

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

RELATÓRIO DE DIVULGAÇÃO DAS CONTRIBUIÇÕES

CONSULTA PÚBLICA Nº 02/2021

**CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO
DO AEROPORTO DE SÃO GONÇALO DO AMARANTE (RN)**

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 02/2021, publicado no Diário Oficial da União de 15 de março de 2021, Seção 3, e sua retificação, publicada no Diário Oficial da União de 30 de março de 2021, Seção 3, os quais submetiam à apreciação os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) e as minutas de Edital de Licitação, Contrato de Concessão e respectivos Anexos relativas à concessão da ampliação, manutenção e exploração do aeroporto de São Gonçalo do Amarante.

A maior parte das contribuições foi encaminhada a esta Agência por meio de formulário eletrônico disponível no sítio da ANAC (<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/concessoes/relicitacao-do-aeroporto-de-sao-goncalo-do-amarante-rn>), entre os dias 16 de março e 29 de abril de 2020. Foram igualmente recebidas as manifestações feitas no âmbito da sessão virtual de audiência pública, realizada no dia 12 de abril de 2021.

Aponta-se que o presente relatório apresenta, inicialmente, as contribuições documentais, devidamente identificadas como aquelas recebidas por meio de formulário eletrônico, dentro do sistema estabelecido para esse fim específico, seguidas das contribuições recebidas na sessão virtual de audiência pública.

Por fim, salienta-se que, em obediência ao art. 9º, § 5º da Lei nº 13.848/2019 o posicionamento da ANAC 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

2.1 CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS VIA FORMULÁRIO ELETRÔNICO

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
16979
NOME DO CONTRIBUINTE
VERISSIMO FILHOS EMPREENDIMENTOS LTDA.
CONTRIBUIÇÃO
<p>A Contribuinte, através de seu advogado e de sua engenheira civil, Daniel de Araújo Jofily e Ieda Maria Melo Cortez, respectivamente, busca dar conhecimento do atual panorama do processo judicial de nº 0002783-51.2011.8.20.0129 (ação de desapropriação ajuizada pelo Estado do RN em face da empresa Veríssimo Filhos Empreendimentos Ltda.), em trâmite perante a 2ª Vara da Comarca de São Gonçalo do Amarante/RN, visto que nos respectivos autos processuais foi proposta uma solução para a viabilização definitiva do Aeroporto Internacional Governador Aluizio Alves.</p> <p>Trata-se do projeto para construção da Rodovia Norte-Sul, um acesso direto ao Aeroporto Internacional Governador Aluizio Alves, que engloba desde a Av. Capitão Mor Gouveia, situada na cidade do Natal, segue pela Av. Seis (chamada de Km-6), passa, por meio de pontes, pelos Rios Jundiá e Potengi (em área já expropriada pelo Estado do RN) e chega à rótula rodoviária das instalações aeroportuárias.</p> <p>Sabe-se que o referido Projeto foi contratado pelo Estado do Rio Grande do Norte, através da Secretaria de Gestão de Projetos e Articulação Institucional, que maneja recursos do empréstimo do Banco Mundial, Projeto este desenvolvido pelo Governo Robinson Faria, ou seja, no período imediatamente anterior ao atual, Governo Fátima Bezerra, que, seguramente, apoiará o seu desenvolvimento, pois que de interesse público e essencial ao sucesso do Aeroporto Internacional Governador Aluizio Alves.</p> <p>Questiona-se se tal Projeto será contemplado quando da relicitação do referido Aeroporto, ou mesmo se será concretizado, após obedecidos os</p>

trâmites e formalidades administrativas atinente ao caso. Requer, na resposta dessa ANAC, a devida justificativa técnica.

JUSTIFICATIVA

Viabilidade do Aeroporto Internacional Governador Aluizio Alves, através de projeto para construção da Rodovia Norte-Sul, um acesso direto ao Aeroporto Internacional Governador Aluizio Alves, que engloba desde a Av. Capitão Mor Gouveia, situada na cidade do Natal, segue pela Av. Seis (chamada de Km-6), passa, por meio de pontes, pelos Rios Jundiáí e Potengi (em área já expropriada pelo Estado do RN) e chega à rótula rodoviária das instalações aeroportuárias.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
16980
NOME DO CONTRIBUINTE
VERISSIMO FILHOS EMPREENDIMENTOS LTDA.
CONTRIBUIÇÃO
<p>A Contribuinte, através de seu advogado e de sua engenheira civil, Daniel de Araújo Jofily e Ieda Maria Melo Cortez, respectivamente, busca dar conhecimento do atual panorama do processo judicial de nº 0002783-51.2011.8.20.0129 (ação de desapropriação ajuizada pelo Estado do RN em face da empresa Veríssimo Filhos Empreendimentos Ltda.), em trâmite perante a 2ª Vara da Comarca de São Gonçalo do Amarante/RN, visto que nos respectivos autos processuais foi proposta uma solução para a viabilização definitiva do Aeroporto Internacional Governador Aluizio Alves.</p> <p>Trata-se do projeto para construção da Rodovia Norte-Sul, um acesso direto ao Aeroporto Internacional Governador Aluizio Alves, que engloba desde a Av. Capitão Mor Gouveia, situada na cidade do Natal, segue pela Av. Seis (chamada de Km-6), passa, por meio de pontes, pelos Rios Jundiá e Potengi (em área já expropriada pelo Estado do RN) e chega à rótula rodoviária das instalações aeroportuárias.</p> <p>Sabe-se que o referido Projeto foi contratado pelo Estado do Rio Grande do Norte, através da Secretaria de Gestão de Projetos e Articulação Institucional, que maneja recursos do empréstimo do Banco Mundial, Projeto este desenvolvido pelo Governo Robinson Faria, ou seja, no período imediatamente anterior ao atual, Governo Fátima Bezerra, que, seguramente, apoiará o seu desenvolvimento, pois que de interesse público e essencial ao sucesso do Aeroporto Internacional Governador Aluizio Alves.</p> <p>Questiona-se se tal Projeto será contemplado quando da relicitação do referido Aeroporto, ou mesmo se será concretizado, após obedecidos os trâmites e formalidades administrativas atinente ao caso. Requer, na resposta dessa ANAC, a devida justificativa técnica.</p>
JUSTIFICATIVA

Viabilidade do Aeroporto Internacional Governador Aluizio Alves, através de projeto para construção da Rodovia Norte-Sul, um acesso direto ao Aeroporto Internacional Governador Aluizio Alves, que engloba desde a Av. Capitão Mor Gouveia, situada na cidade do Natal, segue pela Av. Seis (chamada de Km-6), passa, por meio de pontes, pelos Rios Jundiá e Potengi (em área já expropriada pelo Estado do RN) e chega à rótula rodoviária das instalações aeroportuárias.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
16981
NOME DO CONTRIBUINTE
Esequias Pegado Cortez Neto
CONTRIBUIÇÃO
<p>Esclarecer porque consta da Minuta do Contrato a Cláusula: "3.1.44. promover a desapropriação dos imóveis necessários à realização de investimentos ao longo da concessão cuja fase executória não tenha ainda sido iniciada, e indenizar seus proprietários, devendo ainda, quando for o caso, solicitar a publicação dos decretos ao Poder Concedente e a outorga de poderes necessária, nos termos do artigo 29, inciso VIII, da Lei nº 8.987/95", mas NÃO consta da Minuta do Edital, quando o inc. XXIV, do art. 5º da Constituição Federal determina a prévia e justa indenização.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>As terras sob as quais o Aeroporto de São Gonçalo do Amarante ainda pertencem a proprietários privados, face a ausência de pagamento de indenizações prévias para desapropriação.</p> <p>Deste modo, a minuta do Aditivo ao Contrato de Concessão de Aeroporto Nº 001/ANAC/2011-SBSG – deve prever previamente o pagamento das indenizações. Assim sendo, considerando que para a quitação das propriedades são necessários R\$ 16.903.840,03 (dezesesseis milhões novecentos e três mil oitocentos e quarenta reais e três centavos), requer-se que o Estado garanta os recursos necessários ao pagamento das indenizações com a consequente justa indenização prevista constitucionalmente.</p> <p>O valor necessário ao pagamento foi extraído do entendimento proferido na Apelação Cível N.º 2005.004886-1 (Tribunal de Justiça do RN – TJRN), onde houve definição sobre o valor do hectare, da seguinte forma:</p> <p>Para a área desapropriada do expropriado Bernardino Meireles (459,08 hectares), foi lançado o valor de R\$ 2.539.864,18, na data-base de 30.09.2011, sendo o referido montante atualizado pelo IGPM, com incidência de juros simples de 1% ao mês, resultando no montante de R\$</p>

11.865.762,17. Além disso, à título de honorários advocatícios, foi estabelecido o percentual de 5% da diferença entre o valor atualizado (R\$ 11.865.762,17) e o valor ofertado pelo Estado (R\$ 378.693,91). A referida diferença equivale a R\$ 11.487.068,26 e os honorários (5%), portanto, a R\$574.353,41.

O mesmo raciocínio pode servir para os demais expropriados, levando-se em conta o aludido acórdão emanado do TJRN, chegando ao valor do hectare em 30.09.2011 como sendo, à época, equivalente a R\$ 5.532,50.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
16982
NOME DO CONTRIBUINTE
Madson Vidal Matias Melo
CONTRIBUIÇÃO
<p>Nos termos do inciso XXIV, do art. 5º da Constituição Federal, está prevista a prévia e justa indenização para fins de desapropriação. Assim, embora pese constar a cláusula: "1.31. A participação no Leilão implica a integral e incondicional aceitação de todos os termos, disposições e condições do Edital e Anexos, da minuta do Contrato de Concessão e Anexos, bem como das demais normas aplicáveis ao Leilão, ressalvado o disposto no §3º do Art. 41 da Lei nº8.666, de 21 de junho de 1993.", na minuta do Edital, resta claro que os Princípios da Publicidade, Legalidade, Moralidade e Probidade administrativa não foram integralmente observados, pois o texto omite que os participantes terão que pagar a justa e prévia indenização para desapropriação das terras.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Nos termos do inciso XXIV, do art. 5º da Constituição Federal, está prevista a prévia e justa indenização para fins de desapropriação. Ocorre que as terras sob as quais o Aeroporto de São Gonçalo do Amarante foi erguido ainda pertencem a proprietários privados, não ocorrendo a concretização da transferência, face a ausência da integralização dos pagamentos.</p> <p>Deste modo, o Aditivo ao Contrato de Concessão de Aeroporto dev prever cláusula para pagamento das indenizações para desapropriação dos imóveis.</p> <p>Assim sendo, considerando que para a quitação das propriedades são necessários R\$ 16.903.840,03 (dezesesseis milhões novecentos e três mil oitocentos e quarenta reais e três centavos), torna-se essencial pelos Princípios da Publicidade, Legalidade, Moralidade e Probidade que os participantes tenham prévio e específico conhecimento, ainda na leitura do edital que é preciso arcar/pagar os recursos necessários ao pagamento das</p>

indenizações com a consequente justa indenização prevista constitucionalmente.

