

JUSTIFICATIVA

Concessão para ampliação, manutenção e exploração do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante.

I - DA INTRODUÇÃO

1. Trata-se de processo administrativo iniciado com vistas à condução do processo de Relicitação do Contrato de Concessão nº 001/ANAC/2011 – SBSG, relativo ao Aeroporto de São Gonçalo do Amarante S.A – SBSG, em cumprimento aos termos do Decreto n.º 10.472, de 24 de agosto de 2020.
2. A presente justificativa tem por objetivo apresentar o histórico do processo, as etapas que deram origem aos estudos e documentos que darão sustentabilidade ao certame.

II - DO HISTÓRICO

3. Em 5 de março de 2020, a Inframérica Concessionária do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante S.A – SBSG, tendo por base os requisitos estabelecidos na Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, e no Decreto nº 9.957, de 6 de agosto de 2019, encaminhou a esta Agência documentação que objetivou declarar a sua intenção de aderir, formalmente, de maneira irrevogável e irretratável, ao processo de relicitação do Contrato de Concessão nº 001/ANAC/2011 – SBSG.
4. Tal pedido foi objeto de profunda análise por diversas instâncias da Agência, culminando em decisão da Diretoria Colegiada que reconheceu a viabilidade técnica e jurídica da relicitação.
5. Ante a decisão da Diretoria Colegiada, o Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República – CPPI, publicou a Resolução nº 122, de 10 de junho de 2020, na qual opinou pela qualificação do empreendimento, para fins de relicitação, no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos.
6. Após a mencionada proposta de qualificação pelo Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República – PPI, o Governo Federal, com o objetivo, entre outros, de melhorar a qualidade dos serviços e a infraestrutura aeroportuária para os usuários, qualificou o Aeroporto de São

Gonçalo do Amarante, no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República – PPI.

7. Com a qualificação, iniciaram-se as tratativas da Agência junto à Concessionária com o objetivo de que fossem formatadas as cláusulas do aditivo regente das relações contratuais entre o Poder Concedente e a Inframérica Concessionária do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante S/A até que seja transferido o ativo para a nova Concessionária. O Termo foi, então, assinado pela Inframérica e pela ANAC, em 19 de novembro de 2020, tornando-se eficaz e apto à produção de todos os seus efeitos a contar de 20 de novembro de 2020.
8. Em cumprimento às atribuições conferidas no em consonância com suas competências dispostas no Decreto nº 10.368, de 22 de maio de 2020, coube ao Ministério da Infraestrutura a seleção e aprovação dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA). Por conseguinte, os EVTEAs foram aprovados por meio do Edital de Seleção de Estudos nº 1/2021, em 14/01/2021.
9. Nesse ponto, há que se consignar que o processo de elaboração dos documentos jurídicos para esta relicitação foi ajustado para atender aos ditames da Instrução Normativa nº 81 do Tribunal de Contas da União, de 20 de junho de 2018, no sentido de que não fossem enviados àquela Corte de Contas documentos que não fossem definitivos, qual seja, que não tivessem passado pelo crivo da discussão pública e deliberação da Diretoria Colegiada da Agência. Desse modo, finalizados os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental, esses EVTEAs foram encaminhados a esta Agência para, após deliberação inicial da Diretoria Colegiada, submissão ao processo de consulta pública em conjunto com os documentos jurídicos ora apresentados.
10. Nesse interstício, foi recebido pela Anac o Ofício nº 93/2021/GAB-SAC/SAC, com informações a respeito das diretrizes do Governo Federal a serem contempladas na elaboração do processo licitatório relativo à exploração da infraestrutura aeroportuária.
11. Para tanto, definiu que deve ser considerada a situação patrimonial do Complexo Aeroportuário que será objeto de concessão, conforme documento anexo ao supracitado ofício.

