



# **AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL**

## **RELATÓRIO DE CONTRIBUIÇÕES AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº. 21/2010**

Concessão da construção parcial, manutenção e  
exploração do Aeroporto Internacional de São Gonçalo do  
Amarante (ASGA)

1. INTRODUÇÃO .....	10
2. ANÁLISE .....	11
2.1. ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES PRESENCIAIS.....	11
2.1.1. AUDIÊNCIA PÚBLICA REALIZADA EM BRASÍLIA.....	11
MANIFESTAÇÃO Nº 1.....	12
MANIFESTAÇÃO Nº 2.....	14
MANIFESTAÇÃO Nº 3.....	17
MANIFESTAÇÃO Nº 4.....	18
MANIFESTAÇÃO Nº 5.....	19
2.1.2. AUDIÊNCIA PÚBLICA REALIZADA EM SÃO GONÇALO DO AMARANTE .....	19
MANIFESTAÇÃO Nº 1.....	19
MANIFESTAÇÃO Nº 2.....	20
MANIFESTAÇÃO Nº 3.....	21
MANIFESTAÇÃO Nº 4.....	21
MANIFESTAÇÃO Nº 5.....	22
MANIFESTAÇÃO Nº 6.....	23
MANIFESTAÇÃO Nº 7.....	23
MANIFESTAÇÃO Nº 8.....	24
MANIFESTAÇÃO Nº 9.....	25
MANIFESTAÇÃO Nº 10 .....	25
MANIFESTAÇÃO Nº 11 .....	26
2.2. ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES DOCUMENTAIS.....	27
2.2.1. ENCAMINHADAS POR MEIO ELETRÔNICO.....	27
MANIFESTAÇÃO Nº 1.....	27
MANIFESTAÇÃO Nº 2.....	27
MANIFESTAÇÃO Nº 3.....	29
MANIFESTAÇÃO Nº 4.....	30
MANIFESTAÇÃO Nº 5.....	31
MANIFESTAÇÃO Nº 6.....	33
MANIFESTAÇÃO Nº 7.....	33
MANIFESTAÇÃO Nº 8.....	34
MANIFESTAÇÃO Nº 9.....	34
MANIFESTAÇÃO Nº 10 .....	35
MANIFESTAÇÃO Nº 11 .....	36
MANIFESTAÇÃO Nº 12 .....	37

MANIFESTAÇÃO Nº 13 .....	38
MANIFESTAÇÃO Nº 14 .....	39
MANIFESTAÇÃO Nº 15 .....	41
MANIFESTAÇÃO Nº 16 .....	42
MANIFESTAÇÃO Nº 17 .....	43
MANIFESTAÇÃO Nº 18 .....	45
MANIFESTAÇÃO Nº 19 .....	46
MANIFESTAÇÃO Nº 20 .....	48
MANIFESTAÇÃO Nº 21 .....	49
MANIFESTAÇÃO Nº 22 .....	50
MANIFESTAÇÃO Nº 23 .....	51
MANIFESTAÇÃO Nº 24 .....	53
MANIFESTAÇÃO Nº 25 .....	55
MANIFESTAÇÃO Nº 26 .....	56
MANIFESTAÇÃO Nº 27 .....	57
MANIFESTAÇÃO Nº 28 .....	58
MANIFESTAÇÃO Nº 29 .....	59
MANIFESTAÇÃO Nº 30 .....	61
MANIFESTAÇÃO Nº 31 .....	62
MANIFESTAÇÃO Nº 32 .....	63
MANIFESTAÇÃO Nº 33 .....	67
MANIFESTAÇÃO Nº 34 .....	69
MANIFESTAÇÃO Nº 35 .....	70
MANIFESTAÇÃO Nº 36 .....	72
MANIFESTAÇÃO Nº 37 .....	73
MANIFESTAÇÃO Nº 38 .....	74
MANIFESTAÇÃO Nº 39 .....	75
MANIFESTAÇÃO Nº 40 .....	78
MANIFESTAÇÃO Nº 41 .....	78
MANIFESTAÇÃO Nº 42 .....	79
MANIFESTAÇÃO Nº 43 .....	80
MANIFESTAÇÃO Nº 44 .....	81
MANIFESTAÇÃO Nº 45 .....	82
MANIFESTAÇÃO Nº 46 .....	83

MANIFESTAÇÃO Nº 47 .....	84
MANIFESTAÇÃO Nº 48 .....	86
MANIFESTAÇÃO Nº 49 .....	87
MANIFESTAÇÃO Nº 50 .....	89
MANIFESTAÇÃO Nº 51 .....	89
MANIFESTAÇÃO Nº 52 .....	91
MANIFESTAÇÃO Nº 53 .....	92
MANIFESTAÇÃO Nº 54 .....	93
MANIFESTAÇÃO Nº 55 .....	94
MANIFESTAÇÃO Nº 56 .....	95
MANIFESTAÇÃO Nº 57 .....	96
MANIFESTAÇÃO Nº 58 .....	97
MANIFESTAÇÃO Nº 59 .....	97
MANIFESTAÇÃO Nº 60 .....	98
MANIFESTAÇÃO Nº 61 .....	99
MANIFESTAÇÃO Nº 62 .....	100
MANIFESTAÇÃO Nº 63 .....	101
MANIFESTAÇÃO Nº 64 .....	101
MANIFESTAÇÃO Nº 65 .....	102
MANIFESTAÇÃO Nº 66 .....	103
MANIFESTAÇÃO Nº 67 .....	104
MANIFESTAÇÃO Nº 68 .....	104
MANIFESTAÇÃO Nº 69 .....	105
MANIFESTAÇÃO Nº 70 .....	106
MANIFESTAÇÃO Nº 71 .....	106
MANIFESTAÇÃO Nº 72 .....	107
MANIFESTAÇÃO Nº 73 .....	108
MANIFESTAÇÃO Nº 74 .....	109
MANIFESTAÇÃO Nº 75 .....	111
MANIFESTAÇÃO Nº 76 .....	111
MANIFESTAÇÃO Nº 77 .....	112
MANIFESTAÇÃO Nº 78 .....	112
MANIFESTAÇÃO Nº 79 .....	113
MANIFESTAÇÃO Nº 80 .....	114

MANIFESTAÇÃO Nº 81 .....	116
MANIFESTAÇÃO Nº 82 .....	116
MANIFESTAÇÃO Nº 83 .....	117
MANIFESTAÇÃO Nº 84 .....	117
MANIFESTAÇÃO Nº 85 .....	118
MANIFESTAÇÃO Nº 86 .....	118
MANIFESTAÇÃO Nº 87 .....	119
MANIFESTAÇÃO Nº 88 .....	120
MANIFESTAÇÃO Nº 89 .....	121
MANIFESTAÇÃO Nº 90 .....	123
MANIFESTAÇÃO Nº 91 .....	124
MANIFESTAÇÃO Nº 92 .....	124
MANIFESTAÇÃO Nº 93 .....	125
MANIFESTAÇÃO Nº 94 .....	126
MANIFESTAÇÃO Nº 95 .....	127
MANIFESTAÇÃO Nº 96 .....	127
MANIFESTAÇÃO Nº 97 .....	128
MANIFESTAÇÃO Nº 98 .....	129
MANIFESTAÇÃO Nº 99 .....	129
MANIFESTAÇÃO Nº 100 .....	130
MANIFESTAÇÃO Nº 101 .....	131
MANIFESTAÇÃO Nº 102 .....	131
MANIFESTAÇÃO Nº 103 .....	132
MANIFESTAÇÃO Nº 104 .....	132
MANIFESTAÇÃO Nº 105 .....	133
MANIFESTAÇÃO Nº 106 .....	134
MANIFESTAÇÃO Nº 107 .....	134
MANIFESTAÇÃO Nº 108 .....	135
MANIFESTAÇÃO Nº 109 .....	135
MANIFESTAÇÃO Nº 110 .....	136
MANIFESTAÇÃO Nº 111 .....	136
MANIFESTAÇÃO Nº 112 .....	137
MANIFESTAÇÃO Nº 113 .....	138
MANIFESTAÇÃO Nº 114 .....	138

MANIFESTAÇÃO Nº 115 .....	139
MANIFESTAÇÃO Nº 116 .....	139
MANIFESTAÇÃO Nº 117 .....	140
MANIFESTAÇÃO Nº 118 .....	141
MANIFESTAÇÃO Nº 119 .....	141
MANIFESTAÇÃO Nº 120 .....	142
MANIFESTAÇÃO Nº 121 .....	142
MANIFESTAÇÃO Nº 122 .....	143
MANIFESTAÇÃO Nº 123 .....	143
MANIFESTAÇÃO Nº 124 .....	145
MANIFESTAÇÃO Nº 125 .....	147
MANIFESTAÇÃO Nº 126 .....	148
MANIFESTAÇÃO Nº 127 .....	152
MANIFESTAÇÃO Nº 128 .....	154
MANIFESTAÇÃO Nº 129 .....	155
MANIFESTAÇÃO Nº 130 .....	156
MANIFESTAÇÃO Nº 131 .....	157
MANIFESTAÇÃO Nº 132 .....	159
MANIFESTAÇÃO Nº 133 .....	160
MANIFESTAÇÃO Nº 134 .....	161
MANIFESTAÇÃO Nº 135 .....	163
MANIFESTAÇÃO Nº 136 .....	165
MANIFESTAÇÃO Nº 137 .....	166
MANIFESTAÇÃO Nº 138 .....	166
MANIFESTAÇÃO Nº 139 .....	167
MANIFESTAÇÃO Nº 140 .....	168
MANIFESTAÇÃO Nº 141 .....	170
MANIFESTAÇÃO Nº 142 .....	170
MANIFESTAÇÃO Nº 143 .....	172
MANIFESTAÇÃO Nº 144 .....	173
MANIFESTAÇÃO Nº 145 .....	174
MANIFESTAÇÃO Nº 146 .....	175
MANIFESTAÇÃO Nº 147 .....	178
MANIFESTAÇÃO Nº 148 .....	181

MANIFESTAÇÃO Nº 149 .....	182
MANIFESTAÇÃO Nº 150 .....	187
MANIFESTAÇÃO Nº 151 .....	188
MANIFESTAÇÃO Nº 152 .....	189
MANIFESTAÇÃO Nº 153 .....	191
MANIFESTAÇÃO Nº 154 .....	192
MANIFESTAÇÃO Nº 155 .....	192
MANIFESTAÇÃO Nº 156 .....	193
MANIFESTAÇÃO Nº 157 .....	194
MANIFESTAÇÃO Nº 158 .....	195
MANIFESTAÇÃO Nº 159 .....	195
MANIFESTAÇÃO Nº 160 .....	196
MANIFESTAÇÃO Nº 161 .....	197
MANIFESTAÇÃO Nº 162 .....	199
MANIFESTAÇÃO Nº 163 .....	199
MANIFESTAÇÃO Nº 164 .....	201
MANIFESTAÇÃO Nº 165 .....	202
MANIFESTAÇÃO Nº 166 .....	203
MANIFESTAÇÃO Nº 167 .....	203
MANIFESTAÇÃO Nº 168 .....	204
MANIFESTAÇÃO Nº 169 .....	205
MANIFESTAÇÃO Nº 170 .....	206
MANIFESTAÇÃO Nº 171 .....	206
MANIFESTAÇÃO Nº 172 .....	207
MANIFESTAÇÃO Nº 173 .....	209
MANIFESTAÇÃO Nº 174 .....	210
MANIFESTAÇÃO Nº 175 .....	211
2.2.2. ENCAMINHADAS POR ESCRITO .....	213
MANIFESTAÇÃO Nº 1 .....	213
MANIFESTAÇÃO Nº 2 .....	213
MANIFESTAÇÃO Nº 3 .....	213
MANIFESTAÇÃO Nº 4 .....	214
MANIFESTAÇÃO Nº 5 .....	214
MANIFESTAÇÃO Nº 6 .....	215

MANIFESTAÇÃO Nº 7.....	215
MANIFESTAÇÃO Nº 8.....	216
MANIFESTAÇÃO Nº 9.....	216
MANIFESTAÇÃO Nº 10 .....	217
MANIFESTAÇÃO Nº 11 .....	217
MANIFESTAÇÃO Nº 12 .....	217
MANIFESTAÇÃO Nº 13 .....	218
MANIFESTAÇÃO Nº 14 .....	218
MANIFESTAÇÃO Nº 15 .....	219
MANIFESTAÇÃO Nº 16 .....	219
MANIFESTAÇÃO Nº 17 .....	219
MANIFESTAÇÃO Nº 18 .....	220
MANIFESTAÇÃO Nº 19 .....	220
MANIFESTAÇÃO Nº 20 .....	220
MANIFESTAÇÃO Nº 21 .....	221
MANIFESTAÇÃO Nº 22 .....	221
MANIFESTAÇÃO Nº 23 .....	221
MANIFESTAÇÃO Nº 24 .....	222
MANIFESTAÇÃO Nº 25 .....	222
MANIFESTAÇÃO Nº 26 .....	222
MANIFESTAÇÃO Nº 27 .....	223
MANIFESTAÇÃO Nº 28 .....	223
MANIFESTAÇÃO Nº 29 .....	223
MANIFESTAÇÃO Nº 30 .....	224
MANIFESTAÇÃO Nº 31 .....	225
MANIFESTAÇÃO Nº 32 .....	226
MANIFESTAÇÃO Nº 33 .....	226
MANIFESTAÇÃO Nº 34 .....	226
MANIFESTAÇÃO Nº 35 .....	227
MANIFESTAÇÃO Nº 36 .....	227
MANIFESTAÇÃO Nº 37 .....	228
MANIFESTAÇÃO Nº 38 .....	228
MANIFESTAÇÃO Nº 39 .....	228
MANIFESTAÇÃO Nº 40 .....	229



MANIFESTAÇÃO Nº 41 .....	229
MANIFESTAÇÃO Nº 42 .....	229
MANIFESTAÇÃO Nº 43 .....	229
MANIFESTAÇÃO Nº 44 .....	230
MANIFESTAÇÃO Nº 45 .....	230

## 1. INTRODUÇÃO

De acordo com o Aviso de Audiência Pública publicado no Diário Oficial da União nº 163, de 25/8/2010, seção 3, página 25, a Diretoria Colegiada desta Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), conforme deliberado na reunião de diretoria realizada em 24/8/2010, resolveu submeter à audiência pública os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) do projeto e as minutas de edital de licitação, contrato de concessão e respectivos anexos, bem como os documentos jurídicos relativos ao processo de concessão da construção parcial, manutenção e exploração do Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante (ASGA).

Os referidos documentos foram colocados à disposição no sítio desta Agência na rede mundial de computadores por meio do endereço eletrônico <http://www.anac.gov.br/transparencia/audienciaspublicas.asp>.

As contribuições documentais foram encaminhadas a esta Agência, por meio do endereço eletrônico [audienciapublica.asga@anac.gov.br](mailto:audienciapublica.asga@anac.gov.br) e por meio de formulário próprio disponível no sítio acima indicado até as 18 horas do dia 24/9/2010, sendo este prazo prorrogado por mais 15 dias contados da data inicial.

As audiências públicas ocorreram:

a) em Brasília/DF, no dia 17/9/2010, sexta-feira, 10 (dez) horas, no auditório do anexo da ANAC localizado no Setor de Hangares, Lote 4 (ao lado do Terminal 2) – Aeroporto Internacional de Brasília; e

b) em São Gonçalo do Amarante (RN), no dia 24/9/2010, sexta-feira, 9 (nove) horas, no Teatro Municipal Prefeito Poti Cavalcanti, localizado à Rua Alexandre Cavalcanti, s/nº - Centro.