O valor necessário ao pagamento foi extraído do do processo Apelação Cível N.º 2005.004886-1 (Tribunal de Justiça do RN – TJRN), onde houve definição sobre o valor do hectare, da seguinte forma:

Para a área desapropriada do expropriado Bernardino Meireles (459,08 hectares), foi lançado o valor de R\$ 2.539.864,18, na data-base de 30.09.2011, sendo o referido montante atualizado pelo IGPM, com incidência de juros simples de 1% ao mês, resultando no montante de R\$ 11.865.762,17

Além disso, à título de honorários advocatícios, foi estabelecido o percentual de 5% da diferença entre o valor atualizado (R\$ 11.865.762,17) e o valor ofertado pelo Estado (R\$ 378.693,91). A referida diferença equivale a R\$ 11.487.068,26 e os honorários (5%), portanto, a R\$574.353,41.

O mesmo raciocínio pode servir para os demais expropriados, levando-se em conta o aludido acórdão emanado do TJRN, chegando ao valor do hectare em 30.09.2011 como sendo, à época, equivalente a R\$ 5.532,50.

Assim sendo, são devidas as seguintes indenizações a cada expropriado:

Expropriado Valores das Indenizações (R\$)

Bernardino Meireles R\$ 11.865.762,17

Espólio de Francisco Barbosa Filho R\$ 772.981,84

Mário Queiros de Lima R\$ 155.426,67

Mílvia Maria Varela de Melo R\$ 1.980.328,15

Nídia Mesquita (FASA) R\$ 1.351.356,00

TOTAL R\$ 16.125.854,83

- Honorários devidos por cada expropriado, no percentual de 5% (cinco por cento) da diferença entre o valor atualizado e o valor ofertado pelo Estado:

Expropriado 5% de Honorários (R\$)

Bernardino Meireles (DCL) R\$ 574.353,41

Espólio de Francisco Barbosa Filho (DCL) R\$ 37.631,78

Mário Queiros de Lima R\$ 6.449,24

Mílvia Maria Varela de Melo (MB) R\$ 93.696,04

Nídia Mesquita/FASA (EPCN) R\$ 65.854,72

TOTAL R\$ 777.985,20

Montante ao final apurado: R\$ 16.903.840,03

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
16987
NOME DO CONTRIBUINTE
Madson Vidal Matias Melo
CONTRIBUIÇÃO
<p>A presente contribuição é reiterativa da anteriormente apresentada através desse mesmo procedimento eletrônico de formulário, mas, ao mesmo tempo, também é complementar àquela em razão da contribuição apresentada durante a sessão virtual, objeto da audiência da Consulta Pública nº 02/2021, realizada no dia 12 de abril de 2021, segunda-feira, a partir das 14 horas e 30 minutos, relativos à concessão da ampliação, manutenção e exploração do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante (RN).</p> <p>A contribuição foi para requerer que seja solucionada a ilegalidade que vicia a minuta do edital e do contrato apresentados, em razão da violação de direito líquido e certo dos meus representados, previsto no XXIV, do artigo 5º, da Constituição Federal, para incluir a devida, prévia e justa indenização das pessoas que foram desapropriadas dos imóveis onde está localizado o Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, objeto da relicitação.</p> <p>Isso porque na audiência de Consulta Pública foi mencionado que a minuta do Edital, Capítulo IV, Seção IV, Cláusula 4.23, excluem a Concessionária que venha a lograr êxito no certame do dever de pagar as indenizações das desapropriações dos imóveis quando houver ação judicial ou fase executória não tenha sido iniciada, o que viola o direito líquido certo à indenização, pois deixa de alocar os recursos financeiros necessários para o cumprimento do dever constitucional.</p> <p>Trata-se de verdadeiro procedimento ilegal de exclusão e discriminatório perpetrado contra as pessoas de BERNARDINO FERREIRA DE MEIRELES e sua esposa, MARIELE LEAL MEIRELLES; Espólio de FRANCISCO BARBOSA FILHO; MARIO QUEIROS DE LIMA; MÍLVIA MARIA VARELA DE MELO; CHRISTIANA VARELA DE MELO; GEÓRGIA VARELA DE MELO e VALÉRIO AUGUSTO VARELA DE MELO (herdeiros de Cristiano Eugênio de Melo) e da FAZENDA ARVOREDO S/A – FASA que foram</p>

desapropriadas sem o respectivo pagamento da justa e prévia indenização incorrendo-se ainda em violação dos Princípios da Moralidade, Legalidade e Probidade Administrativa.

Em relação ao valor das indenizações devidas que devem ser incluídas tanto no edital quanto no contrato são necessários R\$ 16.903.840,03.

O valor total da indenização foi obtido a partir do cálculo do processo n.º0000164-76.1996.8.20.0129 (Tribunal de Justiça do Rio Grande do Norte), onde houve definição sobre o valor do hectare, da seguinte forma:

Para a área desapropriada do expropriado Bernardino Meireles (459,08 hectares), foi lançado o valor de R\$ 2.539.864,18, na data-base de 30/09/2011, sendo o referido montante atualizado pelo IGPM, com incidência de juros simples de 1% ao mês, resultando no montante de R\$ 11.865.762,17

Além disso, à título de honorários advocatícios, foi estabelecido o percentual de 5% da diferença entre o valor atualizado (R\$ 11.865.762,17) e o valor ofertado pelo Estado (R\$ 378.693,91). A referida diferença equivale a R\$ 11.487.068,26 e os honorários (5%), portanto, a R\$574.353,41.

O mesmo cálculo com base em decisão transitada em julgado aplica-se a todos expropriados, chegando ao valor do hectare em 30.09.2011 como sendo, à época, equivalente a R\$ 5.532,50.

Assim sendo, são devidas as seguintes indenizações a cada expropriado:

Expropriado (R\$)	Valores das Indenizações
Bernardino Meireles	R\$ 11.865.762,17
Espólio de Francisco Barbosa Filho	R\$ 772.981,84
Mário Queiros de Lima	R\$ 155.426,67
Mílvia Maria Varela de Melo	R\$ 1.980.328,15
Nídia Mesquita (FASA)	R\$ 1.351.356,00
TOTAL	R\$ 16.125.854,83

- Honorários devidos por cada expropriado, no percentual de 5% (cinco por cento) da diferença entre o valor atualizado e o valor ofertado pelo Estado:

Expropriado	5% de Honorários (R\$)	
Bernardino Meireles (DCL)		R\$ 574.353,41
Espólio de Francisco Barbosa Filho (DCL)		R\$ 37.631,78
Mário Queiros de Lima		R\$ 6.449,24
Mílvia Maria Varela de Melo (MB)		R\$ 93.696,04
Nídia Mesquita/FASA (EPCN)		R\$ 65.854,72
TOTAL		R\$ 777.985,20
Montante total		R\$ 16.903.840,03

A concluir, devem ser acrescentados à proposta econômica, na minuta do Edital, Capítulo IV, Seção IV, Cláusula 4.23, no valor de Contribuição Inicial, o mínimo de R\$ 247.000,000,00 (duzentos e quarenta e sete milhões de reais), nos quais incluem o equivalente a R\$17.000.000,00 (dezessete milhões) a serem destinados ao Estado do Rio Grande do Norte, por sua Procuradoria Geral, para o pagamento das prévias, justas e devidas indenizações constitucionais por desapropriação dos imóveis onde está erguido o aeroporto de São Gonçalo de Amarante.

JUSTIFICATIVA

Devem ser acrescentados à proposta econômica, na minuta do Edital, Capítulo IV, Seção IV, Cláusula 4.23, no valor de Contribuição Inicial, o mínimo de R\$ 247.000,000,00 (duzentos e quarenta e sete milhões de reais), nos quais incluem o equivalente a R\$17.000.000,00 (dezessete milhões) a serem destinados ao Estado do Rio Grande do Norte, por sua Procuradoria Geral, para o pagamento das prévias, justas e devidas indenizações constitucionais por desapropriação dos imóveis onde está erguido o aeroporto de São Gonçalo de Amarante.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
17988
NOME DO CONTRIBUINTE
ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas
CONTRIBUIÇÃO
<p>No item 5 - Sistemática de Cobrança de Tarifas Aeroportuárias, subitem 5.6 do Anexo 4 (Tarifas) a sugestão de nova redação é:</p> <p>5.6 - As tarifas deverão ser cobradas a posteriori, exceto em caso de prévio acordo entre a Concessionária e as Empresas Aéreas ou demais Usuários do Aeroporto. Situações anômalas podem ser objeto de um outro modo de cobrança com arbitragem do Órgão Regulador (ANAC).</p>
JUSTIFICATIVA
<p>O mecanismo de cobrança de Tarifas Aeroportuárias a vista ou de modo antecipado, em situações normais, não constitui uma prática do setor a nível global por trazer grandes dificuldades de operacionalização, sendo usado somente em condições não rotineiras. Condições excepcionais podem ser resolvidas por intermédio da prática internacional de "Consultation" e com arbitragem do Órgão Regulador.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
17989
NOME DO CONTRIBUINTE
VERISSIMO FILHOS EMPREENDIMENTOS LTDA.
CONTRIBUIÇÃO
<p>Dando continuidade à primeira contribuição já encaminhada pela empresa Veríssimo Filhos Empreendimentos Ltda. nesta Consulta Pública, recapitulemos os dados já apresentados e ainda anexar novas informações, como a seguir:</p> <ol style="list-style-type: none">1) Foi proposta uma solução para a viabilização definitiva do Aeroporto Internacional Governador Aluizio Alves consta do Processo judicial de nº 0002783-51.2011.8.20.0129 (ação de desapropriação ajuizada pelo Estado do RN em face da empresa Veríssimo Filhos Empreendimentos Ltda.), em trâmite perante a 2ª Vara da Comarca de São Gonçalo do Amarante/RN;2) Trata-se do projeto para construção da Rodovia Corredor Norte-Sul, um acesso direto ao Aeroporto Internacional Governador Aluizio Alves, que engloba desde a Av. Capitão Mor Gouveia, situada na cidade do Natal, segue pela Av. Seis (chamada de Km-6), passa, por meio de pontes, pelos Rios Jundiá e Potengi (em área já expropriada pelo Estado do RN) e chega à rótula rodoviária das instalações aeroportuárias, que demonstra a requalificação urbana da região e acessos inteligentes (Anexo 1 – link para vídeo);3) Projeto com EVTEA contratado pelo Estado do Rio Grande do Norte, através da Secretaria de Gestão de Projetos e Articulação Institucional, que maneja recursos do empréstimo do Banco Mundial, cuja viabilidade indicou a Alternativa A (Anexos 2 e 3 - Mapas com alternativa A);4) Estes estudos indicaram o coeficiente de indução do tráfego de 20%, considerada uma velocidade média de 35km/h, comparando com as duas alternativas viárias de acesso ao aeroporto hoje existentes (Viaduto de Igapó e RN-160), onde a alternativa viária Via Corredor Norte-Sul apresentou uma redução do tempo de viagem para 40 minutos e uma distancia de percurso de 23,30 km, facilitando o acesso direto ao aeroporto de toda a zona

leste da capital do Rio Grande do Norte (Anexo 4 – Quadro 11 do Produto 03 do Projeto);