12. Estabeleceu como obrigação das Concessionárias a desapropriação dos imóveis necessários à realização de investimentos ao longo da concessão cuja fase executória não tenha ainda sido iniciada, e a respectiva indenização dos proprietários.
13. Apontou o dever de observação aos investimentos elencados nos Estudos de Viabilidade aprovados pelo Ministério da Infraestrutura quando do estabelecimento dos investimentos obrigatórios previstos nos Planos de Exploração Aeroportuária de cada aeroporto, com observância às especificações:
 - a) Deverão ser sanadas eventuais não conformidades existentes e deverá ser prevista a eventual recuperação e manutenção do nível de serviço, com dimensionamento das áreas aeroportuárias e provimento de capacidade adequada para o atendimento à demanda ao longo de todo o prazo da concessão;
 - b) As adequações de infraestrutura deverão obedecer à seguinte regra geral: a Concessionária deverá realizar todas as adequações necessárias para que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, com aeronaves código 3C, em pista tipo instrumento (IFR) não precisão sem restrição, noturno e diurno, até o fim da Fase 1B do contrato de concessão, a qual prevê os investimentos obrigatórios iniciais nos aeroportos;
 - c) A Fase 1B do contrato, a qual prevê os investimentos obrigatórios iniciais nos aeroportos, descrita no Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), deverá ter prazo máximo de 24 meses contados a partir da data de eficácia do contrato;
 - d) A Concessionária deverá realizar todas as adequações necessárias para que sejam processados passageiros via pontes de embarque, de acordo com critérios mínimos a serem definidos pela ANAC; e
 - e) A eventual adoção de Proposta Apoiada não deve abarcar os investimentos obrigatórios iniciais.
14. Também foi definido que as Contribuições ao Sistema sigam sistemática:

- a) A Contribuição Inicial mínima corresponderá a 90% (noventa por cento) do Valor Presente Líquido (VPL) do fluxo de caixa livre do projeto, antes da incidência de qualquer contribuição ao sistema, conforme apurado nos EVTEA selecionados no âmbito do Edital de Chamamento de Seleção de Estudos nº 1/2021 do Ministério da Infraestrutura;
 - b) A Contribuição Variável corresponderá ao percentual sobre a totalidade da receita bruta da Concessionária necessário a que o VPL do projeto, após o pagamento da Contribuição Inicial, se torne zero; e
 - c) A primeira Contribuição Variável deverá ter como base a receita bruta referente ao quinto ano-calendário completo da concessão, contado a partir da Data de Eficácia do Contrato. A partir de então, as alíquotas deverão ser linearmente crescentes nos 5 (cinco) anos subsequentes, sendo as demais parcelas anuais calculadas a partir do percentual de contribuição variável definida.
15. Foi definido que devem constar em documentos jurídicos (minutas de edital e contrato) que, conforme premissas apresentadas pelo Ministério da Infraestrutura nos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental, não foram considerados para cálculo dos valores mínimos de outorga o acesso ao benefício do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (REIDI), instituído pela Lei nº 11.488/2007. Por esta razão, os proponentes não deverão considerar em seus lances o acesso ao supramencionado benefício. Também devem constar nesses documentos jurídicos que não foram considerados nos fluxos de caixa livres dos aeroportos o acesso aos benefícios instituídos pela Medida Provisória nº 2.199, de 24 de agosto de 2001, alterada pela Lei nº 13.799, de 3 de janeiro de 2019.
16. Definiu-se que a comprovação do pagamento dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental e do custo associado à condução da sessão pública do leilão seja feita pela adjudicatária, como condição prévia à assinatura do Contrato de Concessão.

17. Também estabeleceu-se como requisito de habilitação técnica no leilão a presença de operador aeroportuário vinculado aos licitantes, além de eventuais outros condicionamentos a serem previstos no edital, sendo certo, porém, que caso a vinculação se dê por participação societária, esta deverá ser de no mínimo, 15% no consórcio licitante. Além disso, o requisito mínimo de habilitação técnica do operador aeroportuário deve observar o processamento de pelo menos 1 (um) milhão de passageiros em um único aeroporto em pelo menos um dos últimos cinco anos.
18. Ressaltou-se que a operação dos serviços de navegação aérea não será concedida à exploração da iniciativa privada, ficando a cargo do Poder Público.
19. Os itens acima relatados foram plenamente incorporados aos documentos jurídicos que se submetem à consulta pública, os quais contemplam, de início, alterações regulatórias propostas por esta ANAC, e todos os aspectos advindos dos estudos e das diretrizes emanadas pelo formulador de políticas públicas do setor, compondo a modelagem a ser apresentada, nesta etapa, à discussão pública.
20. Dito tudo isso, destaca-se que o processo indutor da nova concessão do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante foi submetido à apreciação da Diretoria Colegiada da ANAC, nos termos da Nota Técnica nº 02/2021/SRA, de 02 de março de 2021, tendo sido aprovada na 1ª Reunião Deliberativa Extraordinária, realizada em 09 de março de 2021, e submetido à presente consulta pública.
21. É o sucinto histórico.

