cada Aeroporto e é gerado o croqui chamado de Mix Comercial de cada um dos Aeroportos da rede INFRAERO. No final do trabalho foram inseridos em ANEXOS os respectivos croquis para materialização das áreas mencionadas acima.

Nem sempre a defasagem na área representa uma defasagem nos valores contratados, visto que, a licitação é um processo de competição e a maior oferta a partir do preço do edital é a que vence. No entanto, o valor dos editais precisa ser corrigido, para garantir que na falta de competição ainda se contrate pelo maior preço possível. Mesmo em casos de competição, deve ser observado que a média de variação das ofertas nem sempre atinge a média de variação das áreas licitadas. A amostra identificou uma média de 12,63% de defasagem, que poderia representar um ganho na arrecadação das receitas comerciais.

A presente pesquisa procurou conhecer a variação e o possível impacto na receita comercial da Empresa, e a partir daí, apresentar a sugestão de padronização do critério de definição das dimensões dos espaços internos nos Terminais. Os agentes comerciais precisam ser treinados com base nos conceitos preconizados na NBR 12.721:2006. Deverá ficar claro, tanto para os agentes quanto para os interessados, a diferença dos conceitos que definem as áreas úteis e as áreas reais, e na preparação de editais adotar as duas informações com o objetivo de aumentar a transparência e geração de um banco de dados futuro para composição de novos Mix Comercias. E na medida do possível, nas renovações dos contratos vigentes. E como medida preventiva ajustar as informações evitando a continuidade do equívoco.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O propósito deste trabalho foi analisar a ocorrência de distorção no uso das informações de formação dos preços das concessões comerciais nos aeroportos da rede da INFRAERO e a frequência destas ocorrências. Não foi possível avaliar todos os editais de licitação publicados e todos os contratos de concessão vigentes no âmbito nacional da Empresa. Desta forma, a pesquisa se concentrou no âmbito regional, envolvendo os Estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná. Estes Estados não representam a maior concentração de passageiros e operações aeronáuticas da INFRAERO, porém, representam uma parcela significativa e, portanto, serviram para o propósito.

A curiosidade pelo assunto que deu origem ao trabalho surgiu após a experiência como funcionário da Empresa, na Gerência Comercial da Regional, associada à formação técnica, de longos anos, que facilitou na compreensão dos dados.

O objetivo geral da pesquisa era conhecer e identificar os diversos critérios de medição de áreas utilizados na Sede da Empresa e nas Dependências. Embora não tenha sido incluído no trabalho os dados referentes aos processos licitatórios de concessão da Sede da Empresa, é possível afirmar que o objetivo foi atingido, ou seja, ficou evidente que não há uma cultura de utilização da área real na definição de espaços comerciais. E os objetivos específicos foram plenamente atingidos. Os dados pertinentes foram comparados e avaliados; os procedimentos foram descritos; os critérios foram relacionados entre si e por fim, foram organizados à ponto de demonstrarem os resultados.

Os dados coletados foram todos reais e armazenados exatamente como se encontravam na plataforma virtual da Empresa. A quantidade de dados coletados foi bastante grande, porém, o número de informações extraídas para o tratamento necessário. Em virtude de um pequeno número de editais publicados na época em que a pesquisa foi realizada, a amostra constituiu-se pequena, mas não comprometeu os resultados porque todos os dados foram aproveitados e demonstraram um comportamento padrão.

Constatou-se que as rotinas da Empresa são estruturadas em normas internas e legislação vigente, garantindo aos funcionários e interessados um alto nível de comprometimento, ainda assim, é necessária uma atenção no assunto, visto que a maioria dos Terminais estão passando por obras de ampliação em decorrência de eventos de grande magnitude para breve. É o momento ideal para revisão do tema e das medidas necessárias. O

plano de melhoria e padronização para o processo de concessão de áreas comerciais dentro dos Terminais de Passageiros da INFRAERO não é complexo, e será facilmente incorporado pelos Agentes Comerciais da Empresa.

A legislação que trata do assunto foi revisada com intuito de encontrar uma orientação para embasamento da pesquisa. Não se encontrou na legislação pesquisada e nem na literatura um amparo para a justificativa. A Norma da ABNT, que trata do assunto de construções em condomínios serviu de apoio para a formulação da justificativa.

