

## DO PROCEDIMENTO DE REVISÃO EXTRAORDINÁRIA

### INTRODUÇÃO

Este documento tem como objetivo auxiliar o público na compreensão do procedimento de revisão extraordinária previsto nos contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária. A revisão extraordinária tem como objetivo realizar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro contratual em virtude da ocorrência ou materialização de eventos extraordinários classificados como riscos suportados exclusivamente pelo Poder Concedente de acordo com a matriz de riscos prevista contratualmente.

### DO EDITAL

O Edital de Licitação traz elementos que fincam as bases da lógica econômica que molda os contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária e que são essenciais para compreensão do processo de revisão extraordinária.

#### Fundamentos da Licitação de Infraestrutura Aeroportuária

Inicialmente, importa esclarecer que o Estudo de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental (EVTEA) que acompanha o Edital de Licitação tem por objetivo, exclusivo, precificar o ativo para fins de leilão.

- O EVTEA define a outorga mínima – variável de disputa;
- As informações constantes do EVTEA não possuem caráter vinculante que responsabilize futuramente o Poder Concedente.

1.32. As informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados ao respectivo Complexo Aeroportuário objeto da Concessão e à sua exploração, disponibilizados no sítio da ANAC, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação da Concessão, não apresentando qualquer caráter vinculativo que responsabilize o Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Concessionária.

Nessa esteira, constitui responsabilidade dos Proponentes a análise direta das condições de exploração da infraestrutura aeroportuária, especialmente no que diz respeito aos seguintes aspectos:

- Expectativa de demanda;
- Expectativa de exploração comercial;
- Estado da infraestrutura e bens recebidos;
- Investimentos a serem realizados.

**1.33. As Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do respectivo Complexo Aeroportuário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, bem como pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, devendo arcar com seus respectivos custos e despesas, inclusive no tocante à realização de estudos, investigações, levantamentos, projetos e investimentos.**

O Plano de Negócio que fundamenta as propostas econômicas apresentadas pelas Proponentes no decorrer do certame não é de conhecimento do Poder Concedente e não compreende objeto de avaliação pela Comissão de Licitação.

- O Plano de Negócio não é vinculante;
- Não constitui parâmetro de equilíbrio ou garantia contratual

**4.31. Não poderá ser incluído na proposta econômica da Proponente o plano de negócio apresentado à instituição financeira, sob pena de desclassificação da Proponente e aplicação de multa equivalente ao valor da Garantia de Proposta, com sua consequente execução.**

Desse modo, ao formular sua proposta por meio de estudo próprio de viabilidade (Plano de Negócio), a Proponente vincula-se à sua própria avaliação sobre a trajetória futura das variáveis de demanda, receitas e custos, entre outras e, assim, aos riscos associados a essas variáveis (que são, naturalmente, todos atribuídos à própria proponente no contrato), as quais devem embasar sua proposta financeira no certame (lance para o valor de outorga proferido no leilão).

## **DO CONTRATO DE CONCESSÃO**

### **Equilíbrio contratual – o que é?**

Nas concessões de infraestrutura aeroportuária federal o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos não se confunde, necessariamente, com os resultados econômicos efetivamente observados pelas Concessionárias. O equilíbrio contratual trata-se, por sua vez, do respeito às condições contratuais previamente estabelecidas.

Desse modo, uma vez que o contrato de concessão foi pactuado entres as partes, com base em cláusulas aceitas voluntariamente pela Concessionária e estando atendidas as regras nele previstas, considera-se preservado o equilíbrio econômico-financeiro inicialmente pactuado.

**6.1 Sempre que atendidas as condições do Contrato e respeitada a alocação de riscos nele estabelecida, considera-se mantido seu equilíbrio econômico-financeiro.**

Os contratos dispõem que o equilíbrio econômico-financeiro será preservado por meio de mecanismos de reajuste e de revisão extraordinária.

- **Do Reajuste** – atualização monetária anual das tarifas (IPCA + fatores X e Q)
- **Da Revisão Extraordinária:**

Os procedimentos de **Revisão Extraordinária** objetivam a **recomposição do equilíbrio econômico-financeiro** do Contrato, a fim de compensar as **perdas ou ganhos** da Concessionária, **devidamente comprovados, em virtude da ocorrência** dos eventos elencados no CAPÍTULO V - Seção I do Contrato (**riscos alocados ao Poder Concedente**), desde que impliquem **alteração relevante dos custos ou da receita** da Concessionária.”

