

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

RELATÓRIO DE DIVULGAÇÃO DAS CONTRIBUIÇÕES

CONSULTA PÚBLICA Nº 020/2020 (Complementar à Consulta Pública nº 003/2020)

**CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO
DOS AEROPORTOS DE CURITIBA (PR), FOZ DO IGUAÇU (PR),
NAVEGANTES (SC), LONDRINA (PR), JOINVILLE (SC), BACACHERI
(PR), PELOTAS (RS), URUGUAIANA (RS) E BAGÉ (RS), FORMANDO O
BLOCO SUL; DOS AEROPORTOS DE GOIÂNIA (GO), SÃO LUÍS (MA),
TERESINA (PI), PALMAS (TO), PETROLINA (PE) E IMPERATRIZ (MA),
FORMANDO O BLOCO CENTRAL; E DOS AEROPORTOS DE MANAUS
(AM), PORTO VELHO (RO), RIO BRANCO (AC), CRUZEIRO DO SUL
(AC), TABATINGA (AM), TEFÉ (AM) E BOA VISTA (RR), FORMANDO O
BLOCO NORTE**

1 INTRODUÇÃO

A Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019, que dispõe sobre a gestão, a organização, o processo decisório e o controle social das agências reguladoras, estabelece em seu art. 9º, § 4º, que as críticas e as sugestões encaminhadas pelos interessados, no âmbito das consultas públicas promovidas por essas entidades, deverão ser disponibilizadas na sede da agência e no respectivo sítio na internet em até 10 (dez) dias úteis após o término do prazo da consulta pública.

Com o objetivo de dar cumprimento a essa determinação legal, divulga-se o presente relatório contendo as contribuições recebidas no âmbito do Aviso de Consulta Pública nº 020/2020, publicado no Diário Oficial da União de 11 de agosto de 2020, Seção 3, em complemento à Consulta Pública nº 003/2020.

Nesse ponto, vale a pena esclarecer que a versão final dos documentos jurídicos referentes a essa rodada de concessão de ativos aeroportuários já havia sido aprovada pela Diretoria Colegiada da ANAC, no âmbito da 2ª Reunião Extraordinária, realizada em 01 de julho de 2020, e encaminhados para controle pelo Tribunal de Contas da União, seguindo rito processual determinado pela Instrução Normativa nº 81/2018 daquela Corte de Contas.

Contudo, em 03 de agosto de 2020, estando o processo ainda sob análise do TCU, a Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC) encaminhou o Ofício nº 901/2020/GAB-SAC/SAC a essa Agência. Informou esse Ofício que “a despeito do atendimento às etapas legais do processo de desestatização das infraestruturas aeroportuárias, o Brasil e o mundo foram atingidos pelos efeitos da pandemia de coronavírus (COVID-19), cuja extensão dos impactos levou à inevitável revisão das projeções de demanda de passageiros, aeronaves e cargas. Tal fato exigiu, por consequência, a readequação dos projetos de desenvolvimento das infraestruturas aeroportuárias e das modelagens econômico-financeiras, ensejando assim, uma nova revisão dos Estudos de Viabilidade que subsidiam a modelagem da concessão, e a consequente postergação do cronograma inicialmente estimado.”

Acrescenta-se que além dos EVTEAs revisados, o Ofício também trouxe diretrizes adicionais do Governo Federal a serem contempladas na elaboração do processo licitatório.

Em razão da revisão promovida pela SAC nos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental e das diretrizes políticas complementares por ela propostas, foi necessário realizar adequações em partes dos documentos jurídicos que orientam essa rodada.

Isto posto, e considerando que essas alterações propostas pela ANAC e pela SAC foram substanciais e impactaram significativamente no projeto de exploração das infraestruturas em questão, optou-se por submeter a processo complementar de discussão pública os itens alterados após o encaminhamento à fiscalização pelo Tribunal de Contas da União, nos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental, bem como nas minutas de Edital de Licitação e do Contrato de Concessão para ampliação, manutenção e exploração dos aeroportos de Curitiba (PR), Foz do Iguaçu (PR), Navegantes (SC), Londrina (PR), Joinville (SC), Bacacheri (PR), Pelotas (RS), Uruguaiana (RS) e Bagé (RS), formando o Bloco Sul; dos aeroportos de Goiânia (GO), São Luís (MA), Teresina (PI), Palmas (TO), Petrolina (PE) e Imperatriz (MA), formando o Bloco Central; e dos aeroportos de Manaus (AM), Porto Velho (RO), Rio Branco (AC), Cruzeiro do Sul (AC), Tabatinga (AM), Tefé (AM) e Boa Vista (RR), formando o Bloco Norte.

As contribuições foram encaminhadas a esta Agência por meio de formulário eletrônico disponível no sítio da ANAC (<https://www.anac.gov.br/participacaosocial/consultas-publicas/consultas-publicas-em-andamento/consulta-publica>) entre os dias 12 e 24 de agosto de 2020.

Por fim, salienta-se que, em obediência ao art. 9º, § 5º, da Lei nº 13.848/2019 o posicionamento da ANAC e da SAC sobre as contribuições apresentadas no processo de consulta pública será disponibilizado posteriormente na sede da Agência e no respectivo sítio na internet em até 30 (trinta) dias úteis após futura reunião da Diretoria Colegiada em que ocorrerá a deliberação final sobre a matéria.

2 CONTRIBUIÇÕES

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
14112
NOME DO CONTRIBUINTE
MANUEL ALEIXO SALLOVITZ
CONTRIBUIÇÃO
O edital deveria incluir entre os investimentos obrigatórios a implantação de sistema de energia em 400 Hz e ar pré condicionado , alimentados com energia elétrica, às empresas aéreas
JUSTIFICATIVA
Um dos maiores impactos ambientais de qualquer aeroporto é o acionamento das APUs dos aviões durante permanencia no solo , com emissão de 100 decibéis e de gases de efeito estufa de 200 Kg por hora por aeronave A indústria de aviação tem poucas oportunidades de reduzir suas emissões, a não futuramente com aviões elétricos , a hidrogênio ou com uso de biocombustíveis Esse tipo de sistema é um padrão em todos os aeroportos no exterior, oferece redução de custos às empresas aéreas e um lucro adicional à concessionária do aeroporto

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
14121
NOME DO CONTRIBUINTE
SOCICAM
CONTRIBUIÇÃO
<p>ANEXO 23 MINUTA DE CONTRATO DE CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS SUL, CENTRAL E NORTE [NOVAS CLÁUSULAS] Subseção I – Dos Deveres Gerais [...] 3.1.1.3. A Concessionária deverá cumprir integralmente as obrigações relativas à expansão da infraestrutura aeroportuária dos Complexos Aeroportuários, devendo envidar esforços para o desenvolvimento e crescimento da oferta de voos em todos os aeroportos dos Blocos, em especial atenção aos aeroportos de menor movimentação, não sendo admitida a concentração das atividades apenas nos Aeroportos com histórico de maior movimentação integrantes dos Blocos; 3.1.1.4. A Concessionária deverá manter durante todo o prazo de concessão a prestação dos serviços de transporte aéreo e em todos os aeroportos dos Blocos, não sendo admitido qualquer tipo de subutilização ou desvio de finalidade do objeto da concessão, por meio da prestação de atividades nos Aeroportos que prejudiquem, diminuam a capacidade operacional, não se coadunem ou que não sejam compatíveis com o concomitante fomento e manutenção dos serviços de transporte aéreo. Subseção II – Da Prestação dos Serviços 3.1.9. assegurar a adequada prestação do serviço concedido, conforme definido no artigo 6.º da Lei federal nº 8.987/95, valendo-se de todos os meios e recursos à sua disposição, incluindo, e não se limitando, a todos os investimentos em futuras expansões, necessários para a manutenção dos níveis de serviço, conforme a demanda existente e futura, de acordo com o estabelecido no PEA, na forma e prazos previstos no referido Anexo; 3.1.9.1 assegurar a adequada execução do objeto da concessão valendo-se de todos os meios e recursos à sua disposição, incluindo, e não se limitando, a todos os investimentos pertinentes descritos no PEA visando o aumento da movimentação dos aeroportos de menor movimentação, com o objetivo de expansão dos serviços aeroviários e a promoção do desenvolvimento regional; Subseção III – Das Atividades Operacionais [...] 3.1.16.1. autorizar pedidos de novos voos que atendam às normas da ANAC, especialmente nos aeroportos de menor movimentação no Bloco, mediante a compatibilização dos serviços aeroportuários e interesses da companhia aérea, promovendo a necessária prestação dos serviços. Seção IV - Da Revisão Extraordinária [...]</p>

6.30. Não será admitida como medida de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro a devolução de um ou mais aeroportos do Bloco ao Poder Concedente.

ANEXO 3 DO CONTRATO DE CONCESSÃO

PROCEDIMENTOS PARA APLICAÇÃO DAS PENALIDADES DE MULTA

3. Tabelas de Referência

COMUM A TODOS OS BLOCOS

Tabela A – Infrações Gerais

REF. DESCRIÇÃO VALORES INCIDÊNCIA

A-[•] Caracterização de desvio de finalidade na execução do objeto da concessão, por meio da utilização infraestrutura aeroportuária para o desempenho de atividades distintas da prestação de serviços aéreos e que, comprovadamente, impeçam ou prejudiquem os níveis de serviços e a expansão da disponibilidade de voos. [•] Por evento

A-[•] Negar, injustificadamente, a prestação dos serviços voltados ao desenvolvimento e crescimento da oferta de voos em qualquer dos aeroportos dos Blocos [•] Mensal, por Aeroporto

A-[•] Não autorizar, sem a devida justificativa técnica, ou deixar de responder à solicitação de autorização para novos voos que atendam às normas da ANAC. [•] Por evento

A-[•] Não atender aos níveis de serviços necessários para o atendimento dos voos autorizados no Aeroporto. [•] Mensal, por Aeroporto

JUSTIFICATIVA

Garantir o desenvolvimento de todos os aeroportos do bloco de forma conjunta e planejada, evitando favorecer única e exclusivamente aqueles que já possuem sólido histórico de voos. As Contribuições garantirão ao Poder Concedente, e especialmente à população que utiliza os aeroportos menores, que a Concessionária envidará os mesmos esforços e recursos dispensados dos aeroportos de grande porte. Essas contribuições são oportunas e extremamente cabíveis para 6ª dado que: (1) a decisão dos novos editais de não exigir que a SPE tenha como acionista um operador aeroportuário com expertise reconhecida; (2) a operação atual de apenas 3 cias aéreas comerciais; e (3) o novo e incerto cenário pós pandemia no setor da aviação, principalmente regional;