Diante disso é recomendável que a Norma Interna da INFRAERO seja adequada para conter orientações quanto aos procedimentos a serem padronizados. A Gerência Comercial poderá trabalhar em parceria com a Gerência de Engenharia, tanto na adequação da Norma Interna quanto na formulação do critério ideal para definição dos espaços do Mix Comercial. Ficou evidente que o tema é de grande importância para a Empresa, porque mesmo que o retorno financeiro não seja equivalente à variação demonstrada no resultado, existe um aspecto legal que precisa de atenção, que é o fato de que os Concessionários estão ocupando uma área maior do que a mencionada em contrato.

O trabalho concentrou-se apenas em um dos componentes da formação do preço de espaços para exploração comercial. O assunto não se esgota neste componente, existe muito a ser pesquisado: quanto à localização do espaço; da finalidade a que se destina; do retorno financeiro para o concessionário; etc..

Desta forma, o trabalho foi concluído esperando contribuir com a eficiência da Empresa e com novas ferramentas de trabalho para os colegas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANAC, 2010, Brasília. **Coletiva de imprensa ANAC**. Disponível em: <<http://www.anac.gov.br/imprensa/coletiva040810.asp>>. Acesso em: 17 nov. 2010, 18:56:32.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 12.721**: avaliação de custo de construção para incorporação imobiliária e outras disposições para condomínios edilícios. Rio de Janeiro, 2006.

BARAT, J.; **Projeto perspectiva do desenvolvimento brasileiro**. In: PANORAMA E PERSPECTIVAS PARA O TRANSPORTE AÉREO NO BRASIL E NO MUNDO, 2010, Brasília. Comunicado do Ipea nº 54. Disponível em: <http://ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/10531_comunicadodoipea_54.pdf>. Acesso em 15 nov. 2010.

BRASIL. Decreto-Lei nº 9.760 de 5 de setembro 1946. Dispõe sobre os Bens Imóveis da União e dá outras providências, com a redação que lhe deu a Lei nº 9.636/98. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/Del9760.htm>. Acesso em 17 nov. 2010.

BRASIL. Decreto-Lei nº 270 de 1967. Institui a necessidade de concorrência pública para uso de áreas aeroportuárias. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/1965-1988/Del0270.htm> Acesso em 17 nov. 2010.

BRASIL. Lei nº 5.332 de 1967. Dispõe sobre o arrendamento de áreas Aeroportuárias à empresas ou pessoas físicas ou jurídicas ligadas às atividades aeronáuticas. Dispensa o arrendamento de áreas aeroportuárias destinadas aos serviços pertinentes à aviação. E trata de diretrizes contratuais para estes arrendamentos. Disponível em: <<http://www.anac.gov.br/biblioteca/leis/Lei5332.pdf>> Acesso em 17 nov. 2010.

BRASIL. Lei nº 6.009 de 1973. Dispõe sobre a utilização e a exploração dos aeroportos, das facilidades à navegação aérea e dá outras providências. Disponível em: <<http://www.anac.gov.br/biblioteca/leis/Lei6009.pdf>> Acesso em 17 nov. 2010.

BRASIL. Decreto nº 1.896 de 1981. Dispõe sobre a utilização de instalações e serviços destinada a apoiar e tornar segura a navegação aérea e dá outras providências. Disponível em: <<http://www.anac.gov.br/biblioteca/decretos/decreto1896.pdf>>. Acesso em 17 nov. 2010.

BRASIL. Decreto nº 86.864 de 1982. Regulamenta o Decreto-lei nº 1.896, de 17 dezembro de 1981, que dispõe sobre a utilização de instalação e serviços destinados a apoiar e tornar segura a navegação aérea. Disponível em: <<http://www.anac.gov.br/biblioteca/decretos/decreto86864.pdf>>. Acesso em 17 nov. 2010.

BRASIL. Decreto nº 2.060 de 1983. Altera a Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, que dispõe sobre a utilização e a exploração dos aeroportos, das facilidades à navegação aérea e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/1965-1988/Del2060.htm>. Acesso em 17 nov. 2010.

