

PROPOSTA DE RESOLUÇÃO QUE REGULAMENTA O PROCESSO DE CONTROLE DE BENS INTEGRANTES DA CONCESSÃO, NO ÂMBITO DAS CONCESSÕES DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA FEDERAL.

JUSTIFICATIVA DE CONSULTA PÚBLICA

1. APRESENTAÇÃO

1.1 A presente justificativa expõe as razões que motivaram a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC a propor a edição de Resolução que regulamenta o processo de controle de bens integrantes da concessão, no âmbito das concessões de infraestrutura aeroportuária federal.

2. EXPOSIÇÃO TÉCNICA

2.1 Motivação

2.1.1 A política de concessões aeroportuárias teve sua primeira fase durante a preparação para os grandes eventos que viriam a ocorrer entre 2013 e 2016, com destaque para a Copa do Mundo Fifa em 2014 e os Jogos Olímpicos em 2016. Precederam esses eventos as 3 primeiras rodadas de concessão aeroportuária: 1ª rodada em 2011, com o Aeroporto de São Gonçalo do Amarante (RN), seguido, em 2012, da 2ª rodada, com os aeroportos de Brasília/DF, Guarulhos e Viracopos, em São Paulo; e da 3ª rodada, com os aeroportos Internacionais Antônio Carlos Jobim - Galeão, no Rio de Janeiro/RJ e Tancredo Neves - Confins, em Minas Gerais.

2.1.2 Posteriormente, em 2017, foi realizada a 4ª rodada, contemplando outros 4 Aeroportos: Pinto Martins - em Fortaleza/CE, Salgado Filho - em Porto Alegre/RS, Dep. Luís Eduardo Magalhães - em Salvador/BA e Hercílio Luz - em Florianópolis/SC. Já a 5ª rodada ocorreu em 2019 na qual os blocos Nordeste, Centro Oeste e Sudeste contemplam outros 12 (doze) aeroportos.

2.1.3 Por fim, encontra-se em andamento a 6ª rodada de concessões de aeroportos, na qual serão ofertados à iniciativa privada 22 aeroportos agrupados em 3 blocos, a exemplo do processo licitatório da 5ª rodada.

2.1.4 Os contratos de concessão buscam, a cada rodada, amadurecer no tocante às inovações regulatórias e mecanismos de incentivo que ensejem em aumento da qualidade do serviço prestado ao passageiro, bem como da capacidade disponível no sistema aeroportuário.

2.1.5 Em assim sendo, uma das grandes questões enfrentadas pelo Poder Concedente para fazer cumprir as disposições contratuais diz respeito à assimetria de informações entre os regulados e o órgão regulador, especialmente quanto ao processo de controle patrimonial das concessões.

2.1.6 No que tange a este tema, os primeiros contratos limitaram-se a dispor endereçamentos mais genéricos quanto ao controle (manutenção de inventário atualizado, bem

como o registro dos bens reversíveis), e quanto à gestão dos bens ditos reversíveis uma regulação mais restritiva, em que qualquer desfazimento de bem desta natureza deve ser objeto de autorização prévia da ANAC para que seja realizado.

2.1.7 E assim, tais dispositivos contratuais, dispostos de forma mais generalista, não tem o condão, por si só, a padronização do formato e tratamento a ser dado às informações patrimoniais prestadas à Agência. Ensejando em dados que prejudicavam as análises e a comparabilidade entre aeroportos com perfis similares.

2.1.8 Assim, e, fruto de constante debate com os regulados, foram estabelecidas orientações, constantes de um Manual, as quais intentam minimizar as assimetrias de informação.