III – DA PROPOSTA

22. A partir dos novos estudos técnicos mencionados, das diretrizes complementares estabelecidas para o processo, e das melhores práticas observadas em outros processos de concessão, desta Agência e de outros setores de infraestrutura, foram parcialmente reformatadas as regras que deverão reger o certame e a relação contratual entre a ANAC e o futuro concessionário, conforme passa-se a descrever, ressaltando-se as principais reformas nos documentos jurídicos.

III.1. Das Alterações no Edital

23. Nesta subseção serão apresentados os pontos que radiaram as principais inovações em relação ao Edital anterior, bem como as motivações dadas para os aspectos de natureza eminentemente regulatória.

a. Das limitações à participação

24. Foi revisado o Capítulo III, Seção III, do Edital, que trata das limitações à participação no processo de licitação. Mantidas todas as limitações usualmente adotadas nas rodadas passadas – seja por força de norma ou da opção regulatória por fomentar a concorrência –, foi preciso incluir, ainda, item que impede a atual Concessionária do Aeroporto a ser relicitado ou seus acionistas de participarem da nova licitação. Vale destacar também, sobre o assunto, que a construção geral do Edital cria um modelo que impedirá, ainda, a Concessionária atual ou seus acionistas de atuarem no certame na condição de assistente técnico para fins de habilitação.

III.2. Das Alterações na Minuta de Contrato de Concessão e Anexos

25. Nesta subseção serão apresentados os pontos que radiaram as principais inovações em relação à Minuta de Contrato anterior e seus anexos, bem como as motivações dadas para os aspectos de natureza eminentemente regulatória.

III.2.1. Das alterações na minuta de Contrato de Concessão

a. Da Sub-rogação de contratos que envolvam a cessão de espaços no Complexo Aeroportuário

26. Por ocasião da celebração do termo aditivo que internaliza a relicitação do contrato de concessão, foi estruturado um regime segundo o qual, em regra, não devem subsistir contratos celebrados com terceiros que excedam ao período da relicitação, estimado em 24 (vinte e quatro) meses, a fim de que os ajustes comerciais da atual concessionária não avancem sobre a gestão da futura outorgada. A exceção, por outro lado, estará nas hipóteses 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.

27. Há de se lembrar, em tempo, que este modelo, além de refletir a determinação do Decreto nº 9.957/2019, parece coerente com o espírito da Portaria nº 93, de 20 de julho de 2020, do Ministério da Infraestrutura, que disciplina a celebração, prorrogação, renovação e o aditamento dos contratos de exploração comercial que envolvam a utilização de espaços no complexo aeroportuário nos aeroportos incluídos no Plano Nacional de Desestatização. No citado normativo, a manutenção dos contratos comerciais celebrados pela atual Concessionária em caso de extinção antecipada da concessão, está condicionada ao acatamento de uma série de condições e requisitos específicos.
28. Assim, no presente processo, a nova Concessionária somente será obrigada a subrogar os ajustes que tenham sido firmados pelo outorgado anterior em consonância com o Termo Aditivo de relicitação.
29. No mesmo sentido, foi revisto também o item que tratava, até então, do dever de a nova concessionária comunicar aos concessionários de espaços no complexo aeroportuário acerca da sub-rogação de seus contratos. Agora, o dispositivo em tela mencionará o dever de o novo operador notificar aqueles contratados acerca da intenção ou não de assumir tais negócios jurídicos nos termos em que foram celebrados.

b. Do Pagamento da Contribuição Inicial

30. Conforme definido pela Lei nº 13.448/2017 e pelo Decreto nº 9.957/2019, a indenização devida à Concessionária Anterior, decorrente dos investimentos realizados em bens reversíveis não amortizados e deduzida das parcelas de outorgas e multas devidas será paga pelo novo contratado, nos termos e limites definidos pelo Termo Aditivo e pelo Edital de relicitação. Por ter como escopo uma base de cálculo complexa, de difícil definição prévia, estes pagamentos não terão seus valores definidos no momento da publicação do Edital.