Conforme disposto no Decreto nº 5.731, de 20/3/2006, a audiência pública deve cumprir os seguintes objetivos:

I - recolher subsídios para o processo decisório da ANAC;

II - assegurar aos agentes e usuários dos respectivos serviços o encaminhamento de seus pleitos e sugestões;

III - identificar, da forma mais ampla possível, os aspectos relevantes da matéria objeto da audiência pública; e

IV - dar publicidade à ação regulatória da ANAC.

As inscrições prévias dos interessados em manifestar-se verbalmente durante a referida audiência foram efetuadas até as 18h do dia 15 de setembro de 2010, para a sessão de Brasília, e até as 18h do dia 22 de setembro de 2010, para a sessão de São Gonçalo do Amarante, por meio do endereço eletrônico [audienciapublica.asga@anac.gov.br](mailto:audienciapublica.asga@anac.gov.br). Além disso, foi facultada a inscrição de oradores durante a sessão presencial.

Os procedimentos formais foram conduzidos na íntegra e todos os prazos foram respeitados. Uma empresa especializada foi contratada para executar o processo de gravação e degravação de toda a audiência pública. Ressalta-se que o método utilizado foi o da degravação *in verbis*, que consiste em transcrever integral e fielmente a fala de cada participante para o papel, inclusive em caso de intervenção, com registro prévio do nome de cada orador.

Na sessão de Brasília, no dia 17/9/2010, a mesa foi presidida pelo Sr. Juliano Alcântara Noman, Superintendente de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado desta Agência, ao qual competiu dirimir as questões de ordem e decidir conclusivamente sobre os procedimentos adotados na audiência. Para assegurar o bom andamento dos trabalhos, o Presidente da Mesa detinha poderes para conceder e cassar a palavra, bem como determinar

a retirada de pessoas que eventualmente estivessem perturbando a ordem e o bom andamento dos trabalhos. Além do Presidente, a mesa foi composta pelos seguintes membros:

- Rogério Teixeira Coimbra, Gerente de Regulação Econômica;
- Danielle Pinho Soares Alcântara Crema, Gerente Técnica de Regulação Econômica de Infraestrutura;
- Isabella Silva Oliveira Cavalcanti, Procuradora-Geral substituta;
- Rodrigo Flório Moser, Assessor da Diretoria de Infraestrutura Aeroportuária;
- Rafael Pereira Scherre, Especialista em Regulação de Aviação Civil;
- José Barreto de Andrade Neto, Especialista em Regulação de Aviação Civil.

Na sessão de São Gonçalo do Amarante, no dia 24 de setembro de 2010, a mesa foi presidida pelo Sr. Rubens Carlos Vieira, Diretor de Infraestrutura Aeroportuária, ao qual foram atribuídas as mesmas competências e poderes. Além do Presidente, a mesa foi composta pelos seguintes membros:

- Rogério Teixeira Coimbra, Gerente de Regulação Econômica;
- Danielle Pinho Soares Alcântara Crema, Gerente Técnica de Regulação Econômica de Infraestrutura;
- Isabella Silva Oliveira Cavalcanti, Procuradora-Geral substituta;
- Rodrigo Flório Moser, Assessor da Diretoria de Infraestrutura Aeroportuária;
- Rafael Pereira Scherre, Especialista em Regulação de Aviação Civil;
- José Barreto de Andrade Neto, Especialista em Regulação de Aviação Civil.

Adicionalmente, ainda durante o prazo de remessa de contribuições, portanto, tempestivamente, foi protocolada na Agência contribuição por escrito formulada pela Consórcio Fidens – GAP. Em que pese o aviso de Audiência Pública ter restringido os meios de manifestação e de envio de contribuições, no intuito de contribuir para o debate e aperfeiçoamento do processo, a referida manifestação também foi apreciada, na categoria de contribuição documental encaminhada por escrito.

Segue a apresentação e apreciação acerca das manifestações ofertadas durante o período de audiência pública, nos termos aprovados pela Diretoria Colegiada, realizada no dia 7/12/2010. No intuito de possibilitar aos participantes o fácil acesso à resposta da ANAC acerca da contribuição, o presente relatório foi organizado tendo em vista o meio adotado para formular a manifestação; presencial, quando formulado nas audiências públicas, e documental, quando encaminhado, por meio do endereço eletrônico [audienciapublica.asga@anac.gov.br](mailto:audienciapublica.asga@anac.gov.br) e por meio de formulário próprio.

## 2. ANÁLISE

### 2.1. ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES PRESENCIAIS

#### 2.1.1. AUDIÊNCIA PÚBLICA REALIZADA EM BRASÍLIA

DADOS DO COLABORADOR
<b>Nome:</b> Caio Abib
<b>Organização:</b> Carioca Christiane Nielsen Engenharia S/A.

## MANIFESTAÇÃO Nº 1

Primeiramente com relação ao Edital, a subcláusula 3.3, na verdade com relação a subcontratação de um mesmo operador aeroportuário por mais de um concessionário ou consórcio. Se isso não implica algum problema de confidencialidade. Visto que o mesmo consórcio estaria lidando com o mesmo operador aeroportuário e isso poderia ter algum impacto na confidencialidade, com relação a proposta de valor de outorga. Se isso realmente justifica o fato de que o mesmo concessionário possa subcontratar, dois concessionários diferentes possam subcontratar o mesmo operador aeroportuário. Isso é uma primeira pergunta.

A pergunta número dois, também condiz com o Edital, com o item 3.6, na verdade é mais uma clarificação, se não há necessidade de participação mínima no capital social da SPS aqui criada, por algum membro do consórcio.

A questão, agora eu vou passar para algumas questões com relação a contrato de concessão. O item 2.12, na verdade a minha questão é com relação ao critério do reajuste de valor de outorga, se no contrato de concessão ele está feito unicamente pelo IPCA, enquanto com relação a revisão e reajuste de tarifário, nós encontramos também a presença de fator Q e X. Então a sugestão e dúvida é se não seria pertinente que no valor de outorga também fosse incorporado o fator X com relação ao valor de outorga a ser pago anualmente.

Uma outra questão é com relação ao capital social, que deve ser integralizado, item 3.1.39 do contrato de concessão, como que é essa integralização de cento e setenta milhões pode ser feita? A parte de trinta e dois milhões, está escrita que tem que ser em numerário e a parte de cento e setenta milhões eu gostaria de esclarecer se, como que pode ser feito o aporte, se pode ser por aporte de ativos, por exemplo.

No item 4.10, com relação, mesmo vocês apresentaram que isso vai ser definido pela ANAC, com relação a como que essas receitas alternativas vão incidir sobre o impacto na modicidade tarifária, mas eu gostaria que, ainda não ficou muito claro para mim como esse critério vai ser definido e qual vai ser o impacto na modicidade tarifária, com relação as receitas alternativas.

E por fim, o item 4.16 do contrato de concessão, porque, na verdade, qual foi o racional da decisão de ficar vedado a participação de celebrar contratos com parcelas fracionadas e coligadas na exploração, numa exploração comercial no aeroporto, enquanto que as subsidiárias integrais podem exercer as atividades comerciais? Seria isso. Muito obrigado.

## RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que:

1- Em face dos inúmeros argumentos apresentados ao longo da discussão pública contrários à possibilidade de subcontratação do operador aeroportuário, os documentos jurídicos serão alterados, com vistas à vedação dessa modalidade de subcontratação. Sugestão acolhida.

2- A minuta de edital não prevê regra de participação mínima na constituição dos consórcios. Todavia, no intuito de deixar claro esse entendimento, a subcláusula 3.6 da minuta de edital terá a seguinte nova redação:

3.6. Não há restrição de número de participantes ou de participação mínima na constituição dos consórcios.

3- O valor mínimo de outorga se refere ao valor presente líquido dos fluxos de caixas projetados do ASGA, conforme apresentado no Relatório Preliminar Consolidado, na seção 8.9 – Resultados da Modelagem Econômico-Financeira e se constitui em referência para o julgamento da proposta econômica do leilão. Não há racionalidade para que haja reajuste das parcelas anuais do valor de outorga via fator X, cujo objetivo é compartilhar os ganhos esperados de produtividade com os consumidores do serviço público concedido e, de outra parte, incentivar a concessionária a buscar maior eficiência na prestação do serviço concedido,

uma vez que o ganho que exceder ao fato X estipulado é apropriado integralmente pela empresa.

4- O montante de R\$ 170.485.000,00 (cento e setenta milhões, quatrocentos e oitenta e cinco mil reais) constitui o capital social a ser subscrito na Concessionária, dos quais apenas R\$ 32.580.000,00 (trinta e dois milhões e quinhentos e oitenta mil reais) devem ser integralizados em dinheiro. Depreende-se do exposto que o restante do capital social poderá ser integralizado por qualquer espécie de bens suscetíveis de avaliação em dinheiro, observados os critérios de avaliação estabelecidos pela Lei nº. 6.404, de 15/12/1976 e posteriores alterações.

Cumpra, todavia, esclarecer que os referidos valores foram alterados, em virtude do acolhimento de outras manifestações formuladas também na Audiência Pública. Assim, em relação à integralização do capital social, será assumido como novo valor mínimo de capital a ser integralizado o equivalente a 20% do valor de investimentos estimados para FASE I, o que corresponde a R\$ 84.392.327,00 (oitenta e quatro milhões, trezentos e noventa e dois mil e trezentos e vinte e sete reais) em capital social mínimo a ser integralizado, dos quais R\$ 16.878.465,40 (dezesesseis milhões, oitocentos e setenta e oito mil, quatrocentos e sessenta e cinco reais e quarenta centavos), devem ser integralizados em dinheiro.

Na definição desse novo valor foi considerada a possibilidade de eventual financiamento do empreendimento pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que admite o financiamento de até 80% do total de investimentos previstos.

Nesse sentido, as subcláusulas 6.1.1, vii da minuta de edital, o Anexo 15 - Modelo de Declaração de Capacidade Financeira da minuta de edital e a subcláusula 3.1.39 da minuta de contrato passarão a vigorar com a seguinte redação, cujos valores, por medida de simplificação serão arredondados:

6.1.1. (...)

vii. o capital social inicial subscrito de, no mínimo, R\$84.000.000,00 (oitenta e quatro milhões de Reais), com parcela integralizada de, no mínimo, 32.500.000,00 (trinta e dois milhões e quinhentos mil Reais), dos quais, no mínimo, R\$16.000.000,00 (dezesesseis milhões Reais), deverão ser integralizados em dinheiro;

Em atendimento à subcláusula 4.42 do Edital, a [Proponente], por seu(s) representante(s) credenciado(s) abaixo assinado(s), declara, sob as penas da legislação aplicável, que dispõe ou tem capacidade de obter recursos financeiros suficientes para cumprir as obrigações de aporte de recursos próprios e de terceiros necessários à consecução do objeto da concessão. Declara, além disso, que (i) tem condições de contratar todos os seguros necessários à consecução do objeto da concessão e (ii) dispõe ou tem capacidade de obter os recursos para a integralização mínima do capital social da SPE, em moeda corrente nacional, no montante de R\$ 16.000.000,00 (dezesesseis milhões de reais) e apresentar a Garantia de Execução do Contrato no valor 65.000.000,00 (sessenta e cinco milhões de reais) no prazo de até 45 (quarenta e cinco) dias após a publicação do ato de homologação indicado na subcláusula 6.1 do Edital em referência.

3.1.39. manter capital social subscrito de, no mínimo, R\$84.000.000,00 (oitenta e quatro milhões de Reais), com parcela integralizada, em dinheiro, de no mínimo R\$ 16.000.000,00 (dezesesseis milhões de reais), vedada, em qualquer hipótese, a sua redução sem a prévia e expressa autorização da ANAC;

5- As regras básicas que definem a forma como as receitas alternativas favorecerão a modicidade tarifária já estão disponíveis na nova minuta de Contrato de Concessão, divulgada após análise das contribuições recebidas na Audiência Pública nº 21/2010. Recomenda-se, nesse sentido, nova leitura do CAPÍTULO IV – DA REMUNERAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA e do CAPÍTULO VI DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO.

A esse respeito, é importante destacar que o mecanismo de leilão já desempenha o papel de

favorecer a modicidade das tarifas, à medida que o valor de outorga mínimo reflete, em valor presente, quanto a proponente tem que se dispor a pagar para explorar aquele serviço público, dadas as tarifas dispostas no Contrato. Se a modelagem financeira que gerou o valor de outorga mínimo não considerasse uma projeção de fluxos de receitas alternativas ao longo do prazo de concessão, as tarifas necessárias para viabilizar o projeto seriam maiores (ou o projeto seria inviável). Portanto, as receitas alternativas projetadas estão favorecendo a modicidade das tarifas.

Não obstante, a cada revisão ordinária a ANAC considerará 100% das receitas alternativas observadas nos 5 anos anteriores ao ano da revisão em andamento para fins de modicidade das tarifas a vigerem até a revisão ordinária seguinte. Entendemos que esse mecanismo não elimina os incentivos para exploração das atividades comerciais por dois motivos principais: Em primeiro lugar, os recursos arrecadados relativos às receitas alternativas irão compor o caixa da empresa durante todo o período da concessão, ou seja, não haverá repasse de recursos ao Poder Concedente. O montante de receitas observadas nos anos anteriores a cada revisão será utilizado para modicidade das tarifas aeroportuárias nos anos seguintes. Dessa forma, a concessionária desfruta de um benefício temporal, pois as tarifas só refletirão a arrecadação de receitas alternativas no futuro, com defasagens de até cinco anos.

Em segundo lugar, as previsões de aumento dessas receitas ao longo dos anos até a revisão seguinte não serão consideradas para efeitos da revisão ordinária em andamento. Sendo assim, até a próxima revisão, todo o aumento de receita destas atividades, realizado nos anos subseqüentes à revisão anterior, será integralmente apropriado pelos administradores aeroportuários, o que assegura a manutenção de incentivos à ampliação da exploração das atividades não reguladas. Além disso, a ANAC poderá rever o percentual a ser considerado a cada revisão ordinária com o objetivo exclusivo de incentivar o desenvolvimento das atividades comerciais.

Por fim, cumpre esclarecer que os beneficiários diretos da modicidade tarifária são os usuários do aeroporto que pagam pelos serviços públicos prestados, ou seja, basicamente passageiros e empresas aéreas. As tarifas consideradas são aquelas referentes aos serviços públicos concedidos sujeitos a regulação de preço. Grosso modo, são os serviços aeroportuários e aeronáuticos, exceto eventuais serviços sujeitos a liberdade tarifária. O Anexo 8 do Contrato apresenta lista exaustiva e demais informações relativas as tarifas que poderão ser cobradas pela concessionária.

6- A racionalidade da referida vedação, constante na subcláusula 4.16 da Minuta de Contrato de Concessão, está em realizar a apropriação contábil correta das receitas advindas de atividades comerciais. A apropriação destas receitas via parte relacionada pode não atingir o objetivo almejado.

#### **DADOS DO COLABORADOR**

**Nome:** Eduardo Quina

**Organização:** Fidens Engenharia

#### **MANIFESTAÇÃO Nº 2**

A primeira questão que eu queria colocar é em relação ao procedimento do leilão. Não é a primeira oportunidade que se é colocado numa Minuta de Edital a situação do leilão de viva voz em conjunto com a inversão de fases. Em nenhuma das outras oportunidades, ocorreu no Edital definitivo tal situação, por uma motivação bastante complexa.

