



# **RELATÓRIO DE DIVULGAÇÃO DAS CONTRIBUIÇÕES**

**Consulta Pública nº 05/2024**

Proposta de valor do Fator X a ser aplicado nos reajustes tarifários dos Blocos Nordeste, Centro-Oeste e Sudeste nos anos de 2024 a 2028 e dos Aeroportos de Confins e do Rio de Janeiro / Galeão nos anos de 2025 a 2029.



## 1. Introdução

Divulga-se o presente relatório contendo as contribuições recebidas no âmbito da Consulta Pública nº 05/2024, referente à proposta de resolução que estabelece o valor do Fator X a ser aplicado nos reajustes tarifários dos Blocos Nordeste, Centro-Oeste e Sudeste nos anos de 2024 a 2028 e dos Aeroportos de Confins e do Rio de Janeiro / Galeão nos anos de 2025 a 2029.

Foi definido o período entre 25 de abril e 10 de junho de 2024 para o recebimento de contribuições.

As contribuições deveriam ser encaminhadas à Agência por meio de formulário eletrônico próprio disponível no endereço <https://www.gov.br/anac/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/consultas-publicas/consultas-publicas-em-andamento>.

## 2. Contribuições

<b>DADOS DO COLABORADOR</b>
Concessionária do Aeroporto Internacional de Confins
<b>FONTE</b>
Contribuição nº 28.050 do Sistema AudPub da ANAC.
<b>TIPO DE CONTRIBUIÇÃO</b>
Alteração
<b>JUSTIFICATIVA</b>
De acordo com os dados da BH Airport, baseado nos relatórios de movimentação, o número de passageiros tarifados em 2018 foi de 5.277.948, e não 5.317.069, enquanto o número de passageiros tarifados em 2023 foi de 5.182.367 e não 5.299.666. Desta forma, ao se analisar o ?pax recalculado, se observa uma queda de -0,36% e não -0,07% conforme calculado por meio desta Consulta Pública. Sendo assim, a Fator X recalculado, utilizando os números acima expostos, resultaria em -0,42%.



<b>DADOS DO COLABORADOR</b>
IATA – Dany Oliveira
<b>FONTE</b>
Contribuição nº 28.051 do Sistema AudPub da ANAC.
<b>TIPO DE CONTRIBUIÇÃO</b>
Outros
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<u>Anexo à Contribuição nº 28.051.</u>



# Contribuições da IATA

Proposta de resolução sobre o valor do fator X a ser aplicado nos reajustes tarifários dos Blocos Nordeste, Centro- Oeste e Sudeste nos anos de 2024 a 2028 e dos aeroportos de Confins e do Rio de Janeiro / Galeão nos anos de 2025 a 2029.

## Contextualização

As empresas aéreas têm a honra em poder participar desse processo de consulta pública para resolução sobre o valor do fator X.

A ANAC propõe o cálculo do fator X com base nos dados dos passageiros de cada aeroporto. Dessa forma, a proposta considera os valores apresentados por aeroporto, considerando os períodos de 2024 a 2026, para os aeroportos dos Blocos Nordeste, Centro-Oeste e Sudeste, e, de 2025 a 2027, para os aeroportos de Confins e Galeão:

<b>Aeroporto</b>	<b>Δ Pax</b>	<b>Fator X</b>
Confins	+1,95%	-0,36%
Galeão	-12,28%	-0,75%
Recife	+0,75%	-0,20%
Vitória	+0,37%	-0,28%
Cuiabá	-1,46%	-0,64%
Maceió	+0,46%	-0,26%
João Pessoa	-0,85%	-0,52%
Aracaju	-1,07%	-0,56%



A indústria também observa que as propostas são baseadas na aplicação da seguinte fórmula paramétrica:

$$X = \begin{cases} -0,75\%, \text{ se } \Delta pax \leq -2\% \\ (0,2 \times \Delta pax - 0,35\%), \text{ se } -2\% < \Delta pax < 5,5\% \\ 0,75\%, \text{ se } \Delta pax \geq 5,5\% \end{cases}$$

A fórmula anterior é a mesma aplicada anteriormente considerando o período 2018-21 para os aeroportos da 4ª rodada de concessões e 2016-21 para os da 2ª rodada e a proposta marca uma mudança da ANAC para utilizar uma abordagem da Total Fatore a Produtividade para uma mais paramétrica.

A indústria entende que é prerrogativa da ANAC decidir como deve ser calculado o fator X nos contratos de concessão, desde que esta metodologia seja consultada previamente com rigor.

## Análise

### **As tarifas devem ser baseadas em custos eficientes para o futuro**

Tal como indicado em processos de consulta anteriores, a indústria acredita que as tarifas devem ser definidas seguindo a metodologia de blocos de construção, conforme estabelecido no Doc.9082 da OACI sobre políticas tarifárias para aeroportos e serviços de navegação aérea. A indústria incentiva a ANAC a considerar a adoção de tarifas rentáveis em futuros contratos de concessão.

Esta contribuição assenta na premissa de que não é possível estabelecer preços baseados em custos no âmbito do disposto nos contratos de concessão em causa.

### **Fator de Produtividade**

A indústria valoriza que a ANAC tenha suavizado o impacto nas taxas de câmbio de uma abordagem de fator de produtividade para uma mais paramétrica, uma vez que proporciona



um quadro regulatório mais “preciso” e, em certa medida, eliminará as assimetrias de informação existentes entre o regulador e a concessão.

Enfatizamos o fato de que, embora a indústria entenda que existe um desejo de proporcionar maior segurança regulatória, isso não deve ser feito “a qualquer custo”. Fornecer esta certeza poderia levar a uma situação em que os ganhos de produtividade só seriam repassados aos consumidores no final do período de concessão. Deve haver uma maneira de transmitir melhorias de produtividade e eficiência aos consumidores durante o subsídio. Existem diversas concessões ao redor do mundo que não possuem essa estrutura “parametrizada” e ainda atraem licitantes.

Insistimos que a indústria acredita que a melhor forma é aplicar um modelo baseado em custos. Contudo, dadas as atuais limitações à aplicação de tal quadro, é necessário procurar alternativas e explorar mais a aplicação de um fator de produtividade, em vez de o abandonar.

A IATA, sempre representando as empresas aéreas, observou anteriormente que dois tipos de estruturas de taxas de concessão são identificados no sistema aeroportuário global: 1) baseadas em custos (tarifas revistas anualmente ou plurianualmente) e 2) totalmente parametrizadas (evolução de taxas pré-determinadas através de uma fórmula, seja como única alternativa ou como alternativa). se as negociações falharem). Até onde sabemos, um fator de produtividade não fixo e não baseado em custos só é aplicado no Brasil e no Peru. No entanto, esta última metodologia é aplicada em outros setores regulamentados, como as telecomunicações.