31. Dessa forma, propõe-se que o Edital defina o valor mínimo a ser pago pelo adjudicatário, e, em até cinco dias após a assinatura do contrato, a ANAC indicará a quem os valores deverão ser recolhidos.
32. Há dois possíveis cenários decorrentes do leilão. No primeiro, o valor da Contribuição Inicial é superior ao da indenização a ser paga à Concessionária Anterior. Neste caso, a ANAC indicará a parcela da Contribuição Inicial que corresponderá à indenização a ser recolhida ao antigo contratado, como condição para o início do novo contrato de parceria, conforme disposto no § 3º do art. 15 da Lei 13.448. O valor excedente deverá ser objeto de recolhimento complementar junto ao FNAC – Fundo Nacional de Aviação Civil.
33. No segundo cenário, o valor da Contribuição Inicial é igual ou inferior ao valor da indenização prevista no § 3º do art. 15 da Lei 13.448. Neste caso, a ANAC indicará que a totalidade do valor ofertado deverá ser recolhido à Concessionária Anterior.
34. Nesse segundo caso, o valor complementar da indenização calculada pela ANAC, se houver, deverá ser pago pelo Poder Público. Assim, o prazo para o pagamento da Contribuição Inicial, pelo adjudicatário se iniciaria somente após a União realizar o pagamento do montante que lhe couber à Concessionária Anterior.

c. Da Transferência dos bens

35. O valor da indenização devida 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, prevista no §3º do art. 11 do Decreto 9.957/2019. No entanto, tais valores serão objeto de apuração final, conforme os parâmetros previstos no termo aditivo de relicitação.
36. Ainda, conforme previsto na Resolução nº 533/2019, a nova Concessionária realizará inventário dos bens revertidos, que servirão de base para que os valores finais de indenização sejam apurados. Considerando a necessidade de que tais valores sejam definidos o mais rápido possível, foi reduzido o prazo para

apresentação do primeiro REB - Relatório Externo de Bens pela nova concessionária.

37. Também foram incluídas previsões que esclarecem que somente os bens indispensáveis à operação serão revertidos, e que cabe à nova Concessionária adquirir outros bens que entenda importantes para o exercício das suas atividades, seja no mercado ou da Concessionária Anterior, mediante negociação privada.

d. Do Capital Social

38. A concessão do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante tem o dispêndio fortemente concentrado na obrigação de pagamento da Contribuição Inicial, já que, para o ativo em tela, não há a necessidade de vultuosos investimentos iniciais para recuperação do nível de serviço.
39. Assim, exigir o aporte de um grande montante de capital próprio logo na entrada, somado a uma Contribuição Inicial de 90% do valor presente líquido do projeto, acabaria por dificultar a alavancagem do projeto, tornando mais cara a entrada dos licitantes e, conseqüentemente, diminuindo o valor do bid ofertado.
40. Vale lembrar que, caso a Concessionária esteja apta a financiar esses valores, mesmo que tivesse dificuldades para realizar a amortização da dívida junto aos financiadores, em decorrência de crise econômica no país ou outro fator cujo risco é alocado contratualmente à Concessionária, os recursos necessários para operação do aeroporto estariam protegidos em decorrência da vedação legal de comprometimento da continuidade da prestação do serviço, prevista no art. 28 da Lei 8.987/1985. Neste caso, poderia apenas haver o risco de não pagamento da Contribuição Variável, já coberto pela Garantia de Execução do contrato de concessão, que seria suficiente para cobrir os valores previstos.
41. Deste modo, optou-se por definir um valor de capital social de aproximadamente 50% da Contribuição Inicial Mínima acrescida dos valores previstos para ressarcimento do EVTEA e pagamento à B3 Brasil, Bolsa, Balcão, a ser subscrito e integralizado até a assinatura do contrato. Os valores podem ser considerados significativos o suficiente para garantir o comprometimento financeiro dos

acionistas da Concessionária, sem retirar a flexibilidade de outras formas de financiamento que possibilitem lances mais altos no leilão.