BRASIL. Decreto nº 91.438 de 1985. Altera dispositivo do Decreto nº 89.121, de 6 de dezembro de 1983, que dispõe sobre a utilização e a exploração dos aeroportos e das

facilidades à navegação aérea. Disponível em:
<<http://www.anac.gov.br/biblioteca/decretos/91438.pdf>>. Acesso em 17 nov. 2010.

BRASIL. Lei nº 7.565 de 1986. Institui o Código Brasileiro de Aeronáutica. Disponível em:
<<http://www.anac.gov.br/biblioteca/leis/cba.pdf>>. Acesso em 17 nov. 2010.

BRASIL. Lei nº 7.920 de 1989. Cria o adicional da Tarifa Aeroportuária. Disponível em:
<<http://www.anac.gov.br/biblioteca/leis/Lei7920.pdf>>. Acesso em 17 nov. 2010.

BRASIL. Lei nº 8.399 de 1992. Especifica a destinação dos recursos originados por adicional tarifário criado pela Lei nº 7.920, e dá outras providências. Disponível em:
<<http://www.anac.gov.br/biblioteca/leis/Lei8399.pdf>>. Acesso em 17 nov. 2010.

BRASIL. Lei nº 8.666/93 de 22 de junho de 1993, Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências. Disponível em:
<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8666cons.htm> Acesso em 17 nov. 2010.

BRASIL. Lei nº 8.987 de 1995. Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências. Disponível em: <<http://www.anac.gov.br/biblioteca/leis/lei8987.pdf>>. Acesso em 17 nov. 2010.

BRASIL. Portaria nº774/GM-2 de 1997. Estabelece critérios e procedimentos para a utilização de áreas aeroportuárias e suas alterações. Disponível em:
<<http://www.anac.gov.br/biblioteca/portarias/port774GM2.pdf>>. Acesso em 17 nov. 2010.

BRASIL. Lei nº 9.825 de 1999. Dispõe sobre o recolhimento ao Tesouro Nacional de parcela da Tarifa de Embarque Internacional, e dá outras providências. Disponível em:
<<http://www.anac.gov.br/biblioteca/leis/lei9825.pdf>>. Acesso em 17 nov. 2010.

BRASIL. Decreto nº 3.564 de 2.000. Dispõe sobre o recolhimento ao Tesouro Nacional de parcela da Tarifa de Embarque Internacional, e dá outras providências. Disponível em:
<<http://www.anac.gov.br/biblioteca/decretos/decreto3564.pdf>>. Acesso em 17 nov. 2010.

BRASIL. Decreto nº 5.731 de 2.005. Dispõe sobre a instalação, a estrutura organizacional da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC e aprova o seu regulamento. Disponível em:
<<http://www.anac.gov.br/biblioteca/decretos/decreto5731.pdf>>. Acesso em 17 nov. 2010.

BRASIL: Lei Federal nº 11.182, Dispões sobre a criação da ANAC, Brasília, 2005. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2005/Lei/L11182.htm>. Acesso em 17 nov. 2010.

BRASIL. Constituição (1988). Emenda Constitucional nº19 de X de X de 1998, Legislação federal e marginalia. Disponível em:
<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm>. Acesso em 17 nov. 2010.

CELLARD, A. **A análise documental**. In: POUPART, J. et al. A pesquisa qualitativa: enfoques epistemológicos e metodológicos. Petrópolis, Vozes, 2008.

EMPRESAS menores detêm 19% do mercado. **Notícias ANAC**, Notícias, Edição nº31. Disponível em: <<http://www.anac.gov.br/noticias/anac/31/html>>. Acesso em 25 ago, 2010. 11:51:00.

FAVERO, L. P. L. **Precificação e comercialização hedônica**, 2ª Ed, São Paulo-Capital, 2007.

FILHO, B.P. Setor aéreo e as empresas Brasileiras: Situação atual e perspectivas. **Boletim de Conjuntura do Instituto Pesquisa Econômica Aplicada**, Rio de Janeiro, n. 59, p. 73-74, 2002.

GODOY, A. S. Introdução à pesquisa qualitativa e suas possibilidades. In: **Revista de Administração de Empresas**. São Paulo: v.35, n.2, p. 57-63, abril 1995.

INFRAERO, Norma Interna NI 13.03C/COM/2007, Brasília, 2007.

MEIRELLES, H. L.: **Direito Administrativo**, São Paulo, 1983, p.52.