Na concessão do aeroporto de Lima, o regulador já passou por 3 revisões de tarifas aplicando uma abordagem do fator de produtividade, com os seguintes resultados:



#### Aeroporto de Lima - Revisões do Fator X

Período	Fator X
2008-2013	-0.61%
2014-2018	0.05%
2019-2026	3.41%

Fonte: OSITRAN

Para determinar o fator de produtividade, o regulador peruano aplica a fórmula de *Bernstein* e *Sappington* (1999), que calcula 1) a diferença entre os fatores de produtividade da empresa e da economia mais 2) a diferença entre os custos dos insumos da empresa e o da economia. A IATA contatou a ANAC com o regulador peruano para que os detalhes deste modelo pudessem ser revisados.

A indústria reconhece que o modelo aplicado é “pesado em informações”, mas nota que mesmo assim o regulador foi capaz de aplicar tal abordagem. Dessa maneira, a indústria acredita que a ANAC tem poderes para solicitar informações necessárias às concessionárias.

Importante ressaltar que a indústria não sugere a ANAC aplicar a abordagem que está sendo empregada no aeroporto de Lima. Pode haver maneiras alternativas de definir um fator X com base na produtividade. Por exemplo, pode-se definir o fator X em consonância com a produtividade da economia brasileira como uma expectativa de que esta seja a melhoria mínima que a concessionária precisa alcançar. O ponto a destacar é que há um exemplo em que um fator de produtividade tem sido aplicado em outro lugar e, portanto, sugere-se que a ANAC realize uma análise mais aprofundada, com a contribuição de consultores econômicos, se necessário, sobre maneiras de como a abordagem do fator de produtividade pode ser aplicada, seja em sua forma atual ou por meio de um mecanismo alternativo ou substituída por outra metodologia.



### Fórmula paramétrica

Conforme destacado em ocasiões anteriores, a indústria não é a favor de fórmulas paramétricas, pois isso não está de acordo com a cobrança baseada em custos. Uma abordagem paramétrica não permite adaptar-se às circunstâncias em mudança. Por exemplo, uma abordagem flexível no CAPEX combinada com uma abordagem paramétrica nas tarifas cria o incentivo perverso nos aeroportos para minimizarem os investimentos. Além disso, uma abordagem paramétrica não permitirá repassar aos consumidores qualquer desempenho superior alcançado além do prescrito nos parâmetros.

Sobre a fórmula que está sendo aplicada em outros aeroportos e que faz parte da proposta da ANAC para essas concessões, a indústria tem os seguintes comentários:

- Não está claro se o cálculo do X com base nos desvios históricos do tráfego está de acordo com a matriz de risco do contrato de concessão, onde a concessionária assume o risco de tráfego durante toda a vigência do contrato. Pode ser desejável aplicar um fator X fixo como a expectativa mínima de eficiência.
- A indústria acredita que a fórmula é assimétrica e com viés a favor da concessionária, pois o limite inferior da faixa (-0,75%) é atingido com uma queda média de 2% no tráfego enquanto é necessário um crescimento médio de 5,5% para atingir o limite máximo final da faixa (0,75%).
- Semelhante ao acima, a indústria entende que a aplicação da fórmula implica que a média histórica do tráfego precisa ser superior a 0,35% para que um fator X seja positivo. Observando que a concessionária já é compensada anualmente pela variação da inflação, no mínimo, um fator X positivo deve ser alcançado com tráfego médio acima de 0%.
- Não está claro porque o intervalo (-0,75% a 0,75%) foi escolhido.



Se a ANAC ainda continuar na utilização desta fórmula paramétrica, a indústria apreciaria que as preocupações acima fossem abordadas.

### Proposta de trabalho conjunto

A indústria insiste em uma revisão abrangente das definições relacionadas ao espírito regulatório e em esforços para tornar o processo mais eficiente.



<b>DADOS DO COLABORADOR</b>
ANB – Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A.
<b>FONTE</b>
Contribuição nº 28.052 do Sistema AudPub da ANAC.
<b>TIPO DE CONTRIBUIÇÃO</b>
Outros
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Encaminhamos, em anexo, a manifestação desta Concessionária protocolada nos autos do processo 00058.014455/2024-22.
<u>Anexo à Contribuição nº 28.052.</u>

Carta Nº **12164ANB20240607**

São Paulo/SP, 07 de junho de 2024.

À  
**AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC**

**Assunto:** Contribuições à proposta de resolução que estabelece o valor do Fator X a ser aplicado nos reajustes tarifários dos Blocos Nordeste, Centro-Oeste e Sudeste nos anos de 2024 a 2028 e dos Aeroportos de Confins e do Rio de Janeiro / Galeão nos anos de 2025 a 2029.

**Ref.:** Consulta Pública nº 05/2024

Processo nº 00058.014455/2024-22

*Prezados (as),*

A **AEROPORTOS DO NORDESTE DO BRASIL S/A (“ANB” ou “Concessionária”)**, com sede na Rua Barão de Souza Leão, 425, 19º andar, Boa Viagem, Recife/PE, CEP: 51.030-300, sociedade de propósito específico, delegatária do Poder Público, responsável pela execução do Contrato de Concessão n.º 001/ANAC/2019 (“Contrato de Concessão”), aqui representada por seus Diretores, vem por meio da presente, expor e requerer, conforme termos abaixo.

Cumprimentando-os (as) cordialmente, fazemos referência ao processo de Consulta Pública da proposta de resolução que estabelece os valores do **Fator X** a serem aplicados nos reajustes tarifários dos Blocos Nordeste, Centro-Oeste e Sudeste nos anos de 2024 a 2028 e dos Aeroportos de Confins e do Rio de Janeiro / Galeão nos anos de 2025 a 2029.

Assim, em atenção ao aviso de consulta pública publicado no DOU em 25 de abril de 2024, bem como após análise da minuta proposta, vimos pela presente apresentar a contribuição desta Concessionária à mencionada proposta, nos termos abaixo.

Como é de conhecimento, o Fator X é um componente que incide na fórmula do reajuste anual com objetivo de repassar aos consumidores/usuários ganhos esperados de produtividade.

Ainda, nos termos do Contrato de Concessão da ANB, o Fator X poderá afetar de forma positiva ou negativa o resultado do reajuste anual, dependendo da evolução das variáveis associadas a custos, produtividade e eficiência da indústria aeroportuária e/ou do Aeroporto, tendo valor igual a zero até a conclusão da primeira Revisão dos Parâmetros da Concessão (“RPC”).

Nesse contexto, para o cálculo do Fator X, observa-se que, em um primeiro momento, a ANAC adotou a utilização de fórmulas paramétricas estabelecidas a partir de uma cesta de produtos, que, por sua vez, compreendia embarques, desembarques e conexões de passageiros e dos pousos e decolagens de aeronaves, ponderadas pelas receitas de passageiros e de aeronaves.