Quando há inversão de fase, os proponentes não têm a certeza de que os participantes do leilão são pessoas habilitadas na licitação. Portanto, estarei depreciando a minha proposta, depreciando o meu negócio, aumentando a minha oferta, sem saber se o meu oponente tem

condições de fazer frente às exigências de habilitação do Edital. O que pode provocar uma redução na rentabilidade daquele proponente, sem estar respaldado por quem está provocando aquela redução. E isso na hipótese de por acaso esse proponente que, por exemplo, impôs o limite de quinze por cento, chegar ao fim do leilão a viva voz.

Se ele chega ao fim e é por acaso desclassificado, o processo tem que ser anulado, porque a imposição do valor de menos quinze por cento foi feita por um proponente não habilitado. Então repito, isso não é a primeira oportunidade em que se tentam numa Minuta de Edital com inversão de fases, aplicação do sistema de leilão a viva voz. As duas sistemáticas não são condizentes. Ou se faz uma pré-qualificação e um leilão com repique, ou se faz a inversão de fases, com oferta de leilão com envelope fechado. Você não pode se sujeitar a uma concorrência, sendo que o seu oponente não está comprovadamente habilitado a disputar o certame com aquele outro proponente. Então eu gostaria que vocês se aprofundassem um pouco nessa situação, para que não possa vir a trazer problemas jurídicos que podem inviabilizar o certame.

Uma segunda observação é quanto ao item 251 do edital, onde se limita na apresentação do Plano de Negócios, mais especificamente o item 251, que deve ser apresentado no Plano de Negócios um índice de cobertura do serviço da dívida superior a 1,3. No entanto, as Normas do BNDES, que é provavelmente o maior financiador desse projeto, permite índices de coberturas de 1,2. Então eu gostaria de sugerir que fosse alterada essa limitação, ficando em acordo com as normas do próprio BNDES, já que se ele não for o único, pelo menos será um dos possíveis financiadores, e se ele admite em índice de cobertura inferior, eu acredito que pode ser aplicado na proposta um índice inferior.

Muito bem, o outro item é em relação ao contrato, item 314, que entre os deveres da concessionária, obriga a manter durante a execução do contrato, todas as condições de habilitação e qualificação exigida na licitação. Só para um exemplo, o primeiro dia do contrato, nós poderíamos denunciar esse contrato pelo não cumprimento dessa cláusula, porque a concessionária vai ter um patrimônio líquido de trinta e dois milhões, e a exigência da licitação do patrimônio líquido de sessenta e cinco milhões. Portanto ela não cumpriu, e se ela não cumpriu, o contrato tem que ser cancelado.

Então não há como exigir da concessionária o cumprimento da habilitação, e sim dos sócios da SPE. Esses sim têm a obrigação de manter a sua qualificação que permitiu que ele montasse a concessionária e ganhasse o certame. Agora a própria concessionária, não há motivo para exigir, porque ela não vai participar de nenhum certame. E claramente, como esse exemplo que eu dei, ela não cumprirá as condições de habilitação, e o contrato poderá ser denunciado.

Por fim, também sobre a integralização do capital, a minha sugestão é que também seja feita uma análise para a redução da exigência desse capital. Pelos próprios números do estudo de viabilidade, nós temos aí um investimento e torno de quatrocentos milhões de reais, que será realizado na fase um, que é quando será necessário o aporte de capital pela SPE. No próprio estudo também de viabilidade, é citada a possibilidade de financiamento de até oitenta por cento do valor dos investimentos, o que caberia a SPE um aporte de vinte por cento do total dos investimentos previstos. Como eles são da ordem de quatrocentos milhões, haveria a necessidade de um capital, de um aporte de capital, de oitenta milhões. E não cento e setenta milhões como está aqui colocado. E remetendo a observação feita pelo companheiro da Carioca, diferentemente de outras empresas, na SPE, não é possível um aporte de capital que não seja moeda. Porque, vai aportar terreno? Não, o terreno já existe e pertence a concessionária através da transferência do bem pela ANAC. Vai se construir um Aeroporto, vai se aportar o que? Um equipamento? Ele vai ter que ser adquirido com o dinheiro do sócio e então a gente não vê a possibilidade de outro meio de integralização de capital na SPE, que não seja através de moeda corrente. E sendo assim, e vinculado ao valor do investimento que será feito, eu sugiro que seja analisada a possibilidade de redução dessa exigência de integralização de capital, de cento e sessenta para algo em torno de oitenta milhões. É só o que eu queria.

## RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que:

1. O entendimento é de que a inversão de fases do leilão, havendo a habilitação após a fase de lances, estimula a concorrência no certame, no sentido em que eleva a incerteza dos participantes quanto ao número de concorrentes, e poupa recursos da Administração Pública, pois gera uma menor quantidade de ações judiciais desnecessárias e com finalidade meramente protelatória sobre as habilitações de todos os concorrentes que estejam participando do certame.

De outra parte, é importante assinalar que a adoção da inversão de fases combinada com a etapa de leilão em viva voz não traz qualquer prejuízo à regularidade do certame, posto que as propostas devem ser feitas observados os limites de cada licitante. Ademais, na eventualidade de se constatar que o licitante vencedor não atende aos requisitos de habilitação, é chamado o licitante que tenha apresentado a segunda melhor proposta econômica, nos termos por ele proposto.

Cabe destacar, por fim, que a minuta de edital contempla outros instrumentos, como a apresentação da Garantia de Proposta, que coíbem a participação de proponentes que não tenham real interesse na Concessão.

2. A ANAC agradece a manifestação e esclarece que não há obrigação da Concessionária atingir ICSD mínimo. Cabe aos interessados avaliar suas fontes de financiamento e as respectivas condições (volume, prazo e outros).

No EVTEA do ASGA apenas foram aferidos os contornos do financiamento que seria compatível com a capacidade de pagamento do aeroporto, com a finalidade exclusiva de subsidiar as análises do Governo Federal.

Além disso, as premissas de financiamento não afetam o resultado do projeto, já que se utilizou a ótica da firma para projetar os fluxos de caixa (FCFF).

3. Constitui obrigação da Concessionária, nos termos da subcláusula 3.1.4. da minuta de contrato de concessão, a manutenção, durante a execução do contrato, de todas as condições de habilitação e qualificação exigidas na licitação. Observa-se contudo, assim como assinalado pelo colaborador, que algumas das exigências impostas aos licitantes não se aplicam à Concessionária. Desse modo, no intuito de conferir maior razoabilidade ao dispositivo, a subcláusula 3.1.4 passará a vigorar com a seguinte redação:

3.1.4. manter, durante a execução do Contrato, no que for aplicável, todas as condições de habilitação e qualificação exigidas na licitação;

4. O montante de R\$ 170.485.000,00 (cento e setenta milhões, quatrocentos e oitenta e cinco mil reais) constitui o capital social a ser subscrito na Concessionária, dos quais apenas R\$ 32.580.000,00 (trinta e dois milhões e quinhentos e oitenta mil reais) devem ser integralizado em dinheiro. Depreende-se do exposto que o restante do capital social poderá ser integralizado por qualquer espécie de bens suscetíveis de avaliação em dinheiro, observados os critérios de avaliação estabelecidos pela Lei nº. 6.404, de 15/12/1976 e posteriores alterações.

Cumprido, todavia, esclarecer que os referidos valores foram alterados, em virtude do acolhimento de outras manifestações formuladas também na Audiência Pública. Assim, em relação à integralização do capital social, será assumido como novo valor mínimo de capital a ser integralizado o equivalente a 20% do valor de investimentos estimados para FASE I, o que corresponde a R\$ 84.392.327,00 (oitenta e quatro milhões, trezentos e noventa e dois mil e trezentos e vinte e sete reais) em capital social mínimo a ser integralizado, dos quais R\$ 16.878.465,40 (dezesesseis milhões, oitocentos e setenta e oito mil, quatrocentos e sessenta e cinco reais e quarenta centavos), devem ser integralizados em dinheiro.

Na definição desse novo valor foi considerada a possibilidade de eventual financiamento do



empreendimento pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que admite o financiamento de até 80% do total de investimentos previstos.

Nesse sentido, as subcláusulas 6.1.1, vii da minuta de edital, o Anexo 15 - Modelo de Declaração de Capacidade Financeira da minuta de edital e a subcláusula 3.1.39 da minuta de contrato passarão a vigorar com a seguinte redação, cujos valores, por medida de simplificação serão arredondados:

6.1.1. (...)

vii. o capital social inicial subscrito de, no mínimo, R\$84.000.000,00 (oitenta e quatro milhões de Reais), com parcela integralizada de, no mínimo, 32.500.000,00 (trinta e dois milhões e quinhentos mil Reais), dos quais, no mínimo, R\$16.000.000,00 (dezesesseis milhões Reais), deverão ser integralizados em dinheiro;

Em atendimento à subcláusula 4.42 do Edital, a [Proponente], por seu(s) representante(s) credenciado(s) abaixo assinado(s), declara, sob as penas da legislação aplicável, que dispõe ou tem capacidade de obter recursos financeiros suficientes para cumprir as obrigações de aporte de recursos próprios e de terceiros necessários à consecução do objeto da concessão. Declara, além disso, que (i) tem condições de contratar todos os seguros necessários à consecução do objeto da concessão e (ii) dispõe ou tem capacidade de obter os recursos para a integralização mínima do capital social da SPE, em moeda corrente nacional, no montante de R\$ 16.000.000,00 (dezesesseis milhões de reais) e apresentar a Garantia de Execução do Contrato no valor 65.000.000,00 (sessenta e cinco milhões de reais) no prazo de até 45 (quarenta e cinco) dias após a publicação do ato de homologação indicado na subcláusula 6.1 do Edital em referência.

3.1.39. manter capital social subscrito de, no mínimo, R\$84.000.000,00 (oitenta e quatro milhões de Reais), com parcela integralizada, em dinheiro, de no mínimo R\$ 16.000.000,00 (dezesesseis milhões de reais), vedada, em qualquer hipótese, a sua redução sem a prévia e expressa autorização da ANAC;

## DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Jaime Calado Santos

**Organização:** Prefeito Municipal de São Gonçalo

## MANIFESTAÇÃO Nº 3

É que eu acho que devia ter no Edital uma data para o início do funcionamento, porque aí todos que fizessem sua proposta, já se planejava para funcionar naquela data, até porque, lá nós vamos ter a Copa do Mundo e a Copa das Confederações, e esse Aeroporto já está incluído no planejamento desses dois eventos. E me parece que não seria, desculpa, não seria assim a primeira licitação a amarrar prazo com multa, caso quem ganhar não cumpra. Então a minha, a nossa preocupação é essa.

E a segunda é informar que recebemos uma notificação da ANAC solicitando que o ISS fosse reduzido para dois por cento, nós já fizemos a Minuta da Lei, e estaremos segunda-feira encaminhando a Câmara. Iremos encaminhar hoje, mas viemos para cá. E podia ser que tivesse alguma sugestão na Lei, algum item, a gente está com a Minuta, eu estou aí com o Procurador Geral do Município aqui presente, e portanto, essa parte nós já estamos resolvendo.

Então minha participação aqui é muito curta, é mais para isso, dizer que estamos a inteira disposição, e espero que o certame seja em paz, e que comece nas datas mais breves possível. Muito obrigado.

## RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que o prazo para a realização da Fase I consta na subcláusula 2.18 da Minuta de Contrato de Concessão, e as multas por descumprimento das obrigações contratuais já são aquelas elencadas na subcláusula 8.5 do referido documento, em especial, para os casos de atraso, a subcláusula 8.5.3., que estabelece:

8.5.3. atraso, por dia:

- i) no cumprimento de qualquer obrigação prevista para as Fases I e II;
- ii) na entrega das informações para cálculo da hora-pico;
- iii) na apresentação do plano de investimento e ações operacionais, nos termos do PEA;
- iv) no cronograma de entrega dos projetos à ANAC e de realização de investimentos conforme previsto no presente Contrato e no PEA;

Dessa forma fica mantido o texto original.

## DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Luiz Rossi

**Organização:** ANPS

## MANIFESTAÇÃO Nº 4

Bom dia a todos, obrigado pela oportunidade. Na realidade é só questão de um questionamento, uma observação que já foi feita aí pelo Rogério e pela Daniele, com relação a participação de um operador aeroportuário, que a gente pode entender que esse fato de procurar um operador portuário e que tenha experiência de cinco anos, e movimentação de um milhão de passageiros anuais, possa trazer alguma restrição. Você acaba com esse item restringindo um pouco a participação de empresas. Então era essa a colocação, e uma observação, se possível, da mesa.

## RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que, ao se analisar o mercado brasileiro de gestão aeroportuária, verifica-se que o Brasil tem apenas 21 (vinte e um) aeroportos com movimentação anual superior a 1 (um) milhão de passageiros e todos gerenciados pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO). Pautada nos argumentos supramencionados, bem como a fim de incentivar o mercado nacional e aumentar a concorrência no certame, a ANAC procederá ao ajuste do texto da minuta de edital de concessão do ASGA para que seja suprimida a restrição técnica vinculada ao movimento de passageiros.

Desta forma, a cláusula 4.45.1 da minuta de edital passará a vigorar com a seguinte redação:

4.45.1. da apresentação de atestado(s), emitido(s) por pessoas jurídicas de direito público ou privado, acompanhado(s) da(s) respectiva(s) Certidão(ões) de Acervo Técnico (CAT), ou documento equivalente, em nome da Proponente ou de membro do Consórcio, que comprovem experiência mínima de 5 (cinco) anos em gestão de aeroporto(s), e

## DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Raimundo Nonato

**Organização:** Procurador do Estado

### **MANIFESTAÇÃO Nº 5**

Bom dia a todos, eu sou Procurador do Estado no Rio Grande do Norte, e o meu questionamento, na verdade uma sugestão, é quanto a questão da regularização fundiária do polígono onde vai se situar o Aeroporto São Gonçalo do Amarante. A área lá são mil e quinhentos hectares aproximadamente, dos quais quatrocentos hectares estão regularizados, quer dizer, estão como o título de domínio já em nome do Estado do Rio Grande do Norte. Portanto, mil e cem hectares ainda estão pendentes em ações judiciais, desapropriação, ou pagamentos pelas vias administrativas os proprietários que foram desapropriados.

Bom, a minha sugestão, é que esse valor remanescente, que resta, quer dizer esse valor que resta para pagamento das indenizações, esse valor remanescente seja incluído no Edital, como obrigação da futura concessionária, porque o Estado... Por dois motivos: o Estado primeiramente tem limitações orçamentárias. Segundo a burocracia estatal, quer dizer, envolver documentos e disponibilizar esses recursos. Eu acredito que o valor remanescente que falta para pagar os desapropriados, eu acho que não chegam a quinze milhões de reais. Isso computado dentro do investimento que vai ser feito, representa muito pouco. Então fica uma recomendação para ser debatida essa questão. Muito obrigado.

### **RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que, a modelagem jurídica desenvolvida para o ASGA considera que a obrigação de desapropriar os imóveis, indenizar seus proprietários e disponibilizar área do aeroporto livre e desembaraçada é melhor desempenhada pelo Poder Concedente, conforme aponta o Relatório 5 – Matriz de Riscos, realizado pela Consultoria Potiguar/BNDES. Dessa forma, fica mantido o texto original.

## **2.1.2. AUDIÊNCIA PÚBLICA REALIZADA EM SÃO GONÇALO DO AMARANTE**

### **DADOS DO COLABORADOR**

**Nome:** Flávio Henrique Sarrapio Assan

**Organização:** ASSAN e Associados Advogados

### **MANIFESTAÇÃO Nº 1**

Bom dia a todos, senhoras e senhores presentes, eu gostaria só de fazer um questionamento aos membros da ANAC, que levando-se em consideração que grande parte das receitas como foi apresentada aqui, até por eles próprios, dos aeroportos é oriunda de tarifas comerciais aqui no contrato de concessão, como receita alternativa; que o conceito de aero-shopping está presente em todos os grandes aeroportos do mundo; que o contrato permite que a concessionária, por uma subsidiária integral, ela possa exercer todas as atividades comerciais do aeroporto; que a concessionária ou consórcio que fora adjudicada a concessão, eventualmente, não terá todas as expertises necessárias para atuarem em setores como hospedagem, hotelaria, alimentação e varejo, em geral; que não tem ainda uma indicação de como será praticada esse modicidade tarifária, no caso das receitas alternativas e que o contrato veda a celebração de contratos pela concessionária com partes relacionadas, especialmente no que diz a atividades comerciais.