e. Das Informações

42. Foi incluída a obrigatoriedade de disponibilização de hardwares e softwares a fim de controlar as informações aeroportuárias, com a possibilidade de eventual solicitação de utilização da tecnologia blockchain pela Concessionária.

f. Da data de eficácia do contrato de concessão

43. Conforme esclarecido anteriormente, a fim de concretizar o que determina o artigo 15, §3º, da Lei nº 13.448/2017, foi preciso incluir na minuta de contrato de concessão uma destinação específica aos valores que serão pagos pela nova concessionária a título de Contribuição Inicial: deverá ser revertido em favor da concessionária atual, a título de indenização. Indo além, também foi esclarecido em tópico próprio que, se por um lado, a Contribuição Inicial pode não ser suficiente para quitar toda a indenização devida pelo Poder Concedente, não se pode olvidar que, ainda assim, somente o pagamento integral da indenização administrativamente apurada pela Agência Reguladora permitirá o início do novo contrato. Por isso, fez-se necessário estabelecer, no item 2.11 e seus subitens, uma lógica temporal segundo a qual a nova Concessionária somente faça desembolsos, a título de outorga, quando garantido o pagamento de eventual diferença pelo Governo Federal.
44. Nesse sentido, embora tal arranjo contratual para pagamento da Contribuição ao Sistema afaste eventuais riscos de embaraço do início da nova concessão a despeito do pagamento da Contribuição Inicial, a precedência do pagamento pela União Federal evidenciou que o prazo anterior de trinta dias, a contar da publicação do extrato do Contrato em Diário Oficial, pode não ser suficiente para que todas as providências necessárias à expedição da Ordem de Serviço – determinante para o termo inicial da eficácia contratual – , o que inclui o pagamento, sejam adotadas.

45. Entendeu-se, pois, temerário assegurar, no contrato, que os órgãos e unidades governamentais responsáveis pelo desembolso orçamentário esperado consigam fazê-lo em prazo condizente com o que constava, até então, para fins de eficácia do contrato. Por isso, a minuta contratual ora apresentada, embora siga condicionando a emissão da Ordem de Serviço ao pagamento da Contribuição Inicial e contratação de seguros, fixa novo prazo para que isso seja feito, contando agora 30 dias para emissão a partir do cumprimento dos requisitos em questão.

III.2.2. Das alterações no Anexo 2 – Plano de Exploração Aeroportuária (PEA)

a. Das fases de execução do objeto da concessão

46. Conforme o voto proferido pelo Diretor Relator do processo administrativo de aprovação dos documentos jurídicos ora submetidos à consulta, no Plano de Exploração Aeroportuária aprovado, não subsistem investimentos obrigatórios suficientes para justificar a designação de um fase específica e individualizada para a ampliação e adequação do Aeroporto. Com efeito, diferentemente dos últimos contratos de concessão celebrados por esta Agência Reguladora, a proposta atual aglutina as entregas previstas para as usuais fases I-A e I-B numa única Fase I.

III.2.3 Das alterações no Anexo 3 – Procedimentos para aplicação das penalidades de multa

a. Das Infrações relacionadas aos contratos que extrapolam o prazo da concessão

47. Com relação ao item A-24 da Tabela A – Infrações Gerais do Anexo 3, “Antecipar as parcelas que extrapolem o prazo da concessão em caso de contratos que envolvam a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário devidamente autorizados a ultrapassar o prazo da concessão”, propõe-se retirar o mencionado item da tabela para que a definição do valor base de multa seja realizada, mediante análise do caso concreto, com fundamento na matriz de ponderação de penalidades destinada a infrações tipificadas de forma não específica. Dessa maneira, a fixação da penalidade de eventual conduta infracional seria calculada,

necessariamente, a partir da avaliação da vantagem econômica obtida em decorrência da infração, em cotejo com o dano resultante de seu cometimento, circunstância apta a elevar o valor de multa a até 5% da receita bruta da Concessionária.