Posteriormente, em 2021, verifica-se que esta fórmula paramétrica foi simplificada e incorporada aos contratos de concessão dos aeroportos concedidos na 6ª Rodada e 7ª Rodada. A variação da cesta de produtos foi então substituída pela variação do número de passageiros tarifados.

Segundo a ANAC nos termos da Nota Técnica Nº 22/2024/GERE/SRA, tal mudança estaria baseada apenas na variação do movimento de passageiros, tendo em vista que o ganho de escala seria um dos principais elementos da variação de produtividade. Esta metodologia teria, ainda, o mérito de não gerar custos elevados com levantamento de informações, e de não aumentar a percepção de incerteza.

Isso Posto. Verifica-se na proposta da em tela, referente à 1ª do Contrato de Concessão do Bloco Nordeste, que a Agência pretende manter a metodologia de cálculo do Fator X a partir de uma fórmula paramétrica, calculada com base em uma função da variação de passageiros tarifados, justificando tal proposta na redução da discricionariedade e pela estabilidade da metodologia de definição do Fator X.

Especialmente no caso do Bloco Nordeste, a partir da utilização da fórmula paramétrica que se baseia nos dados da variação de passageiros entre 2018 e 2023, observa-se que os valores de Fator X a serem aplicados nos anos de 2024 a 2028 são negativos<sup>1</sup> para os Aeroportos do Bloco Nordeste, o que pode ser considerado ainda reflexo dos efeitos da pandemia de Covid-19 no período avaliado e consequência da gradual retomada do crescimento, em razão da redução abrupta na movimentação de passageiros nos aeroportos brasileiros causado pelo fator exógeno em questão.

---

<sup>1</sup> -0,20% (vinte centésimos por cento negativos), para o Aeroporto de Recife  
-0,26% (vinte e seis centésimos por cento negativos), para o Aeroporto de Maceió  
-0,52% (cinquenta e dois centésimos por cento negativos), para o Aeroporto de João Pessoa  
-0,56% (cinquenta e seis centésimos por cento negativos), para o Aeroporto de Aracaju

Feitas essas considerações, informamos que esta Concessionária não se opõe à aplicação do Fator X proposto neste momento pela Agência, entretanto entendemos que a metodologia de cálculo do Fator X baseada exclusivamente na variação da movimentação de passageiros deverá ser objeto de novos estudos e futuras melhorias.

Na visão desta Concessionária, a metodologia perde seu sentido a partir das concessões em blocos de aeroportos, vez que tal modelagem em bloco é resultado do conceito de subsídio cruzado existente na gestão de aeroportos, em que aeroportos de maior valor econômico propiciam superávits para que a Concessionária possa gerir também as infraestruturas deficitárias, de modo que a gestão sistêmica se torne sustentável propiciando modicidade tarifária, investimentos adequados e qualidade na gestão.

Conceitualmente, em um cenário de economia de escala, variações de produtividade fazem com que o custo se descole das tarifas, possibilitando lucros extraordinários, por um lado, e prejuízos, por outro. O fator X buscaria supostamente reduzir este descolamento, compartilhando com os usuários as variações de produtividade resultantes da dinâmica do setor, o que não ocorre no caso de aeroportos em blocos.

Assim, da forma como os parâmetros e a fórmula de cálculo do Fator X estão definidos atualmente, o crescimento da movimentação de passageiros nos aeroportos, causa uma redução da tarifa. Desta forma, o mecanismo penaliza o aumento de passageiros tarifados, em um contexto em que a Concessionária planeja o crescimento de seus principais aeroportos, para que os superavitários compensem os deficitários.

Em outras palavras, a expectativa é que em algum momento o crescimento desses aeroportos seja acelerado. Contudo se o crescimento for acelerado, não significa necessariamente que o aeroporto experimentará um ganho elevado de produtividade por ganhos de escalas, tendo em vista que o aeroporto com maior movimento é responsável por compensar as perdas de outros menores, bem como que nestes casos de crescimento o contrato de concessão estabelece gatilhos para a realização de novos investimentos.

Diante disso, em um contexto setorial, entendemos que é preciso reavaliar se os ganhos de produtividade realmente existem ou se podem no futuro ser resultado da aplicação de uma metodologia alternativa, de modo a preservar o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão.

À vista disso, é fundamental que nos próximos anos sejam analisados com cuidado os efeitos das mudanças ora implementadas e o cenário econômico futuro, para que sejam realizados

eventualmente ajustes necessários de forma que o mecanismo regulatório do Fator X cumpra seus objetivos.

Em vista de todo o exposto, vimos, por meio da presente, apresentar as contribuições acima desta Concessionária quanto ao tema, colocando-nos à disposição para continuar atuando em conjunto com V.Sas., no aprimoramento da abordagem atual, ou seja, se a abordagem de produtividade deve continuar ou se existem alternativas ao modelo atualmente adotado.

Sendo o que tínhamos para o momento, agradecemos a oportunidade de participação na referida Consulta, bem como renovamos os votos de elevada estima e consideração, colocando-nos inteiramente à disposição para apresentar eventuais esclarecimentos que se façam necessários.

Atenciosamente,

---

**AEROPORTOS DO NORDESTE DO BRASIL S.A.**

Fernando Santiago Yus Sáenz de Cenzano  
Diretor Presidente

Rodrigo Almeida Rosa  
Diretor Econômico-Financeiro



<b>DADOS DO COLABORADOR</b>
Subsecretaria de Acompanhamento Econômico e Regulação – Ministério da Fazenda
<b>FONTE</b>
Contribuição enviada à ANAC via Sistema Eletrônico de Informações (SEI)
<b>TIPO DE CONTRIBUIÇÃO</b>
Outros
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Anexo ao Ofício nº 34577/2024/MF, de 05/06/2024: Parecer nº 2049/2024/MF.



## PARECER SEI Nº 2049/2024/MF

**Ementa:** Consulta Pública nº 5/2024 da ANAC, com o objetivo de colher contribuições sobre a proposta de resolução que estabelece o valor do Fator X a ser aplicado nos reajustes tarifários dos Blocos Nordeste, Centro-Oeste e Sudeste (2024-2028) e dos aeroportos de Confins e do Rio de Janeiro/Galeão (2025-2029).

Processo SEI nº 19995.003493/2024-98

### 1 INTRODUÇÃO

1. A Subsecretaria de Acompanhamento Econômico e Regulação (SEAE) da Secretaria de Reformas Econômicas do Ministério da Fazenda (SRE/MF) apresenta, por meio deste parecer, contribuições a respeito da proposta de resolução que estabelece o valor do Fator X a ser aplicado nos reajustes tarifários dos Blocos Nordeste, Centro-Oeste e Sudeste nos anos de 2024 a 2028 e dos aeroportos de Confins e do Rio de Janeiro/Galeão nos anos de 2025 a 2029, submetida à apreciação do público interessado no âmbito da Consulta Pública nº 5/2024 da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

2. Este parecer apresenta discussões sobre aspectos concorrenciais, regulatórios e estruturais da proposta, no sentido de fomentar reflexões e destacar os aspectos positivos. Este documento não possui caráter vinculante e está em consonância com as atribuições da SRE relativas à promoção da concorrência e outros incentivos à eficiência econômica constantes na Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, e no Decreto nº 11.907, de 30 de janeiro de 2024.