Levando-se também em consideração que diversas empresas administradoras de aeroportos no mundo possuem, dentro de seu rol de atividades, atividades que não são estritamente de administração de aeroportos como estacionamentos, varejos, alimentação e que qualquer

restrição a atividade da concessionária pode significar uma restrição à concorrência do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, eu queria entender o racional dessa vedação de contratação com partes relacionadas que consta da minuta do contrato de concessão.

#### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que racionalidade da referida vedação, constante na subcláusula 4.16 da Minuta de Contrato de Concessão, está em realizar a apropriação contábil correta das receitas advindas de atividades comerciais, com o propósito de contribuir para modicidade tarifária. A apropriação destas receitas via parte relacionada pode não atingir o objetivo almejado.

#### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Jaime Calado Pereira dos Santos

**Organização:** Prefeito de São Gonçalo do Amarante

#### MANIFESTAÇÃO Nº 2

(inaudível)[...] das autoridades federais, judiciário, Ministério Público, de toda a sociedade. Segundo lugar reafirmar o que nós entendemos por necessidade do edital, uma cláusula que estabeleça um prazo de, para a inauguração para o funcionamento da primeira etapa que não fosse após julho de dois mil e treze porque o Brasil tem compromisso com a FIFA, sobre a Copa das Confederações, que será em julho de dois mil e treze e esse aeroporto está incluído como sendo o aeroporto, não só da Copa das Confederações mais da Copa do Mundo.

Não só essa cláusula assim, mas colocando uma multa de, no mínimo Cem milhões caso seja descumprido porque aí todos aquelas empresas que forem concorrer já saber que teria essa exigência e não ficar aquela coisa de pedir aditivo de tempo e porque aqui desde noventa e seis que o Estado todo, eu não falo só em nome de São Gonçalo, mais de todos, de Natal, Parnamirim, Macaíba, Extremoz, e outros Municípios todos aguardam o funcionamento desse aeroporto que vai trazer desenvolvimento para todos. Então é isso aí.

E o outro ponto é comunicar aqui, o pessoal da ANAC, o gabinete civil, os outros Ministérios que estão aqui presentes, que nós já encaminhamos à Câmara dos Vereadores o projeto de lei, em caráter de urgência, urgentíssima, reduzindo para dois por cento, para as atividades do complexo aeroportuário e já falamos, eu tinha falado com nove vereadores, mas o vereador Valbam estava ali fora agora e eu aproveitei e falei com ele e então podemos dizer que todos os vereadores se manifestaram favoráveis, de maneira que nós vamos ter uma aprovação tranqüila e rápida na Câmara. Era isso a nossa participação. Muito obrigado.

#### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que o prazo para a realização da Fase I consta na subcláusula 2.18 da Minuta de Contrato de Concessão, e as multas por descumprimento das obrigações contratuais já são aquelas elencadas na subcláusula 8.5 do referido documento, em especial, para os casos de atraso, a subcláusula 8.5.3., que estabelece:

8.5.4. atraso, por dia:

- v) no cumprimento de qualquer obrigação prevista para as Fases I e II;
- vi) na entrega das informações para cálculo da hora-pico;
- vii) na apresentação do plano de investimento e ações operacionais, nos termos do PEA;
- viii) no cronograma de entrega dos projetos à ANAC e de realização de investimentos conforme previsto no presente Contrato e no PEA;

Dessa forma fica mantido o texto original.

#### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Leonardo Vasconcelos Brás Galvão

**Organização:** Procurador do Município de São Gonçalo do Amarante

#### MANIFESTAÇÃO Nº 3

Bom dia aos componentes da mesa e aos presentes. Na realidade, fica uma sugestão para um item que nós não vimos no edital e que nós gostaríamos de ter essa previsão. Qual será a relação do concessionário do aeroporto com os serviços concedidos ou operados diretamente pelo Poder Público Municipal, especialmente a coleta de esgotos, o abastecimento de água e a questão do lixo?

Se o edital vai fazer alguma previsão. Se a concessão ela vai se relacionar com as concessões públicas municipais porque esses três serviços especificamente, a constituição prevê que são atribuições do Município, enfim, e que na análise ambiental houvesse também uma solução para o destino dos resíduos e dos efluentes do aeroporto. Essa é nossa participação. Obrigado.

#### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que, segundo consta do Anexo 2 – Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), constitui Elemento Aeroportuário Obrigatório a disponibilização do Sistema de Infraestrutura Básica dentro do sítio aeroportuário, que contempla:

- Implantação de sistema de captação, tratamento, reserva e distribuição de água
- Implantação de sistema de tratamento de efluentes
- Implantação de sistema de energia elétrica
- Implantação de sistema de coleta e disposição final de resíduos sólidos
- Implantação de sistema de telecomunicações

A Concessionária deverá se articular com as entidades públicas e privadas provedoras dessa infraestrutura fora do sítio aeroportuário, a fim de que as respectivas redes atendam as necessidades do aeroporto.

Informações adicionais sobre a atual situação e os planos de desenvolvimento da infraestrutura local estão disponíveis na subcláusula 5.5 do Relatório 4 – Estudos Preliminares de Engenharia.

#### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Jaime Tavares Alheiros Neto

**Organização:** PROJETEC - Projetos Técnicos Ltda

#### MANIFESTAÇÃO Nº 4

Bom dia a todos. Complementando a pergunta anterior, a questão dos cronogramas dessas concessionárias de fornecimento do abastecimento d'água e rede elétrica. Existe alguma previsão já estabelecida? Outra coisa, a questão de se adotar o critério de experiência do nível do operador para um milhão de passageiros/ano, tendo em vista que a atual projeção já indica um teto de dois milhões de passageiros/anos, não implicaria num sub-dimensionamento dessa experiência aí dentro das especificações do edital?

E outro ponto... Sim, a questão em relação à aprovação dos projetos básicos. Isso seria de cargo, ficaria a cargo da ANAC, nós consideramos um prazo um tanto quanto curto, seis meses, tendo em vista a quantidade de documentação técnica que vai ser gerada e a sobrecarga que vai haver na questão da disponibilidade técnica, que eu não sei, a ANAC teria disponibilidade técnica indicadas para fazer a análise de todas essas documentações e atender em prazo hábil essas aprovações. Ficam essas questões.

#### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que:

1. Os cronogramas para a disponibilização do sistema de infraestrutura básica deverão ser solicitados às entidades públicas e privadas provedoras dessa infraestrutura.
2. Para efeitos de comprovação técnica dos profissionais vinculados à Proponente, a ANAC entende ser suficiente a comprovação de experiência no gerenciamento de aeroportos com movimento superior a 1 (um) milhão de passageiros.
3. O prazo de 6 (seis) meses para elaboração do projeto básico por parte da concessionária foi considerado adequado, tendo em vista que tal projeto estará baseado no anteprojeto apresentado na Metodologia de Execução, na fase de licitação.
4. Quanto ao prazo da ANAC para aprovação do projeto, o ato normativo vigente é a Portaria ANAC nº 1227/SIA, de 30/7/2010.

Art. 2º A Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária – SIA concluirá em 90 (noventa) dias a análise de pedido de autorização prévia de construção de que trata o §5º do Art. 2º da Resolução nº 158, de 13 de julho de 2010.

#### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Fernanda Medeiros

**Organização:** -

#### MANIFESTAÇÃO Nº 5

Bom dia a todos os presentes, meu questionamento não é diretamente ligado ao aeroporto, mais provavelmente vai refletir nele que é a questão das pessoas que embarcam e desembarcam no aeroporto, os investidores só terão retorno financeiro dele se o fluxo de trânsito da cidade permitir. Então nós temos hoje um gargalo de trânsito muito grande na cidade onde não é fácil se locomover.

De uma zona qualquer de Natal para São Gonçalo se leva cinquenta minutos em vinte quilômetros, então essa é uma questão que não é diretamente ligada ao aeroporto mais eu precisava levantar isso porque o investidor só terá um retorno se esse fluxo permitir, quanto também a questão de estacionamento em Natal, que não existe. Então obrigada.

#### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a sua manifestação.

#### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** José Carlos

**Organização:** Sol Corretora de Câmbio

### MANIFESTAÇÃO Nº 6

Bom dia a todos, no demonstrativo que vocês fizeram aqui até o momento, eu vi uma série de detalhamentos em todos os lados, agora eu não vi a menor preocupação de vocês, com os atuais concessionários do aeroporto de Parnamirim, ou seja, não foi dada uma palavra, tem uma série de empresas lá, que vão ficar lá? Que vocês vão passar a chave no aeroporto e é tudo isso? Só isso.

Vocês pensaram nisso? Se eu derrubo uma árvore não vou poder participar da licitação, se eu quisesse tocar esse aeroporto, porque eu teria cometido um crime ambiental, mas essas pessoas que estão ficando lá, não escutei uma palavra dos senhores, quero deixar esse questionamento.

### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a sua manifestação e informa que os contratos comerciais firmados pelo administrador aeroportuário do Aeroporto Internacional Augusto Severo não vinculam a Concessionária do ASGA. Portanto, não há previsão de um mecanismo de transmissão automática desses contratos para a Concessionária do ASGA. Assim, nenhuma obrigação da Concessionária quanto às relações contratuais firmadas pelo operador aeroportuário de Augusto Severo serão incorporadas como responsabilidade contratual da Concessionária.

### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Iaponira Peixoto

**Organização:**

### MANIFESTAÇÃO Nº 7

Bom dia. É do conhecimento de toda sociedade a importância do desenvolvimento econômico que este projeto trará. Na condição de geógrafa, educadora e cidadã são-gonçalense, a minha preocupação é; qual a dimensão da área de preservação ambiental desse grande projeto levando-se em conta os impactos ambientais provocado pelo mesmo.

### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que a área de Influência do Projeto está limitada ao sítio aeroportuário, conforme disposto nas subcláusulas 2.3 e 2.4 do subitem 2.2.2 do Anexo 2 da minuta do Contrato de Concessão, conforme seguem:

2.3. A área do Aeroporto está inserida em 25 (vinte e cinco) glebas, registradas no cartório de São Gonçalo do Amarante-RN. É composta pelas seguintes áreas: (i) 220.146,99 m<sup>2</sup>, de propriedade da União, registrada conforme matrícula nº 17.131, de 21/10/2003, no Cartório de Notas de São Gonçalo do Amarante, RN, doada pelo Município de São Gonçalo do Amarante por meio da Lei Municipal nº 871/99, de 17 de março de 1999, regulamentada pelo Decreto Municipal nº 071/99, de 17 de março de 1999; e (ii) 1.500,00 hectares, desapropriada por meio do Decreto nº 12.964, de 25 de abril de 1996, do Estado do Rio Grande do Norte.

2.4. A área objeto do Decreto nº 12.964/96 é constituída por 292 (duzentos e noventa e dois) lotes (da gleba 20) e mais 23 (vinte e três) glebas restantes. Acrescentando-se a gleba de propriedade da União Federal, totalizam 316 (trezentos e dezesseis) unidades imóveis.

Além disso, a subcláusula 2.3 do subitem 2.2.1 desse mesmo anexo dispõe sobre a exata localização da área do sítio aeroportuário:

“2.3. As coordenadas UTM, a seguir, definem o sítio em que será implantado o Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante:

- 2.3.1. Ponto A = 9.365.220,1490 N e 0.235.153,9110 E  
2.3.2. Ponto B = 9.362.398,6730 N e 0.240.456,9320 E.  
2.3.3. Ponto C = 9.360.189,4050 N e 0.239.281,1520 E  
2.3.4. Ponto D = 9.363.012,5290 N e 0.233.978,5820 E”

#### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Lindenberg Varela

**Organização:** JANA

#### MANIFESTAÇÃO Nº 8

Bom dia a todos e a todas aqui presentes, é o seguinte, conforme já foi bem explanado, e esse aeroporto com certeza é de profunda importância para o Rio Grande do Norte, para o Brasil e mundo, especialmente para nós são-gonçalense.

A minha indagação é a seguinte: as comunidades vizinhas ao Aeroporto Internacional de São Gonçalo, como serão beneficiadas assim, em questão de...Vão ser desativadas as comunidades como a Padre João Maria, já se consta, e Olho D'água dos Loucas, que é uma comunidade histórica daqui de São Gonçalo do Amarante e outra questão, quantos quilômetros vai poder ser construídas algo em torno do aeroporto? A minha questão é essa. Muito obrigado.

#### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que:

1. A implementação de um aeroporto no porte do que será construído em São Gonçalo do Amarante gera externalidades positivas para as comunidades vizinhas, sob a forma de benefícios socioeconômicos tais quais renda, emprego e tributos. Os efeitos econômicos podem ser classificados de três maneiras:

- i) Impacto direto, sendo o emprego, renda e tributos gerados pela operação direta do aeroporto. Por exemplo, atividades do próprio operador aeroportuário, empresas aéreas, concessionárias, controle de tráfego aéreo, etc.;
- ii) Impacto indireto, sendo o emprego, renda e tributos gerados pela cadeia de ofertantes de bens e serviços com o propósito de servir às atividades diretas do aeroporto. Inclui-se, entre outros, companhias de abastecimento, construção civil, alimentos, etc.
- iii) Impacto induzido, sendo o emprego, renda e tributos gerados pelo gasto, em bens e serviços locais, das rendas auferidas nos impactos direto e indireto. Este impacto pode ser verificado através do multiplicador econômico.

2. As restrições de construção no entorno do sítio aeroportuário são regulamentadas pela Portaria nº 1.141/GM5, de 8 de dezembro de 1987, que dispõe sobre as zonas de proteção de ruído e obstáculos, bem como pela Resolução CONAMA nº 4, que estabelece a Área de Segurança Aeroportuária (ASA).

#### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Secretário Nelson Tavares

**Organização:** Secretária de Planejamento



### MANIFESTAÇÃO Nº 9

São duas questões levantadas que dizem respeito ao Rio Grande do Norte, seja Estado e ao Município. O primeiro deles é a questão do acesso viário, quanto a esse, as obras rodoviárias, todas elas já foram licitadas, nós estamos com um empréstimo no BNDES para viabilizá-las e compreende um anel, quem conhece Natal sabe BR cento e um passa por dentro e nós estamos fazendo um anel por fora de Natal com acesso para o aeroporto, essa é a primeira grande questão. Mais a concorrência já foi feita, são vários trechos e as obras já estão iniciando porque tivemos já o acesso aos recursos do BNDES.

A segunda questão é uma vontade do Governo do Estado ali, termos um veículo leve sobre trilhos. Nós estamos sondando algumas empresas a respeito de um estudo para que haja uma PPP, Estado e empresa, para viabilizar a questão desse VLT, então quanto às obras de acesso viário e possível acesso por meio moderno de um VLT isso daí estão razoavelmente encaminhados. Obviamente o grau de concretude é diferente, a questão rodoviária já está em andamento e o VLT ainda está a nível de estudo.

Então quanto a isso não vemos problema, inclusive a previsão das obras é acabar antes mesmo das obras do aeroporto, vai ficar pronta em dezembro de dois mil e onze. A segunda questão é a questão, a única citação em relação ao Estado que tem todo relatório é sobre a comunidade Padre João Maria porque ela fica localizada numa zona que interfere, que o aeroporto interfere. Quanto a isso, o Estado tem conversado com o Prefeito Jaime Calado, grande colaborador do Estado nesse negócio.