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
14124
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida Lemos de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
<p>Alteração na cláusula 2.17.3.1:</p> <p>2.17.3.1. A partir do quinto ano-calendário completo da concessão, contado a partir da Data de Eficácia, caso a Receita Bruta anual proveniente direta ou indiretamente da movimentação de carga aérea pela Concessionária no Aeroporto Internacional de Manaus seja inferior aos valores abaixo relacionados em virtude de redução materialmente relevante da demanda de cargas no Aeroporto Internacional de Manaus decorrente diretamente de alteração na legislação tributária que venha a ser implementada a partir de 24 de Agosto de 2020 e cuja consequência seja a de comprovadamente reduzir direta ou indiretamente os incentivos fiscais concedidos para as atividades desenvolvidas na Zona Franca de Manaus, o valor da contribuição variável do Bloco Norte será correspondente ao valor resultante da seguinte fórmula: $CVt = ?t \times ROt - 1,0 \times (RCRt - RCOt) \times (1 - ?t)$ Onde: t representa o tempo em anos; ?t é a alíquota da Contribuição Variável correspondente ao ano t; CVt é a Contribuição Variável devida no ano t; ROt é a Receita Bruta Observada do ano t; RCRt é a Receita Bruta de Referência proveniente da movimentação de carga aérea no Aeroporto Internacional de Manaus no ano t; e RCOt é a Receita Bruta Observada proveniente da movimentação de carga aérea no Aeroporto Internacional de Manaus no ano t.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Entre a audiência pública, licitação e assinatura do contrato de concessão poderão ocorrer mudanças tributárias na esfera federal (tal como a reforma tributária), a qual poderá afetar as empresas atualmente instaladas na ZFM (que são os clientes que movimentam carga no aeroporto de Manaus), motivo pelo qual sugerimos a inclusão de um marco temporal, a partir do qual faça sentido medir os efeitos de alterações tributárias.</p> <p>A compensação está sendo aplicada somente a 80% da perda de receita de carga. Entretanto, entendemos ser absolutamente fundamental que o governo proponha compensação de 100% do impacto, uma vez que (i) compensação abaixo de 100% elevará o risco de inviabilização do projeto – caso alterações tributárias se confirmem – e comprometerá a capacidade de estruturação de financiamentos, (ii) o mecanismo de proteção somente será acionado se houver efetiva mudança na legislação tributária que afete direta ou indiretamente a competitividade da Zona Franca de Manaus e (iii) outras fontes de receitas (tais como receitas com viagens de negócios – e que também serão reduzidas caso incentivos da ZFM sejam perdidos – não são objeto de compensação.</p> <p>Adicionalmente, a curva de receitas de referência é equivalente a apenas cerca de 50% da curva projetada no EVTEA. Ou seja, apenas após cair 50% que o mecanismo de proteção passa a ter algum efeito. Desta forma, a tabela de valores da Receita</p>

Bruta de Referência do aeroporto de Manaus deve contemplar 100% da receita de carga projetada no EVTEA de Manaus, conforme tabela anexada (note também que a tabela do governo “pulou” o 10º ano).

Usar uma curva de referência com valores abaixo do projeto fatalmente não protegerá a futura concessionária do risco de frustração de receitas – ie. o seu efeito seria praticamente inócuo. Uma queda de até 50% já é muito expressiva, e suficiente para inviabilizar o projeto, uma vez que a receita de carga é responsável por 40% das receitas totais do aeroporto.

Portanto, solicitamos corrigir os valores assumindo toda a receita de carga de Manaus.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
14125
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida Lemos de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
Redução das contribuições inicial e/ou variável do Bloco Norte
JUSTIFICATIVA
<p>Notamos que o governo atualizou o EVTEA de todos os blocos, reduzindo as contribuições iniciais e variáveis dos Blocos Sul e Central, fruto, principalmente, da redução nas expectativas de receita/demanda, mas fomos surpreendidos ao notar o aumento relevante nas contribuições inicial/variável do Bloco Norte, o que nos parece bastante inconsistente com o cenário pós COVID.</p> <p>De forma resumida, o impacto da COVID no setor aeroportuário causou (i) a redução dos níveis de demanda e (ii) aumento do custo de capital/WACC.</p> <p>Sobre o WACC e, a depender da metodologia de análise, vale comentar que enquanto as variáveis de taxa livre de risco e custo de dívida se mantiveram relativamente estáveis, o custo de capital próprio subiu em decorrência do aumento do Beta do setor.</p> <p>Nesse sentido e a título de exemplo, um aumento do Beta de, aproximadamente, 40% – mantendo-se a metodologia do governo conforme Nota Técnica nº 01/2018/STN/SEAE/MF de 15/Fev/2018 – implicaria aumento do WACC (inicialmente estimado pelo governo em 8.86%) para cerca de 10.25%, o que, novamente, reforçaria nossa expectativa de que as contribuições inicial/variável no Bloco Norte fossem materialmente reduzidas.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
14126
NOME DO CONTRIBUINTE
VINCI AIRPORTS
CONTRIBUIÇÃO
Entendemos que a torre de controle existente no Aeroporto de Curitiba pode não ter visibilidade adequada relativamente à nova pista prevista no item 7.2.4 do PEA. Favor confirmar que a realização de quaisquer adequações na torre de controle ou equipamentos de navegação aérea existentes, assim como eventual construção de nova torre de controle ou aquisição de equipamentos adicionais de apoio à navegação aérea, que sejam necessários para garantir a visibilidade adequada da nova pista, será de responsabilidade do poder concedente, nos termos do artigo 3.2 do Anexo 2 ao Contrato de Concessão (PEA).
JUSTIFICATIVA
Esclarecer que cabe ao poder concedente o risco de adequação dos serviços previstos no artigo 3.2 do PEA, os quais não se incluem no objeto da Concessão, com a nova pista prevista no item 7.2.4 do PEA. Cabe notar que os EVTEAs corroboram o nosso entendimento, tendo a vista que não há previsão de recursos associados a tais atuações.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
14127
NOME DO CONTRIBUINTE
VINCI AIRPORTS
CONTRIBUIÇÃO
Entendemos que nova a pista prevista no item 7.2.4 do PEA estender-se-á por áreas atualmente atravessadas pelas ruas Antônio Moro e Constante Moro Sobrinho. Sendo assim, favor confirmar que: (i) todas as ações necessárias e custos relacionados com o desvio do tráfego urbano e/ou remoção de redes de fornecimento de serviços básicos (água, esgoto, gás e eletricidade) existentes nos referidos logradouros, que devam ser realizadas em concertação com municípios e/ou seus concessionários, constitui um risco do poder concedente; (ii) quaisquer atrasos na realização das ações mencionadas no item (i) terão como consequência a extensão dos prazos para a realização das obras relativas à nova pista prevista no item 7.2.4 do PEA e poderão ensejar Revisão Extraordinária nos termos da cláusula 5.2 da minuta do Contrato de Concessão.
JUSTIFICATIVA
O poder concedente deve assumir os riscos políticos dos projetos que define. A concessionária não pode arcar com as consequências de eventual desalinhamento entre os poderes públicos quanto à definição das prioridades para o atendimento do interesse público. Cabe notar que os EVTEAs corroboram o nosso entendimento, tendo a vista que não há previsão de recursos associados a tais adequações.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
14128
NOME DO CONTRIBUINTE
VINCI AIRPORTS
CONTRIBUIÇÃO
Tendo em vista a obrigatoriedade de construção de nova pista de pousos e decolagens conforme item 7.2.4 do Anexo II PEA, e tendo em vista que a faixa de pista desta mesma pista cruza algumas áreas definidas como "Área ocupada maior que o registro" no Apêndice F do Anexo II PEA, favor esclarecer se a "Área Civil do Sítio Aeroportuário" a considerar para fins de contrato de concessão é o "Limite obtido para a perimetral" ou o "Limite obtido por meio de análise documental" definidos no Apêndice F do Anexo II PEA.
JUSTIFICATIVA
Na versão atualizada do Anexo 2 do Contrato de Concessão (PEA) foi adicionado um Apêndice F (Plantas dos sítios aeroportuários). Para o aeroporto de Curitiba, não aparecem claramente identificadas, sob planta e com coordenadas UTM, as áreas do aeroporto (civil, militar e especial, se for aplicável).