### 2 ANÁLISE

#### 2.1 Fundamentação legal

3. Conforme a Lei nº 11.182, de 27/09/2005, compete à ANAC regular e fiscalizar a exploração da infraestrutura aeroportuária, assim como estabelecer o seu regime tarifário. É o que preconiza o seu art. 8º, incisos XXIV e XXV:

Art. 8º **Cabe à ANAC** dotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:

(...)

XXIV –conceder ou autorizar a exploração da infra-estrutura aeroportuária, no todo ou em parte;

XXV –estabelecer o regime tarifário da exploração da infra-estrutura aeroportuária, no todo ou em parte; (grifo nosso)

(...)

4. O Decreto nº 7.624, de 22/11/2011, que dispõe sobre as condições de exploração pela iniciativa privada da infraestrutura aeroportuária, por meio de concessão, estabelece os seguintes requisitos para o regime tarifário:

Art. 7º Na exploração de aeródromo concedido, **as tarifas aeroportuárias serão aplicadas conforme regime tarifário estabelecido pela ANAC.**

**§ 1º O regime tarifário dos contratos de concessão deverá prever a transferência de ganhos de eficiência e produtividade aos usuários, e considerar aspectos de qualidade na prestação de serviço.**

**§ 2º Os valores tarifários serão reajustados anualmente, por um índice de preços ao consumidor.** (grifo nosso)

5. Assim, os contratos dos aeroportos concedidos preveem reajustes anuais em função da inflação e do Fator X, que incorpora ao cálculo do reajuste o elemento produtividade.

6. O mecanismo do Fator X foi inicialmente incorporado aos contratos de concessão por força do Decreto nº 7.205, de 10/06/2010, que dispunha sobre o modelo inicial da concessão do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante (ASGA):

Art. 17. O teto tarifário será reajustado anualmente, por um índice de preços ao consumidor, e revisto ordinariamente a cada cinco anos, a fim de preservar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, nos termos do art. 19.

Art. 18. **A fórmula de reajuste do teto tarifário conterà o fator de produtividade na prestação dos serviços.** (grifo nosso)

7. Do mesmo modo, o Decreto nº 7.624, de 22/11/2011, que rege as condições de exploração pela iniciativa privada da infraestrutura aeroportuária dos aeroportos concedidos pela União, estende a aplicação do Fator X à todas as concessões aeroportuárias:

Art. 7º Na exploração de aeródromo concedido, as tarifas aeroportuárias serão aplicadas conforme regime tarifário estabelecido pela ANAC.

**§ 1º O regime tarifário dos contratos de concessão deverá prever a transferência de ganhos de eficiência e produtividade aos usuários, e considerar aspectos de qualidade na prestação de serviço.**

**§ 2º Os valores tarifários serão reajustados anualmente, por um índice de preços ao consumidor.** (grifo nosso)

## 2.2 Características gerais da proposta regulatória

8. Conforme especificado pela legislação, os contratos de concessão de aeroportos preveem reajustes anuais nos valores das tarifas com base na inflação, sendo utilizado o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) como índice de preços, e no Fator X, um índice determinado pela ANAC e que reflete os ganhos de produtividade a serem repassados aos usuários.

9. A fórmula de reajuste do contrato de concessão de Confins e Galeão é especificada no item 6.5, enquanto os itens 6.6, 6.7 e 6.8 dispõem sobre o Fator X, da seguinte forma:

6.5. Após o primeiro reajuste, as Tarifas previstas no Anexo 4 – Tarifas serão reajustadas anualmente pelo IPCA, tendo como referência a data de publicação do último reajuste, observando-se a seguinte fórmula:

$$P_t = A_t + B_t$$

Para  $t = 2$ , tem-se:

$$A_t = P_{t-1} \frac{IPCA_t}{IPCA_{t-1}} (1 - X_t)$$

$$B_t = A_t(-Q_t)$$

Para  $t > 2$  tem-se:

$$A_t = A_{t-1} \frac{IPCA_t}{IPCA_{t-1}} (1 - X_t)$$

$$B_t = A_t(-Q_t)$$

onde:

$P_t$  corresponde às Tarifas previstas no Anexo 4 – Tarifas;

$A_t$  é o componente que incorpora o índice de inflação e os efeitos do fator X;

$B_t$  é o componente que incorpora os efeitos do fator Q;

IPCA<sub>t</sub> é o índice referente ao IPCA do mês anterior ao reajuste;

X<sub>t</sub> é o fator de produtividade a ser definido, nos termos do Contrato, conforme metodologia a ser estabelecida em regulamento da ANAC, previamente submetida à discussão pública;

Q<sub>t</sub> é o fator de qualidade dos serviços, conforme disposto no Anexo 2 - Plano de Exploração Aeroportuária.

6.6. O fator X poderá afetar de forma positiva ou negativa o resultado do reajuste anual dependendo da evolução das variáveis associadas à produtividade e eficiência da indústria aeroportuária e/ou do Aeroporto.

6.7. A determinação da metodologia de cálculo do fator X deverá ser orientada pelos ganhos observados e potenciais de produtividade da indústria aeroportuária relevante e/ou do Aeroporto.

6.8. A base de dados utilizada para o cálculo da produtividade poderá conter dados referentes ao movimento de passageiros, pouso de aeronaves, peso máximo de decolagem, número de trabalhadores, receitas, investimentos, custos operacionais, entre outros.

10. No contrato de concessão dos aeroportos dos Blocos Nordeste, Centro Oeste e Sudeste, a fórmula de reajuste consta no item 6.5 e as regras para o Fator X no item 6.6, tal como segue:

6.5. A Receita Teto será reajustada todo mês de dezembro, com vigência para o ano-calendário posterior, conforme a seguinte fórmula:

$$RT_t = RT_{t-1} \left( \frac{IPCA_{t-1}}{IPCA_{t-2}} \right) (1 - X_t) \left( \frac{1 - Q_t}{1 - Q_{t-1}} \right)$$

onde:

RT<sub>t</sub> corresponde à Receita Teto estabelecida para o ano-calendário t;

RT<sub>t-1</sub> corresponde à Receita Teto estabelecida para o ano-calendário t - 1;

IPCA<sub>t-1</sub> corresponde ao IPCA divulgado pelo IBGE em dezembro do ano t - 1;

IPCA<sub>t-2</sub> corresponde ao IPCA divulgado pelo IBGE em dezembro do ano t - 2;

X<sub>t</sub> é o Fator X estabelecido para o ano-calendário t, quando houver, ou equivale a 0, caso contrário;

Q<sub>t</sub> é o Fator Q estabelecido para o ano-calendário t, quando houver, ou equivale a 0, caso contrário;

Q<sub>t-1</sub> é o Fator Q estabelecido para o ano-calendário t - 1, quando houver, ou equivale a 0, caso contrário.