Assim, do ponto de vista contratual, **apenas a materialização dos riscos alocados expressamente ao Poder Concedente tem o condão de ensejar a revisão extraordinária dos contratos** a fim de compensar **ganhos ou perdas da Concessionária**. Nesse sentido, o Contrato é cristalino:

5.7. A Concessionária não fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro caso **quaisquer dos riscos não alocados expressamente ao Poder Concedente, em especial, a não realização da demanda projetada pela Concessionária, venham a se materializar.**

**Nos contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária não há, portanto, a figura da revisão ordinária, comum em outro modelos de concessão, em que, periodicamente, há repactuação do equilíbrio contratual por meio da reavaliação da demanda, custos operacionais e de investimentos.**

## **DA MATRIZ DE RISCOS CONTRATUAL**

Enquanto a relação de riscos alocados ao Poder Concedente é exaustiva, o rol dos riscos assumidos contratualmente pelas Concessionárias é exemplificativo, isto é, não abarca a totalidade dos riscos afetos à execução do objeto da concessão.

Em suma, os riscos atribuídos ao Poder Concedente carregam as seguintes características:

- Fato do Príncipe/Fato da Administração – relação direta com contrato;
- Eventos não passíveis de conhecimento/precificação no momento do leilão;
- Caso fortuito e força maior (não seguráveis).

Por sua vez, os riscos assumidos pela Concessionária dizem respeito aos:

- Eventos de conhecimento/verificação e precificação no momento do leilão;
- Eventos influenciados pela conduta da Concessionária.

- Eventos cujos efeitos são administráveis pela Concessionária.

A matriz de riscos apresentada como exemplo no quadro abaixo foi extraída dos contratos firmados pela 5ª rodada de concessões.

Riscos atribuídos ao Poder Concedente	Riscos atribuídos à Concessionária
<p><b>5.2. Constituem riscos suportados pelo Poder Concedente, que poderão ensejar Revisão Extraordinária</b>, desde que impliquem alteração relevante de custos ou receitas da Concessionária, nos termos do item 6.23 deste contrato:</p> <p>5.2.1. mudanças no Anteprojeto por solicitação da ANAC ou de outras entidades públicas, salvo se tais mudanças decorrerem da não-conformidade do Anteprojeto com a legislação em vigor à época da realização do investimento ou com as informações contidas no PEA;</p> <p>5.2.2. investimentos não previstos em equipamentos ou obras de infraestrutura decorrentes de nova exigência da ANAC ou regulamentação pública e legislação brasileiras supervenientes;</p> <p>5.2.3. impedimento ou redução do processamento de passageiros, aeronaves ou cargas no aeroporto, atribuídos a órgãos públicos, por ação imprevista ou omissão, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária ou de eventos relacionados ao item 5.5.28;</p> <p>5.2.4. danos decorrentes do atraso na disponibilização das áreas descritas no item 1 do Apêndice F do Anexo 02, desde que o atraso seja superior a 12 (doze) meses da data da celebração do presente Contrato; 5.2.5. criação de isenções e benefícios tarifários pelo Poder Público;</p> <p>5.2.6. criação, extinção e alterações não contratualmente previstas de Tarifas Aeroportuárias;</p> <p>5.2.7. alteração na legislação tributária que incida sobre receitas tarifárias ou afete os custos de obras ou de prestação de serviços associados às atividades remuneradas pelas Tarifas Aeroportuárias, exceto as mudanças nos Impostos sobre a Renda;</p> <p>5.2.7.1. 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.</p>	<p>5.5. Observado o disposto no item 5.4, <b>constituem riscos suportados exclusivamente pela Concessionária</b>:</p> <p>5.5.1. <b>aumentos de preço nos insumos</b> para a execução das obras, salvo aqueles que decorram diretamente de mudanças tributárias, nos termos do item 5.2.7</p> <p>5.5.2. <b>investimentos, custos ou despesas adicionais decorrentes da elevação dos custos operacionais</b> e de compra ou manutenção dos equipamentos;</p> <p>5.5.3. <b>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, com exceção apenas do disposto no item 5.2.3;</b></p> <p>5.5.4. <b>estimativa incorreta do custo dos investimentos</b> a serem realizados pela Concessionária;</p> <p>5.5.5. investimentos, custos ou despesas adicionais necessárias para o atendimento do PEA ou de quaisquer das obrigações contratuais, do nível de serviço estabelecido e da qualidade na prestação dos serviços previstos no Contrato;</p> <p>5.5.6. estimativa incorreta do cronograma de execução dos investimentos;</p> <p>5.5.7. prejuízos decorrentes de falha na segurança no local de realização das obras;</p> <p>5.5.8. situação geológica do Aeroporto diferente da prevista para a execução das obras, salvo no tocante ao item 5.2.9;</p> <p>5.5.9. aumento do custo de capital, inclusive os resultantes de aumento das taxas de juros;</p> <p>5.5.10. variação das taxas de câmbio;</p> <p>5.5.11. variação da demanda pelos serviços prestados no Aeroporto;</p>