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
14129
NOME DO CONTRIBUINTE
VINCI AIRPORTS
CONTRIBUIÇÃO
<p>Dada a (i) obrigatoriedade de implantação da terceira pista em SBCT, (ii) o ínfimo movimento atual na RWY cruzada (11/29) já nas condições atuais e (iii) a resposta N°11469 do Relatório de Contribuições da Consulta Pública N°003/2020, abaixo destacada, entendemos que não é necessária a retirada de não conformidades de geometria (faixa de pista, RESAs, etc) para RWY 11/29, estando essa pista isenta dos itens 7.2.1, 7.2.2 do Anexo II PEA, caso a concessionária decida inutilizá-la antes do final da Fase IB.</p> <p>Trecho da resposta a contribuição 11469: "considerando que a construção da nova PPD irá possibilitar a descontinuidade nas operações da pista secundária 11/29, resultando em disponibilização de relevante área de exploração comercial para o aeroporto".</p> <p>Adicionalmente, entendemos que, se a RWY 11/29 for definitivamente fechada pela concessionária, não precisará ser devolvida em condições operacionais no final do prazo da concessão, podendo sua área estar sendo utilizada para desenvolvimento comercial ou outros fins operacionais. Este entendimento está correto?</p>
JUSTIFICATIVA
<p>A obrigatoriedade de implantação da nova pista em 60 meses contrapõe-se às melhorias na infraestrutura da pista secundária que é estipulado para 36 meses, na qual entende-se que a infraestrutura, hoje já obsoleta, será inutilizada após a implantação da pista paralela, fazendo com que não haja razoabilidade na realização de investimentos em tal infraestrutura.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
14130
NOME DO CONTRIBUINTE
INSTITUTO DE DESENVOLVIMENTO DE LONDRINA - CODEL (AUTARQUIA MUNICIPAL-PREFEITURA MUNICÍPIO LONDRINA)
CONTRIBUIÇÃO
<p>1. Considerando o ESTUDO DE ENGENHARIA E AFINS – Relatório 02 (SBLO/LDB), de julho de 2020, especialmente quanto ao item “2.4 Estudo de Alternativas”, página 417, que apresenta “alternativas de implantação elaboradas visando o desenvolvimento do Aeroporto de Londrina”, salientamos que a “Alternativa 02”, apresentada com a melhor opção para a ampliação do Aeroporto, em sua Fase 02, prevê a desapropriação de área para ampliação de estacionamento de veículos, assim descrita no item “2.6.2.2.12 Área Patrimonial” (página 466) e demonstrada pela Figura 2-73 (página 467).</p> <p>2. Em contribuição a análise, registramos que a área em questão é parte integrante de área de praça do Município de Londrina, denominada Praça Nishinomiya, configurando-se um óbice para que a ampliação do estacionamento ocorra no local. Entretanto a ampliação do estacionamento poderia ocorrer no modelo de edifício garagem, e contribuindo para o futuro crescimento do terminal de passageiros, poderia ser implantado em área onde atualmente se localiza a antena do NDB.</p> <p>3. Registramos também que no ESTUDO DE ENGENHARIA E AFINS – Relatório 02 (SBLO/LDB), há menções sobre o ILS como as encontradas nas páginas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 440 Item 2.6.1.3 - Sistema de Infraestrutura Aeronáutica • 448 Descrição das Intervenções - Auxílios • 591 Item 2.7.7.1 Fase 01 - Auxílios • 677 3.2.8.4 Resultado da Due Diligence dos contratos operacionais <p>4. Destarte, assim como previsto no Acordo de Cooperação Técnica vigente (Contrato 0001-TC/2016/0035) com término previsto para 22/06/2022, o Município de Londrina, seus municípios e os usuários de cidades circunvizinhas, principalmente, aguardam a instalação de um sistema de pouso por instrumento categoria 1 – ILS CAT 1, no Aeroporto de Londrina. (Contribuição conforme arquivo anexo)</p>
JUSTIFICATIVA
Para complementar as informações do Estudo para o Processo de Concessão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
14131
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida Lemos de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
<p>Alteração nas cláusulas 2.17.3.2 e 2.17.3.3 e inclusão das subcláusulas 2.17.3.2.1 e 2.17.3.2.2, da Minuta de Contrato:</p> <p>2.17.3.2. O valor a ser descontado de acordo com a fórmula $1,0 \times (RCRt - RCOt) \times (1 - ?t)$ não poderá ser maior do que o valor resultante da seguinte fórmula $(?t \times ROt)$.</p> <p>2.17.3.2.1 Caso a redução do valor da Contribuição Variável seja superior ao valor resultante da seguinte fórmula $(?t \times ROt)$, o saldo não descontado será acumulado para ser compensado no ano subsequente.</p> <p>2.17.3.2.2 Caso os valores acumulados indicados no item 2.17.3.2.1 superem R\$ 15 milhões a Concessionária poderá pleitear o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.</p> <p>2.17.3.3. Os valores de Receita Bruta anual relacionados no item 2.17.3.1 e valor limite estabelecido no item 2.17.3.2.2 serão reajustados pelas mesmas regras aplicáveis ao reajuste do Teto Tarifário, conforme disposto no item 6.4.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>No caso das alterações à cláusula 2.17.3.2, entendemos que a compensação da forma desenhada está sendo aplicada somente a 80% da perda de receita de carga. Entretanto, entendemos ser absolutamente fundamental que o governo proponha compensação de 100% do impacto, uma vez que compensação abaixo de 100% elevará o risco de inviabilização do projeto – caso alterações tributárias se confirmem – e comprometerá a capacidade de estruturação de financiamentos.</p> <p>A fórmula foi ajustada para prever compensação de 100% das perdas.</p> <p>Adicionalmente, limitar a compensação apenas ao valor da outorga variável do ano é insuficiente. Lembramos que as receitas de carga representam aproximadamente 40% da receita do aeroporto de Manaus, e que o "driver" de demanda é fundamentalmente as empresas que estão instaladas na Zona Franca de Manaus.</p> <p>Desta forma, os valores não descontados da Contribuição Variável em um determinado ano deveriam ser acumulados para compensação futura. Entretanto, a Contribuição Variável seria suficiente para cobrir, no máximo, em torno de 10% da queda de Receita (o patamar de 10% poderia ser justificado em se mantendo o patamar de receitas projetado no EVTEA. No entanto, se as receitas com cargas forem permanentemente reduzidas, o volume de outorga variável disponível para compensação será ainda menor).</p> <p>Nesse sentido, como forma de evitar o completo colapso do empreendimento, e visando a mitigar riscos que tornem o projeto extremamente arriscado, é fundamental que, a partir de determinado valor de descontos de outorga variável não compensados, o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato seja iniciado imediatamente.</p> <p>Entendemos que o montante de R\$ 15 milhões (aproximadamente 20% do EBIT de 2025 do EVTEA deflacionado) seria um patamar limite e que já seria capaz de comprovar a necessidade de se iniciar um processo de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato antes que o projeto entre em "default" com os financiadores.</p>

Já no caso da alteração à cláusula 2.17.3.3, entendemos ser razoável que o limite de R\$ 15 milhões também seja reajustado anualmente com o mesmo indexador da tarifa.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
14132
NOME DO CONTRIBUINTE
VINCI AIRPORTS
CONTRIBUIÇÃO
Diante da baixa qualidade do solo e considerável volume de movimentação de terra e requisitos de auxílios luminosos envolvidos para a execução do novo requisito contratual (3a pista com 3000m de comprimento, ILS CAT II do Aeroporto de Curitiba), o valor previsto em EVTEA aparenta ser subdimensionado prejudicando o equilíbrio financeiro do projeto. Recomenda-se reavaliar os valores para reequilíbrio dos demais parâmetros financeiros haja visto a relevância do investimento.
JUSTIFICATIVA
-

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
14133
NOME DO CONTRIBUINTE
VINCI AIRPORTS
CONTRIBUIÇÃO
Em razão das soluções adotadas no EVTEA para alguns aeroportos como para o Aeroporto de Navegantes, entende-se que a utilização de backtrack não configura descumprimento do termo "sem restrição" referido no Anexo II PEA. Este entendimento está correto?
JUSTIFICATIVA
-

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
14134
NOME DO CONTRIBUINTE
VINCI AIRPORTS
CONTRIBUIÇÃO
<p>Entende-se que a Área Civil do Sítio Aeroportuário do Aeroporto de Navegantes, tal que deveria estar definida no Apêndice F do Anexo II PEA, corresponde as Áreas 01 e 02 completas, e parte das Áreas 03, 04, 05 e 06 dos limites patrimoniais do Sítio Aeroportuário definidos no EVTEA pós pandemia, vide Figura 1-4 do "SBNF_Estudos de Engenharia e Afins_5.00", considerando a transferência da titularidades das matrículas em nome do município para a união conforme descrito no Anexo II PEA e Apêndice E. Este entendimento está correto?</p> <p>Seria possível atualizar a situação patrimonial do Aeroporto de Navegantes e uniformizar a Planta do Sítio Aeroportuário no Contrato de Concessão (Apêndice F do Anexo II PEA), clarificando mediante planta e coordenadas UTM as diferentes áreas do aeroporto, especialmente a Área Civil do Sítio Aeroportuário?</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Na versão atualizada do Anexo 2 do Contrato de Concessão (PEA) foi adicionado um Apêndice F (Plantas dos sítios aeroportuários). Para o aeroporto de Navegantes, não aparecem claramente identificadas, sob planta e com coordenadas UTM, as áreas do aeroporto (civil, militar e especial, se for aplicável).</p> <p>Cabe ressaltar, que a Planta Anexada ao Apêndice F do Anexo II PEA parece ter sido revisada pela última vez em 2013 conforme informações do carimbo e não apresenta as informações no padrão das plantas anexadas para os demais aeroportos, não estando claros os limites do sítio aeroportuário.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
14135
NOME DO CONTRIBUINTE
VINCI AIRPORTS
CONTRIBUIÇÃO
Qual a razão para a variação do número de passageiros do ano 2018 (histórico) comparativamente com os modelos fornecido em Março 2020 para os três grupos? - Grupo Norte: 4.42m vs. 4.79m (-7.5%) - Grupo Central: 7.18m vs. 7.59m (-5.4%) - Grupo Sul: 11.84m vs. 12.55m (-5.7%)
JUSTIFICATIVA
-

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
14136
NOME DO CONTRIBUINTE
VINCI AIRPORTS
CONTRIBUIÇÃO
O que está a impulsionar o aumento da média entre 2022-50 da receita tarifária por passageiro anual (annual aero yield per pax) comparativamente com as projeções de Março 2020? - Grupo Norte: 22.1 vs. 21.0 (+5.5%) (excluindo receitas de carga) - Grupo Central: 22.0 vs. 21.4 (+2.8%) - Grupo Sul: 23.7 vs. 23.0 (+3.1%)
JUSTIFICATIVA
-

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
14137
NOME DO CONTRIBUINTE
VINCI AIRPORTS
CONTRIBUIÇÃO
<p>É possível providenciar o racional/alguma justificativa por detrás das receitas tarifárias para que seja possível perceber melhor a resiliência das receitas de Carga e receitas relacionadas com Passageiros, após o lançamento dos últimos dados/projeções em Agosto 2020? (Exemplo para o Grupo Norte em baixo)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tráfego de Passageiros cumulativo 2022-50: 188m vs. 236m (-20.3%) - Tráfego de Carga cumulativo 2022-50: 63.7m vs. 67.1m (-5.0%) - Média das receitas tarifárias (relacionadas com passageiros) por passageiro anuais 2022-50: 22.1 vs. 21.0 (+5.5%) - Média das receitas de Carga por unidade de carga annual 2022-50: 92.1 vs. 85.1 (+8.3%)
JUSTIFICATIVA
-

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
14138
NOME DO CONTRIBUINTE
VINCI AIRPORTS
CONTRIBUIÇÃO
O que está a impulsionar o aumento da média entre 2022-50 da receita não tarifária por passageiro comparativamente com as projeções de Março 2020? - Grupo Norte: 13.3 vs. 12.2 (+8.3%) - Grupo Central: 9.9 vs. 9.6 (+3.7%) - Grupo Sul: 12.1 vs. 10.9 (+11.6%)
JUSTIFICATIVA
-