5) O orçamento previsto para esta solução viária de acesso direto ao Aeroporto Internacional, com data-base de janeiro de 2018, girou em torno de R\$ 537.631.088,39, incluindo as duas pontes projetadas sobre os Rios Jundiá e Potengi, custos com BDI, administração local da obra e desapropriações, sendo uma destas já contemplado o valor da negociação no processo judicial acima citado (Anexo 5 – Resumo Orçamento da Obra);

6) Não obstante constar do orçamento acima mencionado o custo para execução da ponte sobre o Rio Jundiá, há uma solicitação de emenda coletiva para a sua construção pelo Prefeitura Municipal de São Gonçalo do Amarante ao Coordenador da Bancada Federal do Rio Grande do Norte, Deputado Benes Leocádio, datada de 18/02/2021, no valor de R\$ 40.000.000,00 (quarenta milhões de reais), que também viabilizará o turismo religioso com o acesso direto ao Santuário dos Mártires, localizado às margens do Rio pelo referido Município (Anexo 6 – Ofício Prefeitura SGA).

Diante do acima exposto, solicitamos a consideração dessa ANAC na inclusão desse Projeto na relicitação da Concessão do Aeroporto Internacional Governador Aluizio Alves, como forma de viabilizar definitivamente este Aeroporto no âmbito do turismo nacional e internacional.

JUSTIFICATIVA

Reiterar panorama do processo judicial de nº 0002783-51.2011.8.20.0129 (ação de desapropriação ajuizada pelo Estado do RN em face da empresa Veríssimo Filhos Empreendimentos Ltda.), em trâmite perante a 2ª Vara da Comarca de São Gonçalo do Amarante/RN, visto que nos respectivos autos processuais foi proposta uma solução para a viabilização definitiva do Aeroporto Internacional Governador Aluizio Alves; aclarar o contexto orçamentário para a referida solução; e solicitar consideração dessa ANAC na inclusão desse Projeto na relicitação da Concessão do Aeroporto Internacional Governador Aluizio Alves, como forma de viabilizar definitivamente este Aeroporto no âmbito do turismo nacional e internacional.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
17990
NOME DO CONTRIBUINTE
VERISSIMO FILHOS EMPREENDIMENTOS LTDA.
CONTRIBUIÇÃO
<p>Dando continuidade à primeira contribuição já encaminhada pela empresa Veríssimo Filhos Empreendimentos Ltda. nesta Consulta Pública, recapitulemos os dados já apresentados e ainda anexar novas informações, como a seguir:</p> <p>1) Foi proposta uma solução para a viabilização definitiva do Aeroporto Internacional Governador Aluizio Alves consta do Processo judicial de nº 0002783-51.2011.8.20.0129 (ação de desapropriação ajuizada pelo Estado do RN em face da empresa Veríssimo Filhos Empreendimentos Ltda.), em trâmite perante a 2ª Vara da Comarca de São Gonçalo do Amarante/RN;</p> <p>2) Trata-se do projeto para construção da Rodovia Corredor Norte-Sul, um acesso direto ao Aeroporto Internacional Governador Aluizio Alves, que engloba desde a Av. Capitão Mor Gouveia, situada na cidade do Natal, segue pela Av. Seis (chamada de Km-6), passa, por meio de pontes, pelos Rios Jundiá e Potengi (em área já expropriada pelo Estado do RN) e chega à rótula rodoviária das instalações aeroportuárias, que demonstra a requalificação urbana da região e acessos inteligentes (Anexo 1 – link para vídeo);</p> <p>3) Projeto com EVTEA contratado pelo Estado do Rio Grande do Norte, através da Secretaria de Gestão de Projetos e Articulação Institucional, que maneja recursos do empréstimo do Banco Mundial, cuja viabilidade indicou a Alternativa A (Anexos 2 e 3 - Mapas com alternativa A);</p> <p>4) Estes estudos indicaram o coeficiente de indução do tráfego de 20%, considerada uma velocidade média de 35km/h, comparando com as duas alternativas viárias de acesso ao aeroporto hoje existentes (Viaduto de Igapó e RN-160), onde a alternativa viária Via Corredor Norte-Sul apresentou uma redução do tempo de viagem para 40 minutos e uma distancia de percurso de 23,30 km, facilitando o acesso direto ao aeroporto de toda a zona</p>

leste da capital do Rio Grande do Norte (Anexo 4 – Quadro 11 do Produto 03 do Projeto);

5) O orçamento previsto para esta solução viária de acesso direto ao Aeroporto Internacional, com data-base de janeiro de 2018, girou em torno de R\$ 537.631.088,39, incluindo as duas pontes projetadas sobre os Rios Jundiá e Potengi, custos com BDI, administração local da obra e desapropriações, sendo uma destas já contemplado o valor da negociação no processo judicial acima citado (Anexo 5 – Resumo Orçamento da Obra);

6) Não obstante constar do orçamento acima mencionado o custo para execução da ponte sobre o Rio Jundiá, há uma solicitação de emenda coletiva para a sua construção pelo Prefeitura Municipal de São Gonçalo do Amarante ao Coordenador da Bancada Federal do Rio Grande do Norte, Deputado Benes Leocádio, datada de 18/02/2021, no valor de R\$ 40.000.000,00 (quarenta milhões de reais), que também viabilizará o turismo religioso com o acesso direto ao Santuário dos Mártires, localizado às margens do Rio pelo referido Município (Anexo 6 – Ofício Prefeitura SGA).

Diante do acima exposto, solicitamos a consideração dessa ANAC na inclusão desse Projeto na relicitação da Concessão do Aeroporto Internacional Governador Aluizio Alves, como forma de viabilizar definitivamente este Aeroporto no âmbito do turismo nacional e internacional.

JUSTIFICATIVA

Reiterar panorama do processo judicial de nº 0002783-51.2011.8.20.0129 (ação de desapropriação ajuizada pelo Estado do RN em face da empresa Veríssimo Filhos Empreendimentos Ltda.), em trâmite perante a 2ª Vara da Comarca de São Gonçalo do Amarante/RN, visto que nos respectivos autos processuais foi proposta uma solução para a viabilização definitiva do Aeroporto Internacional Governador Aluizio Alves; aclarar o contexto orçamentário para a referida solução; e solicitar consideração dessa ANAC na inclusão desse Projeto na relicitação da Concessão do Aeroporto Internacional Governador Aluizio Alves, como forma de viabilizar definitivamente este Aeroporto no âmbito do turismo nacional e internacional.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
17991
NOME DO CONTRIBUINTE
Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia (SEAE)
CONTRIBUIÇÃO
<p>A minuta de contrato em seus itens 5.2.8 e 5.5.21 expressa que eventos de caso fortuito ou força maior seguráveis são de responsabilidade da Arrendatária, enquanto aqueles que não houver cobertura disponível são alocados ao Poder Concedente.</p> <p>Acontece que a disponibilidade de seguros nas condições de mercado para os eventos, na época da contratação ou renovação da apólice de seguros, se não especificada e registrada formalmente, pode ser passível de interpretações distintas, o que possibilita litígios judiciais em decorrência de tais divergências potenciais.</p> <p>Portanto, a Seae recomenda que a ANAC especifique e exija a contratação do seguro todos os eventos decorrentes de caso fortuito e força maior. Dessa forma, aumenta a segurança jurídica do contrato além de transmitir maior clareza.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>O motivo exposto enquadra-se no Item (v) – complexidade normativa, e gera onerosidade regulatório previsto na IN nº 111/2020, por não ser objetivo e/ou previsível, para garantir simetria de informação entre os agentes econômicos do setor. Para maior detalhamento, recomenda-se verificar a Nota Técnica SEI nº 18165/2021/ME.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
17992
NOME DO CONTRIBUINTE
Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia (SEAE)
CONTRIBUIÇÃO
Os Itens 13.15 e 13.24 da minuta de contrato estabelecem a possibilidade de pagamento diretamente aos Financiadores mediante dedução de parte da indenização devida à Arrendatária, a critério do Poder Concedente nas hipóteses de Encampação e Caducidade, sendo do valor correspondente ao saldo devedor dos financiamentos efetivamente aplicados em investimentos no Complexo Aeroportuário. De forma a resguardar o Poder Concedente de eventuais cobranças indevidas, a Seae recomenda à ANAC inserir como condição prévia para o referido pagamento a emissão de declaração de quitação plena, por parte dos Financiadores e do Arrendatário.
JUSTIFICATIVA
Para resguardar o Poder Concedente de eventuais cobranças indevidas,