<p>5.2.8. ocorrência de eventos de força maior ou caso fortuito, exceto quando a sua cobertura possa ser contratada junto a instituições seguradoras, no mercado brasileiro, na data da ocorrência ou quando houver apólices vigente que cubram o evento;</p> <p>5.2.9. existência de sítios ou bens arqueológicos na área do Aeroporto que não sejam conhecidos até a data de publicação do edital, assim como os custos decorrentes de tal evento;</p> <p>5.2.10. custos relacionados aos passivos decorrentes das relações trabalhistas anteriores à data de transferência do contrato de trabalho, tenham sido ou não objeto de reclamação judicial, incluindo os encargos previdenciários, observado o item 2.22.7;</p> <p>5.2.11. custos relacionados aos passivos fiscais, previdenciários, administrativos e cíveis que decorram de atos ou fatos anteriores ao fim do Estágio 2 da Fase I-A, salvo se decorrentes de atos da Concessionária relacionados à execução da Fase I-B do Contrato;</p> <p>5.2.12. custos relacionados aos passivos ambientais que tenham origem e não sejam conhecidos até a data de publicação do edital do leilão da concessão; e 5.2.13. A concessão de benefício tributário do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura – REIDI.</p> <p>5.3. A redução ou flexibilização de requisitos de segurança decorrentes de alterações normativas da ANAC não ensejam o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato. 5.4. Salvo os riscos expressamente alocados ao Poder Concedente no Contrato, a Concessionária é exclusiva e integralmente responsável por todos os demais riscos relacionados a presente Concessão.</p>	<p>5.5.12. inadimplência dos Usuários pelo pagamento das Tarifas;</p> <p>5.5.13. prejuízos a terceiros, causados direta ou indiretamente pela Concessionária ou por qualquer outra pessoa física ou jurídica a ela vinculada, em decorrência de obras ou da prestação dos Serviços;</p> <p>5.5.14. prejuízos decorrentes de erros na realização das obras que ensejem a necessidade de refazer parte ou a totalidade das obras; 5.5.15. mudanças dos projetos apresentados pela Concessionária que não tenham sido solicitadas pela ANAC, com exceção do disposto no item 5.2.2;</p> <p>5.5.16. mudanças tecnológicas implantadas pela Concessionária e que não tenham sido solicitadas pela ANAC;</p> <p>5.5.17. greves realizadas por empregados contratados pela Concessionária ou pelas Subcontratadas e prestadoras de serviços à Concessionária;</p> <p>5.5.18. custos de ações judiciais de terceiros contra a Concessionária ou Subcontratadas decorrentes da execução da Concessão, salvo se por fato imputável ao Poder Concedente e observado o disposto nos itens 5.2.10 e 5.2.11;</p> <p>5.5.19. responsabilidade civil, administrativa e criminal por danos ambientais;</p> <p>5.5.20. impossibilidade de atingimento das capacidades do Sistema de Pistas, quando não decorrente de decisão ou omissão de entes públicos;</p> <p>5.5.21. ocorrência de eventos de força maior ou caso fortuito quando a sua cobertura seja aceita por instituições seguradoras, no mercado brasileiro;</p> <p>5.5.22. custos de eventual rescisão dos contratos celebrados que envolvam a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário que estejam em vigor ao final do Estágio 2 da Fase I-A;</p> <p>5.5.23. custos decorrentes das desocupações do sítio aeroportuário referidas no item 3.1.54, bem como de eventuais reassentamentos e realocações;</p> <p>5.5.24. custos com a remoção de quaisquer bens para a liberação de áreas dos sítios aeroportuários;</p> <p>5.5.25. custos incorridos para adequação da infraestrutura e serviços prestados aos normativos da ANAC e demais órgãos públicos, inclusive</p>
--	--