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
14139
NOME DO CONTRIBUINTE
VINCI AIRPORTS
CONTRIBUIÇÃO
<p>Qual a razão para o decréscimo do montante total de custos operacionais (cumulativos) durante o período de concessão comparativamente com as projeções de Março 2020? É possível providenciar/fornecer alguns detalhes para a diminuição dos custos relativos à (i) melhoria dos custos fixos, (ii) optimização dos custos variáveis e (iii) custos inferiores devido ao investimento inferior?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Grupo Norte: 5.8bn vs. 6.2bn (-6.8%) - Grupo Central: 5.7bn vs. 6.7bn (-14.4%) - Grupo Sul: 8.6bn vs. 9.4bn (-8.0%)
JUSTIFICATIVA
-

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
14140
NOME DO CONTRIBUINTE
INTERTECHNE CONSULTORES S.A.
CONTRIBUIÇÃO
<p>Sugerimos adicionar um critério ligado ao tráfego para os investimentos da infraestrutura do lado ar (sistema de pátio/pista), limitando a obrigação de "sem restrição" e o número de posições de pátio ao caso em que pudesse causar prejuízo ao crescimento irrestrito do tráfego. Isto poderia ser feito a partir de um mecanismo de gatilho de movimentos.</p> <p>Por exemplo, para uma pista com capacidade de 20mov/h sem restrição, se durante a aplicação de procedimentos operacionais especiais esta capacidade passasse a 15mov/h mantendo o nível equivalente de segurança operacional, mas a demanda permanecesse inferior a 12mov/h, não haveria justificativa técnica para aumentar permanentemente a capacidade da pista para 20mov/h na Fase IB. Idem para o número de posições de pátio obrigatórias estabelecidas no Anexo II PEA.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Devido à pandemia do COVID-19, com a diminuição do tráfego e incerteza da curva de recuperação, e ainda, com as melhorias recentes realizadas pela Infraero em alguns dos aeroportos, pode não estar justificada a execução de alguns investimentos obrigatórios durante a Fase IB, podendo ser postergados, otimizando o timing do investimento e aumentando a atratividade do projeto, sem prejudicar a qualidade de serviço ou a segurança operacional.</p> <p>Os investimentos de terminal de passageiros da Fase IB já estão ligados à demanda de cada aeroporto (hora pico).</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
14141
NOME DO CONTRIBUINTE
INTERTECHNE CONSULTORES S.A.
CONTRIBUIÇÃO
Sugerimos que o risco da curva de recuperação da demanda de passageiros seja parcialmente assumido pelo poder concedente em função das incertezas ligadas à retomada pós pandemia. Nos moldes do que foi feito com a questão da Zona Franca de Manaus.
JUSTIFICATIVA
Dividir o risco da incerteza da retomada da demanda diante da incerteza no cenário de recuperação do tráfego pós Coronavírus.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
14142
NOME DO CONTRIBUINTE
Matheus Lencek
CONTRIBUIÇÃO
Seja desconsiderada as exclusões dos itens 4.28 e 4.29 do edital de licitação, de modo que seja mantida a exigência de apresentação de declaração de instituição financeira que ateste a viabilidade da proposta econômica e do plano de negócios.
JUSTIFICATIVA
<p>De acordo com o artigo 43 da Lei Federal nº 8.666/1993 e artigo 15, § 3º da Lei Federal nº 8.987/1995, o Poder Concedente deverá analisar as propostas econômicas das licitantes, com vistas a avaliar a sua exequibilidade.</p> <p>Ocorre que, a com a exclusão dos itens 4.28 e 4.29 do edital de licitação, não há qualquer subsídio que garanta ao Poder Concedente apreciar a exequibilidade das propostas e plano de negócios das licitantes.</p> <p>Note-se que, de modo acertado, nas rodadas anteriores de concessões aeroportuárias foi exigida a apresentação de carta de instituição financeira de grande porte atestando a viabilidade e exequibilidade do plano de negócios e da proposta, com vistas a assegurar a capacidade das licitantes em assumir empreendimentos de grande complexidade por longos períodos. Essa sistemática, até então, assegurou que o Poder Concedente contratasse licitantes aptas e capazes.</p> <p>Inclusive, conforme afirmado pela ANAC no âmbito da Consulta Pública nº 03/2020, a apresentação de declarações por instituições financeiras é essencial para assegurar o atendimento ao artigo 15, §3º da Lei Federal nº 8.987/1995 e consiste em sistemática “para atestar a higidez e a viabilidade da proposta econômica vencedora para cada um dos Blocos de Aeroportos objeto da Concessão, indicativo de que o vencedor tenha condições de implantar e explorar o empreendimento objeto do Edital e para o qual a proponente ofertou o seu lance”.</p> <p>Em complementação, a ANAC ainda afirma que a escolha da apresentação das cartas consistem em opção a alternativa de análise direta dos planos de negócios pela Agência: “No presente certame a ANAC optou por não exigir plano de negócio das Proponentes, por entender que cabe a cada uma delas desenvolver o seu plano e suas projeções, não cabendo à agência interferir nas premissas que levaram à Proponente a concluir pela viabilidade de sua proposta. Como forma de adicionar um critério para a consistência da proposta, a ANAC optou por exigir uma declaração de instituição financeira de que avaliou o plano de negócios.”</p> <p>Todavia, na presente rodada de concessões aeroportuárias, a Agência altera seu entendimento, sugerindo a exclusão dos itens 4.28 e 4.29 do edital de licitação sem incluir qualquer mecanismo alternativo para que as licitantes comprovem a viabilidade de seus planos de negócios e propostas, impondo elevadíssimos riscos ao interesse público, usuários e transporte aeroportuário.</p> <p>Para justificar essa alteração, conforme se depreende dos parágrafos 39 a 41 da Justificativa da Consulta Pública nº 20/2020 (“Justificativa”), a ANAC alega que o critério de seleção da licitação, qual seja a apresentação de maior contribuição inicial, viabilizaria a dispensa da carta da instituição financeira, visto que a análise de exequibilidade seria restrita ao ágio ofertado no leilão e que pelo fato de a outorga</p>

ser paga previamente à data de eficácia da concessão, não colocaria, em tese, risco à execução da concessão.

Ocorre que a análise da exequibilidade da proposta realizada pela instituição financeira não se limita ao valor ofertado pela licitante no leilão, mas todo o plano de negócios da concessão, incluindo, inclusive, a viabilidade de obtenção de financiamentos. Portanto, é um importante instrumento para verificar a higidez e segurança do plano de negócios e da proposta da licitante.

Por fim, com relação a afirmação de que outras agências federais têm optado pela exclusão da exigência de apresentação de declarações firmadas por instituições financeiras, conforme parágrafo 44 da Justificativa, apresentamos os seguintes esclarecimentos.

Não obstante alguns editais em fase de consulta pública da ANTT optarem pela retirada desse requisito, é certo que as licitações mais recentes foram realizadas com a exigência de apresentação de carta subscrita por instituição financeira. Cite-se por exemplo a Concorrência Pública ANTT nº 02/2019 com objeto a concessão da BR-101/SC que indica expressamente em seu item 10.4 a necessidade de apresentação de carta subscrita por instituição financeira.

Por sua vez, projetos de grande porte, como a nova concessão da Rodovia Dutra, em fase de consulta pública, também prevê a necessidade de apresentação de carta subscrita por instituição financeira, conforme últimas versões dos documentos disponibilizados na Audiência Pública ANTT nº 18/2019.

Portanto, em razão de todo o exposto, sugere-se que a ANAC mantenha os itens 4.28 e 4.29 na versão definitiva do edital de licitação para a concessão em tela, de modo que os licitantes apresentem a declaração firmada por instituição financeira de grande porte para atestação de viabilidade econômico-financeira da proposta e do plano de negócios.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
14143
NOME DO CONTRIBUINTE
Matheus Lencek
CONTRIBUIÇÃO
<p>Seja incluída disposição no edital sobre a necessidade de apresentação de carta de empresa de auditoria independente, registrada perante a Comissão de Valores Mobiliários - CVM, declarando que analisou o plano de negócios da licitante e atesta a sua adequabilidade sob os aspectos contábil e tributário.</p> <p>Nesse sentido, sugere-se a adição do seguinte item ao edital:</p> <p>“4.30 A Proponente deverá apresentar, conjuntamente com os documentos de habilitação, na data e forma previstas no item 5.3, carta de empresa de auditoria independente, registrada perante a Comissão de Valores Mobiliários – CVM, declarando que analisou o Plano de Negócios a ela apresentado pela Proponente e atesta a sua adequabilidade, sob os aspectos contábil e tributário, com o conteúdo mínimo definido em anexo específico do presente Edital, apresentando, ainda, um Termo de Confidencialidade celebrado entre a Proponente e a empresa de auditoria independente.”</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Sugere-se que, complementarmente à carta firmada por instituição financeira atestando a viabilidade e exequibilidade do empreendimento, também seja exigida pela ANAC a apresentação de carta firmada por empresa de auditoria independente declarando que analisou o plano de negócios e atesta a sua adequabilidade sob os aspectos contábil e tributário.</p> <p>Como é de conhecimento da ANAC, a exigência de apresentação de declarações emitidas por instituições financeiras atestando a exequibilidade dos planos de negócios das licitantes, mesmo sendo documento essencial e indispensável, não tem se demonstrando plenamente capaz de assegurar a segurança na execução dos contratos de concessão firmados em determinados pontos.</p> <p>Isso porque diversos aeroportos encontram-se em situação inesperada, em razão de falhas na gestão e mau dimensionamento dos planos de negócios, como por exemplo, os Aeroportos de Viracopos e São Gonçalo do Amarante, que estão em processo de término antecipado dos contratos.</p> <p>Sugere-se, portanto, complementarmente à carta emitida por instituição financeira, que a ANAC exija a apresentação de atestados de viabilidade e adequabilidade tributária e contábil das licitantes emitidos por empresas de auditoria independente, visando assegurar a escolha de competidores mais bem capacitados e ampliar a segurança das concessões. Note-se que essa sistemática é usualmente adotada nos processos licitatórios de concessões de rodovias federais, visando garantir maior hígidez e segurança às concessões.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
14144
NOME DO CONTRIBUINTE
VINCI AIRPORTS
CONTRIBUIÇÃO
Nos Estudos Ambientais do EVTEA do Aeroporto de Joinville, aparece uma Área de Preservação Permanente com Corpos d'Água e Floresta Ombrofila Densa, parcialmente situada no interior da área da faixa de pista. Em razão das soluções adotadas nos estudos de Engenharia e Afins, entende-se que o item 7.18.3.1 do Anexo II PEA poderá ser executado sem impacto para a Área de Preservação Permanente, a saber, não é requerido o desvio dos Corpos d'Água e/ou a remoção de Floresta Ombrofila Densa nessa área. Este entendimento está correto?
JUSTIFICATIVA
-