MELLO, C. A. B.: **Elementos de Direito Administrativo**, São Paulo, 1980, p.230.

MOLLO, M. L. R.; ANDRADE, J. P.; ROCHA, A.; DIVINO, J. A.; TAKASAGO, M.; **A importância do setor aéreo na economia brasileira**, Brasília: UnB-CET, 2007.

MOLLO, M. L. R.; ANDRADE, J. P.; ROCHA, A.; DIVINO, J. A.; TAKASAGO, M.; **O setor aéreo na economia brasileira**, Brasília: UnB-CET, 2009.

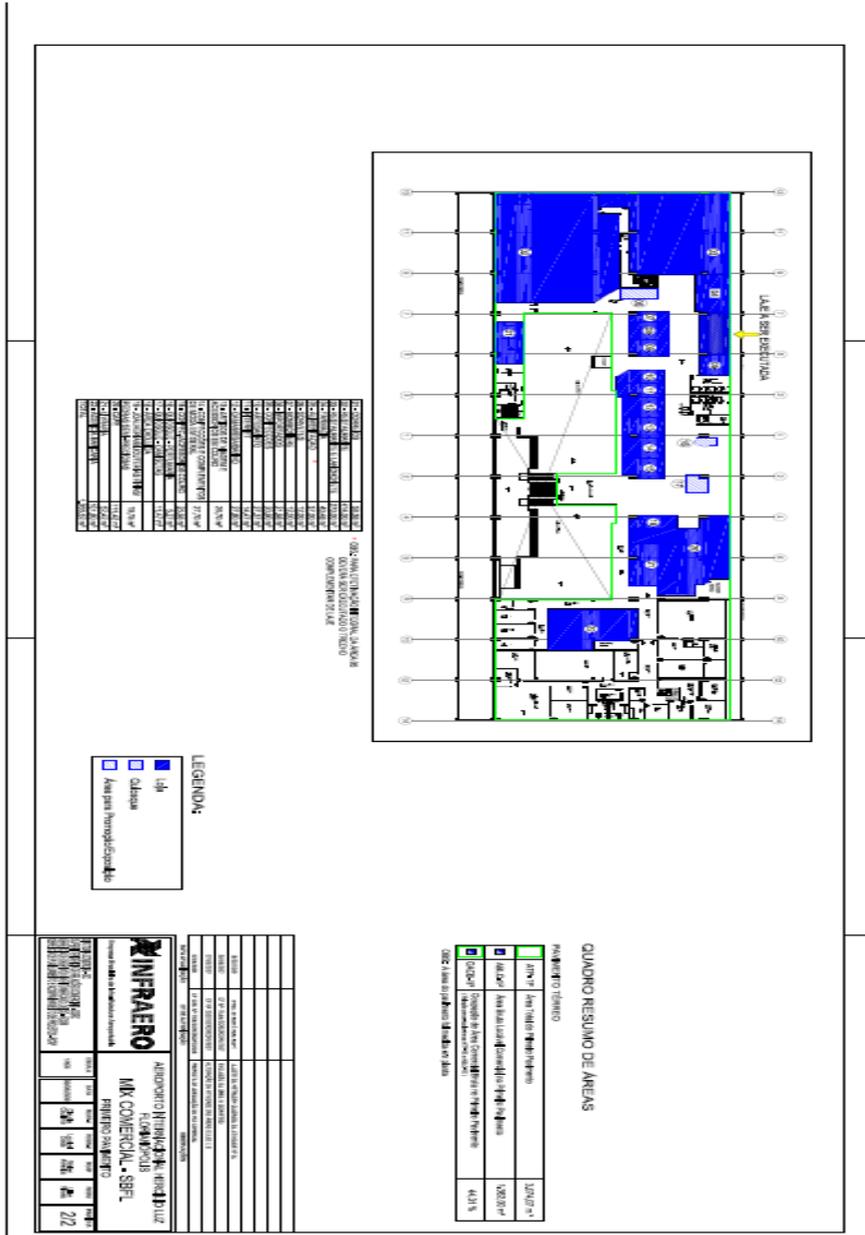
MOTTA, R. S: Gestão e Regulação de Aeroportos, **Administradores**. Rio de Janeiro, 05 out. 2010. Disponível em. <http://www.administradores.com.br/informe-se/artigos/gestao-e-regulacao-dos-aeroportos> Acesso em 22 nov. 2010, 22:00hs.