2.1.9 E, pra além disso, nos contratos à partir da 5ª rodada as prescrições, quanto ao processo de controle patrimonial, foram ditadas de forma mais específica, por meio do estabelecimento de Relatórios de Bens, ao passo que a gestão patrimonial foi flexibilizada; quando por exemplo o concessionário não carece mais de necessidade da autorização prévia da ANAC para dispor de bens ditos reversíveis. Note-se:

2.1.10 Quanto à necessidade de autorização prévia, tem-se:

14.8.1. A Concessionária deverá solicitar autorização prévia para alienação de bens móveis considerados reversíveis nos casos de:

14.8.1.1. Risco de extinção antecipada da concessão;

14.8.1.2. Nos últimos 02 (dois) anos da concessão; ou

14.8.1.3. Nos casos definidos em regulamentação específica.

[cláusula de contrato da 5ª Rodada]

2.1.11 Quanto aos Relatórios de Bens, tem-se:

(i) Relatório Externo de Bens - REB: É inventário de todos os bens da concessão, produzido por empresa especializada independente, contratada e remunerada pela Concessionária.

(ii) Relatório Interno de Bens - RIB: É relatório de todos os bens móveis da concessão, produzido anualmente pela concessionária.

(iii) Relatório de Movimentação de Bens - RMB: É relatório, confeccionado semestralmente pela concessionária em que dispõe todos os desfazimentos, aquisições e movimentações de bens, neste último caso para concessões firmadas em bloco.

2.1.12 Vale neste ponto rememorar que a Portaria ANAC nº 1.399/2013 instituiu o Projeto Prioritário “Gestão da Infraestrutura Aeroportuária” com o objetivo de harmonizar o tratamento regulatório existente para os aeroportos objeto de concessão federal e os outros, inclusive Infraero. Neste sentido, foi criada em 06 de julho de 2015 a Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos - SRA com o papel de regular todos os aeroportos, respeitadas as competências da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária – SIA.

2.1.13 As normas propostas pela SRA deverão buscar a harmonização do tratamento conferido aos aeroportos, respeitando as características de cada regulado. Neste sentido, a Resolução ora apresentada tem por objetivo delinear o processo de controle patrimonial, especialmente quanto ao estabelecimento de procedimentos e definições para o acompanhamento e controle dos bens integrantes das concessões aeroportuárias federais.

2.1.14 Sempre neste viés, a norma proposta tem o intento de equalizar o tratamento a ser observado por todos os concessionários de infraestrutura aeroportuária no tocante à gestão dos bens integrantes destas concessões. Este regramento propiciará a formalização de entregas de informações por meio de sistema dados, possibilitando procedimento mais automatizado para apresentação dos Relatórios já padronizados, otimizando tempo, e força de trabalho e potencializando a qualidade das análises a serem processadas.

2.1.15 Portanto, a formalização da norma objeto desta proposta justifica-se na medida em que possibilitará (i) o fortalecimento do processo de fiscalização dos bens integrantes da concessão, por meio de sistema eletrônico específico; (ii) melhorias no acompanhamento da gestão de bens integrantes da concessão com vistas a mitigar riscos de descontinuidade dos serviços; (iii) elaboração de estudos visando o aprimoramento dos modelos gestão patrimonial no âmbito aeroportuário; (iv) divulgação de informações padronizadas e relevantes sobre a composição patrimonial dos aeroportos concedidos, dentre outros.

2.2 Custo-Benefício da Proposta

2.2.1 Para o órgão regulador, não se vislumbram custos relevantes com a implementação da proposta, já que o processo já sofreu ganhos incrementais de melhoria nos últimos anos. Entretanto, com a expectativa de aumento de aeroportos regulados, o direcionamento de melhorias, no sistema de gestão de dados, relacionadas ao controle de bens deverão ser necessárias em vista de melhoria contínua do processo.

2.2.2 Para os regulados, tendo em vista que o relatório que é base para os demais(Relatório Interno de Bens – RIB), já é atualmente apresentado, inclusive de forma automatizada(Portal de Arquivos), vislumbram-se custos mínimos de adequação para os demais relatórios(Relatório de Movimentação de Bens – RMB e Relatório Externo de Bens – REB), apenas no tocante aos campos que atualmente não são apresentados.

2.2.3 No tocante ao REB, que será produzido por empresa contratada pela Concessionária, logo, ensejando em custos nesta contratação; indicou-se uma periodicidade quinquenal, quando as boas práticas relacionadas à temática de controle de bens, sugere levantamento de inventário de 2 a 3 anos.