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
14145
NOME DO CONTRIBUINTE
VINCI AIRPORTS
CONTRIBUIÇÃO
<p>Foi verificado que no EVTEA "SBLO_Estudos de Engenharia e Afins_4.00" é considerada a ocupação e utilização de áreas dentro dos limites da "Área Civil do Sítio Aeroportuário" conforme definido nas plantas do Apêndice F e Apêndice E ao Anexo II PEA do Contrato de Concessão porém, que parte destas áreas pertence a Estados e Municípios, conforme pode ser observado no caso do Aeroporto de Londrina, por exemplo, para o Ponto 1103 (Coordenadas UTM E 485721 UTM N 7419780) que encontra-se dentro da área do aeroporto na Figura 2-54 do "SBLO_Estudos de Engenharia e Afins_4.00" para fins de desenvolvimento do sítio aeroportuário.</p> <p>Sendo assim, favor confirmar que a União dispõe de autorização dos Estados e Municípios relativamente ao uso e gozo dos bens imóveis de propriedade dos Estados e Municípios que compõem os sítios aeroportuários objeto da Concessão e que quaisquer reivindicações dos referidos Estados e Municípios quanto ao uso e gozo de tais bens constituem um risco de poder concedente.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>O poder concedente deve possuir o uso e gozo dos bens imóveis de propriedade de outros entes públicos que serão transferidos à concessionária mediante a concessão.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
14146
NOME DO CONTRIBUINTE
Matheus Lencek
CONTRIBUIÇÃO
Pergunta-se: Poderiam esclarecer a metodologia e o racional utilizados para determinar a Receita de Referência de Carga?
JUSTIFICATIVA
Na nova minuta do Contrato de Concessão foi incluída uma cláusula de desconto na contribuição variável do bloco Norte caso a receita proveniente direta e indiretamente da movimentação de carga no Aeroporto Internacional de Manaus seja menor que os valores de Receita de Referência de Carga descritos no contrato, quando proveniente de alteração na legislação tributária sobre incentivos fiscais na Zona Franca de Manaus.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
14147
NOME DO CONTRIBUINTE
Matheus Lencek
CONTRIBUIÇÃO
Incluir o valor de Referência da Receita Bruta de Referência para o décimo ano.
JUSTIFICATIVA
A tabela de Receita Bruta de Referência proveniente da movimentação de carga aérea no Aeroporto Internacional de Manaus não detalha o valor para o décimo ano.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
14148
NOME DO CONTRIBUINTE
Matheus Lencek
CONTRIBUIÇÃO
Entende-se que no caso de alteração na legislação tributária que dispõe sobre incentivos fiscais no resto do Brasil mas sem alteração nos incentivos da zona Franca, se essa alteração resultasse em perda de competitividade na Zona Franca de Manaus, não poderia se aplicar a cláusula 2.17.3.1?
JUSTIFICATIVA
Na nova minuta do Contrato de Concessão foi incluída uma cláusula de desconto na contribuição variável do bloco Norte caso a receita proveniente direta e indiretamente da movimentação de carga no Aeroporto Internacional de Manaus seja menor que os valores de Receita de Referência de Carga descritos no contrato, quando proveniente de alteração na legislação tributária sobre incentivos fiscais na Zona Franca de Manaus.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
14149
NOME DO CONTRIBUINTE
Matheus Lencek
CONTRIBUIÇÃO
Se alterarmos, no modelo de viabilidade econômico financeiro disponibilizado no EVTEA, a linha de receita de carga em Manaus pela curva de Receita Bruta de Referência definida para o contrato de concessão, obtem-se um VPL negativo tornando o Bloco inviável economicamente. Nosso entendimento está correto?
JUSTIFICATIVA
Na nova minuta do Contrato de Concessão foi incluída uma cláusula de desconto na contribuição variável do bloco Norte caso a receita proveniente direta e indiretamente da movimentação de carga no Aeroporto Internacional de Manaus seja menor que os valores de Receita de Referência de Carga descritos no contrato, quando proveniente de alteração na legislação tributária sobre incentivos fiscais na Zona Franca de Manaus.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
14150
NOME DO CONTRIBUINTE
VINCI AIRPORTS
CONTRIBUIÇÃO
Tendo em vista que há obras em andamento em diversos aeroportos, ou novas obras que por ventura venham ser iniciadas pela Infraero, entende-se que qualquer custo relacionado com as referidas obras é risco do poder concedente, nos termos da cláusula 5.2.11 do contrato de concessão.
JUSTIFICATIVA
Nos EVTEAs atualizados pós-pandemia, o custo remanescente a considerar das obras em andamento nem sempre coincide nos relatórios e nas planilhas de CAPEX. Os custos remanescentes previstos nos relatórios dos EVTEAs para os aeroportos de Navegantes e Joinville são inconsistentes com os termos da cláusula 5.2.11 do contrato de concessão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
14151
NOME DO CONTRIBUINTE
VINCI AIRPORTS
CONTRIBUIÇÃO
Caso as obras em andamento executadas pela Infraero não tenham sido concluídas até o final do Estágio 2 da Fase I-A e atrasem a execução da Fase 1_B pela concessionária, favor confirmar que a concessionária terá direito à à prorrogação dos prazos para a conclusão das suas obrigações da Fase I-B que tenham sido impactadas pelas obras em andamento não concluídas tempestivamente pela Infraero.
JUSTIFICATIVA
-

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
14152
NOME DO CONTRIBUINTE
Matheus Lencek
CONTRIBUIÇÃO
Considerando a receita de carga definida no EVTEA para o Aeroporto de Manaus entendemos que, caso haja uma queda na receita relevante (por exemplo, 40%), tal redução não ensejaria a utilização do mecanismo de compartilhamento de risco previsto no contrato de concessão uma vez que para se utilizar do benefício de compartilhamento a receita deveria cair mais de 50% da curva prevista no EVTEA. Nosso entendimento está correto?
JUSTIFICATIVA
Na nova minuta do Contrato de Concessão foi incluída uma cláusula de desconto na contribuição variável do bloco Norte caso a receita proveniente direta e indiretamente da movimentação de carga no Aeroporto Internacional de Manaus seja menor que os valores de Receita de Referência de Carga descritos no contrato, quando proveniente de alteração na legislação tributária sobre incentivos fiscais na Zona Franca de Manaus.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
14153
NOME DO CONTRIBUINTE
VINCI AIRPORTS
CONTRIBUIÇÃO
No caso do Aeroporto de Curitiba, onde há obrigatoriedade de construção de nova pista de pouso e decolagens paralela e independente à existente, aumentando a capacidade aeroportuária muito acima dos níveis requeridos para a demanda projetada, seria possível atender ao item 7.2.3 do Anexo II PEA, se não houver déficit na segurança operacional, mediante procedimentos operacionais desde que aprovados os Níveis Equivalentes de Segurança Operacional pela Agência, segundo RBAC 139 Subparte F?
JUSTIFICATIVA
Tendo em vista (i) a obrigatoriedade de construção de nova pista de pousos e decolagens no Aeroporto de Curitiba conforme item 7.2.4 do Anexo II PEA, e (ii) a demanda projetada, a obrigatoriedade adicional de operação da pista existente "sem restrição" conforme aos itens 7.2.3 e 7.2.3.1 do Anexo II PEA representa um custo significativo, e não aporta capacidade aeroportuária ou segurança operacional adicionais nem necessárias para a operação do aeroporto e do seu sistema de pistas.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
14154
NOME DO CONTRIBUINTE
Matheus Lencek
CONTRIBUIÇÃO
Esclarecer a fonte usada para os dados de demanda de 2019 utilizados no ponto 7.8 para recalculer a receita teto da Nota Técnica N°87/2020/DPR/SAC.
JUSTIFICATIVA
As fontes de dados públicas de tráfego de passageiros como as estatísticas da ANAC ou da Infraero não coincidem com o número utilizado na Nota Técnica N°87/2020/DPR/SAC.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
14155
NOME DO CONTRIBUINTE
VINCI AIRPORTS
CONTRIBUIÇÃO
No aeroporto de Foz de Iguaçu, a solução do EVTEA prevê nova pista de pousos e decolagens em região de grande declive e que atinge áreas de proteção permanente, principalmente na região da potencial nova cabeceira 32 (área de nascente) com possíveis problemas de viabilidade ambiental. Solicita-se esclarecer as considerações e valores previstos para execução de tal obra.
JUSTIFICATIVA
Inviabilidade de desenvolvimento por questões ambientais alheias à concessão e grande potencial de custos elevados na execução devido a movimentação de terra, licenciamento, compensações, trazendo ainda grande risco ao cumprimento da Fase IB.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
14156
NOME DO CONTRIBUINTE
Matheus Lencek
CONTRIBUIÇÃO
Com relação à Nota Técnica N°87/2020/DPR/SAC, pergunta-se: Poderiam esclarecer se os passageiros isentos foram retirados do total de passageiros embarcados para o cálculo da receita teto?
JUSTIFICATIVA
A Receita por Passageiro auferida é a razão da Receita Regulada pela quantidade de Passageiros Tarifados. Os Passageiros Tarifados, definidos no Anexo 4 - Tarifas do contrato de concessão no ponto 1.2, só consideram os passageiros que embarcam no aeroporto sobre os quais não incidem quaisquer isenções ou benefícios tarifários. Nos aeroportos onde se aplica a receita teto (Curitiba, Foz de Iguaçu, Navegantes, Londrina, Manaus, Goiânia, São Luiz e Teresina) os passageiros isentos representaram na média 2.1% do total (Fonte: ANAC estatísticas 2019)