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
17993
NOME DO CONTRIBUINTE
Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia (SEAE)
CONTRIBUIÇÃO
<p>Os itens 2.11.4. e 2.11.4.1. da minuta de contrato estabelecem que cabe a União Federal a satisfação da diferença entre o valor da indenização a receber pela Concessionária Anterior e a Contribuição Inicial que a Concessionária deverá pagar, quando o valor dessa Contribuição Inicial for inferior ao da indenização. Ademais, esses itens dispõem que para o custeamento pela União Federal deverão ser verificados os prazos e procedimentos orçamentários vigentes. Já o item 2.8 da minuta do contrato, informa que a Data de Eficácia do Contrato (data em que o contrato passa a ter vigência) ocorrerá de acordo com o pagamento por parte da Concessionária, entre outras condições, sendo que este deve ocorrer em até 15 dias após a apresentação do comprovante de pagamento pela União Federal</p> <p>(item 2.11.4.2.).</p> <p>Ocorre que para participar da licitação, a Concessionária poderá ter que acertar vários compromissos financeiros com o objetivo de reunir os recursos necessários para atender as exigências do edital e que poderão aguardar o pagamento da União Federal para que o contrato seja efetivado, a depender inclusive do orçamento vigente.</p> <p>Diante desse contexto, a imprevisibilidade da data de efetivação do contrato bem como das receitas futuras enquadra-se dentre os itens de onerosidade regulatória previstos na Instrução Normativa nº 111/2020, especificamente no Item (v) – complexidade normativa, pois potencialmente traz imprevisibilidade para o processo licitatório. De forma a trazer maior estabilidade para o certame, a Seae recomenda que a ANAC verifique a disponibilidade de recursos orçamentários e demais condições para a sua execução para minimizar o risco de impedimento de efetivação do contrato e trazer mais segurança jurídica ao processo.</p>

JUSTIFICATIVA

Para minimizar o risco de impedimento de efetivação do contrato e trazer mais segurança jurídica ao processo, conforme apresentado na Nota Técnica SEI nº 18165/2021/ME.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
17994
NOME DO CONTRIBUINTE
Otomar Lopes
CONTRIBUIÇÃO
8.6. Ao apresentar o PGI, a Concessionária poderá, por meio de relatório de consulta elaborado nos termos do item 15.5 do Contrato, demonstrar que o mesmo foi apresentado aos Usuários do aeroporto.
JUSTIFICATIVA
<p>Todos usuários são, por definição, interessados “do” ou no aeroporto, ainda que não tenham vínculos mais efetivos, simples atividade de embarque/desembarque pontual.</p> <p>Se a intenção é que haja efetiva divulgação do relatório mencionado deve-se definir, no Preâmbulo, a qualificação de “usuários interessados do aeroporto” e, se estes são todos os usuários, exigir, desde já, meios de divulgação eletrônico de livre acesso e com divulgação na página internet, redes sociais etc da concessionária.</p> <p>Quando consultado o item 15.5 do Contrato remete aos itens 15.1, 15.2 e 15.4 que tratam “as partes interessadas relevantes” mas que não são os usuários “comuns”, divergindo, em princípio, da nomenclatura e finalidades indicadas no Anexo.</p> <p>(A expressão “Usuários interessados do aeroporto” somente é utilizada neste item 8.6)</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
17995
NOME DO CONTRIBUINTE
Otomar Lopes
CONTRIBUIÇÃO
Acrescentar no item 8.10.4 Tabela 4 – Instalações a serem avaliadas – Primeiro e último PGI, o item "proteção e combate à incêndio".
JUSTIFICATIVA
No item 8.10.4 Tabela 4 – Instalações a serem avaliadas – Primeiro e último PGI, há alguns critérios “utilidades” e, eventualmente, poderiam ser incluídas aquelas referentes à proteção e combate à incêndio.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
17996
NOME DO CONTRIBUINTE
Otomar Lopes
CONTRIBUIÇÃO
Acrescentar a avaliação quanto ao preço do estacionamento nos Apêndices B e C na Tabela 1 - Indicadores de Qualidade de Serviço Pesquisa de Satisfação dos Passageiros / Índices de Satisfação.
JUSTIFICATIVA
<p>O item 24 trata da “Relação preço-qualidade da alimentação no aeroporto” enquanto item 23 trata apenas da “Qualidade dos estacionamentos oficiais do operador aeroportuário”, faltando incluir a variável “preço” em relação ao estacionamento visto que é utilizada como parâmetro de “índice de satisfação” para alimentação; os critérios preço e qualidade poderiam adequar-se aos dois itens objetos de pesquisa de satisfação com passageiros/usuários.</p> <p>APÊNDICE B</p> <p>Tabela 1 - Indicadores de Qualidade de Serviço Pesquisa de Satisfação dos Passageiros / Índices de Satisfação</p> <p>[Idem para o APÊNDICE C]</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
17997
NOME DO CONTRIBUINTE
Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia (SEAE)
CONTRIBUIÇÃO
<p>Os itens 13.23 e 13.36 da Minuta de Contrato estabelece, respectivamente para os casos de caducidade e relicitação, que o valor dos investimentos vinculados a Bens Reversíveis ainda não amortizados, devida à Concessionária, serão calculados segundo a metodologia da Resolução nº 533, de 7 de novembro de 2019 e suas alterações.</p> <p>Ocorre que a ANAC emprega em tal resolução para o cálculo da indenização a partir do princípio da avaliação dos investimentos pelo Custo Histórico corrigido, ou seja, critérios contábeis. Nesse sentido a Seae já externou sua preocupação através do PARECER SEI Nº 65/2019/COGTS/SAC/SEAE/SEPEC-ME, disponível no Processo SEI nº 10099.100413/2019-13, que tal metodologia poderia incentivar a Concessionária a investir além do que necessário, pelo fato que ela possui uma garantia de ser ressarcido pelos valores contabilizados, além de gerar uma assimetria de informação (efeito Averch-Johnson) à qual o agente público se submete no processo.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Conforme Nota Técnica SEI nº 18165/2021/ME, a metodologia proposta na Resolução nº 533/2019 pode incentivar a Concessionária a investir além do que necessário, pelo fato que ela possui uma garantia de ser ressarcido pelos valores contabilizados, além de gerar uma assimetria de informação (efeito Averch-Johnson) à qual o agente público se submete no processo.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
17998
NOME DO CONTRIBUINTE
Zurich Airport Latin America
CONTRIBUIÇÃO
<p>A concessão de um aeroporto é atividade altamente especializada e complexa e desempenha um papel direto na segurança operacional do transporte aéreo. Como devidamente reconhecido pela ANAC, a experiência anterior em aeroportos equivalentes é essencial para uma operação contínua e segura, ao contrário de outros mercados de logística/infraestrutura. Caso a ANAC permita a participação não significativa dos operadores aeroportuários experientes, ou não estabeleça de forma muito clara e detalhada a necessidade de manutenção e comprovação do know-how e expertise ao longo de todo o prazo da concessão, os passageiros podem estar expostos a riscos e a qualidade do serviço ameaçada.</p> <p>Deste modo, é de extrema relevância estabelecer ao menos 15% da participação societária de um operador aeroportuário com experiência comprovada equivalente, que deve ser mantida ao longo da concessão, ou um contrato de prestação de serviços com um operador aeroportuário pelo mesmo prazo. Além disso, a concessionária deve ser obrigada a comprovar, de forma periódica e recorrente, que tais serviços estão efetivamente sendo prestados pelo operador aeroportuário que foi responsável por comprovar a experiência no leilão.</p> <p>Além disso, solicitamos esclarecimento quanto aos parâmetros que serão usados para auferir o preenchimento das qualificações técnicas do operador aeroportuário disciplinada na cláusula 4.42.3.4.1. do Edital.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Entende-se que deve ser requisito de qualificação técnica para apresentação de propostas, a presença de um operador aeroportuário em pelo menos 15% do capital social da concessionária com experiência no processamento de número de passageiros equivalente ao do aeroporto de São Gonçalo do Amarante. A manutenção de tal requisito proporcionará conforto à</p>

ANAC e reduzirá o risco de não cumprimento das obrigações previstas para a concessão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
17999
NOME DO CONTRIBUINTE
Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia (SEAE)
CONTRIBUIÇÃO
<p>O item 35 da justificativa afirma que o valor da indenização devido à Concessionária Anterior será calculado pela ANAC com base no processo de acompanhamento dos bens reversíveis feito pela Agência, além do auxílio da certificação a ser realizada por empresa de auditoria independente. Esses valores serão objeto de apuração conforme os parâmetros previstos no termo aditivo de relicitação, que por sua vez emprega a metodologia disposta na Resolução ANAC nº 533/2019.</p> <p>Ocorre que a ANAC emprega em tal resolução para o cálculo da indenização a partir do princípio da avaliação dos investimentos pelo Custo Histórico corrigido, ou seja, critérios contábeis. Nesse sentido a Seae já externou sua preocupação através do PARECER SEI Nº 65/2019/COGTS/SAC/SEAE/SEPEC-ME, que tal metodologia pode ter incentivado a Concessionária Anterior a investir além do necessário, pelo fato que ela possui uma garantia de ser ressarcido pelos valores contabilizados, além de gerar uma assimetria de informação (efeito Averch-Johnson) à qual o agente público se submete no processo.</p> <p>A Seae registra que a valoração dos ativos a mercado seria um melhor método para o cálculo da indenização devida à Concessionária Anterior. Essa Secretaria recomenda que a contratação da auditoria independente já mencionada na justificativa, como estabelece o §3º do art. 11 do Decreto 9957/2019, alcance o emprego de metodologias reconhecidas e disponíveis para valoração dos ativos (como o Teste de Impairment).</p>
JUSTIFICATIVA
Conforme Nota Técnica SEI nº 18165/2021/ME, a metodologia proposta na Resolução ANAC nº 533/2019 pode ter incentivado a Concessionária Anterior a investir além do que necessário, pelo fato que ela

possui uma garantia de ser ressarcido pelos valores contabilizados, além de gerar uma assimetria de informação (efeito Averch-Johnson) à qual o agente público se submete no processo.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18000
NOME DO CONTRIBUINTE
Zurich Airport Latin America
CONTRIBUIÇÃO
<p>Com objetivo de alcançar segurança jurídica a todas as partes envolvidas no processo de relicitação (Concessionária Anterior, Poder Concedente e Concessionária) e considerando que não existe nenhum outro documento que estabeleça a relação entre a Concessionária Anterior e a Concessionária, sugerimos que seja determinado expressamente todas as obrigações da concessionária anterior durante o período de transição do Contrato de Concessão, além de outras obrigações decorrentes do aditivo ao Contrato de Concessão 001/ANAC/2011-SBSG. Sugerimos, portanto, a inclusão da cláusula “Das Obrigações” da Concessionária Anterior.</p> <p>Nesse sentido, também é importante a definição dos procedimentos caso não haja acordo entre a Concessionária Anterior e a concessionária nas hipóteses das Cláusulas 2.23, que estabelece que quaisquer receitas indevidamente atribuídas à concessionária ou à Concessionária Anterior serão objeto de acerto de contas entre as partes.</p> <p>Assim, é muito importante estabelecer que, caso a concessionária e a Concessionária Anterior não consigam negociar a liquidação de contas, será possível iniciar um processo de resolução de conflito, que, inclusive, sugerimos que seja mediado pela própria ANAC, ou esteja sujeito à aplicação da Cláusula de Arbitragem do Contrato de Concessão.</p> <p>Também sugerimos a padronização da referência à Concessionária Anterior, já que as Cláusulas 3.1.62 e 3.1.63 fazem referência ao termo “interveniente” e não “Concessionária Anterior”.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Os contratos de concessão são contratos complexos, que demandam previsões de receitas e custos por parte dos proponentes. Dentre suas estimativas encontram-se, inclusive, possíveis riscos, além daqueles expressamente alocados no Edital e minuta de Contrato de Concessão.</p>