	<p>aqueles pré-existentes à assinatura do Contrato, observado o item 5.2.2;</p> <p>5.5.26. custos incorridos para cumprimento de condicionantes ambientais, inclusive aquelas pré-existentes à assinatura do Contrato, observado o item 5.2.12;</p> <p>5.5.27. custos incorridos na reforma, melhoria e manutenção de ativos recebidos pela Concessionária, necessários para adequada prestação do serviço;</p> <p>5.5.28. custos decorrentes de discordâncias relacionadas ao procedimento levado a efeito pela Secretaria de Aviação Civil do Ministério da Infraestrutura, conforme disposto na Seção V do Capítulo XIV, inclusive no que se refere ao valor do bem calculado por aquele órgão, ressalvada a possibilidade de o referido valor vir a ser abatido da parcela de contribuição variável, e ainda que eventual ausência ou inoperância dos bens acarrete impedimento ou redução do processamento de passageiros, aeronaves ou cargas no aeroporto; e</p> <p><b>5.5.29. quaisquer outros riscos afetos à execução do objeto da Concessão que não estejam expressamente previstos no item</b></p>
--	--

Entre os riscos alocados à Concessionária, destacam-se aqueles associados à frustração da demanda projetada/esperada pela Concessionária, inclusive quando decorrente da concorrência com outras infraestruturas aeroportuárias.

Do mesmo modo, a Concessionária assume os riscos relativos às variações dos custos operacionais e de investimentos. Nessa esteira, a Concessionária se responsabiliza pelos desembolsos necessários para adequação da infraestrutura à regulamentação vigente, inclusive aquela que vigorava anteriormente à assinatura do Contrato, e que porventura não tenha sido cumprida pelo operador anterior.

Adicionalmente, o contrato não incluiu entre os riscos alocados ao Poder Concedente a hipótese de vícios ocultos. Conforme citado no início deste documento, o Edital de Licitação determinou que as proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do respectivo Complexo Aeroportuário e de todos os dados e informações sobre a exploração da concessão.

Nesse sentido, destaca-se que a lógica do modelo de concessão da infraestrutura aeroportuária no Brasil primou pela transferência à iniciativa privada da execução dos investimentos necessários, tanto para expansão, como para manutenção e readequação dos serviços aeroportuários no país.

Ao final, o contrato reforça o caráter irrevogável dos riscos assumidos pela Concessionária:

5.6. A Concessionária declara:

5.6.1. ter pleno conhecimento da natureza e extensão dos riscos por ela assumidos no Contrato; e

5.6.2. ter levado tais riscos em consideração na formulação de sua Proposta e assinatura do Contrato de Concessão.

## **DAS FORMAS DE RECOMPOSIÇÃO DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO**

Os contratos de concessão preveem as seguintes formas de restaurar o equilíbrio econômico-financeiro da concessão:

6.25. Cabe à ANAC a prerrogativa de escolher, dentre as medidas abaixo elencadas, individual ou conjuntamente, a forma pela qual será implementada a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro:

6.25.1. alteração do valor das Tarifas;

6.25.2. alteração do prazo da Concessão;

6.25.3. alteração das obrigações contratuais da Concessionária;

6.25.4. revisão da Contribuição ao Sistema devida pela Concessionária, mediante comum acordo entre ANAC e Concessionária, após prévia aprovação do Ministério da Infraestrutura; ou

6.25.5. outra forma definida de comum acordo entre ANAC e Concessionária, mediante prévia aprovação do Ministério da Infraestrutura.

**Importante destacar que os eventos listados como riscos do Poder Concedente podem dar causa à revisão extraordinária em favor do próprio Poder Concedente, isso, pois, esse procedimento tem como objetivo compensar tanto as perdas como eventuais ganhos por parte da Concessionária em decorrência desses eventos.**

Nesse caso, as formas de recomposição são as mesmas indicadas acima, mas estabelecidas em sentido contrário do que seria em caso de reequilíbrio a favor da Concessionária, podendo ser, por exemplo, a redução de tarifas ou o aumento das contribuições (outorgas) devidas pela Concessionária ao Poder Concedente.