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
14157
NOME DO CONTRIBUINTE
VINCI AIRPORTS
CONTRIBUIÇÃO
Por favor esclarecer por quê o valor do custeio de programa de adequação de efetivo da Infraero (PDV) do Bloco Sul foi revisado no modelo financeiro (versão 5) dos EVTEAs e na Minuta do Edital, item 6.2.3(i), sendo aumentado de R\$ 297.106.623,91 para R\$ 470.744.986,14.
JUSTIFICATIVA
Evitar prejuízo no valor do retorno do projeto do Bloco Sul, e não misturar operações de diferentes blocos que poderão ser assumidas por operadores diferentes.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
14158
NOME DO CONTRIBUINTE
Matheus Lencek
CONTRIBUIÇÃO
Propõe-se considerar o fator X no cálculo do ajuste anual da receita teto
JUSTIFICATIVA
O fator X definido no contrato não esta considerado nos estudos do governo

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
14159
NOME DO CONTRIBUINTE
Matheus Lencek
CONTRIBUIÇÃO
Propõe-se considerar uma estimativa para calcular os passageiros isentos e retirá-los do total de passageiros embarcados para o cálculo da receita tarifária
JUSTIFICATIVA
A Receita por Passageiro auferida é a razão da Receita Regulada pela quantidade de Passageiros Tarifados. Os Passageiros Tarifados, definidos no Anexo 4 - Tarifas do contrato de concessão no ponto 1.2, só consideram os passageiros que embarcam no aeroporto sobre os quais não incidem quaisquer isenções ou benefícios tarifários. Nos aeroportos onde aplica a receita teto (Curitiba, Foz de Iguaçu, Navegantes, Londrina, Manaus, Goiânia, São Luiz e Teresina) os passageiros isentos representaram na média 2.1% do total (Fonte: ANAC estadísticas 2019)

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
14160
NOME DO CONTRIBUINTE
Matheus Lencek
CONTRIBUIÇÃO
Pergunta-se: Poderiam esclarecer as fontes de receita que seriam consideradas receitas diretas ou indiretas provenientes da movimentação de carga em Manaus e que formariam a base de cálculo para o desconto na outorga variável detalhado no capítulo II - Seção III - Do Valor do Contrato - Cláusula 2.17.3.1. do contrato.
JUSTIFICATIVA
No novo Contrato foi adicionada uma cláusula de desconto na contribuição variável do bloco Norte caso a receita proveniente direta e indiretamente da movimentação de carga no Aeroporto Internacional de Manaus fosse menor que os valores de Receita de Referência de Carga descritos no contrato, para os casos em que a queda proviesse de uma alteração na legislação tributária que dispõe sobre incentivos fiscais na Zona Franca de Manaus.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
14161
NOME DO CONTRIBUINTE
VINCI AIRPORTS
CONTRIBUIÇÃO
Considerando os efeitos da pandemia da COVID-19 que vêm afetando a indústria e o cenário econômico dos projetos, seria possível considerar a melhoria das condições econômicas e taxa interna de retorno das concessões através dos seguintes fatores: <ul style="list-style-type: none">• Eliminação do pagamento à Infraero (readequação de efetivo)?• Extensão do prazo da concessão?• Remoção nos blocos de aeroportos sem valor acrescentado (deficitários)?
JUSTIFICATIVA
-

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
14162
NOME DO CONTRIBUINTE
PAC LOGÍSTICA E HANGARAGEM LTDA
CONTRIBUIÇÃO
A PAC LOG é concessionária da Infraero para exploração comercial Terminal de Cargas do Aeroporto Internacional de Navegantes, bem como de outros TECAs. Nesse sentido, é preciso esclarecer que os estudos que instruem a concessão do Bloco Sul da 6ª Rodada apresentam graves inconsistências e omissões com relação ao Novo Terminal de Cargas de Navegantes, as quais estão elencadas e aprofundadas nos documentos em anexo.
JUSTIFICATIVA
A PAC LOG é concessionária da Infraero para exploração comercial Terminal de Cargas do Aeroporto Internacional de Navegantes, bem como de outros TECAs. Nesse sentido, é preciso esclarecer que os estudos que instruem a concessão do Bloco Sul da 6ª Rodada apresentam graves inconsistências e omissões com relação ao Novo Terminal de Cargas de Navegantes, as quais estão elencadas e aprofundadas nos documentos em anexo.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
14163
NOME DO CONTRIBUINTE
PAC LOGÍSTICA E HANGARAGEM LTDA
CONTRIBUIÇÃO
A PAC LOG é concessionária da Infraero para exploração comercial Terminal de Cargas do Aeroporto Internacional de Navegantes, bem como de outros TECAs. Nesse sentido, é preciso esclarecer que os estudos que instruem a concessão do Bloco Sul da 6ª Rodada apresentam graves inconsistências e omissões com relação ao Novo Terminal de Cargas de Navegantes, as quais estão elencadas e aprofundadas nos documentos em anexo.
JUSTIFICATIVA
A PAC LOG é concessionária da Infraero para exploração comercial Terminal de Cargas do Aeroporto Internacional de Navegantes, bem como de outros TECAs. Nesse sentido, é preciso esclarecer que os estudos que instruem a concessão do Bloco Sul da 6ª Rodada apresentam graves inconsistências e omissões com relação ao Novo Terminal de Cargas de Navegantes, as quais estão elencadas e aprofundadas nos documentos em anexo.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
14164
NOME DO CONTRIBUINTE
PAC LOGÍSTICA E HANGARAGEM LTDA
CONTRIBUIÇÃO
A PAC LOG é concessionária da Infraero para exploração comercial Terminal de Cargas do Aeroporto Internacional de Navegantes, bem como de outros TECAs. Nesse sentido, é preciso esclarecer que os estudos que instruem a concessão do Bloco Sul da 6ª Rodada apresentam graves inconsistências e omissões com relação ao Novo Terminal de Cargas de Navegantes, as quais estão elencadas e aprofundadas nos documentos em anexo.
JUSTIFICATIVA
A PAC LOG é concessionária da Infraero para exploração comercial Terminal de Cargas do Aeroporto Internacional de Navegantes, bem como de outros TECAs. Nesse sentido, é preciso esclarecer que os estudos que instruem a concessão do Bloco Sul da 6ª Rodada apresentam graves inconsistências e omissões com relação ao Novo Terminal de Cargas de Navegantes, as quais estão elencadas e aprofundadas nos documentos em anexo.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
14165
NOME DO CONTRIBUINTE
Anália Torres Martins
CONTRIBUIÇÃO
A Concessionária sugere que sejam excluídos os item 2.17.3.1., 2.17.3.2, 2.17.3.3, 2.17.3.4 e 2.17.3.5.
JUSTIFICATIVA
A Concessionária entende que a eventual alteração na legislação tributária que afete a zona franca enquadra-se no item 5.2.7 da minuta de Contrato, sendo, portanto, um risco alocado exclusivamente ao Poder Concedente. Dessa forma, o item 2.17.3.1 e seguintes devem ser excluídos da minuta, uma vez que contrariam o disposto no item 5.2.7. O risco relativo a alterações na legislação tributária não deve ser compartilhado com a Concessionária, uma vez que deriva de um ato do poder público. Dessa forma, considerando que o risco deve sempre ser alocado à parte com maior capacidade de gestão do mesmo, os riscos relacionados a alterações legislativas devem ser sempre alocados ao Poder Concedente.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
14166
NOME DO CONTRIBUINTE
Balint Szentivanyi
CONTRIBUIÇÃO
<p>5.2. Constituem riscos suportados pelo Poder Concedente, que poderão ensejar Revisão Extraordinária: , desde que impliquem alteração relevante de custos ou receitas da Concessionária, nos termos do item 6.24 deste contrato:</p> <p>6.24. Os procedimentos de Revisão Extraordinária objetivam a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a fim de compensar as perdas ou ganhos da Concessionária, devidamente comprovados, em virtude da ocorrência dos eventos elencados no CAPÍTULO V – Seção I do Contrato, desde que impliquem alteração relevante dos custos ou da receita da Concessionária, nos termos descritos nos itens a seguir:</p> <p>6.24.1. Para efeitos do disposto no caput, será considerada alteração relevante o evento que causar impacto superior a 1% (um por cento) da receita bruta anual média da Concessão referente aos 3 (três) exercícios anteriores ao início do processo de Revisão Extraordinária.</p> <p>6.24.3 Na hipótese de pedido de Revisão Extraordinária que contemple mais de um evento, considera-se o percentual a que se refere o item 6.24.1 para cada evento de forma isolada.</p> <p>6.24.1. São deveres das partes, de seus representantes legais e de todos aqueles que, de qualquer forma, participem do pedido de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato e do respectivo procedimento:</p> <p>6.24.1.1. expor os fatos conforme a verdade;</p> <p>6.24.1.2. não formular pretensão ou apresentar defesa quando cientes de que são destituídas de fundamento;</p> <p>6.24.1.3. não produzir provas e não praticar atos inúteis ou desnecessários ao exame do pedido;</p> <p>6.24.1.4. não atribuir ao pedido valor expressivamente inferior ou superior ao devido.</p> <p>6.24.2. O descumprimento do disposto no item 6.24.1 constitui violação ao princípio da boa-fé e a ANAC poderá aplicar ao responsável multa de 1% (um por cento) até 10% (dez por cento) do valor atribuído ao pedido de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, de acordo com a gravidade da conduta, as peculiaridades do caso concreto e a reincidência.</p> <p>6.24.3. Não sendo paga no prazo fixado pela ANAC, a multa prevista no item 6.24.2, quando aplicada à concessionária, será inscrita como dívida ativa da União e sua execução observará o procedimento da execução fiscal.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>A cláusula 2.17.3.1 traz o conceito de redução materialmente relevante da demanda de cargas no Aeroporto Internacional de Manaus para justificar a aplicação do mecanismo que altera a contribuição variável a ser paga. O texto ainda deixa claro que essa redução materialmente relevante deve decorrer diretamente de alteração na legislação tributária que dispõe sobre incentivos fiscais concedidos para as atividades desenvolvidas na Zona Franca de Manaus.</p>

É digno de nota que essa redução materialmente relevante difere do risco imputado ao Poder Concedente de alteração relevante de custos ou receitas da Concessionária, decorrente de alteração na legislação tributária que incida sobre receitas tarifárias ou afete os custos de obras ou de prestação de serviços associados às atividades remuneradas pelas Tarifas Aeroportuárias (cláusula 5.2.7), pois esta previsão trata de alteração da legislação tributária que incida diretamente sobre as receitas tarifárias do aeroporto, de forma que eventual alteração na legislação tributária que incida sobre as atividades desenvolvidas no Polo Industrial de Manaus, e que afete apenas indiretamente as receitas de armazenagem e capatazia do Aeroporto Internacional de Manaus, não estaria contemplada no seu escopo.