NEVES, J. L.: **Caderno de Pesquisas em Administração**, São Paulo, V.1, Nº.3 1996.

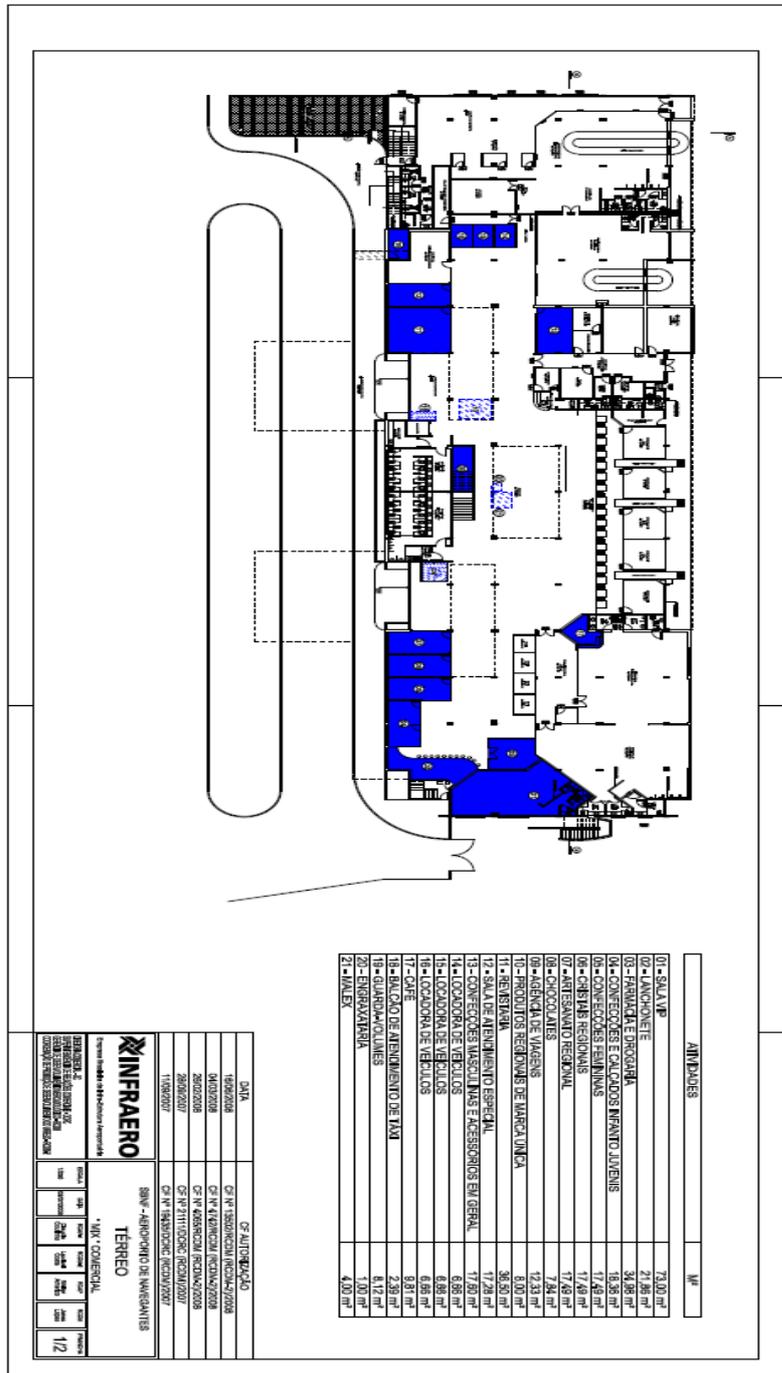
PORTO ALEGRE. Lei complementar nº284, **Código de Edificações de Porto Alegre**. Porto Alegre, 1992.

YIN, Robert K. **Estudo de caso: planejamento e métodos**. 2. ed. Porto Alegre Bookman, 2001, p. 32.