## **DO PROCEDIMENTO DE REVISÃO EXTRAORDINÁRIA**

O procedimento de revisão extraordinária é regulamentado pelas disposições contratuais e, complementarmente, pela **Resolução nº 528, de 28 de agosto de 2019**.<sup>1</sup>

A análise dos pleitos de revisão extraordinária (ou pleitos de reequilíbrio) protocolados pelas Concessionárias envolve, inicialmente, a identificação do fato narrado e seu enquadramento entre os

---

<sup>1</sup> A Resolução encontra-se disponível para consulta em: <https://www.anac.gov.br/acesso-a-informacao/reunioes-da-diretoria-colegiada/reunioes-deliberativas-da-diretoria/2019/15a-reuniao-deliberativa-da-diretoria/00058-500830-2017-23/resolucao-no-528-de-28-de-agosto-de-2019>

riscos alocados ao Poder Concedente. Ato contínuo, cabe aferir a relação entre os prejuízos alegados e o fato narrado (evento).



Conforme dispõe a Resolução nº 528/2019, cumpre à Concessionária instruir os pleitos de reequilíbrio contendo, no mínimo:

- I - identificação do risco alocado ao Poder Concedente no Contrato de Concessão que ensejou o pedido de Revisão Extraordinária;
- II - relatório técnico ou laudo pericial que demonstre o impacto financeiro, verificado e/ou projetado, em decorrência do evento;
- III - planilha eletrônica em formato Excel, editável, que demonstre o fluxo de caixa marginal;

### **DO FLUXO DE CAIXA MARGINAL**

Os prejuízos decorrentes da materialização dos riscos alocados ao Poder Concedente podem ocasionar à Concessionária:

- Perda de receitas tarifárias ou comerciais;
- Frustração de exploração do sítio aeroportuário;
- Aumento de custos operacionais;
- Realização de investimentos não obrigatórios, imprevistos ou imprevisíveis;

Conforme dispõe a citada Resolução, para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro será elaborado um fluxo de caixa marginal para cada evento gerador do desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a fim de calcular a compensação financeira que anule os impactos positivos ou negativos do evento que ensejou o desequilíbrio, de modo que o valor presente líquido do fluxo de caixa do evento seja nulo.

Nesse sentido, o fluxo de caixa marginal considerará:

I - os fluxos dos **dispêndios marginais** resultantes do evento que deu origem à recomposição; ou

II - os fluxos das **receitas marginais** que deixaram de ser auferidas em razão do evento que deu origem à recomposição.

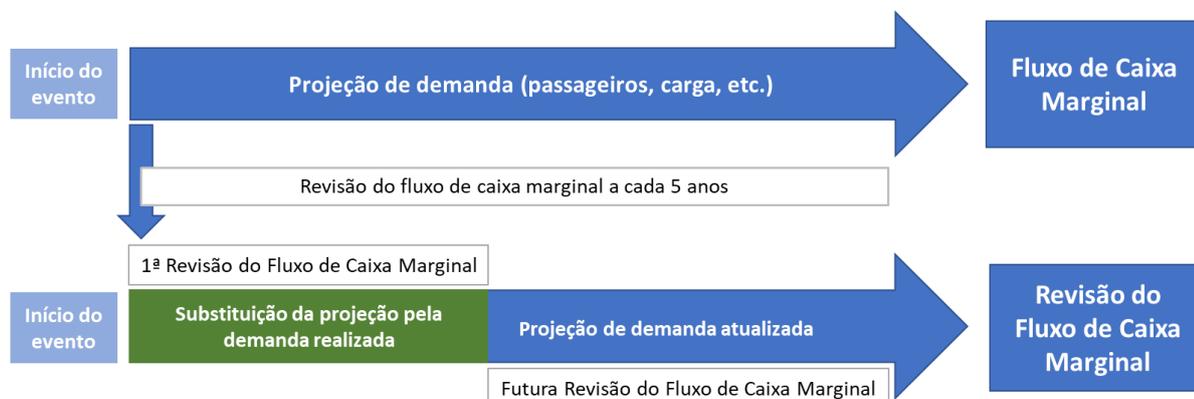
Conforme citado no início deste documento, **as projeções de receitas ou de custos que integraram o EVTEA ou o próprio Plano de Negócio da Concessionária não têm caráter vinculante**, isto é, **não servem, necessariamente, como parâmetro de aferição dos prejuízos alegados**, tampouco **constituem qualquer tipo de garantia acerca da demanda ou custos** projetados pelas Concessionárias.