Além disso, é estabelecido um vínculo contratual entre concessionária e o ente que delegou a prestação do serviço, o Poder Concedente. A Concessionária Anterior celebrou o Aditivo ao Contrato de Concessão nº 001/ANAC/ 2011-SBSG com o Poder Concedente para regular as obrigações e procedimentos relativos ao processo de relicitação e, conseqüentemente, ao período de transição para a mudança de operador. De acordo com os documentos e informações disponíveis até o momento, a Concessionária Anterior assume o papel de interveniente do Contrato de Concessão,

Neste caso de relicitação, é importante que fiquem claros os possíveis riscos que podem surgir a partir de um relacionamento da concessionária com a Concessionária Anterior, principalmente considerando que é o primeiro processo de relicitação do setor aeroportuário. O Contrato de Concessão deve prever claramente as obrigações da Concessionária Anterior durante o período de transição e as regras aplicáveis à resolução de litígios entre a Concessionária Anterior e a futura concessionária.

Ainda, termos como “acerto de contas” podem trazer insegurança jurídica tanto no momento de apresentação de propostas, quanto durante a execução contratual.

O surgimento de disputas é natural em relações públicas e privadas e, em razão da participação da Concessionária Anterior no instrumento contratual, não apenas suas obrigações, mas meios de solução de conflito precisam ser evidenciados de forma a conferir segurança jurídica a todas as partes.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18001
NOME DO CONTRIBUINTE
Zurich Airport Latin America
CONTRIBUIÇÃO
<p>Considerando que as cláusulas 5.2.10, 5.2.11 e 5.2.12 estabelecem como risco do Poder Concedente: (i) custos relacionados aos passivos decorrentes das relações trabalhistas anteriores à data de transferência do contrato de trabalho, que tenham ou não sido objeto de reclamação judicial; (ii) custos relacionados aos passivos fiscais, previdenciários, administrativos e cíveis que decorram de atos ou fatos anteriores ao término da Fase I; e (iii) custos relacionados aos passivos ambientais originados e não conhecidos até a publicação do Edital;</p> <p>Está correto o entendimento de que todas as possíveis responsabilidades ocorridas antes do Contrato de Concessão (respeitadas as datas acima mencionadas) serão integralmente assumidas pelo Poder Concedente?</p>
JUSTIFICATIVA
<p>É de extrema relevância que a concessionária saiba, precisamente, quais custos devem ser considerados em suas projeções. Além disso, nenhum custo originado em momento anterior a seu conhecimento deve ser estimado como risco seu, ferindo os princípios do Direito. Portanto, sugerimos uma definição mais clara daquelas hipóteses em que a concessionária possa ser obrigada a arcar com despesas inesperadas.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18002
NOME DO CONTRIBUINTE
Zurich Airport Latin America
CONTRIBUIÇÃO
<p>A cláusula 2.19.7 estabelece que até o final da Fase I não haverá, por parte da futura concessionária, despesa com o quadro de empregados, cabendo à Concessionária Anterior informar a futura concessionária sobre os custos trabalhistas e previdenciários. O Contrato não estabelece a partir de quando poderá ocorrer a contratação dos empregados da Concessionária Anterior pela futura concessionária e o objetivo desta obrigação da Concessionária Anterior, de informar os custos trabalhistas da previdência social à futura concessionária durante o mencionado período.</p> <p>Portanto, as regras relativas à transferência de empregados entre a concessionária anterior e a futura concessionária não são claras.</p> <p>a) Está correto o entendimento que é uma opção da futura concessionária manter o quadro de empregados da anterior?</p> <p>b) Está correto o entendimento que esses empregados poderão ser formalmente contratados pela futura concessionária após o término da Fase I?</p> <p>c) E somente após esta Fase I a futura concessionária será responsável por algum custo com os empregados da concessionária anterior?</p> <p>Em caso afirmativo, sugerimos esclarecer essas condições no Contrato de Concessão.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Os custos trabalhistas costumam representar parte considerável das despesas da concessionária, e, conseqüentemente, das considerações que levam à elaboração das propostas. E, no caso de contratação de novos empregados, os custos relativos aos treinamentos operacionais e de segurança também são considerados no cálculo e elaboração das propostas. Portanto, é de alta relevância que as regras de transição dos contratos de trabalho, tanto em razão do aspecto financeiro, quanto jurídico, estejam claras no Contrato e no Edital. Além disso, as responsabilidades da Concessionária</p>

Anterior e da concessionária, provenientes dessa transição, devem estar claras, evitando a judicialização dessas questões, que tende a trazer prejuízos a todas as partes envolvidas.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18003
NOME DO CONTRIBUINTE
Zurich Airport Latin America
CONTRIBUIÇÃO
<p>Considerando que:</p> <p>(i) A cláusula 2.19.4 estabelece que caberá à concessionária notificar todas as pessoas físicas e jurídicas que possuam contratos celebrados com a Concessionária Anterior que envolvam a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário, informando sobre a sua intenção de sub-rogar ou não referidos contratos, observado o disposto no item 3.1.7;</p> <p>(ii) A cláusula 3.1.7 estabelece que a concessionária deve assumir integralmente os Contratos que envolvam a cessão de espaços no Complexo Aeroportuário que tenham sido celebrados pela Concessionária Anterior de acordo com o disposto no item 3.9 e seguintes do Anexo 14 ao Contrato de Concessão nº 001/ANAC/2011-SBSG, mediante sub-rogação integral dos seus direitos e deveres, conforme as condições contratadas; e</p> <p>(iii) A Cláusula 3.1.7.1 estabelece que a partir da assinatura do Contrato de Concessão, a celebração de novos contratos, bem como a renovação e/ou aditamento de contratos existentes entre a Concessionária Anterior e terceiros para contratação de serviços ou autorização de atividades comerciais, deverão ser encaminhados para aprovação da Concessionária</p> <p>Está correto o entendimento que a concessionária terá a opção de escolher quais contratos que envolvam a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário sub-rogará, exceto aqueles que foram firmados de acordo com o Anexo 14 do Contrato de Concessão nº 001/ANAC/2011- SBSG ou aprovado pela concessionária conforme item (iii) acima? Solicitamos esclarecimentos quanto à análise conjunta dos itens (i), (ii) e (iii) acima.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Os contratos comerciais, assim como as demais relações contratuais, são parte representativa do ativo aeroporto de São Gonçalo de Amarante. É relevante à concessionária que possa mensurar as receitas e os</p>

custos provenientes desses acordos, assim como a obrigatoriedade ou não de sub-rogação em cada um deles, para que sua proposta seja elaborada de forma adequada à prestação do serviço que o contrato demanda. Além disso, entendemos que a notificação que trata a cláusula 3.1.7.1 deve se estender a todo e qualquer tipo de contratação, evitando que a Concessionária Anterior transmita à concessionária encargos contratuais provenientes de obrigações com as quais esse não pretenderia se comprometer.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18004
NOME DO CONTRIBUINTE
Zurich Airport Latin America
CONTRIBUIÇÃO
<p>De acordo com a cláusula 2.20, em 20 dias a partir da Data de Eficácia, a Concessionária receberá da ANAC a lista de bens móveis, disponibilizada pela Concessionária Anterior, constando aqueles a serem revertidos à União, que serão disponibilizados à Concessionária, e aqueles bens não reversíveis pertencentes à Concessionária Anterior, que poderão ser adquiridos pela Concessionária mediante negociação privada.</p> <p>Tendo em vista que os bens reversíveis são considerados de alta importância (e essenciais para o cálculo da proposta) e a Cláusula 5.5.28 do Contrato de Concessão estabelece que os custos decorrentes eventuais incorreções verificadas na lista de bens disponibilizada conforme item 2.20 (a lista de bens reversíveis) são de responsabilidade da futura concessionária, os proponentes devem estar cientes do conteúdo desta lista antes do Leilão (mesmo que uma lista preliminar). Essa medida dará segurança jurídica aos proponentes para viabilizar a apresentação de propostas firmes. Portanto, sugere-se a inclusão de uma versão ainda que preliminar da lista de bens reversíveis como Anexo ao Edital.</p> <p>Outro ponto importante a ser incluído no Contrato de Concessão são as regras aplicáveis para que a futura concessionária questione a lista de bens reversíveis apresentada pela Concessionária Anterior.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Os bens reversíveis e não reversíveis são parte relevante do ativo do aeroporto de São Gonçalo do Amarante e, por isso, são considerados na formulação de propostas, uma vez que os custos provenientes de sua aquisição podem ser consideráveis. Dessa forma, ainda que a lista de bens seja elaborada pela Concessionária Anterior, detentora até então desses bens, a responsabilidade por sua verificação e garantia de manutenção no sítio aeroportuário deve ser da ANAC.</p>