Todo esse problema o Prefeito já apresentou ao Ministério das Cidades um projeto de verificar remoção dali, dessa comunidade e o Estado certamente vai trabalhar com ele, na questão de viabilizar essa remoção, quer dizer, nós, da nossa parte, Estado e Município, da nossa parte, as coisas estão sendo encaminhadas. Não prevemos nenhum problema quanto a, tanto a questão de acesso viário quanto a única questão de citada explicitamente no relatório, que foi a comunidade Padre João Maria. Obrigado.

### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a sua manifestação.

### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Pio Jesus Dias

**Organização:** Associação dos Concessionários do Aeroporto Augusto Severo

### MANIFESTAÇÃO Nº 10

Bom dia senhores. Bom dia o senhor da ANAC, os demais presentes. A minha colocação aqui, diz respeito a, justamente a associação dos concessionários do aeroporto Augusto Severo, que partindo da premissa que o aeroporto de São Gonçalo seria, teria início as operações no ano de dois mil e treze e que durante esse ano muitos contratos entre concessionários e a INFRAERO, no aeroporto Augusto Severo, ainda estarão em andamento.

Então a gente não está vendo a preocupação da ANAC partindo do edital com relação aos contratos atuais que podem gerar conflitos e conseqüentemente atrasar o andamento da obra e talvez até o processo licitatório como um todo. A engenharia jurídica é uma coisa que dever ser muito bem observada porque às vezes o poder público faz cálculos de previsões, de inaugurações e não sabem os percalços que vão acontecer durante o processo licitatório e que vão gerar conflitos e conseqüentemente atrasar as obras do aeroporto.

Então a minha consideração é que no edital, já exista alguma coisa prevendo como ficarão os

contratos atuais em andamento, para que o concessionário, que por ventura, venha a ganhar a concorrência não seja pego de surpresa e tenha que administrar um problema jurídico, dentro do próprio edital, dentro da própria concorrência pública, é essa a minha consideração. Muito obrigado.

#### **RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a sua manifestação e informa que os contratos comerciais firmados pelo administrador aeroportuário do Aeroporto Internacional Augusto Severo não vinculam a Concessionária do ASGA. Portanto, não há previsão de um mecanismo de transmissão automática desses contratos para a Concessionária do ASGA. Assim, nenhuma obrigação da Concessionária quanto às relações contratuais firmadas pelo operador aeroportuário de Augusto Severo serão incorporadas como responsabilidade contratual da Concessionária.

#### **DADOS DO COLABORADOR**

**Nome:** George Gosson

**Organização:** BIH

#### **MANIFESTAÇÃO Nº 11**

Bom dia a todos e gostaria de fazer uma contribuição relativo ao papel de um aeroporto dessa dimensão no desenvolvimento regional. Então da parte do turismo é claro que existe uma grande expectativa que um equipamento desse vá alavancar a vá fazer crescer a demanda turística, a demanda e o fluxo turístico para o nosso Estado.

O que eu tenho a observar e a sugerir é que para a empresa concessionária possa haver algum benefício ou algum fator que estimule ela a fazer o papel, que é feito por muitas concessionárias de aeroportos, administrados pela iniciativa privada em todo mundo que é o papel de captar mais vôos, captar mais fluxo e assim fazer o papel também de contribuir para o incremento do fluxo turístico.

Dessa forma o concessionário ele tem duas opções, ao meu ver manter uma tarifa um pouco mais alta sacrificando um pouco o fluxo de passageiros, assim tendo o resultado esperado ou ter o mesmo resultado tendo uma tarifa um pouco menor tendo um volume de passageiros maior.

Eu acho que é de interesse público é de interesse da ANAC, de interesse do Estado do Rio Grande do Norte, que o concessionário, tendo essas duas opções, faça a opção por ter uma tarifa menor e um volume de passageiros maior, daí a sugestão de que, dentro do edital, exista um estímulo, um fator para que a concessionária faça essa opção pelo maior volume e menor tarifa e assim, o resultado equivalente. Essa a contribuição.

#### **RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que já existe na minuta de Contrato de Concessão um desenho de incentivos que visam fazer com que a Concessionária maximize receita através de aumento do nível de atividade. Estes incentivos podem ser verificados pela aplicação de um teto tarifário, que impede que a Concessionária explore tarifas acima do valor limite, pela possibilidade de praticar descontos, pela apropriação de parte da receita comercial pela Concessionária, sendo que esta receita será tão maior quanto maior for o fluxo de passageiros e cargas, entre outros. Dessa maneira, alinha-se interesse privado, da Concessionária, com o interesse público, da ANAC e do Estado do Rio Grande do Norte.

## 2.2. ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES DOCUMENTAIS

### 2.2.1. ENCAMINHADAS POR MEIO ELETRÔNICO

<b>DADOS DO COLABORADOR</b>
<b>Nome:</b> JANSEY CARDOSO DE OLIVEIRA
<b>Organização:</b> DIX EMPREENDIMENTOS LTDA
<b>E-mail:</b> janseyc@yahoo.com.br
<b>MANIFESTAÇÃO Nº 1</b>
<b>DOCUMENTO:</b> Relatório 5 – Matriz de Riscos
<b>ITEM:</b> Matriz de Risco
A operacionalidade do Aeroporto ser entregue a um concessionário é de grande risco, porque o que está em jogo é a segurança num todo. A privatização e ou concessão não é uma boa idéia nesse quesito. A demanda também vai deixar a desejar, porque o Aeroporto Augusto Severo nem chegou a 2 milhões pax/ano e 40 milhões? não ariscaria.
<b>RESPOSTA DA ANAC</b>
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o ASGA foi incluído no Plano Nacional de Desestatização pelo Decreto Federal nº 6.373 de 14/02/2008. Uma vez determinada a infraestrutura a ser concedida, compete à ANAC, nos termos do inc. XXIV do art. 8º da Lei nº. 11.182, de 27/9/2005, a condução do processo de concessão. Nesse sentido, a atribuição conferida pelo Decreto Federal nº. 6.373/2008 à ANAC, para executar e acompanhar o processo de desestatização do ASGA.

<b>DADOS DO COLABORADOR</b>
<b>Nome:</b> FREDERICO DE SIQUEIRA
<b>Organização:</b> DIX EMPREENDIMENTOS LTDA
<b>E-mail:</b> fred@agemar.com.br
<b>MANIFESTAÇÃO Nº 2</b>
<b>DOCUMENTO:</b> Minuta de Edital ASGA
<b>ITEM:</b> CAPÍTULO IV - DA DOCUMENTAÇÃO, SEÇÃO V - DA HABILITAÇÃO, Subseção IV - Da Habilitação Técnica
A DIX EMPREENDIMENTOS LTDA INTEGRA UM GRUPO DE EMPRESAS SEDIADAS EM RECIFE-PE, ATUA HÁ MAIS DE 25 ANOS NO RAMO DE SERVIÇOS, TAIS COMO , OPERAÇÃO PORTUARIA, TRANSPORTE MARITMO, LOGISTICA E ARMAZENAGEM, LOCAÇÃO DE MAQUINAS E CONTAINER'S. EM AGOSTO DE 2006 FIRMOU CONTRATO DE CONCESSÃO ONEROSA COM O GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL PARA ADMINISTRAR E OPERAR O AEROPORTO DE BONITO-MS COM A OBRIGAÇÃO CONTRATUAL DE PROJETAR E CONSTRUIR O NOVO TERMINAL DE PASSAGEIROS E IMPLANTAR UMA ESTAÇÃO PERMISSIONARIA DE TRAFEGO AEREO-EPTA COM A RESPONSABILIDADE DOS INVESTIMENTOS TOTAIS .A DIX É A PRIMEIRA EMPRESA NO BRASIL QUE FIRMOU UM CONTRATO DE CONCESSÃO COM A OBRIGAÇÃO DE IMPLANTAR UM TERMINAL DE PASSAGEIROS PARA COMPLEMENTAR A INFRAESTRUTURA AEROPORTUARIA EXISTENTE, O QUE NOS HABILITA PROPOR

SUGESTÕES PARA O EDITAL DE LICITAÇÃO - AUDIENCIA PUBLICA 21/2010-SÃO GONÇALO DO AMARANTE-RN;

1.NÃO PERMITIR A SUB CONTRATAÇÃO DE PESSOA JURIDICA OPERADOR PORTUARIO PELAS EMPRESAS LICITANTES ISOLADAMENTE OU CONSOCIADAS.

2.A EMPRESA LICITANTE DEVERÁ TER OBRIGATORIAMENTE ATESTADO DE CAPACIDADE TECNICA QUE DEMONSTRE ATUÇÃO NA GESTÃO DE AEROPORTOS NO BRASIL

3.NÃO VINCULAR O QUANTITATIVO DE PASSAGEIROS NOS ATESTADOS TECNICOS DE GESTÃO AEROPORTUARIA,VISTO QUE ELIMINA PRATICAMENTE AS EMPRESAS NACIONAIS GESTORAS DE AEROPORTOS ATRAVÉS DE CONCESSÕES DO PODER PUBLICO.NA QUANTIDADE DE 1.000.000 DE PASSAGEIROS EMBARCADOS E DESEMBARCADOS SOMENTE A INFRAERO DISPÕE DESSA MARCA.

### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece sua manifestação e informa que:

1. Em face dos inúmeros argumentos apresentados ao longo da discussão pública contrários à possibilidade de subcontratação do operador aeroportuário, os documentos jurídicos serão alterados, com vistas à vedação dessa modalidade de subcontratação. Sugestão acolhida.

2. Os atestados de capacidade técnica são obrigatórios. No entanto, poderão ser emitidos em nome da proponente ou de membro do consórcio tanto em relação à gestão de aeroportos no Brasil ou no exterior. A sugestão posta limita a participação de operadores internacionais e, conseqüentemente, restringe a competição no certame.

Ademais, cumpre salientar que a atividade de gestão aeroportuária adotada no país não apresenta diferenças técnicas substanciais que ensejem a restrição de mercado a empresas que atuem ou tenham atuado no mercado brasileiro. Aliado a tal argumento, destaca-se a participação do Brasil como signatário da Convenção de Chicago e Estado membro da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), com conseqüente assunção de compromisso de alinhamento das normas brasileiras de aviação civil com normas e orientações internacionais emitidas pela OACI. Dessa forma fica mantido o texto original.

3. Ao se analisar o mercado brasileiro de gestão aeroportuária, verifica-se que o Brasil tem apenas 21 (vinte e um) aeroportos com movimentação anual superior a 1 (um) milhão de passageiros e todos gerenciados pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO). Pautada nos argumentos supramencionados, bem como a fim de incentivar o mercado nacional e aumentar a concorrência no certame, a ANAC procederá ao ajuste do texto da minuta de edital de concessão do ASGA para que seja suprimida a restrição técnica vinculada ao movimento de passageiros.

Desta forma, a cláusula 4.45.1 da minuta de edital passará a vigorar com a seguinte redação:

4.45.1. da apresentação de atestado(s), emitido(s) por pessoas jurídicas de direito público ou privado, acompanhado(s) da(s) respectiva(s) Certidão(ões) de Acervo Técnico (CAT), ou documento equivalente, em nome da Proponente, de membro do Consórcio ou de Subcontratada de Operação Aeroportuária, que comprovem experiência mínima de 5 (cinco) anos em gestão de aeroporto(s), e

### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** FREDERICO DE SIQUEIRA

**Organização:** DIX EMPREENDIMENTOS LTDA

**E-mail:** fred@agemar.com.br

### MANIFESTAÇÃO Nº 3

**DOCUMENTO:** Minuta de Edital ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO IV - DA DOCUMENTAÇÃO, SEÇÃO V - DA HABILITAÇÃO

A DIX EMPREENDIMENTOS LTDA INTEGRA UM GRUPO DE EMPRESAS SEDIADAS EM RECIFE-PE ,ATUA HÁ MAIS DE 25 ANOS NO RAMO DE SERVIÇOS,TAIS COMO ,OPERAÇÃO PORTUARIA,TRANSPORTE MARITMO,LOGISTICA E ARMAZENAGEM,LOCAÇÃO DE MAQUINAS E CONTAINER'S.EM AGOSTO DE 2006 FIRMOU CONTRATO DE CONCESSÃO ONEROSA COM O GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL PARA ADMINISTRAR E OPERAR O AEROPORTO DE BONITO-MS COM A OBRIGAÇÃO CONTRATUAL DE PROJETAR E CONSTRUIR O NOVO TERMINAL DE PASSAGEIROS E IMPLANTAR UMA ESTAÇÃO PERMISSIONARIA DE TRAFEGO AEREO-EPTA COM A RESPONSABILIDADE DOS INVESTIMENTOS TOTAIS .A DIX É A PRIMEIRA EMPRESA NO BRASIL QUE FIRMOU UM CONTRATO DE CONCESSÃO COM A OBRIGAÇÃO DE IMPLANTAR UM TERMINAL DE PASSAGEIROS PARA COMPLEMENTAR A INFRAESTRUTURA AEROPORTUARIA EXISTENTE, O QUE NOS HABILITA PROPOR SUGESTÕES PARA O EDITAL DE LICITAÇÃO - AUDIENCIA PUBLICA 21/2010-SÃO GONÇALO DO AMARANTE-RN;

1. ESTÁ FIXADO O VALOR MINIMO DE R\$ 3.700.000,00 PARA PAGAMENTO OUTORGA A PARTIR DO 37º MES DO INICIO DO CONTRATO DE CONCESSÃO.

2. ESSE VALOR FOI DETERMINADO COM BASE NA MOVIMENTAÇÃO DO AEROPORTO O QUAL DEFINE A GERAÇÃO DE RECEITAS OPERACIONAIS DE POUÇOS,PERMANENCIAS E TAXAS DE EMBARQUE E NÃO OPERACIONAIS,TAIS COMO LOCAÇÃO DE SALAS,SHOPPING,PUBLICIDADE ETC.

3. CASO NÃO SE CONFIRME A RECEITA PREVISTA A QUAL PERMITA O PAGAMENTO DA OUTORGA, SUGERIMOS QUE SEJA INSERIDO NO EDITAL UMA FLEXIBILIZAÇÃO DE SORTE QUE HAJA O EQUILIBRIO ECONOMICO FINANCEIRO DO CONTRATO

### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a participação e esclarece que a regra que orienta uma adequada alocação de riscos é de atribuição do risco à parte que dispuser de melhores condições de gerenciá-lo. Essa máxima informa a distribuição dos riscos associados ao ASGA e está consubstanciada no Capítulo V da minuta de Contrato de Concessão.

Entre os riscos atribuídos à concessionária, insere-se a variação da demanda pelos serviços prestados no Aeroporto, prevista na subcláusula 5.4.10, que dispõe que a variação da demanda pelos serviços prestados no Aeroporto é risco suportado exclusivamente pela Concessionária. Portanto, o risco de demanda e, por consequência, o de geração de receita, está claro e explicitamente alocado. Ademais, garantir a receita necessária para o pagamento da outorga afetaria drasticamente os incentivos para que a concessionária se comporte eficientemente. A sugestão proposta, portanto, não será acatada.

### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Jorge Luiz da Costa

**Organização:** Secretaria da Receita Federal do Brasil

**E-mail:** jorgeluiz.costa@receita.fazenda.gov.br

## MANIFESTAÇÃO Nº 4

**DOCUMENTO:** Relatório Preliminar Consolidado

**ITEM:** Dimensionamento dos Componentes do Aeroporto

Contribuição para melhora no dimensionamento da área destinada a instalação da Unidade de Controle Aduaneiro no futuro Aeroporto.