**Desse modo, cada evento é analisado pela Agência de acordo com suas particularidades, a fim de aferir seus efeitos de acordo com as circunstâncias e realidade vigentes à época e que deram causa aos prejuízos alegados.** Dito isso, é fundamental apontar que, a fim de resguardar o interesse público, é necessária a análise cuidadosa de todas as informações e premissas adotadas para a correta avaliação do impacto causado pelo evento que ensejou o pleito.

Cumpra-se destacar que a materialização de risco alocado ao Poder Concedente não implica na pronta aceitação dos termos pleiteados pela Concessionária como forma de compensação pelo fato. Dito de outro modo, o **reequilíbrio cabe apenas na medida dos prejuízos efetiva e comprovadamente causados a fim de cumprir com o objetivo de recompor o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.**

## DA REVISÃO DO FLUXO DE CAIXA MARGINAL

Conforme prevê o Anexo 5 – Fluxo de Caixa Marginal dos contratos de concessão, quando for adotada projeção de demanda para fins de quantificar os efeitos de determinado evento ensejador de reequilíbrio sobre as receitas da Concessionária, deverá a ANAC realizar, posteriormente e periodicamente, a revisão do fluxo de caixa marginal a fim de ajustar os dados da projeção de demanda inicial aos dados reais no período transcorrido.



Nesse sentido, a Resolução nº 528/2019 estabelece:

Art. 15. Para cada recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em que tenha sido adotada uma projeção de demanda, a ANAC realizará periodicamente a revisão dos respectivos fluxos das receitas marginais para ajustar os dados da projeção de demanda aos dados reais apurados durante a vigência da Concessão.

§ 1º As revisões dos fluxos ocorrerão a cada 5 (cinco) anos ou na ocorrência de nova Revisão Extraordinária.

§ 2º A critério da ANAC, as revisões dos fluxos poderão ocorrer antecipadamente.

§ 3º A revisão a ser realizada pela ANAC poderá considerar ainda outras informações reais apuradas durante a vigência da Concessão para substituir variáveis estimadas na elaboração do fluxo de caixa marginal, vedada a alteração dos valores estimados para os investimentos, custos e despesas considerados nos fluxos dos dispêndios marginais.

§ 4º Na revisão a ser realizada pela ANAC, deverá ser mantida a taxa de desconto originalmente utilizada no fluxo de caixa marginal projetado em razão da recomposição, calculada na Revisão dos Parâmetros da Concessão imediatamente anterior à ocorrência do evento.

A respeito dos fluxos de caixa que envolvem a projeção de demanda/receitas, a Resolução nº 528/2019 dispõe o que segue:

Art. 12. Para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro será elaborado um fluxo de caixa marginal para cada evento gerador do desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a fim de calcular a compensação financeira que anule os impactos positivos ou negativos do evento que ensejou o desequilíbrio, de modo que o valor presente líquido do fluxo de caixa do evento seja nulo.

(...)

§ 6º Para fins de determinação dos fluxos das receitas marginais em que seja necessário adotar uma projeção de demanda, será utilizado o seguinte procedimento em 2 (duas) etapas:

- I - no momento da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, o cálculo inicial para o dimensionamento da recomposição considerará **a demanda real constatada nos anos anteriores e adotará as melhores práticas para projetar a demanda até o encerramento do prazo da Concessão; e**
- II - periodicamente, o referido cálculo inicial será revisado para substituir a demanda projetada pelos respectivos valores realizados.

§ 7º A projeção de demanda mencionada no § 6º **deste artigo será elaborada pela Concessionária e submetida à aprovação da ANAC, que poderá optar por uso de projeção própria, observados os critérios fixados no respectivo Contrato.**

## Da Taxa de Desconto

De acordo com os contratos de concessão, a Taxa de Desconto do Fluxo de Caixa Marginal correspondente à taxa pela qual os fluxos de dispêndios e receitas marginais são descontados no Fluxo de Caixa Marginal, conforme previsto no Anexo 5 - Fluxo de Caixa Marginal.

Do mesmo modo, trata-se do parâmetro que, juntamente ao IPCA, publicado pelo IBGA, atualiza monetariamente os valores concedidos a título de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão.

O Anexo à Resolução nº 528/2019 indica as taxas de desconto aplicáveis à cada contrato de concessão.