6.6. O Fator X poderá afetar de forma positiva ou negativa o resultado do reajuste anual, dependendo da evolução das variáveis associadas a custos, produtividade e eficiência da indústria aeroportuária e/ou do Aeroporto.

6.6.1. A base de dados utilizada para o cálculo da produtividade poderá conter dados referentes ao movimento de passageiros, pouso de aeronaves, peso máximo de decolagem, número de trabalhadores, receitas, investimentos, custos operacionais, entre outros.

6.6.2. O Fator X terá valor igual a zero até a conclusão da primeira Revisão dos Parâmetros da Concessão.

11. Pelas regras dos contratos, percebe-se que o efeito do Fator X é o de redução (caso seja positivo) ou de majoração (caso seja negativo) das tarifas aeroportuárias às quais se aplica.

12. Verifica-se ainda que as formas de reajuste diferem entre os contratos: para os aeroportos de Confins e Galeão, a revisão incide sobre o valor da tarifa cobrada dos passageiros, ou seja, sobre o preço individual do serviço ofertado, enquanto para os aeroportos dos Blocos Nordeste, Centro Oeste e Sudeste, o reajuste ocorre sobre a receita teto da empresa, que por sua vez representa a média de preços dos serviços fornecidos. Em ambos os casos, a regulação se dá pelo preço teto (*price cap*) que consiste em estabelecer um limite superior para que o regulado pratique seus preços.

13. Os itens 6.15 e 6.16 dos contratos de concessão de Confins e Galeão determinam que a metodologia de cálculo do Fator X será determinada durante as Revisões dos Parâmetros da Concessão (RPC). Além disso, conforme o item 6.18 desses contratos, a segunda RPC será realizada cinco anos após a primeira:

6.15. As Revisões dos Parâmetros da Concessão serão realizadas a cada período de 5 (cinco) anos do período da concessão.

6.16. A Revisão dos Parâmetros da Concessão tem como objetivo permitir a determinação:

6.16.1. dos Indicadores de Qualidade do Serviço;

- 6.16.2. da metodologia de cálculo dos fatores X e Q; e
- 6.16.3. da Taxa de Desconto a ser utilizada no Fluxo de Caixa Marginal.
- 6.17. Os parâmetros de que trata o item 6.15 serão aplicados até o término do processo de Revisão dos Parâmetros da Concessão subsequente.
- 6.18. A primeira Revisão dos Parâmetros da Concessão será iniciada e concluída no quinto ano da concessão, contado da Data de Eficácia, e as subsequentes a cada período de 5 (cinco) anos, tendo sempre o início e encerramento no quinto ano de cada período, de forma a possibilitar o cumprimento do disposto no item 6.17.
- 6.19. A partir do segundo processo de Revisão dos Parâmetros da Concessão, que ocorrerá no décimo ano do período da concessão, a ANAC, visando preservar o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, terá a prerrogativa de incorporar outros parâmetros além daqueles mencionados no item 6.16, respeitada a alocação de riscos prevista neste Contrato.
- 6.20. Os procedimentos relativos às Revisões dos Parâmetros da Concessão serão precedidos de ampla discussão pública.

14. De forma similar, os itens 6.11 e 6.12 dos contratos dos aeroportos dos Blocos Nordeste, Centro Oeste e Sudeste determinam que:

- 6.11. As Revisões dos Parâmetros da Concessão serão realizadas a cada período de 5 (cinco) anos do período da Concessão.
- 6.12. A Revisão dos Parâmetros da Concessão tem como objetivo permitir a determinação:
  - 6.12.1. dos IQS;
  - 6.12.2. da metodologia de cálculo dos Fatores Q;
  - 6.12.3. da metodologia de cálculo dos Fatores X; e
  - 6.12.4. da Taxa de Desconto a ser utilizada no Fluxo de Caixa Marginal.
- 6.13. A primeira Revisão dos Parâmetros da Concessão ocorrerá entre o 5º e 6º reajustes, e as demais a cada período de cinco anos a partir de então.
- 6.14. Em cada Revisão dos Parâmetros da Concessão, a ANAC poderá:
  - 6.14.1. atualizar os parâmetros estabelecidos no Apêndice B do PEA, respeitada a alocação de riscos do contrato;
  - 6.14.2. Avaliar e definir ou redefinir um Sistema de Indicadores atrelados ou não a um mecanismo de incentivo representado pelo Fator Q para todos os aeroportos, independentemente da movimentação de passageiros.
- 6.15. Os procedimentos relativos às Revisões dos Parâmetros da Concessão serão precedidos de ampla discussão pública.

15. Com isso, consta ainda na proposta da agência uma revisão do período de vigência das referidas RPCs, visando futura unificação do calendário de RPCs junto às demais rodadas. Nesse sentido, os aeroportos afetados pelas RPCs em 2024 passariam por nova RPC em 2027 junto às Concessões da 3ª, 4ª e 6ª rodadas.

16. As formas de determinação do Fator X variaram desde sua implantação em 2010 na concessão do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante e sua consolidação para todas as demais concessões aeroportuárias em 2011. Inicialmente, a ANAC estabeleceu como metodologia de cálculo do Fator X o índice de *Tornqvist*, que calcula a variação anual da Produtividade Total dos Fatores (PTF) em determinado período de modo a definir os ganhos de produtividade.

17. Embora fosse largamente utilizado para medir a produtividade em outros setores regulados no Brasil, tal como o setor elétrico, o índice de *Tornqvist* foi sendo gradativamente abandonado pela agência em função da sua elevada complexidade, dependência de informações de difícil obtenção e alta sensibilidade dos resultados à composição de custos considerados no cálculo do índice, o que causava imprevisibilidade da regulação e aumento do risco percebido.

18. Deste modo, o índice de *Tornqvist* foi substituído por fórmulas paramétricas baseadas, primeiramente, na razão entre investimento de capital e LAJIDA (lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização); e, em seguida, na variação percentual de uma cesta de produtos ( $\Delta CP$ ), que compreendia embarques, desembarques e conexões de passageiros e dos pousos e decolagens de aeronaves, ponderadas pelas receitas de passageiros e de aeronaves. À essas fórmulas paramétricas também foram aplicadas bandas fixas para a variação do Fator X, de modo a limitar a sua oscilação e garantir maior estabilidade regulatória.

19. Posteriormente, em 2021, nas 6ª e 7ª rodadas de concessão, esta metodologia paramétrica foi simplificada pela substituição da variação da cesta de produtos ( $\Delta CP$ ) pela variação do movimento de

passageiros no período de referência, representado pelo número de passageiros tarifados ( $\Delta pax$ ) e considerada pela agência uma *proxy* adequada dos ganhos de escala. Nessa variável são contabilizados os passageiros que embarcam no aeroporto, incluindo aqueles em conexão, sobre os quais não incidem quaisquer isenções ou benefícios tarifários previstos em leis ou atos normativos vigentes.