2.2.4 Assim, a proposta ensejaria custos, mas estes já devem ser realidade do processo de gestão de bens.

2.2.5 Por outro lado, os benefícios da norma são elencados a seguir:

- (i) o fortalecimento do processo de fiscalização dos bens integrantes da concessão, por meio de sistema eletrônico específico;
- (ii) melhorias no acompanhamento da gestão de bens integrantes da concessão com vistas a mitigar riscos de descontinuidade dos serviços;
- (iii) elaboração de estudos visando o aprimoramento dos modelos gestão patrimonial no âmbito aeroportuário;

(iv) divulgação de informações padronizadas e relevantes sobre a composição patrimonial dos aeroportos concedidos, dentre outros.

2.3 Fundamentação Legal

2.3.1 O art. 11, V, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que criou a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC e deu outras providências, dispõe que compete à Diretoria da ANAC exercer o poder normativo da Agência. Já o art. 8º, XXI, XXIV e XLVI, deste mesmo diploma, atribui à ANAC competências para, respectivamente, “regular e fiscalizar a infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, com exceção das atividades e procedimentos relacionados com o sistema de controle do espaço aéreo e com o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos”, “conceder ou autorizar a exploração da infra-estrutura aeroportuária, no todo ou em parte” e “editar e dar publicidade às instruções e aos regulamentos necessários à aplicação desta Lei”.

2.3.2 Em se tratando de assuntos relativos a **documentos**, demonstrações contábeis e **relatórios padronizados** a serem apresentados pelos aeroportos, o Regimento Interno da ANAC com redação dada Resolução Nº 381, de 14 de julho de 2016, atribuiu à SRA a competência para a elaboração de normativos que regulam os mencionados assuntos:

*Art. 41. À Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos compete:
XIII - elaborar e manter atualizado os regulamentos que tratam de documentos, demonstrações contábeis, e relatórios padronizados a serem apresentados pelos aeroportos;*

2.3.3 Em que pese o Regimento Interno da ANAC determinar que a competência para elaborar e manter atualizado os regulamentos que tratam de documentos, demonstrações contábeis, e **relatórios** padronizados a serem apresentados pelos aeroportos encontra-se na alçada de atuação da SRA, esta área técnica considerou oportuno levar a matéria para discussão da Diretoria Colegiada da ANAC, buscando robustecer as discussões.

3. CONSULTA PÚBLICA

3.1 Convite

3.1.1 A quem possa interessar, está aberto o convite para participar deste processo de consulta pública, por meio da apresentação, à ANAC, por escrito, de comentários que incluam dados, sugestões e pontos de vista, com as respectivas argumentações. Os comentários referentes a impactos pertinentes que possam resultar da proposta contida nesta consulta pública serão bem-vindos.

3.1.2 As contribuições deverão ser enviadas por meio de formulário eletrônico próprio, disponível no endereço eletrônico <http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas>.

3.1.3 Todos os comentários recebidos dentro do prazo desta consulta pública serão analisados pela ANAC. Caso necessário, dada a relevância dos comentários recebidos e necessidade de alteração substancial da proposta de revisão, poderá ser instaurada nova consulta pública.

3.1.4 Os interessados poderão consultar os demais documentos que instruem o presente processo normativo através da Pesquisa Pública de Processos e Documentos desta Agência, conforme orientações contidas no endereço eletrônico <https://www.anac.gov.br/pesquisa-publica-de-processos-e-documentos>, informando o Processo nº 00058.016707/2020-24.

3.2 Prazo para contribuições

3.2.1 Os comentários referentes a esta consulta pública devem ser enviados no prazo de 45 dias corridos, contados da publicação do Aviso de Convocação no Diário Oficial da União.

3.3 Contato

3.3.1 Para informações adicionais a respeito desta consulta pública, favor contatar:

Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC
Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos – SRA
Gerência de Informações e Contabilidade - GEIC
SCS, Quadra 09, Lote C, Ed. Parque Cidade Corporate, Torre A, 5º Andar, Asa Sul
CEP 70308-200 – Brasília/DF
Tel.: (61) 3314-4715
e-mail: geic@anac.gov.br