## Da Revisão dos Parâmetros da Concessão

As taxas de desconto são estabelecidas contratualmente para os primeiros anos da concessão. A partir do 5º ano da concessão, a Agência promove, conforme previsão contratual, a Revisão dos Parâmetros da Concessão, ocasião para se discutir junto ao público metodologia para definição de diversas variáveis que afetam os contratos, entre elas a taxa de desconto aplicável ao fluxo de caixa marginal relativa aos eventos de reequilíbrio.

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

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

6.15.1. dos Indicadores de Qualidade do Serviço;

6.15.2. da metodologia de cálculo dos fatores X e Q; e

6.15.3. da Taxa de Desconto a ser utilizada no Fluxo de Caixa Marginal.

Como exemplo, a Consulta Pública nº 08/2022<sup>2</sup> culminou, após ampla discussão, na Resolução nº 699/2022, que alterou o Anexo da Resolução nº 528/2019, como resultado da Revisão dos Parâmetros da Concessão dos aeroportos de Guarulhos, Campinas, Brasília, Fortaleza, Florianópolis, Porto Alegre e Salvador.

Na ocasião, foi estabelecida nova metodologia de cálculo da taxa de desconto a ser aplicada nos reequilíbrios contratuais desses aeroportos partir de 2024 até dezembro de 2027. A partir de janeiro de 2028 poderá ser instituída nova metodologia para aferição da taxa de desconto, cabendo realizar, no ano anterior, novamente o processo de Revisão dos Parâmetros da Concessão.

Assim, indica o art. 2º do Anexo da Resolução nº 528/2019:

---

<sup>2</sup>Os documentos que integram o procedimento da Consulta Pública nº 08/2022 estão disponíveis em <https://www.gov.br/anac/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/consultas-publicas/consultas-publicas-encerradas/consultas-publicas-encerradas-de-2022>

Anexo à Resolução nº 528 de 28 de agosto de 2019.

(...)

Art. 2º Para os aeroportos de Guarulhos, Campinas, Brasília, Fortaleza, Florianópolis, Porto Alegre e Salvador, a taxa de desconto a vigorar a partir de 1º de janeiro de 2024 até 31 de dezembro de 2027 será publicada anualmente, até o dia 30 de novembro, por Portaria da Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos - SRA, a partir da aplicação da seguinte fórmula: (Incluído pela Resolução nº 696, de 18.11.2022)

$$TDFCM_{t+1} = Jm_{mar_{t-1}, fev_t} + 3,90\%$$

Em que:

TDFCM(t+1): Taxa de Desconto do Fluxo de Caixa Marginal a vigorar no ano t+1 (ano posterior àquele em que é calculada a atualização)

Jm: Média aritmética da taxa Jm (Série 27572 do Banco Central do Brasil) publicada no período de 12 meses, de março ano t-1 (ano anterior àquele em que é calculada a atualização) a fevereiro do ano t (ano em que é calculada a atualização)

t: ano de atualização da fórmula

## REFERÊNCIAS

### **Resolução ANAC nº 528, de 28 de agosto de 2019**

Dispõe sobre procedimentos, formas de recomposição e as taxas de desconto dos fluxos de caixa marginais a serem adotados nos processos de Revisão Extraordinária dos Contratos de Concessão de infraestrutura aeroportuária federal.

<https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/2019/resolucao-no-528-28-08-2019>

### **Contratos de Concessão**

Os Contratos de Concessão estão disponíveis para consulta em:

<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/concessoes>

### **Lei nº 8.997, de 13 de fevereiro de 1985 (LEI DE CONCESSÕES)**

Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências.

[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l8987compilada.htm#:~:text=LEI%20N%C2%BA%208.987%2C%20DE%2013%20DE%20FEVEREIRO%20DE%201985.&text=Disp%C3%B5e%20sobre%20o%20regime%20de,Federal%2C%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%Aancias.](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8987compilada.htm#:~:text=LEI%20N%C2%BA%208.987%2C%20DE%2013%20DE%20FEVEREIRO%20DE%201985.&text=Disp%C3%B5e%20sobre%20o%20regime%20de,Federal%2C%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%Aancias.)

Agência Nacional de Aviação Civil

Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos - SRA

Gerência de Regulação Econômica - GERE

[gere@anac.gov.br](mailto:gere@anac.gov.br)