### Conteúdo do Ofício nº 015/2010/IRF/PAN/Gabinete

Após o confronto das informações constantes dos Estudos de Viabilidade e respectivos Anexos com a realidade dos dados operacionais disponíveis neste Aeroporto Internacional Augusto Severo e tendo em vista o que consta nas subcláusulas 26 e 27 da Exposição de Motivos ASGA que acompanha a publicação referida, constatou-se a necessidade de revisão dos dados manifestados no EVTEA, relativos à viabilidade técnica do projeto quanto às condições operacionais disponibilizadas para as atividades a serem desenvolvidas, na futura Unidade Aeroportuária, por esta Secretaria da Receita Federal do Brasil – RFB, no cumprimento da sua missão de exercer a administração tributária e o controle aduaneiro, com justiça fiscal e respeito ao cidadão, em benefício da sociedade.

Na realização do EVTA adotou-se como estimativa de demanda a quantidade de 1.213.194 passageiros internacionais ao ano para 2020 e 2.228.612 para 2030. Dados obtidos no site da Infraero, a partir do Movimento Operacional acumulado de janeiro a dezembro de 2009, revelam um total de 127.726 passageiros em voos internacionais neste Aeroporto Internacional Augusto Severo em Parnamirim/RN, representando, portanto, cerca de 10% do movimento estimado para o ano de 2020, ou seja, crescimento projetado em 850%.

Para estabelecer projeções relativas à movimentação de carga aérea o Estudo de Mercado, veiculado através do Relatório 2, componente do EVTA, na subcláusula 3.5.3.5 - Quadro 20 – Movimento de Carga no TECA INFRAERO – registra um total de 2.456 toneladas, referente a movimentação de carga de importação e exportação no ano de 2009. Com isso, a projeção relativa à evolução do movimento de carga no Terminal de Cargas de importação e exportação no ASGA para o ano de 2020 foi de 6.773,20 t, conforme estabelecido na subcláusula 4.2.2.7 – Quadro 67 - Movimento de Carga do TECA (IMP+EXP) (t) do mesmo Relatório 2, representa um crescimento projetado em 176%.

Com o fim de demonstrar as alegações apresentadas nos parágrafos iniciais do presente relatório promovemos o levantamento da área física hoje ocupada pela RFB neste Aeroporto Internacional Augusto Severo na execução das atividades pertinentes as suas atribuições nos controles relativos à carga e passageiros, consolidados no quadro abaixo:

SETOR	ÁREA – m <sup>2</sup>
Prédio Administrativo	364,00
TECA – Depósito Mercadorias Apreendidas	32,50
TECA – Escritório RFB	27,50
Estacionamento – Lado Terra	260,00
Estacionamento – Lado Ar	22,75
Sala Equipe Vistoria de Bagagens	15,75
Depósito Bagagens Retidas	5,25
Área Scanner de Bagagens	120,00

**ÁREA TOTAL****847,75**

Ao tudo exposto propomos a revisão da base adotada no estabelecimento da área considerada para ocupação das instalações da Unidade Aduaneira a ser instalada no futuro aeroporto, que de acordo com o item 5.2.1.2 – Componentes Não-operacionais do Terminal de Passageiros – Quadro 17 do “Relatório Preliminar Consolidado” será composta de Sala com 183 m<sup>2</sup> e “Estacionamento Interno TPS” com 73,5 m<sup>2</sup>, totalizando, portanto, 256,5 m<sup>2</sup> para o ano de 2024, valor muito aquém da área atual disponibilizada para funcionamento desta Inspeção da Receita Federal do Brasil no Aeroporto Internacional Augusto Severo.

Cabe destacar, concluindo a presente exposição, que o Ato Normativo que cuida dos aspectos relativos aos requisitos e procedimentos a serem considerados no alfandegamento da área a ser destinada para instalação da Unidade de Controle Aduaneiro no futuro ASGA, além de outras providências, é a Portaria RFB nº 1.022, de 30/03/2009, com as alterações introduzidas pela Medida Provisória nº 497, de 27/07/2010. Podemos ainda afirmar que dada as dimensões do empreendimento objeto do processo licitatório anunciado será exigida a instalação de Unidade RFB com estrutura regimental de porte superior ao da atual Inspeção da Receita Federal do Brasil Classe “B” – IRF, que, de acordo ao Regimento Interno RFB, aprovado pela Portaria MF nº 125, de 4 de março de 2009, comporta nível mínimo dentre as estruturas previstas para funcionamento das Unidades Aduaneiras localizadas em Aeroportos.

**RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a manifestação e esclarece que, considerando que os serviços que serão prestados por órgãos públicos nas instalações do aeroporto necessitarão de infraestrutura e equipamentos adequados para a realização de suas atividades, a ANAC aceita a proposta apresentada pelo Colaborador, no sentido de clarificar que a Concessionária deverá observar as solicitações e os instrumentos normativos desses órgãos.

Desta forma, foi incorporado ao Anexo 2 da minuta de Contrato de Concessão - Plano de Exploração Aeroportuária, na subcláusula referente aos Elementos Aeroportuários Obrigatórios, o subitem 2.3.18, que trata da Infraestrutura de Suporte às Atividades de Órgãos e Entidades Públicas.

**“2.3.18 Infraestrutura de Suporte às Atividades de Órgãos e Entidades Públicas**

A Concessionária deverá disponibilizar aos órgãos e entidades públicas que possuem a competência legal de prestar serviços no aeroporto, a infraestrutura necessária (áreas, mobiliário e equipamentos) para a adequada realização de suas atividades.

A Concessionária deverá consultar os órgãos e entidades públicas e observar o disposto em seus instrumentos normativos na elaboração de projetos e execução de obras.”

**DADOS DO COLABORADOR****Nome:** FREDERICO DE SIQUEIRA**Organização:** DIX EMPREENDIMENTOS LTDA**E-mail:** fred@agemar.com.br**MANIFESTAÇÃO Nº 5****DOCUMENTO:** Minuta de Edital ASGA**ITEM:** CAPÍTULO III - DA PARTICIPAÇÃO

A DIX EMPREENDIMENTOS LTDA INTEGRA UM GRUPO DE EMPRESAS SEDIADAS EM RECIFE-PE ,AS QUAIS ATUAM HÁ MAIS DE 25 ANOS NO RAMO DE SERVIÇOS,TAIS

COMO ,OPERAÇÃO PORTUARIA,TRANSPORTE MARITMO,LOGISTICA E ARMAZENAGEM,LOCAÇÃO DE MAQUINAS E CONTAINER´S.

EM AGOSTO DE 2006 FIRMOU CONTRATO DE CONCESSÃO ONEROSA COM O GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL PARA ADMINISTRAR E OPERAR O AEROPORTO DE BONITO-MS COM A OBRIGAÇÃO CONTRATUAL DE PROJETAR E CONSTRUIR O NOVO TERMINAL DE PASSAGEIROS E IMPLANTAR UMA ESTAÇÃO PERMISSIONARIA DE TRAFEGO AEREO-EPTA COM A RESPONSABILIDADE TOTAL DOS INVESTIMENTOS .A DIX É A PRIMEIRA EMPRESA NO BRASIL QUE ASSINOU CONTRATO DE CONCESSÃO COM O OBJETIVO DE IMPLANTAR UM TERMINAL DE PASSAGEIROS PARA COMPLEMENTAR A INFRAESTRUTURA AEROPORTUARIA EXISTENTE, O QUE NOS HABILITA PROPOR SUGESTÕES PARA O EDITAL DE LICITAÇÃO - AUDIENCIA PUBLICA 21/2010-SÃO GONÇALO DO AMARANTE-RN;

1-NÃO PERMITIR A SUB CONTRATAÇÃO DE PESSOA JURIDICA OPERADOR AEROPORTUARIO PELAS EMPRESAS LICITANTES ISOLADAMENTE OU CONSORCIADAS.

2-.A EMPRESA LICITANTE DEVERÁ TER OBRIGATORIAMENTE ATESTADO DE CAPACIDADE TECNICA QUE DEMONSTRE ATUAÇÃO NA GESTÃO DE AEROPORTOS NO BRASIL

3-.NO CASO DA FORMAÇÃO DE CONSORCIOS PELO MENOS UMA DAS EMPRESAS LICITANTES DEVERÁ DEMONSTRAR ATRAVÉS DE ATESTADO TECNICO A GESTÃO EM AEROPORTOS NO BRASIL

#### **RESPOSTA DA ANAC**

1. Em face dos inúmeros argumentos apresentados ao longo da discussão pública contrários à possibilidade de subcontratação do operador aeroportuário, os documentos jurídicos serão alterados, com vistas à vedação dessa modalidade de subcontratação. Sugestão acolhida.

2. Os atestados de capacidade técnica são obrigatórios. No entanto, poderão ser emitidos em nome da proponente ou de membro do consórcio, tanto em relação à gestão de aeroportos no Brasil ou no exterior. A sugestão posta limita a participação de operadores internacionais e, conseqüentemente, restringe a competição no certame.

Ademais, cumpre salientar que a atividade de gestão aeroportuária adotada no país não apresenta diferenças técnicas substanciais que ensejem a restrição de mercado a empresas que atuem ou tenham atuado no mercado brasileiro. Aliado a tal argumento, destaca-se a participação do Brasil como signatário da Convenção de Chicago e Estado membro da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), com conseqüente assunção de compromisso de alinhamento das normas brasileiras de aviação civil com normas e orientações internacionais emitidas pela OACI. Dessa forma fica mantido o texto original.

3. Essa sugestão limita a participação de operadores internacionais e restringe a competição no certame. Mais uma vez, conforme já destacado na resposta anterior, a atividade de gestão aeroportuária adotada no país não apresenta diferenças técnicas substanciais que ensejem a restrição de mercado a empresas que atuem ou tenham atuado no mercado brasileiro. A exigência vigente é que uma das empresas participantes do consorcio demonstre atestado técnico de gestão em aeroportos seja no Brasil ou no exterior. Dessa forma fica mantido o texto original.

#### **DADOS DO COLABORADOR**

**Nome:** Tarcisio Mota Alexandre

**Organização:** Não informado



**E-mail:** [tarcisiomt@infraero.gov.br](mailto:tarcisiomt@infraero.gov.br)

### **MANIFESTAÇÃO Nº 6**

**DOCUMENTO:** Minuta de Contrato de Concessão ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO VI – DA REMUNERAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA, Seção II – Das Receitas Alternativas

Qual o percentual de ganho da INFRAERO nas receitas do concessionário, tendo em vista a distribuição de receitas e do ATAERO na aplicação da tarifa de embarque doméstica na Portaria nº 905/DGAC, de 2/9/2005, e tarifa de embarque internacional na Portaria nº 955/DGAC, de 15/12/1997, bem como a Portaria nº 219/GC-5, de 27/3/2001.

### **RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a INFRAERO não obterá ganhos relacionados às receitas provenientes das tarifas aeroportuárias. Cabe esclarecer, no entanto, que, conforme Lei nº 7.920, de 12/12/1989, incide sobre as tarifas o Adicional de Tarifa Aeroportuária (ATAERO) e parte desse adicional é destinado à INFRAERO. Contudo, ressalte-se que esse adicional não faz parte das receitas a serem auferidas pela Concessionária.

No caso da tarifa de embarque doméstico, por exemplo, a tarifa a ser arrecadada pela Concessionária é de R\$ 13,08, o valor a ser pago pelo passageiro é de R\$ 19,62, pois é acrescido, à tarifa, o valor do ATAERO correspondente, nesse caso, a R\$ 6,54. Atualmente, a destinação do ATAERO é a seguinte:

38,5% - Secretaria da Fazenda da Aeronáutica (SEFA)

20% - SEFA – Programa Federal de Auxílio a Aeroportos (PROFAA);

41,5% - INFRAERO

### **DADOS DO COLABORADOR**

**Nome:** Priscilla Perestrelo Verna

**Organização:** Não informado

**E-mail:** [priscilla\\_pv@yahoo.com.br](mailto:priscilla_pv@yahoo.com.br)

### **MANIFESTAÇÃO Nº 7**

**DOCUMENTO:** Minuta de Edital ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO V - DAS ETAPAS DO LEILÃO

Gostaria de saber quando serão disponibilizadas as regras para o leilão?

### **RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a participação e informa que as regras para o leilão constarão no Manual de Procedimentos do Leilão, cuja data de divulgação constará no Edital do Leilão, quando da sua publicação

### **DADOS DO COLABORADOR**

**Nome:** Felipe Rufalco Medaglia

**Organização:** Não informado

**E-mail:** fmedaglia@nsnt.com.br

### **MANIFESTAÇÃO Nº 8**

**DOCUMENTO:** Minuta de Edital ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO I - DAS DISPOSIÇÕES INICIAIS, SEÇÃO I - DAS DEFINIÇÕES

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Capítulo I, Seção I – Das Definições, item 1.1.23. Garantia de proposta: garantia prestada pelas Proponentes para ser executada pelo Poder Concedente, nos termos do Edital.

#### **TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

Capítulo I, Seção I – Das Definições, item 1.1.23. Garantia de proposta: garantia prestada pelas Proponentes que poderá ser executada pelo Poder Concedente, nos termos do Edital.

#### **JUSTIFICATIVA**

A garantia da proposta visa apenas assegurar a participação no certame licitatório, que poderá ou não ser executada pelo Poder Concedente, nos casos prescritos em lei. Caso não se verifique as hipóteses descritas nas subcláusulas 4.18 e 4.19 do edital, quando, então, poderá ser executada, a garantia será devolvida a todas as licitantes.

### **RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a sua manifestação e esclarece que o texto proposto melhor define a finalidade da garantia da proposta, apenas passível de execução em hipóteses pre-determinadas que, caso não concretizadas, impõem a devolução da garantia da proposta às proponentes. Nesse sentido, a subcláusula 1.1.23 da minuta de edital passará a vigorar com a seguinte redação:

1.1.23. Garantia de proposta: garantia prestada pelas Proponentes que poderá ser executada pelo Poder Concedente, nos termos do Edital;

### **DADOS DO COLABORADOR**

**Nome:** Felipe Rufalco Medaglia

**Organização:** Não informado

**E-mail:** fmedaglia@nsnt.com.br

### **MANIFESTAÇÃO Nº 9**

**DOCUMENTO:** Minuta de Edital ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO I - DAS DISPOSIÇÕES INICIAIS, SEÇÃO I - DAS DEFINIÇÕES

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Capítulo I, Seção I – Das Definições, item 1.1.32. Receitas Alternativas: receitas alternativas, complementares, ou acessórias às Receitas Tarifárias e decorrentes da exploração de atividade comercial no sítio aeroportuário nos termos do Edital e seus anexos.

#### **TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

Definir a abrangência do sítio aeroportuário.

#### JUSTIFICATIVA

Não consta a definição de sítio aeroportuário no edital, sendo importante, assim, delimitar qual a abrangência da área do sítio aeroportuário.

#### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que a abrangência do sítio aeroportuário está estabelecida nas subcláusulas 2.3 e 2.4 do subitem 2.2.2 do Anexo 2 da minuta do Contrato de Concessão, conforme seguem:

2.3. A área do Aeroporto está inserida em 25 (vinte e cinco) glebas, registradas no cartório de São Gonçalo do Amarante-RN. É composta pelas seguintes áreas: (i) 220.146,99 m<sup>2</sup>, de propriedade da União, registrada conforme matrícula nº 17.131, de 21/10/2003, no Cartório de Notas de São Gonçalo do Amarante, RN, doada pelo Município de São Gonçalo do Amarante por meio da Lei Municipal nº 871/99, de 17 de março de 1999, regulamentada pelo Decreto Municipal nº 071/99, de 17 de março de 1999; e (ii) 1.500,00 hectares, desapropriada por meio do Decreto nº 12.964, de 25 de abril de 1996, do Estado do Rio Grande do Norte.