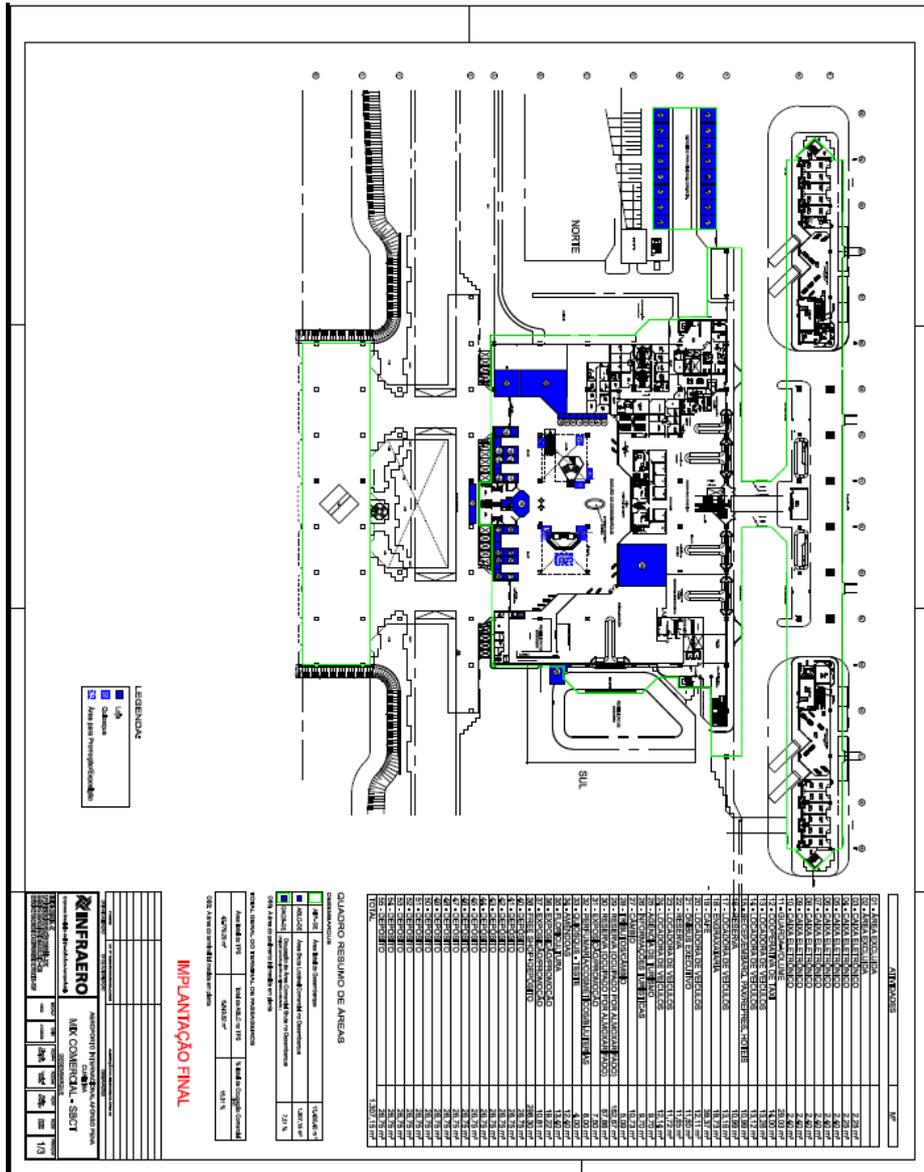
ANEXO F – MIX COMERCIAL TPS SBFL – SEGUNDO PAVIMENTO



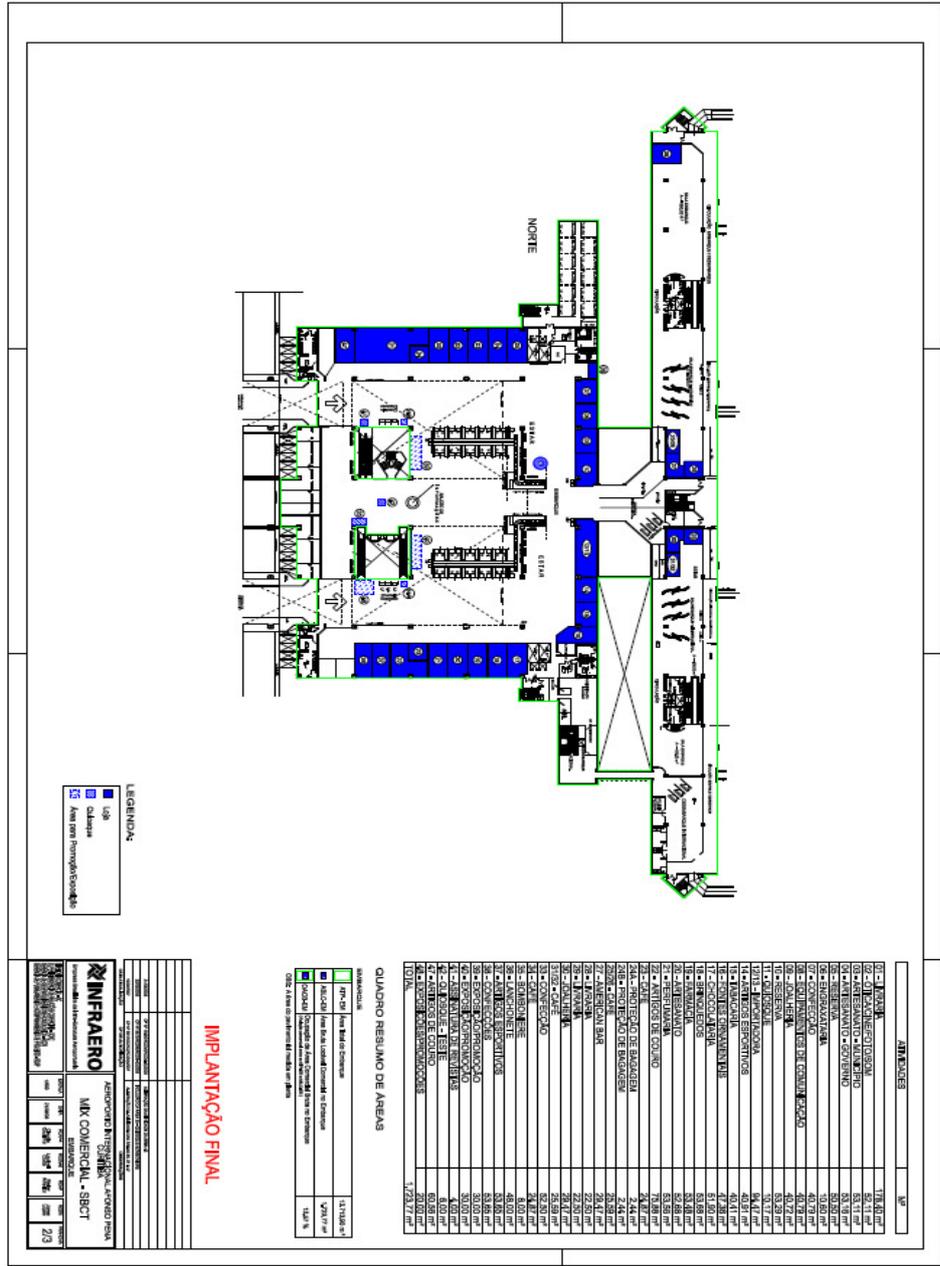
ANEXO G – MIX COMERCIAL TPS SBNF – PAVIMENTO TÉRREO



ANEXO I – MIX COMERCIAL TPS SBCT – PAVIMENTO TÉRREO



ANEXO J – MIX COMERCIAL TPS SBCT – SEGUNDO PAVIMENTO



GLOSSÁRIO

ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas

ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil

Art. – Artigo

CET-UnB – Centro de Excelência em Turismo – Universidade de Brasília

FAB – Força Aérea Brasileira

INFRAERO – Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

NBR – Norma Brasileira

NET – Núcleo de Economia do Turismo da UnB

NI – Norma Interna da INFRAERO

PIB – Produto Interno Bruto

SBCM – Aeroporto de Criciúma

SBCT – Aeroporto Internacional de Curitiba

SBFL – Aeroporto Internacional de Florianópolis

SBFI – Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu

SBNF – Aeroporto Internacional de Navegantes

SBPA – Aeroporto Internacional de Porto Alegre

SRSU – Superintendência Regional do Sul

SBUG – Aeroporto Internacional de Uruguaiana

TPS – Terminal de Passageiros