20. Estudos realizados pela ANAC demonstram que o ganho de escala é um dos principais elementos da variação de produtividade no setor de administração aeroportuária, que se caracteriza por ser relativamente maduro e com poucas oportunidades de evolução tecnológica relativamente a outros setores onde o Fator X foi inicialmente proposto (ex. telecomunicações). Além disso, existem dificuldades para se obter informações que permitam estimar os ganhos de produtividade decorrentes dos demais elementos que influenciam a produtividade nesse setor, tais como a própria incorporação tecnológica, as evoluções de gestão das empresas e as variações de preços dos insumos e dos impostos.

21. Assim, a metodologia paramétrica simplificada tem o mérito de não gerar custos elevados com levantamento de informações, já que o número de passageiros tarifados é uma variável simples de obter, e de reduzir incertezas, pois o método de cálculo não pode ser revisto pela agência durante a vigência do contrato. Além disso, está alinhada com os objetivos regulatórios de redução da discricionariedade e aumento da previsibilidade das variáveis que impactam os projetos de concessão de infraestrutura aeroportuária.

22. Considerando a evolução das formas de definição do Fator X, bem como a necessidade de manter a estabilidade regulatória e a previsibilidade e de promover a segurança jurídica, para esta 2ª RPC dos Aeroportos Internacionais de Confins e Galeão e 1ª RPC dos Aeroportos dos Blocos Nordeste, Centro-Oeste e Sudeste, a ANAC propõe o cálculo paramétrico do Fator X, cuja variação estará limitada ao intervalo  $[-0,75\%, 0,75\%]$ , de acordo com a seguinte fórmula:

$$X = \begin{cases} -0,75\%, & \text{se } \Delta pax \leq -2\%; \\ 0,2(\Delta pax) - 0,35\%, & \text{se } -2\% < \Delta pax < 5,5\%; \\ 0,75\%, & \text{se } \Delta pax \geq 5,5\%. \end{cases}$$

Onde:

$\Delta pax$  representa a variação média anual do número de passageiros tarifados no período considerado, dada por:

$$\Delta pax = \left[ \left( \frac{pax_{final}}{pax_{inicial}} \right)^{\frac{1}{n}} - 1 \right]$$

Em que:

$pax_{final}$  é o número de passageiros tarifados no ano-calendário final do período de referência;

$pax_{inicial}$  é o número de passageiros tarifados no ano-calendário inicial do período de referência; e

$n$  é o número de variações anuais do período.

23. A variável  $\Delta pax$  constitui, portanto, uma espécie de média geométrica do número de passageiros tarifados no período de referência, o que sugere um comportamento exponencial dos dados. Essa fórmula utiliza cinco variações anuais ( $n = 5$ ) a cada definição do Fator X, visto que, sendo a RPC quinquenal, a adoção de períodos menores causaria defasagem crescente entre o período de avaliação e o período de aplicação.

24. Note que o intervalo escolhido para  $\Delta pax$  (-2%, 5,5%) é assimétrico à direita, ou seja, inclui mais variações positivas do que negativas nesta variável, indicando que a metodologia pressupõe uma tendência a ocorrer ganhos de produtividade nos aeroportos.

25. O comportamento do método paramétrico pode ser observado no gráfico abaixo:

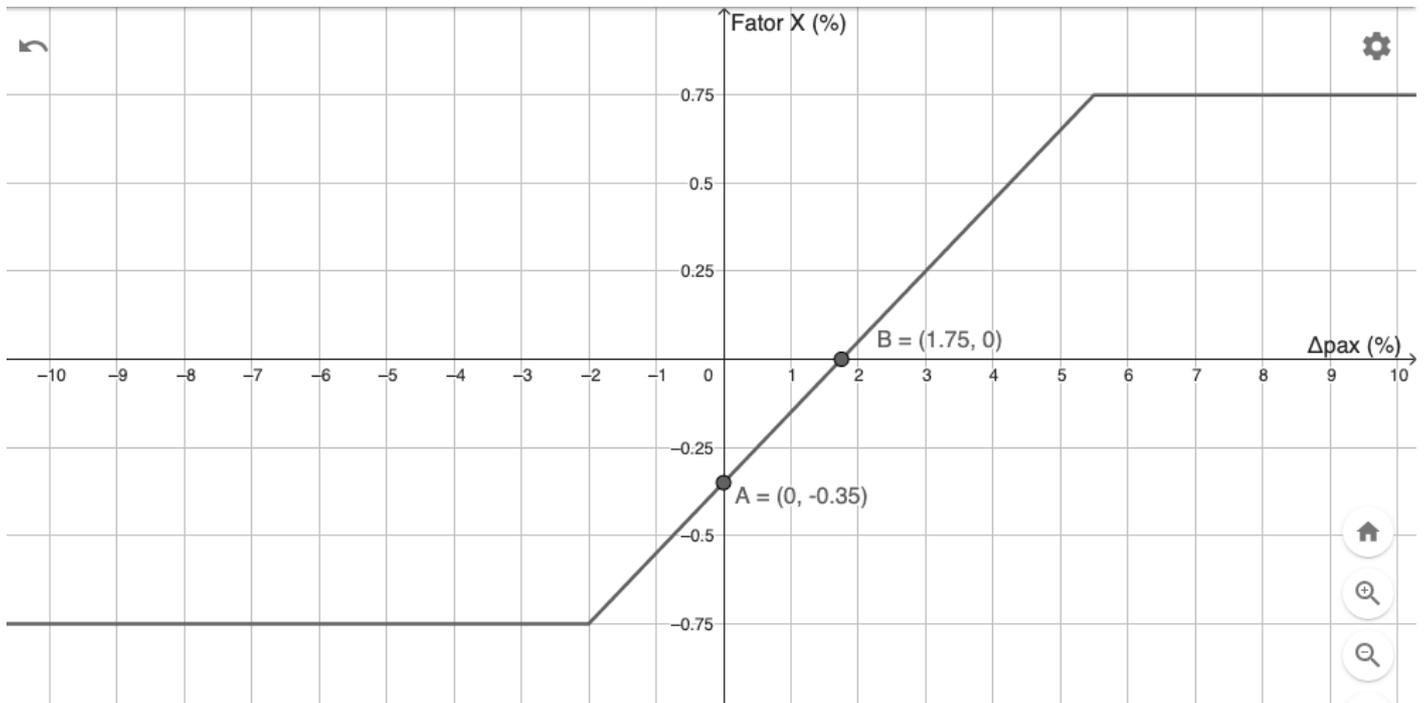


Figura 1. Representação gráfica do comportamento da fórmula paramétrica proposta pela ANAC para a 2ª RPC dos Aeroportos Internacionais de Confins e Galeão e 1ª RPC dos Aeroportos dos Blocos Nordeste, Centro-Oeste e Sudeste, em discussão no âmbito da Consulta Pública ANAC nº 5/2024.