Deste modo, verifica-se que se trata de uma desejável e bem-vinda alteração proposta por essa Agência Reguladora.

Todavia, por mais relevantes que possam ser as previsões das cláusulas 2.17.3.1 e 5.2.7, estas podem não chegar a justificar uma revisão extraordinária do contrato de concessão, considerando a previsão constante das cláusulas 6.24 e 6.24.1 no sentido de que a revisão extraordinária só ocorrerá em caso de alteração relevante que cause impacto superior a 1% (um por cento) da receita bruta anual média da Concessão referente aos 3 (três) exercícios anteriores.

Sobre este ponto, portanto, merecem ser feitas algumas considerações, na medida em que essas cláusulas impactam indiretamente a presente Consulta Pública.

A Constituição Federal brasileira estabelece a necessidade de observar o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos administrativos no art. 37, XXI, que dispõe que os contratos administrativos devem conter cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, mantendo as condições efetivas da proposta, nos termos da lei.

O art. 65, II da Lei Federal nº 8.666/1993, também enuncia tal norma constitucional, bem como o § 4º do art. 9 da Lei Federal nº 8.987/1995, que dispõe que, havendo alteração do equilíbrio econômico-financeiro inicial do Contrato, o Poder Concedente deverá reintegrá-lo, concomitantemente à alteração.

O reequilíbrio do Contrato é o resultado do cumprimento da matriz de risco do contrato, ou seja, seu objetivo é imunizar as partes dos efeitos dos riscos que foram atribuídos pelo contrato ou pela lei ao outro.

Ao definir a matriz de risco, o Poder Concedente deve estudar suas consequências, entender os possíveis impactos dos riscos que lhe são atribuídos a fim de determinar se a concessionária é capaz de arcar com sua gestão.

Isso porque, se o Concessionário não tiver controle sobre um risco que lhe seja atribuído pelo Contrato, mesmo que seja por sua responsabilidade financeira, deverá fornecer em sua proposta econômica os valores do risco que lhe é atribuído.

Portanto, considerando que a Cláusula 6.24.1 determina que será considerada uma alteração relevante o evento que cause impacto maior que 1% da receita bruta anual média da Concessão, os licitantes deverão incluir em suas propostas o reflexo dessa despesa por ano, mesmo que o risco não seja efetivamente verificado, reduzindo a oferta da outorga inicial e, conseqüentemente, prejudicando o interesse público.

E cada licitante, em decorrência da enorme assimetria de informação, poderá considerar cenários distintos e considerar números distintos de eventos isolados que não alcancem 1%, mas em sua somatória sejam capazes de ultrapassar 5%, 6%, 8%.

A redação proposta esvazia a alocação de risco do Poder Concedente e, com isso, impede o exercício da garantia do reequilíbrio econômico financeiro do Contrato, conforme estabelecido no art. 37, XXI da Constituição Federal. O conceito de alteração relevante, tal como posto, acaba se tornando uma barreira de facto ao

reequilíbrio do Contrato de Concessão, em vez de um mecanismo apenas para determinar quando o reequilíbrio será avaliado pela Agência Reguladora, como ocorria sob a égide da revogada Resolução ANAC nº 355/2015.

Fica claro que a redação proposta pela ANAC e a inclusão do conceito de alteração relevante dentro dos riscos alocados ao Poder Concedente tem grande impacto na atratividade dos ativos e pode comprometer a competitividade do certame, principalmente em um cenário pós-pandemia, que por si só traz variáveis de difícil avaliação por todo o mercado, nacional e internacional, a exemplo da demanda de passageiros.

Dentro desse novo contexto que se apresenta, de elevadas complexidades, não parece razoável nem prático exigir dos potenciais licitantes que façam cálculos com variáveis imprevistas que não estão sob o controle do licitante.

Neste sentido, é importante ainda lembrar que o Tribunal de Contas da União já manifestou sua preocupação quanto à cláusula de alteração relevante de 1%, conforme disposto no voto do Ministro Relator Bruno Dantas no Acórdão 2462/2018, por ocasião da 5ª Rodada de Concessão Aeroportuária.

E, frise-se, essas variáveis acabam se tornando ainda mais complexas em um cenário de pandemia, na medida em que os estudos técnicos e econômicos a serem conduzidos pelas licitantes para subsidiar as decisões de precificação dos ativos ocorrerão antes mesmo de a crise sanitária ser equacionada e, portanto, antes de se compreender o mercado pós-pandemia.

Isto posto, há de se buscar alternativas ou soluções mais atuais para se evitar essa insegurança jurídica.

Para essa finalidade, pode-se considerar a solução prevista no art. 115 do Projeto de Lei 7.063/2017, que propõe uma nova Lei Geral de Concessões e cuja aprovação se espera em breve no Congresso Nacional.

Percebe-se, deste modo, que uma alternativa mais ponderada seria o estabelecimento de uma sanção para a parte que vier a pleitear o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de maneira irrazoável, a ser caracterizado no âmbito do respectivo processo administrativo. A sanção já seria suficiente para evitar e desincentivar pedidos descolados da realidade fático-jurídica do evento gerador do desequilíbrio.

A sanção também serviria para evitar abusos do poder de direito, nos termos do art. 187 do Código Civil.

Quer-nos parecer que o estabelecimento da sanção seria suficiente para gerar os desincentivos para que fossem apresentados pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro superestimados, sabida preocupação dessa r. Agência Reguladora.

De mais a mais, a sanção penalizaria apenas o concessionário que venha eventualmente abusar do seu direito de petição e de reequilíbrio econômico-financeiro, em linha com a proposta do referido Projeto de Lei nº 7.063/2017 e em uma analogia ao conceito de sham litigation, enquanto que a cláusula de 1%, tal como posta, acaba penalizando os licitantes, o interesse público, os usuários do serviço público, além de dificultar a obtenção da proposta mais vantajosa para a Administração Pública.

Como já referido, esse cenário é agravado com os efeitos da pandemia no setor aeroportuário, cujo conhecimento completo não ocorrerá antes da realização do leilão da presente Rodada, tornando ainda mais complexa a adequada precificação pelos potenciais interessados. É importante assinalar, por derradeiro, que a pandemia foi inclusive o motivo legítimo apto a demandar diversas alterações nessa Rodada,

inclusive os EVTEAs, o que demonstra a louvável preocupação do Governo Federal e dessa ANAC sobre a matéria.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
14167
NOME DO CONTRIBUINTE
FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE
CONTRIBUIÇÃO
<p>5.2. Constituem riscos suportados pelo Poder Concedente, que poderão ensejar Revisão Extraordinária, desde que impliquem alteração relevante de custos ou receitas da Concessionária, nos termos do item 6.24 deste contrato:</p> <p>(...)</p> <p>5.5. A fim de garantir as revisões extraordinárias, será criada conta garantia onde será depositado 60% (sessenta por cento) do valor pago pela Concessionária a título de contribuição inicial.</p> <p>5.5.1. O valor depositado será destinado, única e exclusivamente, para a garantia de eventuais revisões extraordinárias decorrentes de fatos de maior impacto.</p> <p>5.5.2. Ao final do período de concessão, o valor residual será revertido para o Poder Concedente.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Quanto ao Aeroporto Internacional de Manaus, foi criado mecanismo de compartilhamento de risco por meio da redução da contribuição variável a ser paga pela Concessionária a partir do quinto ano da Concessão. A contribuição variável foi agora revisada e diminuída para 0,79% das receitas no ano 5, aumentando apenas para um máximo de 3,79% do ano 9 até o fim da concessão. Similarmente à quarta rodada, a contribuição variável é relativamente baixa e removê-la ou diminuí-la não vai ser suficiente para compensar a concessionária por eventos materiais, no caso de necessidade de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.</p> <p>A assimetria entre os contratos de concessão até a 3ª Rodada de Concessões e aqueles firmados a partir da 4ª Rodada de Concessão, nos quais aqueles contam com uma outorga fixa anual elevada, enquanto estes anteciparam os valores a título de contribuição inicial, podem gerar soluções de reequilíbrio econômico-financeiro distintas.</p> <p>Similarmente, tendo em conta que a proposta de compartilhamento de riscos de Manaus apenas se aplica após o fim da Fase 1B de obras obrigatórias, se um evento de maior impacto de desequilíbrio ocorrer dentro dos 4 primeiros anos, o Poder Concedente não terá condições de oferecer à Concessionária qualquer alívio por meio da redução de investimentos obrigatórios, sendo que, atualmente, na quinta rodada, pode fazê-lo.</p> <p>A “escrow account” funcionaria como uma conta garantia. Nesta sexta rodada, assim como ocorreu na quinta rodada e diferentemente de rodadas anteriores nas quais o pagamento da contribuição inicial era parcelado anualmente, os licitantes contratados deverão arcar com uma elevada quantia a título de contribuição inicial.</p> <p>Assim, aproveitando a curva de aprendizado causada pela pandemia, sugere-se que parte do pagamento da contribuição inicial seja direcionada para uma conta garantia, servindo como um fundo garantidor para os eventuais reequilíbrios econômicos financeiros do contrato.</p>

A proposta é que 60% (sessenta por cento) do pagamento da contribuição inicial seja direcionado a esta conta e que este valor tenha como função única e exclusivamente garantir o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