Portanto, é necessário que seja disponibilizada a lista em momento anterior à apresentação de propostas, visto que seu conteúdo pode ser relevante na decisão de apresentação ou não de propostas pelos licitantes, e na formulação do conteúdo dessas propostas. É importante estabelecer critérios para soluções de eventuais disputas que incorreções na lista possam causar, inclusive referentes à parte que deverá ser acionada na disputa, a Concessionária Anterior ou a ANAC.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18005
NOME DO CONTRIBUINTE
Zurich Airport Latin America
CONTRIBUIÇÃO
<p>A cláusula 5.2.7 estabelece que quaisquer alterações tributárias que incidam sobre receitas tarifárias ou afete os custos de obras ou de prestação de serviços associados às atividades remuneradas pelas Tarifas Aeroportuárias, serão suportadas como risco do Poder Concedente. A Cláusula 5.2.7.1 estabelece que para os fins do item 5.2.7., entende-se por alteração na legislação tributária, inclusive, aquelas decorrentes de consolidação de entendimento jurisprudencial de Tribunais Superiores. É correto o entendimento que eventual incidência do Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana - IPTU será considerada uma nova condição fiscal que deve ser suportada pelo Poder Concedente e que, portanto, pode ensejar o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato?</p> <p>Em caso afirmativo, sugere-se incluir expressamente que a alteração de entendimento sobre a incidência do IPTU se aplica para fins da Cláusula 5.2.7 e 5.2.7.1, do mesmo modo como se exclui expressamente as mudanças nos Impostos sobre a Renda.</p> <p>Portanto, por se tratar de uma concessionária prestadora de serviços públicos, os documentos legais devem prever especificamente (i) a não cobrança do imposto; ou (ii) cobrança única e exclusivamente em relação às áreas comerciais - e não às áreas operacionais dos aeroportos, alternativa que já vem sendo implementada por algumas Concessionárias.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>A omissão em relação à não incidência do IPTU gera insegurança jurídica e permite a aplicação de entendimentos a critério da municipalidade, o que pode inviabilizar a operação do próprio aeroporto, tendo em vista os altíssimos valores muitas vezes envolvidos. Dessa forma, para que todos os competidores possam estar em estado de equidade na compreensão da atribuição desse risco, recomenda-se fortemente que haja previsão expressa</p>

da não incidência de IPTU nas áreas afetas à operação nos documentos jurídicos. Afinal, como já consolidado no Contrato de Concessão (cláusula 5.2.7), eventual alteração na legislação tributária (inclusive, aquelas decorrentes de consolidação de entendimento jurisprudencial de Tribunais Superiores) que incida sobre receitas tarifárias ou afete os custos de obras ou de prestação de serviços associados às atividades remuneradas pelas Tarifas Aeroportuárias são riscos a serem suportados pelo Poder Concedente.

Cabe ressaltar que a cobrança de IPTU em aeroporto de pequeno porte, que tenha baixa movimentação de passageiros e receita, pode inviabilizar sua operação, tendo em vista os altíssimos valores muitas vezes envolvidos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18006
NOME DO CONTRIBUINTE
Zurich Airport Latin America
CONTRIBUIÇÃO
<p>Considerando a extrema importância da garantia pelo Poder Concedente de direitos previstos na Lei nº 8.987/1995, e na Constituição Federal, como o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, restrições como as que constam na Cláusula 6.24.1., referentes à limitação de valores à recomposição extraordinária do equilíbrio econômico-financeiro, causam insegurança jurídica e evidentes prejuízos à Concessionária.</p> <p>Sugerimos a exclusão da Cláusula 6.24.1, para que não haja limitação quanto à relevância de valor de impacto nas receitas para o pedido de Revisão Extraordinária e que todos os reequilíbrios sejam devidamente efetuados, de acordo com a Lei nº 8.987/1995.</p> <p>Como alternativa, sugerimos excluir a Cláusula 6.24.3. a fim de permitir que a Concessionária inclua vários eventos em um único requerimento de Revisão Extraordinária para atingir o limite mínimo de 1% da receita bruta anual.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>A Cláusula 6.24.1 do Contrato, estabelece que somente estarão aptos ao requerimento de Revisão Extraordinária os eventos que causarem impacto superior a 1% da receita bruta anual média da Concessão referente aos 3 exercícios anteriores ao início da Revisão Extraordinária, de modo que os eventos que não alcançarem tal percentual não ensejarão a recomposição e deverão ser arcados inteiramente pela Concessionária. No entanto, faz-se importante estabelecer que todos os eventos que afetem as receitas e custos da Concessionária devem ser considerados relevantes para o pedido de Revisão Extraordinária e para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.</p> <p>A supressão desse direito do concessionário à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro leva a prejuízos por parte do particular que</p>

podem, inclusive, ensejar cálculos na formulação de propostas, com objetivo de sua mitigação, que podem impactar nas tarifas, na contribuição inicial, ou mesmo na eficiência. É relevante, portanto, à ANAC e à prestação adequada do serviço a exclusão dessa limitação.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18007
NOME DO CONTRIBUINTE
Zurich Airport Latin America
CONTRIBUIÇÃO
<p>Considerando a situação específica da cidade de Natal, importante ressaltar que há um aeroporto próximo aos usuários locais, ao centro comercial e aos pontos turísticos, atualmente com operações comerciais desativadas, o qual poderia comprometer a execução do Contrato de Concessão no caso de retomada das operações dessa infraestrutura aeroportuária.</p> <p>Sugere-se que seja determinado expressamente que qualquer redução na demanda ocasionada pela reabertura de um aeroporto local, e não pela instalação de um novo aeroporto, nos termos da Cláusula 5.5.3, será risco do Poder Concedente e a concessionária poderá solicitar o reequilíbrio do Contrato de Concessão.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Como a Cláusula 5.5.3 estabelece como risco da concessionária não efetivação da demanda projetada ou sua redução por qualquer motivo, inclusive se decorrer da implantação de novas infraestruturas aeroportuárias dentro ou fora da área de influência do Aeroporto, é importante distinguir novas infraestruturas aeroportuárias daquelas antigas, porém desativadas. Isso porque a implantação de novas infraestruturas aeroportuárias dependerá de uma análise envolvendo determinados órgãos, estruturação de projetos, construção e outras tantas etapas que, embora não apresentem o cenário ideal a uma concessão em andamento, com impacto nas projeções de demanda, conferem maior tempo de preparação para esse cenário por parte da concessionária.</p> <p>No caso da retomada das operações de antiga infraestrutura aeroportuária sem atividade, sua reabertura depende exclusivamente de decisão discricionária da ANAC, ou dos órgãos envolvidos, impactando</p>

imediatamente o fluxo de receita da concessionária, e promovendo altos prejuízos.

Além disso, um dos pontos mencionados na Audiência Pública foi justamente a distância e a acessibilidade do aeroporto de São Gonçalo do Amarante como fator de preocupação com o sucesso do empreendimento concedido. Portanto, uma retomada das atividades do aeroporto local de Natal certamente atrairá o público regional, comercial e turístico, comprometendo a receita da concessionária, levando até mesmo ao insucesso do Contrato de Concessão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18008
NOME DO CONTRIBUINTE
Zurich Airport Latin America
CONTRIBUIÇÃO
<p>A cláusula 3.1.44 estabelece que a Concessionária deve promover a desapropriação dos imóveis necessários à realização de investimentos ao longo da concessão cuja fase executória não tenha ainda sido iniciada, e indenizar seus proprietários.</p> <p>No entanto, o Anexo 2 - PEA prevê áreas de propriedade de terceiros e utilizadas pela concessionária anterior após processo de desapropriação.</p> <p>a) Está correto o entendimento de que todos os processos de desapropriação iniciados antes da assinatura do Contrato de Concessão são de responsabilidade integral da Concessionária Anterior?</p> <p>b) Está correto o entendimento que todas as áreas mencionadas no Anexo 2 - PEA já foram desapropriadas e não são de responsabilidade da futura concessionária?</p> <p>Em caso afirmativo, sugere-se a inclusão de Cláusula estabelecendo que todos os processos de desapropriação anteriores à assinatura do Contrato de Concessão são de inteira responsabilidade da concessionária anterior, não cabendo a futura concessionária responsabilidade pelo seu andamento.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Como mencionado em Audiência Pública, o valor referente à indenização dos processos já iniciados é de relevante impacto em projeções e receitas da concessionária. Portanto, com relação a esses possíveis passivos que possam comprometer a execução das propostas, é importante que não haja qualquer contradição nos documentos apresentados e que, desde já, seja possível afirmar a não responsabilidade da concessionária pelos processos de desapropriação que sejam de responsabilidade da Concessionária Anterior.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18011
NOME DO CONTRIBUINTE
Raízen Combustíveis S.A.
CONTRIBUIÇÃO
<p>2.20. Em até 20 dias da Data de Eficácia, a Concessionária receberá da ANAC a lista de bens móveis, disponibilizada pela Concessionária Anterior, constando aqueles a serem revertidos à União, que serão disponibilizados à Concessionária, e aqueles bens não reversíveis pertencentes à Concessionária Anterior, que poderão ser adquiridos pela Concessionária mediante negociação privada.</p> <p>2.20.1. Não serão incluídos na lista eventuais bens não reversíveis pertencentes a terceiros, decorrentes de Contratos celebrados pela Concessionária Anterior, envolvendo a cessão de espaços no Complexo Aeroportuário.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>A minuta de Contrato de Concessão prevê que o futuro concessionário receberá uma lista indicando os bens reversíveis existentes no Complexo Aeroportuário, bem como os bens não reversíveis de propriedade da Concessionária Anterior, que poderão ser adquiridos mediante negociação privada.</p> <p>A redação da cláusula 2.20 da minuta de Contrato de Concessão dá a entender que essa lista esgotaria a totalidade de bens existentes no Complexo Aeroportuário. Essa leitura é reforçada pela Decisão da Diretoria da ANAC, no processo 00058.006815/2021-70, que aprovou as minutas de Edital de licitação e de Contrato de Concessão para relicitação do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante. Lê-se no item 3.5. do relatório que “tendo em vista que as diretrizes do Governo Federal para a presente relicitação foram silentes em relação à lista de bens a serem necessariamente transferidos pelo operador atual à nova concessionária, propõe a área técnica que não haja o anexo ao edital com o compromisso de entrega de uma lista de bens específica. Não obstante, foi incluída na minuta de contrato a previsão de que o adjudicatário</p>

receberá uma lista, elaborada pela concessionária anterior, que indicará os bens reversíveis e os bens não reversíveis presentes no aeroporto.”

Entretanto, cumpre notar que também estão instalados no Complexo Aeroportuário bens de terceiros, vinculados a contratos anteriores firmados pela atual concessionária (Inframerica) e que não necessariamente se incluem no patrimônio da concessão. À época da construção do complexo aeroportuário, foram inclusive celebrados contratos de médio ou longo prazo, para a realização de investimentos elevados nas instalações, os quais ainda foram amortizados.