26. A partir da projeção gráfica do modelo proposto (Figura 1), verificam-se dois pontos importantes, que serão discutidos na próxima seção:

- Ponto A = (0, - 0,35), que demonstra que o Fator X causará um aumento de cerca de 0,35% na tarifa, caso a variação no número de passageiros tarifados seja nula ou próxima de zero, ou seja, se não houver ganhos de produtividade; e
- Ponto B = (1,75, 0), que determina que, somente a partir de um ganho de produtividade igual a 1,75%, o Fator X exercerá um efeito de redução da tarifa.

27. O intervalo [-0,75, 0,75] atua no sentido de determinar a variação máxima do Fator X, limitando o efeito de redução ou de majoração das tarifas no período de referência, especialmente quando ocorrer variações extremas em  $\Delta pax$ . Assim, o Fator X somente poderá variar dentro deste intervalo obedecendo uma regra linear ( $\alpha x + \beta$ ), em função de  $\Delta pax$ .

28. O grau de suavidade da variação linear de X dependerá da inclinação da reta, ou seja, do parâmetro  $\alpha = 0,2$ . Quanto maior o valor de  $\alpha$ , mais inclinada será a reta e, portanto, mais intensas serão as alterações em X, no sentido em que pequenas variações em  $\Delta pax$  causarão grandes alterações em X.

29. A partir dos dados de passageiros tarifados de cada aeroporto dos quinquênios anteriores, a ANAC obteve os seguintes valores para o Fator X, a serem aplicados nos reajustes de 2024 a 2028, para os aeroportos dos Blocos Nordeste, Centro-Oeste e Sudeste, e, de 2025 a 2029, para os aeroportos de Confins e Galeão:

Tabela 1. Cálculo dos Fatores X a serem aplicados nos reajustes de 2024 a 2028, para os aeroportos dos Blocos Nordeste, Centro-Oeste e Sudeste, e, de 2025 a 2029, para os aeroportos de Confins e Galeão, a partir da metodologia paramétrica proposta pela ANAC e discutida no âmbito da Consulta Pública ANAC nº 5/2024.

Aeroporto	$\Delta pax$	Fator X
Confins	- 0,07%	- 0,36%
Galeão	- 12,28%	- 0,75%

<b>Aeroporto</b>	<b>Δpax</b>	<b>Fator X</b>
Recife	+ 0,75%	- 0,20%
Vitória	+ 0,37%	- 0,28%
Cuiabá	- 1,46%	- 0,64%
Maceió	+ 0,46%	- 0,26%
João Pessoa	- 0,85%	- 0,52%
Aracaju	- 1,07%	- 0,56%

### 2.3 Critérios de avaliação concorrencial

30. Primeiramente, cumpre esclarecer que a presente análise possui natureza expedita e eminentemente qualitativa, e restringe-se à perspectiva das competências desta Subsecretaria de Acompanhamento Econômico e Regulação do Ministério da Fazenda.

31. Nesse sentido, tomou-se como referência de análise a Instrução Normativa (IN) SEAE nº 111, de 5 de novembro de 2020<sup>[1]</sup>, de forma a avaliar, pontualmente, os impactos da proposta regulatória. O Anexo I desta IN traz uma lista de parâmetros de referência para análise e manifestação desta Subsecretaria acerca de atos normativos referentes a aspectos de melhorias regulatórias relacionados à diminuição dos custos de negócios, conforme estabelecido na alínea "b" do inciso VII, e dos incisos I, II, IV e V do caput do art. 119 do Decreto nº 9.745, de 8 de abril de 2019. Para o caso em análise, destacam-se os seguintes parâmetros:

#### 1. OBRIGAÇÕES REGULATÓRIAS

1.01. Os custos para as empresas em consequência da obrigação regulatória são quantificados, e comparados com eventuais benefícios, de modo a não prejudicar a concorrência do setor, a atratividade de investimento, a inovação e nem prejudicar o ambiente de negócios para novos entrantes?

1.07. As obrigações de prestação de dados e informações relacionadas, estabelecidas na regulação, dizem respeito a informações públicas ou que já foram fornecidas ao Poder Público pelo agente econômico?

1.08. As informações exigidas em obrigações estabelecidas na regulação são estritamente necessárias para os fins do objeto regulado?

1.09. Existem evidências, ao contrário de hipóteses ou suposições, dispostas no processo de instrução à edição do ato normativo, de que a proposta solucionará o problema regulatório identificado?

1.11. Qual será o impacto no preço final médio de bens e serviços do setor regulado como resultado dessa obrigação?

#### 5. COMPLEXIDADE NORMATIVA

5.01. A regulação é efetivamente simplificada, em linguagem acessível a qualquer pessoa de maneira isonômica?

5.03. A regulação é consolidada por pertinência temática de maneira a prover exhaustivamente todas as informações necessárias aos agentes econômicos, inclusive para facilitar o acesso a novos entrantes?

5.04. O órgão discrimina a quantos outros normativos faz-se referência, inclusive implícita, na regulação?

### 2.4 Considerações sobre a proposta regulatória

32. Em primeiro lugar, destacamos a elevada qualidade da proposta, pois traz maior simplicidade à RPC, reduzindo custos regulatórios e aumentando a previsibilidade nos reajustes tarifários.

33. A metodologia paramétrica em discussão é de fácil compreensão e aplicação e utiliza informações de fácil acessibilidade. Com isso, é capaz de reduzir a percepção de risco no setor, aumentando a capacidade de planejamento e de investimento das empresas, especialmente em cenários de maior incerteza. Outra vantagem da parametrização é que, dada a sua simplicidade e escalabilidade,

favorece a unificação dos calendários de RPCs, o que por sua vez aumenta a eficiência do trabalho da agência.

34. Em termos concorrenciais, a metodologia de cálculo do Fator X atende aos critérios da IN SEAE nº 111/2020 mencionados na seção anterior, não impondo barreiras ao desenvolvimento sadio do setor.

35. Ainda assim, optamos por tecer alguns comentários a fim de sanar dúvidas e provocar algumas reflexões com o objetivo de aprimorar ainda mais a proposta, considerando, sobretudo, que há uma tendência de expansão desta metodologia para as futuras RPCs.

36. Com relação à variável independente ( $\Delta pax$ ), entendemos que ela representa de forma adequada a produtividade, no sentido em que reflete o esforço das empresas em atrair rotas, companhias aéreas, voos e conexões domésticas e internacionais etc. para os aeroportos que administram. Assim, esta variável é um indicativo do uso eficiente da infraestrutura. Ademais, trata-se de uma variável de simples obtenção, a custos reduzidos e com pequena incidência de erros.