Trata-se de uma solução razoável para todas as partes envolvidas, na medida em que, como se sabe, os riscos oriundos da pandemia do coronavírus foram considerados riscos extraordinários atribuídos ao Poder Concedente, nos termos do Parecer n. 261/2020/CONJUR-MINFRA/CGU/AGU, da Advocacia Geral da União, ao mesmo tempo em que as alternativas hoje existentes para reequilíbrio podem apresentar um desafio para os contratos de concessão das rodadas de concessão mais recentes, especificamente as 4ª e 5ª rodadas.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
14168
NOME DO CONTRIBUINTE
FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE
CONTRIBUIÇÃO
<p>5.2. Constituem riscos suportados pelo Poder Concedente, que poderão ensejar Revisão Extraordinária: , desde que impliquem alteração relevante de custos ou receitas da Concessionária, nos termos do item 6.24 deste contrato:</p> <p>6.24. Os procedimentos de Revisão Extraordinária objetivam a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a fim de compensar as perdas ou ganhos da Concessionária, devidamente comprovados, em virtude da ocorrência dos eventos elencados no CAPÍTULO V – Seção I do Contrato, desde que impliquem alteração relevante dos custos ou da receita da Concessionária, nos termos descritos nos itens a seguir:</p> <p>6.24.1. Para efeitos do disposto no caput, será considerada alteração relevante o evento que causar impacto superior a 1% (um por cento) da receita bruta anual média da Concessão referente aos 3 (três) exercícios anteriores ao início do processo de Revisão Extraordinária.</p> <p>6.24.3 Na hipótese de pedido de Revisão Extraordinária que contemple mais de um evento, considera-se o percentual a que se refere o item 6.24.1 para cada evento de forma isolada.</p> <p>6.24.1. São deveres das partes, de seus representantes legais e de todos aqueles que, de qualquer forma, participem do pedido de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato e do respectivo procedimento:</p> <p>6.24.1.1. expor os fatos conforme a verdade;</p> <p>6.24.1.2. não formular pretensão ou apresentar defesa quando cientes de que são destituídas de fundamento;</p> <p>6.24.1.3. não produzir provas e não praticar atos inúteis ou desnecessários ao exame do pedido;</p> <p>6.24.1.4. não atribuir ao pedido valor expressivamente inferior ou superior ao devido.</p> <p>6.24.2. O descumprimento do disposto no item 6.24.1 constitui violação ao princípio da boa-fé e a ANAC poderá aplicar ao responsável multa de 1% (um por cento) até 10% (dez por cento) do valor atribuído ao pedido de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, de acordo com a gravidade da conduta, as peculiaridades do caso concreto e a reincidência.</p> <p>6.24.3. Não sendo paga no prazo fixado pela ANAC, a multa prevista no item 6.24.2, quando aplicada à concessionária, será inscrita como dívida ativa da União e sua execução observará o procedimento da execução fiscal.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>A cláusula 2.17.3.1 traz o conceito de redução materialmente relevante da demanda de cargas no Aeroporto Internacional de Manaus para justificar a aplicação do mecanismo que altera a contribuição variável a ser paga. O texto ainda deixa claro que essa redução materialmente relevante deve decorrer diretamente de alteração na legislação tributária que dispõe sobre incentivos fiscais concedidos para as atividades desenvolvidas na Zona Franca de Manaus.</p>

É digno de nota que essa redução materialmente relevante difere do risco imputado ao Poder Concedente de alteração relevante de custos ou receitas da Concessionária, decorrente de alteração na legislação tributária que incida sobre receitas tarifárias ou afete os custos de obras ou de prestação de serviços associados às atividades remuneradas pelas Tarifas Aeroportuárias (cláusula 5.2.7), pois esta previsão trata de alteração da legislação tributária que incida diretamente sobre as receitas tarifárias do aeroporto, de forma que eventual alteração na legislação tributária que incida sobre as atividades desenvolvidas no Polo Industrial de Manaus, e que afete apenas indiretamente as receitas de armazenagem e capatazia do Aeroporto Internacional de Manaus, não estaria contemplada no seu escopo.

Deste modo, verifica-se que se trata de uma desejável e bem-vinda alteração proposta por essa Agência Reguladora.

Todavia, por mais relevantes que possam ser as previsões das cláusulas 2.17.3.1 e 5.2.7, estas podem não chegar a justificar uma revisão extraordinária do contrato de concessão, considerando a previsão constante das cláusulas 6.24 e 6.24.1 no sentido de que a revisão extraordinária só ocorrerá em caso de alteração relevante que cause impacto superior a 1% (um por cento) da receita bruta anual média da Concessão referente aos 3 (três) exercícios anteriores.

Sobre este ponto, portanto, merecem ser feitas algumas considerações, na medida em que essas cláusulas impactam indiretamente a presente Consulta Pública.

A Constituição Federal brasileira estabelece a necessidade de observar o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos administrativos no art. 37, XXI, que dispõe que os contratos administrativos devem conter cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, mantendo as condições efetivas da proposta, nos termos da lei.

O art. 65, II da Lei Federal nº 8.666/1993, também enuncia tal norma constitucional, bem como o § 4º do art. 9 da Lei Federal nº 8.987/1995, que dispõe que, havendo alteração do equilíbrio econômico-financeiro inicial do Contrato, o Poder Concedente deverá reintegrá-lo, concomitantemente à alteração.

O reequilíbrio do Contrato é o resultado do cumprimento da matriz de risco do contrato, ou seja, seu objetivo é imunizar as partes dos efeitos dos riscos que foram atribuídos pelo contrato ou pela lei ao outro.

Ao definir a matriz de risco, o Poder Concedente deve estudar suas consequências, entender os possíveis impactos dos riscos que lhe são atribuídos a fim de determinar se a concessionária é capaz de arcar com sua gestão.

Isso porque, se o Concessionário não tiver controle sobre um risco que lhe seja atribuído pelo Contrato, mesmo que seja por sua responsabilidade financeira, deverá fornecer em sua proposta econômica os valores do risco que lhe é atribuído.

Portanto, considerando que a Cláusula 6.24.1 determina que será considerada uma alteração relevante o evento que cause impacto maior que 1% da receita bruta anual média da Concessão, os licitantes deverão incluir em suas propostas o reflexo dessa despesa por ano, mesmo que o risco não seja efetivamente verificado, reduzindo a oferta da outorga inicial e, conseqüentemente, prejudicando o interesse público.

E cada licitante, em decorrência da enorme assimetria de informação, poderá considerar cenários distintos e considerar números distintos de eventos isolados que não alcancem 1%, mas em sua somatória sejam capazes de ultrapassar 5%, 6%, 8%.

A redação proposta esvazia a alocação de risco do Poder Concedente e, com isso, impede o exercício da garantia do reequilíbrio econômico financeiro do Contrato, conforme estabelecido no art. 37, XXI da Constituição Federal. O conceito de alteração relevante, tal como posto, acaba se tornando uma barreira de facto ao

reequilíbrio do Contrato de Concessão, em vez de um mecanismo apenas para determinar quando o reequilíbrio será avaliado pela Agência Reguladora, como ocorria sob a égide da revogada Resolução ANAC nº 355/2015.

Fica claro que a redação proposta pela ANAC e a inclusão do conceito de alteração relevante dentro dos riscos alocados ao Poder Concedente tem grande impacto na atratividade dos ativos e pode comprometer a competitividade do certame, principalmente em um cenário pós-pandemia, que por si só traz variáveis de difícil avaliação por todo o mercado, nacional e internacional, a exemplo da demanda de passageiros.

Dentro desse novo contexto que se apresenta, de elevadas complexidades, não parece razoável nem prático exigir dos potenciais licitantes que façam cálculos com variáveis imprevistas que não estão sob o controle do licitante.

Neste sentido, é importante ainda lembrar que o Tribunal de Contas da União já manifestou sua preocupação quanto à cláusula de alteração relevante de 1%, conforme disposto no voto do Ministro Relator Bruno Dantas no Acórdão 2462/2018, por ocasião da 5ª Rodada de Concessão Aeroportuária.

E, frise-se, essas variáveis acabam se tornando ainda mais complexas em um cenário de pandemia, na medida em que os estudos técnicos e econômicos a serem conduzidos pelas licitantes para subsidiar as decisões de precificação dos ativos ocorrerão antes mesmo de a crise sanitária ser equacionada e, portanto, antes de se compreender o mercado pós-pandemia.

Isto posto, há de se buscar alternativas ou soluções mais atuais para se evitar essa insegurança jurídica.

Para essa finalidade, pode-se considerar a solução prevista no art. 115 do Projeto de Lei 7.063/2017, que propõe uma nova Lei Geral de Concessões e cuja aprovação se espera em breve no Congresso Nacional.

Percebe-se, deste modo, que uma alternativa mais ponderada seria o estabelecimento de uma sanção para a parte que vier a pleitear o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de maneira irrazoável, a ser caracterizado no âmbito do respectivo processo administrativo. A sanção já seria suficiente para evitar e desincentivar pedidos descolados da realidade fático-jurídica do evento gerador do desequilíbrio.

A sanção também serviria para evitar abusos do poder de direito, nos termos do art. 187 do Código Civil.

Quer-nos parecer que o estabelecimento da sanção seria suficiente para gerar os desincentivos para que fossem apresentados pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro superestimados, sabida preocupação dessa r. Agência Reguladora.

De mais a mais, a sanção penalizaria apenas o concessionário que venha eventualmente abusar do seu direito de petição e de reequilíbrio econômico-financeiro, em linha com a proposta do referido Projeto de Lei nº 7.063/2017 e em uma analogia ao conceito de sham litigation, enquanto que a cláusula de 1%, tal como posta, acaba penalizando os licitantes, o interesse público, os usuários do serviço público, além de dificultar a obtenção da proposta mais vantajosa para a Administração Pública.

Como já referido, esse cenário é agravado com os efeitos da pandemia no setor aeroportuário, cujo conhecimento completo não ocorrerá antes da realização do leilão da presente Rodada, tornando ainda mais complexa a adequada precificação pelos potenciais interessados. É importante assinalar, por derradeiro, que a pandemia foi inclusive o motivo legítimo apto a demandar diversas alterações nessa Rodada,

inclusive os EVTEAs, o que demonstra a louvável preocupação do Governo Federal e dessa ANAC sobre a matéria.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
14169
NOME DO CONTRIBUINTE
FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE
CONTRIBUIÇÃO
2.17.4. Para fins de cálculo da receita bruta total aplicável à Contribuição Variável deve-se excluir quaisquer quantias baixadas como incobráveis, de acordo com as normas de contabilidade.
JUSTIFICATIVA
<p>Conforme aprendido com a pandemia causada pela COVID-19, a indústria de aviação está repleta de empresas que operam com margens relativamente baixas (como companhias aéreas, operadores de solo ou cessionários comerciais). Deste modo, espera-se que um evento como a pandemia do novo coronavírus cause um impacto negativo sobre essas empresas que não conseguem, não querem ou não são obrigadas a continuar cumprindo com as suas obrigações contratuais perante a Concessionária.</p> <p>Portanto, não é razoável requerer que a Concessionária seja obrigada contratualmente a arcar com a contribuição variável sobre receitas que sequer vai receber.</p> <p>Assim, com a lição aprendida com a COVID-19, para estabelecer um equilíbrio econômico-financeiro entre o Poder Concedente e a Concessionária na contribuição variável, sugere-se que apenas as receitas que podem, efetivamente, ser arrecadadas devem ser consideradas para fins de contribuição variável, sob pena de se aprofundar ainda mais o desequilíbrio.</p>