Ainda que não devam constar da lista a ser encaminhada pela ANAC ao futuro concessionário, o mero silêncio em relação a eventuais bens de terceiros instalados no Complexo Aeroportuário traz relevante risco e insegurança para terceiros que, de boa-fé, realizaram investimentos no Aeroporto de São Gonçalo do Amarante. Recomenda-se, ainda, a sub-rogação integral do futuro concessionário, nos contratos com terceiros firmados pelo atual concessionário, especialmente aqueles envolvendo bens de terceiros instalados no Complexo Aeroportuário, devendo ser respeitadas as condições contratadas e investimentos realizados.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18012
NOME DO CONTRIBUINTE
Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A
CONTRIBUIÇÃO
Item 5.6.As tarifas poderão ser cobradas diretamente das Empresas Aéreas e dos demais Usuários do Aeroporto, no prazo razoável acordado entre a Concessionária e as Empresas Aéreas.
JUSTIFICATIVA
<p>Atualmente, o item 5.6 do anexo IV do Contrato prevê que as tarifas poderão ser cobradas pela Concessionária à vista. Diante desta possibilidade, recentemente a concessionária do aeródromo de Salvador/BA foi a primeira concessionária a iniciar a cobrança antecipada das tarifas, causando um grande impacto econômico às Empresas Aéreas, piorando ainda mais o cenário caótico causado pela pandemia. Portanto, após esta experiência, a AZUL entende que tal previsão de pagamento à vista deve ser excluída para que o prazo de pagamento seja previamente acordado entre a Concessionária e a Empresa Aérea.</p> <p>Necessário ressaltar que a cobrança à vista é, na realidade, uma adiantamento, pois se paga por uma previsão de malha e não pelo executado (voador). Portanto, o modelo ideal deve ser com base no voador a ser processado e faturado e o prazo de pagamento do faturado seja acordado entre as partes.</p> <p>Com o modelo “a vista”, é pago pelo estimado do mês e posteriormente o saldo é compensado. Isso pode criar problemas contábeis inclusive.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18013
NOME DO CONTRIBUINTE
Raízen Combustíveis S.A.
CONTRIBUIÇÃO
<p>3.1.7. assumir integralmente os Contratos que envolvam a cessão de espaços no Complexo Aeroportuário que tenham sido celebrados pela Concessionária Anterior de acordo com o disposto no item 3.9 e seguintes do Anexo 14 ao Contrato de Concessão n 001/ANAC/2011-SBSG, mediante sub-rogação integral dos seus direitos e deveres, conforme as condições contratadas.</p> <p>(...)</p> <p>3.1.7.2. A Concessionária também deverá assumir, mediante sub-rogação integral dos direitos e deveres, conforme as condições contratadas, os Contratos que envolvam a cessão de espaços no Complexo Aeroportuário que tenham sido celebrados pela Concessionária Anterior e terceiros em momento anterior ao início do processo de relicitação, independentemente de prévia anuência da ANAC.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>A minuta de Contrato de Concessão prevê que o futuro concessionário apenas será obrigado a assumir os contratos anteriores, firmados pela atual concessionária (Inframerica), caso haja prévia anuência da ANAC para sub-rogação.</p> <p>Essa leitura é reforçada no documento intitulado “Justificativa”. Isso porque, no parágrafo 29 deste documento, consta que, em regra, “não devem subsistir contratos celebrados com terceiros que excedam o período da relicitação”. A exceção seria nos casos de “prévia e expressa anuência da ANAC, mediante motivo justificado, quando então a sub-rogação do contrato ao futuro operador aeroportuário restará estampada no negócio jurídico”.</p> <p>Da análise dessas condições, verifica-se que surge um risco relevante àqueles terceiros que já tenham firmado contratos de médio ou longo prazo com a atual concessionária em momento anterior ao início do processo</p>

de relicitação. Vale lembrar que, por se tratar de aeroporto greenfield, diversas empresas realizaram investimentos elevados à época da construção do complexo aeroportuário, cujo prazo de amortização supera o prazo estimado para conclusão do processo de relicitação (24 meses). Diante disso, era de se esperar que fosse determinada a sub-rogação do futuro concessionário em tais contratos, independentemente de prévia e específica anuência da ANAC.

Eventual entendimento em sentido contrário atenta contra os direitos de terceiros que, de boa-fé, realizaram investimentos no complexo aeroportuário, gera insegurança jurídica e viola a legislação aplicável.

Com efeito, a legislação que trata sobre a relicitação de concessões aeroportuárias prevê que será necessária a autorização da Agência nos casos de “celebração, prorrogação, renovação e aditamento de contratos com terceiros” realizados após o pedido de relicitação pela concessionária (art. 8º, caput c/c inciso IX, do Decreto 9.957/2019). Ou seja, contratos de uso de área com terceiros que já estejam em vigor antes do início do processo de relicitação não deveriam se sujeitar à prévia anuência da ANAC, devendo ser necessária a sub-rogação do futuro concessionário.

Diante disso, recomenda-se que a cláusula 3.1.7 da minuta de Contrato de Concessão seja ajustada, de forma a deixar clara a necessidade de sub-rogação do futuro concessionário nos contratos com terceiros firmados pelo atual concessionário em momento anterior ao início do processo de relicitação.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18014
NOME DO CONTRIBUINTE
Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A
CONTRIBUIÇÃO
2.1.3.1.1. As tarifas de embarque serão arrecadadas pelas empresas aéreas, antes do embarque, e recolhidas ao operador do aeródromo, devendo a Concessionária remunerar a Empresa Aérea por eventual desvantagem decorrente da arrecadação
JUSTIFICATIVA
As companhias aéreas internalizam o ônus de recolher a taxa de embarque paga pelo passageiro para o posterior repasse às Concessionárias Aeroportuárias. Todavia, diante do grande volume de passageiros transportados e considerando que a maioria dos passageiros utilizam o cartão de crédito como forma de pagamento este recolhimento impõe uma desvantagem financeira que não é remunerada pela Concessionária conforme previsão legal. Contudo, importante a alteração de tal previsão (equilíbrio econômico), para que: a empresa aérea seja indenizada pelo ônus do recolhimento de tal pagamento (ex: taxa de administração de cartão de crédito)

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18015
NOME DO CONTRIBUINTE
Raízen Combustíveis S.A.
CONTRIBUIÇÃO
Exclusão das cláusulas 11.10.4 e 11.10.4.1 da minuta de Contrato de Concessão.
JUSTIFICATIVA
<p>As cláusulas 11.10.4 e 11.10.4.1 (“Cláusulas”) da minuta de Contrato de Concessão permitem que a ANAC, com base em preocupações concorrenciais, determine o unbundling entre a infraestrutura de dutos e hidrantes e as atividades de distribuição e revenda de combustíveis em aeroportos. Ao mesmo tempo, os contratos que prevejam a construção e operação deste tipo de infraestrutura deveriam ser submetidos à ANAC, para a tomada de “eventuais medidas cabíveis”.</p> <p>Por meio de tais cláusulas, pretende-se incluir nova prerrogativa para a ANAC, que será exercida em face de terceiros que sequer serão parte desses Contratos de Concessão, a saber: aqueles que operam PAAs e realizam abastecimento de aeronaves mediante a utilização de dutos/hidrantes.</p> <p>A Raízen entende que as cláusulas em comento devem ser retiradas das minutas de contrato de concessão.</p> <p>Em primeiro, isso se deve ao fato de que elas não encontram amparo na regulamentação atual da ANAC, não podendo ser estabelecida uma restrição a direitos de terceiros em uma minuta de contrato do qual estes sequer se figurarão como parte.</p> <p>Em segundo, porque, atualmente, está em curso discussão a respeito da elaboração de proposta de ato normativo para disciplinar o tema, sendo necessário aguardar o desfecho desta frente para que se possa criar uma regulação específica sobre o tema, a fim de que não haja assimetria regulatória entre a situação a ser prevista em eventual ato normativo futuro e a destes contratos de concessão.</p>

Vale lembrar que consta, em meio aos temas inseridos na Agenda Regulatória 2021-2022 da ANAC, o tema “Acesso ao mercado de distribuição de combustível de aviação” – nomeado “Tema 15”, cujo objetivo seria “avaliar a conveniência de editar ato normativo (apenas da ANAC ou em conjunto com a ANP) ou de revisar normativos vigentes para prever dispositivos que tratem especificamente das condições de acesso aos parques de abastecimento de aeronaves (PAA).” Os trabalhos, todavia, encontram-se em andamento, tendo sido concluída apenas a etapa de elaboração de Análise de Impacto Regulatório – AIR. Diversas outras etapas do processo de análise e elaboração normativa estão ainda pendentes, notadamente o desenvolvimento da proposta de ato normativo e os atos de participação social obrigatórios, audiência e consulta pública, conforme disposto expressamente nos arts. 23, 30 e 34 da Instrução Normativa ANAC nº 154/2020.

Portanto, as Cláusulas em referência, ao anteciparem um desfecho hipotético do debate que está formalmente previsto pela própria Agência, retiram o tema do necessário debate democrático sobre o qual se constrói o modelo de agências reguladoras no Brasil e viola a regulação de regência, notadamente a Lei das Agências Reguladoras e a IN 154/2020 da própria ANAC, que estipula procedimento claro para a aprovação de normativos no âmbito da Agência.

Tais justificativas, por si só, já recomendam que sejam retiradas as cláusulas 11.10.4 e 11.10.4.1 da minuta do contrato de concessão.

No entanto, não fosse isso, a própria escolha regulatória traduzida por estas cláusulas não nos parece adequada. Além de ser questionável a competência desta agência para estabelecer restrições à livre atuação dos agentes econômicos por “motivos concorrenciais”, a Raízen compreende que tais dispositivos determinam excessiva intervenção no domínio econômico (art. 174 da CF), a medida, que confere excessivos poderes à Agência, cria insegurança jurídica e pode comprometer investimentos em infraestrutura nesse mercado.

Para os aeroportos em que já há infraestrutura de querodutos e dutos, o exercício dos poderes previstos nas Cláusulas pela ANAC a contratos já consolidados e investimentos já realizados arrisca interferir em atos jurídicos

perfeitos, o que é absolutamente vedado à Administração Pública, por expressa disposição constitucional (art. 5, XXXVII), ainda mais se tal intervenção for realizada por ato unilateral da ANAC, tratando-se de severa intervenção na esfera privada de agentes econômicos, que não pode prescindir de processo administrativo, no qual sejam garantidos ampla defesa, contraditório e todos os outros direitos relacionados.

Na medida em que inexistente regulação vigente que imponha a desverticalização da logística de QAv, qualquer iniciativa que revise o modelo atual deve ser realizada ex nunc e nunca com efeitos retroativos. Atuação distinta não apenas violaria a segurança jurídica, como poderia desincentivar investimento no setor. Mudanças abruptas nas regras regulatórias, até então, balizavam o comportamento e as expectativas legítimas de regulados e contratados, e que foram utilizadas para a decisão de entrada no mercado, levam à insegurança jurídica e à quebra na expectativa dos agentes do mercado, gerando efeitos indesejados.