37. Por outro lado, a variação do número de passageiros tarifados em determinado período pode ser suscetível a influências de caráter amplo (macroeconômico), tal como a variação da taxa de crescimento do PIB; de natureza regional, como, por exemplo, um maior crescimento da economia local/regional em relação à média nacional devido ao despontamento de setores econômicos específicos (ex. turismo, petróleo etc.); como também interferências relacionadas ao ambiente microeconômico, como o preço de bens complementares (passagens aéreas) e substitutos (viagens terrestres).

38. Desta forma, questiona-se a equipe técnica da ANAC se há estudos que demonstrem a existência deste tipo de influência e, em caso afirmativo, qual seria a sua magnitude. A preocupação aqui é não embutir no cálculo do Fator X variações alheias à produtividade, que não estejam relacionadas diretamente aos esforços das empresas. Esta questão se tornaria ainda mais relevante caso a demanda por serviços aeroportuários seja elástica ao PIB.

39. Por isso, caso não existam estudos desta natureza, sugerimos que se pense em formas de estruturá-lo, a fim de aprimorar ainda mais a proposta. Análises econométricas, por exemplo, são capazes de identificar a magnitude da influência de um conjunto de variáveis relevantes sobre  $\Delta pax$ , permitindo que se faça uma “limpeza” para retirada desses efeitos não relacionados diretamente com a produtividade. Assim, garante-se que a estrutura de remuneração se volte exclusivamente para estimular o comportamento dos regulados que se deseja incentivar.

40. Questiona-se também se há nestas RPCs aeroportos em que o transporte de cargas seja significativo, casos em que o uso exclusivo da variável  $\Delta pax$  pode não ser adequado para representar a produtividade da infraestrutura. Nas futuras discussões sobre metodologias aplicáveis a RPCs, havendo aeroportos com essa característica, será necessário ajustar a fórmula paramétrica de modo a incluir a participação do transporte de cargas.

41. No que tange à estrutura do modelo, visto que os documentos submetidos à consulta pública não trazem maiores detalhamentos técnicos, emergiu a necessidade de compreender a origem dos seus parâmetros, sejam os limites inferior e superior para o Fator X (intervalo  $[-0,75, 0,75]$ ), sejam a inclinação ( $\alpha = 0,2$ ) e o intercepto ( $\beta = -0,35$ ) da função linear. Os parâmetros da função representam numericamente os incentivos concedidos às empresas para que aumentem a eficiência das suas operações. Deste modo, a adequação da proposta dependerá da interpretação e da aderência dos parâmetros da função à realidade fática.

42. Em outras palavras, deseja-se compreender se: (i) o intervalo  $[-0,75, 0,75]$  é adequado para limitar o Fator X de modo que não prejudique as empresas e os usuários; (ii)  $\alpha = 0,2$  confere suavidade conveniente para os reajustes; e (iii)  $\Delta pax = 1,75\%$  (Ponto B da Figura 1) é uma meta razoável de produtividade, ou seja, se, em condições normais, é suficiente para estimular os ganhos desejados e não sobrecarregar o setor ou, por outro lado, se não representa uma meta facilmente alcançável. Para tanto, espera-se que os valores dos parâmetros da função estejam embasados e calibrados por meio da análise de dados históricos da ANAC.

43. Quanto ao comportamento da fórmula paramétrica, destaca-se sua tendência pro-cíclica, ou

seja, o comportamento do Fator X acompanha o ciclo econômico. Assim, quando o país experimentar decréscimo econômico, que por sua vez implicará em variações negativas em  $\Delta pax$ , haverá redução em X (até o limite de - 0,75%), aumentando o valor da tarifa em um momento economicamente desfavorável. O raciocínio inverso se aplica aos momentos de crescimento econômico, em que o Fator X provocará redução de tarifa. Este efeito será tão mais destacado quanto maior a elasticidade do Fator X em relação ao PIB e maior a influência do PIB sobre  $\Delta pax$ .

44. Essa característica de pro-ciclicidade é desejável do ponto de vista das concessionárias, pois atenua o efeito do ciclo econômico sobre as receitas. Além disso, colabora para o equilíbrio dos contratos e a sustentabilidade da modicidade tarifária. Por outro lado, pode impactar negativamente os usuários da infraestrutura, sobretudo as empresas aéreas, a depender da representatividade das tarifas sobre seus custos de operação. Quanto aos passageiros, acredita-se que o impacto será muito pequeno, já que as tarifas aeroportuárias representam uma fração do valor das passagens aéreas. Assim, chamamos atenção para que a agência observe esses pontos.

### 3 CONCLUSÃO

45. Esta análise não identificou na proposta regulatória da ANAC a existência de quaisquer aspectos anticoncorrenciais, insegurança jurídica ou onerosidade regulatória. Pelo contrário, a metodologia proposta para o cálculo do Fator X é positiva e contribui para a simplificação e redução e custos, além de conferir maior estabilidade para o setor de infraestrutura aeroportuária.

46. No entanto, encaminhamos alguns questionamentos de forma a suscitar a reflexão e contribuir para o aprimoramento da proposta, considerando que os documentos analisados apontam para uma tendência de intensificação do seu uso em futuras RPCs. São eles:

1. Se há estudos que demonstrem a existência de influência de outras variáveis macro e microeconômicas sobre o número de passageiros tarifados ( $\Delta pax$ ) e, em caso afirmativo, qual seria a sua magnitude;
2. Se há nesta 2ª RPC dos Aeroportos Internacionais de Confins e Galeão e 1ª RPC dos Aeroportos dos Blocos Nordeste, Centro-Oeste e Sudeste aeroportos em que o transporte de cargas seja significativo, casos em que o uso exclusivo da variável  $\Delta pax$  pode não ser adequado para representar a produtividade da infraestrutura. Em caso afirmativo, qual a proposta da ANAC para solucionar essa questão?
3. Se os parâmetros da fórmula proposta para o cálculo do Fator X são coerentes com dados históricos da agência, de modo a demonstrar que: (i) o intervalo [-0,75, 0,75] é adequado para limitar o Fator X de modo que não prejudique as empresas e os usuários; (ii)  $\alpha = 0,2$  confere suavidade conveniente para os reajustes; e (iii)  $\Delta pax = 1,75\%$  é uma meta razoável de produtividade, ou seja, se, em condições normais, é suficiente para estimular os ganhos desejados e não sobrecarregar o setor ou, por outro lado, se não representa uma meta facilmente alcançável;
4. Se há estudos sobre o impacto da pro-ciclicidade da fórmula paramétrica nos usuários da infraestrutura aeroportuária, em especial as empresas aéreas.

47. A análise desenvolvida neste documento decorre das atribuições da Secretaria de Reformas Econômicas (SRE) na promoção da concorrência e de outros incentivos à eficiência econômica dos mercados de bens e serviços, conforme Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, e Decreto nº 11.159, de 1º de agosto de 2022.

À consideração superior.