III.2.4 Das alterações no Anexo 4 – Tarifas

a. Das Receitas Tarifárias

48. Seguindo a tendência das concessões anteriores de flexibilização da regulação tarifária com o objetivo de possibilitar ao operador aeroportuário melhor precificar a utilização da infraestrutura, propõe-se, para o contrato do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, propõe-se a manutenção das cláusulas contratuais da 6ª Rodada e o valor da Receita Teto aplicável ao Aeroporto de Manaus, definido pela Portaria nº 3.642, de 9 de dezembro 2020.

Tabela 1 - Receita Teto por Passageiro (RT)

Código ICAO	Aeroporto	RT (R\$)
SBCT	São Gonçalo do Amarante	43,5519

b. Do Adicional do Fundo Nacional de Aviação Civil

49. Foi retirada a menção ao Adicional do Fundo Nacional de Aviação Civil, que era aplicado às tarifas de embarque internacional e que foi extinto pela Lei nº 14.034, a partir de 01 de janeiro de 2021.

b. Dos Relatórios Tarifários

50. Alteraram-se os modelos de relatórios tarifários Relatório de Remuneração das Tarifas de Embarque e Conexão – RTEC e Relatório de Remuneração das Tarifas de Pouso e Permanência – RTAP, a fim de simplificar a interpretação e a implementação destes. Adicionalmente, considerando-se as alterações adotadas pela ANAC no que se refere à tarifação de cargas, retirou-se a obrigatoriedade de envio periódico do respectivo relatório RTAC, passando este a ser enviado sob demanda da ANAC.

III.2.5 Das alterações no Anexo 5 – Fluxo de Caixa Marginal

a. Do Fluxo de Caixa Marginal

51. Para a definição da Taxa de Desconto do Fluxo de Caixa Marginal da Concessão do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, propõe-se aplicar a fórmula paramétrica consolidada por ocasião das Revisões dos Parâmetros da Concessão – RPCs e aplicada na 6ª Rodada de concessões.

52. $TDFCM = \frac{1+SELIC+5,076\%}{1+\pi} - 1$, em que:

TDFCM – Taxa de Desconto do Fluxo de Caixa Marginal

SELIC – Média aritmética da SELIC no período compreendido entre janeiro de 2016 e dezembro de 2020

IPCA – Média aritmética da variação percentual anual do IPCA entre janeiro de 2016 e dezembro de 2020

53. Assim, considerando o período compreendido entre janeiro de 2016 e dezembro de 2020, as médias aritméticas foram de 7,87% para a SELIC e 4,57% para a variação percentual anual do IPCA, o que produziu uma Taxa de Desconto do Fluxo de Caixa Marginal de 8,02%.

III.2.6 Das alterações no Anexo 7 – Plano de Transferência Operacional (PTO)

a. Da Exclusão do requisito de realização de ações imediatas

54. No conteúdo do Plano de Transferência Operacional, foi excluída a obrigação de apresentar as ações e intervenções imediatas. Essa obrigação tem como objetivo prever o início imediato de ações que permitam melhorar os padrões operacionais, o que se mostra desnecessário para o caso específico do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, o qual não apresenta déficits de infraestrutura relevantes para justificar uma etapa de adequação emergencial.

IV - DAS CONSIDERAÇÕES FINAIS

55. Os documentos jurídicos que informam esse processo de desestatização se encontram aptos para o debate público, mediante a sujeição dos dispositivos acima indicados a procedimento de consulta pública, ao lado dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental, pelo prazo de 45 dias, em que esta Agência busca contribuições para o aperfeiçoamento do projeto.
56. Nesse sentido, a ANAC convida os interessados a apresentarem contribuições fundamentadas sobre os referidos documentos com o objetivo de aprimorar sua abordagem regulatória.