Além disso, para os casos em que ainda inexistente infraestrutura de querodutos, deve-se considerar que o unbundling é uma medida severa, que gera uma série de desincentivos a investimentos e só deve ser aplicada de forma excepcional e em casos específicos. Uma conclusão errônea pode resultar em sérios prejuízos tanto para entes privados como à concorrência, incentivando comportamentos caronistas e coibindo investimentos.

Desta forma, verifica-se que o resultado prático da eventual manutenção das Cláusulas em referência será o aumento da percepção de risco do mercado em realizar negócios nesse mercado, reduzindo o incentivo a investimentos futuros.

Sendo assim, sugere-se a exclusão das referidas Cláusulas, sob pena de se violar as bases que norteiam o Estado Regulador na CF 88, além dos princípios de legalidade, e de liberdade de iniciativa dos agentes no mercado. Eventual discussão a respeito do tema deve ser resultado de um processo estruturado, refletido e com a participação de toda a comunidade interessada, inclusive com a realização de audiência e consulta pública, nesse sentido, deve ser respeitado o desenvolvimento da discussão no âmbito do Tema 15 da Agenda Regulatória da Agência, para o biênio 2021-2022.

2.2 CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS NA SESSÃO VIRTUAL DE AUDIÊNCIA PÚBLICA

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
S/N
NOME DO CONTRIBUINTE
Daniel de Araújo Jofily
CONTRIBUIÇÃO
Dúvidas relacionadas ao acesso direto da cidade de Natal ao Aeroporto Internacional Governador Aloísio Alves.
JUSTIFICATIVA
<p>Minha contribuição ela tange justamente ao estudo de viabilidade técnica, principalmente no que diz respeito a um acesso direto da cidade de Natal ao Aeroporto Internacional Governador Aloísio Alves. Como potiguar e como natalense que sou, eu observo que uma das razões para que o aeroporto não tenha se consolidado é justamente a sua distância em relação à distância à capital potiguar. Porque, o que é que acontece? De 1980 a 2014, a maio de 2014, Natal se utilizou do Aeroporto Internacional Augusto Severo, que fica localizado na cidade de Parnamirim. Parnamirim é uma cidade intensamente conurbada com Natal, então, a proximidade da cidade de Natal com o aeroporto que ficava em Parnamirim era enorme, ao passo que em maio de 2014 até a presente data foi inaugurado e foi implementado o Aeroporto Internacional Governador Aloísio Alves. E o que é que aconteceu? A distância da cidade de Natal para o aeroporto passou a ser de mais de 40 minutos, e quando em trânsito intenso cerca de uma hora e meia. Então, o Rio Grande do Norte, que tem o litoral como principal aparelho turístico, como seu principal empreendimento turístico, vem sofrendo não raras vezes com um desvio por parte dos consumidores, dos passageiros para, uma fuga para o Aeroporto de João Pessoa, principalmente para as praias que ficam entre as duas cidades, a praia de Tibau do Sul, a praia de Pipa, a praia de Bela Formosa. Então, houve uma natural fuga de passageiros que obviamente culminou com prejuízos e o desinteresse por parte da Inframerica na continuidade do seu contrato. Sendo assim, principalmente, doutor Frederico, para fins de</p>

Procuradoria Geral do Estado do Rio Grande do Norte e seu Gabinete Civil que deveria aqui de encontrar devidamente apresentado, existe um projeto muito bem desenvolvido na gestão estadual passada, pelo então governador Robson Faria, que consiste no acesso direto da cidade de Natal ao Aeroporto Aloísio Alves, por meio de uma estrutura viária muito bem pensada, através de duas pontes, que culminam com o acesso à rótula do aeroporto. E a distância então de uma hora então seria diminuída para cerca de 30 a 40 minutos. Então a Veríssimo Filhos Empreendimentos, a empresa que represento aqui neste ato, juntamente com a engenheira Ieda, que está aqui do meu lado, ela sofreu, doutor Frederico, um processo de desapropriação, certo, essa desapropriação foi paga, existe um conflito em relação ao preço da área desapropriada. Mas uma faixa de sua propriedade foi desapropriada, ao passo que por esse projeto chamado Rodovia Norte-Sul uma outra faixa da Veríssimo Filhos poderia ser utilizada neste acesso direto. E, doutor Frederico, no processo judicial de número 000278351/2011, que tramita lá em São Gonçalo do Amarante, aquela comarca, nós, a Veríssimo Filho, propomos uma permuta, a área que foi desapropriada seria permutada por outra área, cujo acesso que aqui tanto me refiro seria implementado. Então, a Veríssimo Filhos acredita que um acesso direto, porque é importante que se frise, o Aeroporto Internacional Governador Aloísio Alves não possui acesso direto, ele se vale de rodovias, de PEs, mas ele não possui um acesso direto com Natal. Então a empresa, o Grupo Veríssimo Filhos acredita que esse acesso direto poderia sim viabilizar sobremaneira o Aeroporto Internacional Governador Aloísio Alves. Então este projeto que foi pensado, que foi encomendado na gestão estadual passada, que acredita-se, que a atual gestão também não seria indiferente a tal projeto, principalmente quando visa viabilizar o aeroporto, acredita-se que sua implementação seria de suma importância para a viabilidade do aeroporto em si. E desde já questionamos se este projeto está contemplado, se ele foi pensado pela ANAC, se ele possui alguma diretriz já de pensamento por parte da ANAC. Por quê? O Estado do Rio Grande do Norte foi devidamente notificado extrajudicialmente em junho do ano passado a respeito disto, o então secretário de desenvolvimento econômico Jaime Calado recebeu o doutor Ezequias Pegado Cortez pessoalmente, que é meu sócio, a quem

rendo minhas homenagens, e se mostrou interessado no próprio projeto. O Ministério da Infraestrutura também foi notificado no dia 26 de junho do ano passado, através de e-mail, com o devido recebimento registrado, informou que autuaria o caso, mas não se manifestou, não deu qualquer resposta. Então, com base nessas considerações, e tendo em vista que o Governo do Estado do Rio Grande do Norte, através da sua Secretaria de Desenvolvimento Econômico foi notificada deste projeto, e o projeto existe e existem recursos que asseguram a sua execução, recursos provenientes do Banco Mundial, e, tendo em vista que o Ministério da Infraestrutura foi notificado, a Veríssimo Fundos de Empreendimentos LTDA questiona realmente se a ANAC pensou no objeto em questão, no projeto em questão, se vai executá-lo, em que pé está a sua análise e se vai se manifestar nos respectivos autos judiciais, indagação esta que foi objeto de notificação extrajudicial. Muito obrigado.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
S/N
NOME DO CONTRIBUINTE
Madson Vidal Matias Melo
CONTRIBUIÇÃO
Pagamento de indenizações decorrentes de desapropriações.
JUSTIFICATIVA
<p>O meu intuito, o meu objetivo de contribuir diz respeito a dois pontos em especial. Embora nós tenhamos referido aqui, inclusive pelas palavras do ilustre procurador do Estado, ao qual já tem agora os meus cumprimentos também, especial ao estado do Rio Grande do Norte, existem duas questões que é preciso ressaltar. Quando falamos de desapropriação, na verdade, como o procurador mais uma vez muito bem referiu, já existem ações judiciais que tramitam há muitos anos e das quais ainda não foram concluídos os processos de indenização de desapropriação para o terreno, ou seja, para os imóveis onde está erguido o aeroporto. Aqui se falou em indenização para imóveis que tenham sido ilegalmente comprados ou estejam ainda por serem desapropriados, mas não se falou especificamente da alocação de recursos, tanto na minuta do contrato como também no edital, inclusive a minuta do edital não faz referência específica a isso, a minuta do edital na sua Cláusula 1.31 apenas faz referência de que os concorrentes, os que consigam o certame estarão submetidos à minuta do contrato ora subapresentada, caso seja aprovada, mas não faz referência a indenização sob os processos judiciais de desapropriação que ainda tramitam. Ora, nós estamos falando de recursos hoje de valores com decisões judiciais já transitadas em julgado, que aproximam-se na quantia hoje de cerca de 17 milhões, e esses cálculos foram realizados precisamente com base numa decisão judicial que determinou o valor do hectare da área expropriada fazendo uma simples regra de calcular-se cada hectare pelo valor determinado pela justiça acrescida das devidas atualizações necessárias, juros. Então é preciso fazer uma inclusão na minuta</p>

do edital acerca da indenização dos expropriados dos processos anteriores, e não dos processos que venham ainda a ocorrer. A mesma coisa deve ser prevista, ou seja, o mesmo elemento deve ser especificado na minuta de contrato, porque ela fala do futuro, mas não fala do passado. E até o momento essas pessoas da qual nós representamos, são várias pessoas, aqui eu posso nominá-las para que fique gravado, mas essas pessoas até agora efetivamente não viram os seus processos judiciais de desapropriação, um direito constitucional, como nós sabemos, que deveria ser prévio e justo, e ainda não aconteceram. E isso nesse momento, da forma como está sendo apresentada a minuta do edital e a minuta do contrato, essas pessoas continuariam mais uma vez sem, até então, uma devida proteção, uma devida tutela, uma vez que os recursos que lhes são devidos por indenizações ainda não foram previstas. Então isso é essencial, e é esta contribuição, à qualidade de advogado a banca do escritório que representa essas pessoas no estado do Rio Grande do Norte, que tiveram as suas terras em processo de desapropriação mas que ainda não foram incluídas, é preciso fazer incluir essas informações tanto na minuta do edital, até pelo princípio da informação, da publicidade, para que todos aqueles que venham a concorrer tenham a consciência que existem esses processos judiciais relativos ao passado e que ainda não foram resolvidos, bem como também no processo do contrato, ou seja, no momento em que o vencedor do certame venha a assinar o contrato, passe efetivamente a saber que deverá ou não contar. Da forma como está, para já não seria problema, vamos dizer assim, de quem vai assumir. Mas e como é que fica a questão da indenização devida e, reitero, constitucional a essas pessoas e a empresa, que uma das proprietárias expropriadas é uma empresa, como é que ficaria essa situação? Nesse momento não há previsão, e isso realmente é uma coisa que precisa ser sanada, e é nesse intuito a minha contribuição de inclusão no que diz respeito à minuta do edital, e de esclarecimento/inclusão no que diz respeito à minuta do contrato. Muito obrigado a todos, e cumprimentando mais uma vez, uma boa tarde.