2.4. A área objeto do Decreto nº 12.964/96 é constituída por 292 (duzentos e noventa e dois) lotes (da gleba 20) e mais 23 (vinte e três) glebas restantes. Acrescentando-se a gleba de propriedade da União Federal, totalizam 316 (trezentos e dezesseis) unidades imóveis.

Além disso, a subcláusula 2.3 do subitem 2.2.1 desse mesmo anexo dispõe sobre a exata localização da área do sítio aeroportuário:

“2.3. As coordenadas UTM, a seguir, definem o sítio em que será implantado o Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante:

2.3.1. Ponto A = 9.365.220,1490 N e 0.235.153,9110 E

2.3.2. Ponto B = 9.362.398,6730 N e 0.240.456,9320 E.

2.3.3. Ponto C = 9.360.189,4050 N e 0.239.281,1520 E

2.3.4. Ponto D = 9.363.012,5290 N e 0.233.978,5820 E”

#### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Felipe Rufalco Medaglia

**Organização:** Não informado

**E-mail:** fmedaglia@nsnt.com.br

#### MANIFESTAÇÃO Nº 10

**DOCUMENTO:** Minuta de Edital ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO I - DAS DISPOSIÇÕES INICIAIS, SEÇÃO IV - DOS ESCLARECIMENTOS SOBRE O EDITAL

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Capítulo I, Seção IV – Dos Esclarecimentos sobre o Edital, item 1.14 A ata será divulgada no sítio eletrônico da ANAC e estará à disposição dos interessados na sede da ANAC para consulta, sem identificação da fonte do questionamento. As proponentes poderão, também, retirar cópia da ata de esclarecimentos sobre o Edital na sede da ANAC.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Capítulo I, Seção IV – Dos Esclarecimentos sobre o Edital, item 1.14 A ata será divulgada no sítio eletrônico da ANAC até dez dias úteis antes da data estabelecida para a entrega dos envelopes descritos na subcláusula 5.1, e estará à disposição dos interessados na sede da ANAC para consulta, sem identificação da fonte do questionamento. As proponentes poderão, também, retirar cópia da ata de esclarecimentos sobre o Edital na sede da ANAC.

#### JUSTIFICATIVA

A alteração proposta visa estabelecer uma data limite para as respostas ao pedido de esclarecimento pela ANAC, visto que estas devem ser disponibilizadas antes do prazo para a apresentação dos envelopes.

#### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que será acatada a sugestão de estabelecimento de data para a divulgação da ata dos esclarecimentos sobre o edital. No entanto, diversamente do propugnado, o prazo de divulgação será fixado em 5 (cinco) dias antes da data estabelecida para a entrega dos envelopes descritos na subcláusula 5.1, por se entender tratar-se de prazo suficiente para a adoção das providências decorrentes dos esclarecimentos solicitados. Para tanto, a subcláusula 1.14 da minuta de Edital submetida à audiência pública será alterada, conforme redação que se segue:

1.14. A ata será divulgada no sítio eletrônico da ANAC 5 (cinco) dias antes da data estabelecida para a entrega dos envelopes descritos na subcláusula 5.1 da Seção I – Da Apresentação dos Documentos do CAPÍTULO V – DAS ETAPAS DO LEILÃO e estará à disposição dos interessados na sede da ANAC para consulta, sem identificação da fonte do questionamento. As Proponentes poderão, também, retirar cópia da ata de esclarecimentos sobre o Edital na sede da ANAC.

#### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Felipe Rufalco Medaglia

**Organização:** Não informado

**E-mail:** fmedaglia@nsnt.com.br

#### MANIFESTAÇÃO Nº 11

**DOCUMENTO:** Minuta de Edital ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO III - DA PARTICIPAÇÃO

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Capítulo III; - Da Participação, item 3.3: Será permitida a subcontratação de um mesmo Operador Aeroportuário por mais de um Proponente.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Capítulo III; - Da Participação, item 3.3: Não será permitida a subcontratação de um mesmo Operador Aeroportuário por mais de um Proponente, que participe isoladamente ou por intermédio de consórcio.

#### JUSTIFICATIVA

Sugere-se exigir exclusividade na contratação do Operador Aeroportuário para cada

Proponente ou consórcio, visando garantir a competitividade do certame licitatório, uma vez haver risco das propostas econômicas apresentadas pelos licitantes estarem sob influência de condições comerciais distintas e definidas pelo mesmo prestador de serviço.

#### **RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece sua manifestação e informa que, em face dos inúmeros argumentos apresentados ao longo da discussão pública contrários à possibilidade de subcontratação do operador aeroportuário, os documentos jurídicos serão alterados, com vistas à vedação dessa modalidade de subcontratação. Sugestão acolhida.

#### **DADOS DO COLABORADOR**

**Nome:** Felipe Rufalco Medaglia

**Organização:** Não informado

**E-mail:** fmedaglia@nsnt.com.br

#### **MANIFESTAÇÃO Nº 12**

**DOCUMENTO:** Minuta de Edital ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO IV - DA DOCUMENTAÇÃO, SEÇÃO III - DA GARANTIA DA PROPOSTA

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Capítulo IV; Seção III – Da Garantia da Proposta, Item 4.14.4 Se a proponente for consórcio, a Garantia da Proposta deverá ser apresentada em nome do Consórcio, indicando os nomes de todos os consorciados, independentemente da Garantia da Proposta ter sido prestada por um ou mais consorciado.

#### **TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

Capítulo IV; Seção III – Da Garantia da Proposta, Item 4.14.4 Se a proponente for consórcio, a Garantia da Proposta poderá ser apresentada em nome do Consórcio, indicando os nomes de todos os consorciados ou poderão ser apresentadas várias Garantias de Propostas, desde que indicados os nomes dos respectivos consorciados e que o somatório das Garantias de Propostas apresentadas pelos consorciados corresponda ao valor integral da Garantia de Proposta exigida.

#### **JUSTIFICATIVA**

A alteração proposta visa permitir a hipótese em que cada consorciado apresente a Garantia da Proposta de forma separada, desde que o somatório das garantias atinja o valor estipulado no Edital. A alteração se coaduna com a sistemática usualmente adotada em certames licitatórios de complexidade similar.

#### **RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece sua manifestação e informa que a proposta será acolhida, tendo em vista facilitar as condições de participação e, portanto, favorecer a ampliação da concorrência no certame, sem prejudicar a segurança do processo. Nesse sentido, a subcláusula 4.14.4 da minuta de edital passará a vigorar com a seguinte redação:

4.14.4. se a Proponente for consórcio, a Garantia da Proposta deverá ser apresentada em nome do consórcio ou de uma ou mais consorciadas e deverá indicar, explicitamente, o

nome do Consórcio e de todas as consorciadas com suas respectivas participações percentuais, independentemente da Garantia da Proposta ter sido prestada por um ou mais consorciados. Nesse caso, é ainda admissível o aporte do montante total devido, segregado entre as consorciadas, as quais poderão optar por uma das modalidades de garantia, sem prejuízo da escolha, pelas demais consorciadas, por modalidade diversa.

## DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Felipe Rufalco Medaglia

**Organização:** Não informado

**E-mail:** fmedaglia@nsnt.com.br

## MANIFESTAÇÃO Nº 13

**DOCUMENTO:** Minuta de Edital ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO IV - DA DOCUMENTAÇÃO, SEÇÃO III - DA GARANTIA DA PROPOSTA

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Capítulo IV; Seção III – Da Garantia da Proposta, Item 4.18 As Garantias de Proposta deverão ser executadas nas hipóteses de inadimplemento total ou parcial, por parte das Proponentes, das obrigações por elas assumidas em virtude de sua participação no Leilão, inclusive nos casos de apresentação dos documentos de habilitação, da Metodologia de Execução e do Plano de Negócios em desconformidade com o estabelecido pelo Edital, sem prejuízo das demais penalidades previstas no Edital ou na legislação aplicável.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Capítulo IV; Seção III – Da Garantia da Proposta, Item 4.18 As Garantias de Proposta deverão ser executadas nas hipóteses de descumprimento das obrigações por elas assumidas em virtude de sua participação no Leilão, nos seguintes casos: (i) recusa injustificável para a assinatura do Contrato e (ii) inabilitação, em virtude de comprovada má-fé da licitante.

JUSTIFICATIVA

A alteração sugerida visa especificar exhaustivamente as hipóteses em que a garantia da proposta poderá ser executada. Isso porque não há previsão na legislação para execução da garantia nos casos de inabilitação ou não classificação de metodologia de execução ou plano de negócio.

## RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece sua manifestação e esclarece que a garantia da proposta visa assegurar a manutenção da proposta pela Proponente até o momento da contratação. O seu estabelecimento em processos licitatórios ainda tem o efeito de afastar eventuais proponentes que não gozam das condições necessárias para a participação no certame, conferindo maior segurança ao certame. No intuito de facilitar a compreensão das hipóteses aptas a ensejar a execução da garantia da proposta, a subcláusula 4.18 da minuta de edital passará a vigorar com a seguinte redação:

4.18. As Garantias de Proposta poderão ser executadas pela ANAC, mediante prévia notificação, sem prejuízo das demais penalidades previstas no Edital e na legislação aplicável, nas seguintes hipóteses:

4.18.1. inadimplemento total ou parcial, por parte das Proponentes, das obrigações por

elas assumidas em virtude de sua participação no Leilão,

4.18.2. apresentação, pela Proponente que tenha ofertado maior valor de outorga, dos documentos de Habilitação, da Metodologia de Execução e do Plano de Negócios em desconformidade com o estabelecido pelo Edital,

4.18.3. não cumprimento, pela Adjudicatária, das obrigações prévias à celebração do contrato de concessão;

4.18.4. recusa da Adjudicatária em celebrar o contrato de concessão;

4.18.5. cobertura de multas, penalidades e indenizações eventualmente devidas pelas Proponentes à ANAC da data da apresentação da Garantia de Proposta até a data prevista para sua restituição, exceto quanto à Adjudicatária, cujo prazo se estende até a celebração do Contrato de Concessão.

#### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Felipe Rufalco Medaglia

**Organização:** Não informado

**E-mail:** fmedaglia@nsnt.com.br

#### MANIFESTAÇÃO Nº 14

**DOCUMENTO:** Minuta de Edital ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO IV - DA DOCUMENTAÇÃO, SEÇÃO III - DA GARANTIA DA PROPOSTA

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Capítulo IV; Seção III – Da Garantia da Proposta, Item 4.19 A Garantia de Proposta também responderá pelas multas, penalidades e indenizações devidas pelas proponentes perante ANAC durante o Leilão e até a data da assinatura do Contrato; e

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Exclusão da cláusula.

JUSTIFICATIVA

Sugere-se retirar esta cláusula, na medida em que a Garantia da Proposta não visa assegurar o pagamento de multas, penalidades ou indenizações eventualmente devidas pela Proponente à ANAC, que não estejam previstas no Edital. Destaca-se, ainda, que a legislação não prevê qualquer penalidade que possa ser aplicável entre o momento da apresentação das propostas até a celebração do contrato de concessão.

#### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece sua manifestação e esclarece que a garantia da proposta visa assegurar a manutenção da proposta pela Proponente até o momento da contratação. O seu estabelecimento em processos licitatórios ainda tem o efeito de afastar eventuais proponentes que não gozam das condições necessárias para a participação no certame, conferindo maior segurança ao certame. No intuito de facilitar a compreensão das hipóteses aptas a ensejar a execução da garantia da proposta, a subcláusula 4.18 da minuta de edital passará a vigorar com a seguinte redação:

4.18. As Garantias de Proposta poderão ser executadas pela ANAC, mediante prévia notificação, sem

prejuízo das demais penalidades previstas no Edital e na legislação aplicável, nas seguintes hipóteses:

- 4.18.1. inadimplemento total ou parcial, por parte das Proponentes, das obrigações por elas assumidas em virtude de sua participação no Leilão,
- 4.18.2. apresentação, pela Proponente que tenha ofertado maior valor de outorga, dos documentos de Habilitação, da Metodologia de Execução e do Plano de Negócios em desconformidade com o estabelecido pelo Edital,
- 4.18.3. não cumprimento, pela Adjudicatária, das obrigações prévias à celebração do contrato de concessão;
- 4.18.4. recusa da Adjudicatária em celebrar o contrato de concessão;
- 4.18.5. cobertura de multas, penalidades e indenizações eventualmente devidas pelas Proponentes à ANAC da data da apresentação da Garantia de Proposta até a data prevista para sua restituição, exceto quanto à Adjudicatária, cujo prazo se estende até a celebração do Contrato de Concessão.

De outro modo, considerando a necessidade de esclarecer as multas e penalidades a que estão sujeitas as Proponentes, será acrescido ao presente edital capítulo específico dispondo acerca das penalidades passíveis de aplicação aos participantes do certame, conforme redação que se segue, similar a encontrada em outros editais de concessão, como por exemplo, o Edital do Leilão nº. 06/2009 relativo à contratação de Energia Elétrica Proveniente da Usina Hidrelétrica Belo Monte (UHE Belo Monte):

#### CAPÍTULO VII – DAS PENALIDADES

7.1. Sem prejuízo da execução das Garantias, a violação aos preceitos da Lei nº 8.666/1993 possibilitará à ANAC, garantido o contraditório e a ampla defesa, aplicar às Proponentes e à Adjudicatária, as seguintes penalidades:

- 7.1.1. advertência;
- 7.1.2. multa;
- 7.1.3. suspensão temporária do direito de contratar ou participar de licitações promovidas pela ANAC por até 2 anos; e
- 7.1.4. declaração de inidoneidade para licitar ou contratar com a Administração Pública enquanto perdurarem os motivos determinantes da punição ou até que seja promovida a reabilitação perante a ANAC.

7.2. A pena de multa será no importe de 0,001% a 10% do Valor do Contrato.

7.3. Caso a multa aplicada seja superior ao valor da garantia aportada, permanece a obrigação de responder pelo valor remanescente.

7.4. O descumprimento de qualquer condição antecedente e necessária à outorga de Concessão, em especial a de aporte de garantias nos prazos estabelecidos, configurará recusa da Proponente ou Adjudicatária em receber a outorga, restando caracterizado o total descumprimento da obrigação assumida, sujeitando-a às penalidades tipificadas neste capítulo, sem prejuízo das demais penalidades previstas em lei, sempre mediante processo administrativo instaurado especialmente para este fim, assegurado o contraditório e ampla defesa.

#### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Felipe Rufalco Medaglia

**Organização:** Não informado

**E-mail:** fmedaglia@nsnt.com.br



## MANIFESTAÇÃO Nº 15

**DOCUMENTO:** Minuta de Edital ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO IV - DA DOCUMENTAÇÃO

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Capítulo IV, Seção IV– Da Proposta Econômica, item 4.23 A Proponente deverá indicar na sua Proposta Econômica o Valor da Outorga ao Poder Concedente, sendo o mínimo de R\$ 3.700.000,00 (três milhões e setecentos mil reais), a ser reajustado nos termos do Anexo - Minuta do Contrato de Concessão Comum.

4.24. O Valor da Outorga será pago em parcelas anuais, a partir do 37º (trigésimo sétimo) mês contado da Data de Eficácia do Contrato de Concessão até o advento de seu prazo final, conforme previsão contratual, não abrangendo eventual prorrogação do Contrato de Concessão.

### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Capítulo IV, Seção IV– Da Proposta Econômica, item 4.23 A Proponente deverá indicar na sua Proposta Econômica o Valor da Outorga ao Poder Concedente, sendo o valor total mínimo de R\$ 3.700.000,00 (três milhões e setecentos mil reais), a ser reajustado nos termos do Anexo - Minuta do Contrato de Concessão Comum.

4.24. O valor total mínimo da Outorga será pago a partir do início da execução da Fase II até o advento do prazo final do Contrato de Concessão, conforme previsão contratual, não abrangendo eventual prorrogação do Contrato de Concessão.

### JUSTIFICATIVA

As alterações propostas visam (i) esclarecer que o parcelamento será do valor total oferecido como pagamento da outorga da concessão e (ii) a redação original pressupõe assegurar a dilação de prazo, incluindo o início de pagamento do valor da outorga, nos casos de atrasos na finalização das obras referentes à Fase I, sem qualquer culpa da Concessionária.

## RESPOSTA DA ANAC

ANAC agradece a contribuição e informa que:

1. A proposta econômica refere-se ao valor total da outorga a ser paga e não ao valor relativo às parcelas. Assim, o valor apresentado na subcláusula 4.23 do Edital (R\$ 3.700.000,00) se refere ao valor presente líquido dos fluxos de caixas projetados do ASGA, conforme apresentado no Relatório Preliminar Consolidado, na seção 8.9 – Resultados da Modelagem Econômico-Financeira.

Esse valor é a referência para a outorga mínima do Leilão, ou seja, os lances partirão de R\$ 3,7 milhões e correspondem ao valor total de outorga, e não a uma outorga anual.

Logo, em relação à subcláusula 4.23, será acolhida a sugestão com o intuito de tornar mais claro que se trata do valor total mínimo da outorga a ser paga ao Poder Concedente. Para tanto, as subcláusulas 4.22 e 4.23 da minuta de Edital submetida à audiência pública serão alteradas, conforme redação que se segue:

4.22. A proposta econômica versará sobre o Valor Total da Outorga a ser paga ao Poder Concedente.

4.23. A Proponente deverá indicar na sua Proposta Econômica o Valor Total da Outorga ao Poder Concedente, sendo o mínimo R\$ 3.700.000,00 (três milhões e setecentos mil reais), a

ser reajustado nos termos do Anexo - Minuta do Contrato de Concessão.

Com relação à subcláusula 4.24, o uso do termo “valor total mínimo da Outorga” tornaria o dispositivo incorreto, uma vez que esse item se refere ao valor da outorga do lance vencedor do leilão, o qual não necessariamente corresponderá ao mínimo.

O item 4.24 do Edital estabelece que o valor informado na subcláusula 4.23 será pago em parcelas anuais. Desse modo, quando conhecida a proposta vencedora (referente a um valor total de outorga), será divulgada a parcela anual correspondente, calculada com base no valor da proposta, no número de anos (até o advento do prazo final da concessão) e na taxa de desconto (a mesma usada para descontar o fluxo de caixa na modelagem econômico-financeira).

2. A carência para o pagamento do valor de outorga não está vinculada ao início da exploração do aeroporto. O objetivo de atrelar o início do período de pagamento do valor de outorga ao 37º mês contado da Data de Eficácia do Contrato de Concessão é fornecer incentivos para que a Concessionária finalize com brevidade o período de construção (Fase I). Dessa forma, poderia desfrutar de um período de operação e, conseqüentemente, de exploração comercial antes do início do pagamento da outorga.

Ademais, entende-se que a alocação de riscos estabelecida no Capítulo V do Contrato de Concessão, em particular na Seção I, que trata dos riscos do Poder Concedente, resolve a preocupação mencionada na subcláusula (ii) da Justificativa. Nesse sentido, essa proposição não será acolhida.

#### **DADOS DO COLABORADOR**

**Nome:** Felipe Rufalco Medaglia

**Organização:** Não informado

**E-mail:** fmedaglia@nsnt.com.br

#### **MANIFESTAÇÃO Nº 16**

**DOCUMENTO:** Minuta de Edital ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO IV - DA DOCUMENTAÇÃO, SEÇÃO V - DA HABILITAÇÃO, Subseção II - Da Habilitação Econômico-financeira

#### **TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR**

Capítulo IV, Seção V, Subseção II – da Habilitação Econômico-financeira item 4.37: Para as Proponentes em regime de Consórcio, cada consorciado deverá atender individualmente às exigências para a habilitação econômico-financeiro, exceto com relação à regra de patrimônio líquido, em que cada consorciado, individualmente, deverá ter patrimônio líquido igual ou superior à parcela do patrimônio líquido mínimo exigido no presente edital, correspondente à sua respectiva participação na constituição da SPE.

#### **TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

Capítulo IV, Seção V, Subseção II – da Habilitação Econômico-financeira item 4.37: Para as Proponentes em regime de Consórcio, cada consorciado deverá atender individualmente às exigências para a habilitação econômico-financeiro, exceto com relação à regra de patrimônio líquido, em que cada consorciado, individualmente, deverá ter patrimônio líquido igual ou superior à parcela do patrimônio líquido mínimo exigido no presente edital, correspondente à sua respectiva participação na constituição da SPE, cujo valor será 30% (trinta por cento) maior ao previsto na subcláusula 4.36.

## JUSTIFICATIVA

Trata-se de regra com previsão expressa no artigo 33, inciso III da Lei Federal n.º 8.666/93.

## RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que o artigo 33, inciso III, da Lei 8.666, de 21 de junho de 1993, faculta à Administração estabelecer, para o consórcio, um acréscimo de até 30% dos valores exigidos para o licitante individual. Portanto, cabe ao Poder Concedente, se assim o desejar, estabelecer a necessidade de aumento do patrimônio líquido exigido no Edital, quando da participação de empresas em consórcio. No presente caso, contudo, a ANAC considera que a ampliação da exigência pode restringir a concorrência pelo certame, além de entender que a referida exigência conflita com a racionalidade associada à possibilidade de participação de empresas em consórcio. Nesse sentido, a contribuição não será acatada.

## DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Felipe Rufalco Medaglia

**Organização:** Não informado

**E-mail:** fmedaglia@nsnt.com.br

## MANIFESTAÇÃO Nº 17

**DOCUMENTO:** Minuta de Contrato de Concessão ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO I – DAS DISPOSIÇÕES INICIAIS, Seção I - Das Definições

### 1. TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Capítulo I; Seção I – Das Definições, Cláusula 1.1.19 Garantia de Execução Contratual: Garantia do fiel cumprimento das obrigações do Contrato, a ser prestada pela Concessionária e que poderá ser executada pela ANAC em caso de descumprimento de obrigações contratuais, regulamentares e legais.

### 1. TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Capítulo I; Seção I – Das Definições, Cláusula 1.1.19 Garantia de Execução Contratual: Garantia do fiel cumprimento das obrigações do Contrato, a ser prestada pela Concessionária e que poderá ser executada pela ANAC em caso de descumprimento de obrigações contratuais e legais.

### 1. JUSTIFICATIVA

Sugere-se que a parte final da referida cláusula seja eliminada, visto que a Garantia de Execução Contratual visa assegurar o adimplemento contratual e não a conformidade com a regulamentação e legislação aplicável, que será objeto de processo administrativo próprio.

### 2. TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Capítulo I; Seção I – Das Definições, Cláusula 1.1.29 Projeto Básico: projeto a ser elaborado pela Concessionária durante a Fase I do Contrato, bem como previamente à realização de

quaisquer investimentos em infraestrutura no Aeroporto, obedecidas as normas técnicas aplicáveis, bem como a regulamentação vigente na ocasião.

## 2. TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Capítulo I; Seção I – Das Definições, Cláusula 1.1.29 Projeto Básico: projeto a ser elaborado pela Concessionária durante a Fase I do Contrato, bem como previamente à realização de quaisquer investimentos em infraestrutura no Aeroporto, obedecidas as normas técnicas aplicáveis, bem como a regulamentação vigente na ocasião, além dos elementos do projeto básico disponibilizados pelo Poder Concedente no Anexo [\_\_\_] do Edital.

## 2. JUSTIFICATIVA

Tendo em vista que se trata de uma concessão comum, precedida de obra pública, faz-se necessário à disponibilização, pelo Poder Concedente, dos “elementos do projeto básico que permitam sua plena caracterização”, nos termos do artigo 18, XV da lei 8987, requisito necessário para que as propostas comerciais possam adotar as mesmas premissas quando de sua elaboração e, principalmente, julgamento.

## 3. TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Capítulo I; Seção I – Das Definições, Cláusula 1.1.38 Termo de Aceitação Definitivo: aceitação formal e por escrito da Concessionária dos bens indicados no Termo de Aceitação Provisório;

Cláusula 1.1.40. Termo de Aceitação Definitivo: documento assinado pela ANAC e Concessionária, que contém a aceitação expressa e definitiva da Concessionária quanto à descrição do estado de conservação, operação e especificações técnicas dos bens indicados no Termo de Permissão de Uso de Ativos e Aceitação Provisória.

## 3. TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Eliminação de uma das cláusulas constantes nas definições do Contrato de Concessão.

## 3. JUSTIFICATIVA

A alteração se justifica porque existem duas definições do Termo de Aceitação Definitivo, uma constante na Cláusula 1.1.38 e outra na Cláusula 1.1.40, o que poderá gerar interpretações divergentes, mesmo que sejam definições complementares.

## RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a sua manifestação e informa que:

1. As hipóteses de execução da garantia de execução contratual foram adequadas, tendo em consideração a sugestão ora apresentada, bem como outras contribuições acerca do mesmo tema. Tais alterações repercutiram na definição da expressão, que passará a vigorar com a seguinte redação:

1.1.19 Garantia de Execução Contratual: Garantia do fiel cumprimento das obrigações do Contrato, a ser prestada pela Concessionária e que poderá ser executada pela ANAC nas hipóteses previstas no Contrato de Concessão.

Sugestão parcialmente acolhida.

2. A sugestão será parcialmente acolhida . A subcláusula 1.1.29 da minuta de Contrato de

Concessão passará a vigorar com a seguinte redação:

1.1.29. Projeto Básico: projeto a ser elaborado pela Concessionária durante a Fase I do Contrato, bem como previamente à realização de quaisquer investimentos em infraestrutura no Aeroporto, obedecidas as normas técnicas aplicáveis, bem como a regulamentação vigente na ocasião, em conformidade com o PEA.

3. A sugestão será acolhida. Nesse sentido, será suprimida a subcláusula 1.1.38 da minuta de Edital, com a conseqüente renumeração das demais subcláusulas.

## DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Fernando Gomes

**Organização:** Não informado

**E-mail:** fernando.gomes@scbf.com.br

## MANIFESTAÇÃO Nº 18

**DOCUMENTO:** Minuta de Contrato de Concessão ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO VI - DO CONTRATO DE CONCESSÃO, SEÇÃO I - DAS OBRIGAÇÕES PRÉVIAS DA ADJUDICATÁRIA

Na minuta do contrato de concessão – capítulo III – subseção VI – item 3.1.37: Solicitamos rever prazos e exigências de auditoria externa das demonstrações financeiras. Sugerimos que sejam iguais às regras da Lei 6.404, de 15 de dezembro de 1976.

## RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece sua manifestação e esclarece que as obrigações prévias à celebração do contrato de concessão impostas à Concessionária denotam a obrigatoriedade de sua constituição sob a forma de uma sociedade anônima, aberta ou fechada, conforme a intenção dos controladores em negociar valores mobiliários de emissão da Concessionária no mercado de valores mobiliários, regida pelas disposições da Lei nº. 6.404, de 15 de setembro de 1976.

Por sua vez, as obrigações relacionadas às demonstrações e registros contábeis da Concessionária impostas pela minuta de Contrato de Concessão são equivalentes às aplicáveis às companhias abertas e têm o propósito, juntamente com outras obrigações relacionadas às boas práticas de governança corporativa, de melhorar a qualidade das informações usualmente prestadas pelas companhias.

Nesse sentido, o período trimestral para informar as demonstrações contábeis de acordo com as normas de contabilidade brasileiras e/ou regulamentação da ANAC, conforme previsto na subcláusula 3.1.37, será mantido. Contudo para fins de auditoria independente, ficará estabelecido que essa incorrerá sobre as demonstrações contábeis do encerramento de cada exercício.

No intuito de melhor esclarecer as informações contábeis e financeiras a serem prestadas pela Concessionária, a subcláusula 3.1.37 foi reescrita e passará a vigorar com a seguinte redação:

3.1.37. Apresentar à ANAC:

3.1.37.1. trimestralmente:

i. em até 45 (quarenta e cinco) dias após o encerramento de cada trimestre, com exceção dos balancetes mensais analíticos do 4º (quarto) trimestre, que poderão ser enviados juntamente com os documentos da subcláusula 3.1.37.2, os balancetes mensais analíticos, com abertura até o 3º (terceiro) grau, podendo a qualquer tempo, ser solicitado o envio com abertura até o último nível contábil, e

ii. declaração da Concessionária contendo o valor do seu capital social integralizado e as alterações na composição acionária.

3.1.37.2. anualmente, até o dia 15 (quinze) de maio do exercício subsequente: os demonstrativos contábeis, em sua forma completa, ou seja, Balanço Patrimonial (BP), Demonstração de Resultado do Exercício (DRE), Demonstração do Fluxo de Caixa (DFC), Demonstração de Mutações no Patrimônio Líquido (DMPL), Demonstração do Valor Adicionado (DVA) com as respectivas notas explicativas e os Relatórios da Diretoria e dos Conselhos Fiscal e de Administração, os Pareceres dos Auditores Independentes, bem como o Balancete de encerramento do exercício com os ajustes realizados e respectivos saldos.

Contribuição acolhida.

#### **DADOS DO COLABORADOR**

**Nome:** Felipe Rufalco Medaglia

**Organização:** Não informado

**E-mail:** fmedaglia@nsnt.com.br

#### **MANIFESTAÇÃO Nº 19**

**DOCUMENTO:** Minuta de Contrato de Concessão ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO II – DO OBJETO

#### **TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR**

Capítulo II – Do Objeto, Subcláusula 2.1.2 FASE II – manutenção e exploração do AEROPORTO INTERNACIONAL DE SÃO GONÇALO DO AMARANTE, segundo definido no PEA, satisfeitos todos os requisitos normativos emitidos pela ANAC e pelo DECEA para abertura ao tráfego aéreo, conforme Subseção II – Da Fase II.

#### **TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

Capítulo II – Do Objeto, Subcláusula 2.1.2 FASE II – manutenção e exploração do AEROPORTO INTERNACIONAL DE SÃO GONÇALO DO AMARANTE, segundo definido no PEA, satisfeitos todos os requisitos normativos emitidos pela ANAC e pelo DECEA para abertura ao tráfego aéreo, conforme Subseção II – Da Fase II. 2.1.2.1. Segue abaixo matriz de responsabilidades e atribuições por cada um dos serviços que serão prestados na Fase II com a indicação dos respectivos responsáveis:

Serviços Poder Concedente Concessionária Outros

Inspeção de passaporte

Manutenção do Aeroporto

Controle de Tráfego Aéreo

#### **JUSTIFICATIVA**

Considerando que na execução da Fase II terão vários agentes prestando serviços, faz-se necessário relacionar quais serviços serão de competência do Poder Concedente, da Concessionária e de outros, tais como: Polícia Federal, Empresas Aéreas, Receita Federal e Ministério da Agricultura, dentre outros. Esta segmentação dos serviços visa facilitar a visualização dos serviços que serão de obrigação da Concessionária, a fim de avaliar os serviços prestados pela Concessionária, por meio do Fator Q. A tabela acima deverá ser completada com os serviços que serão executados na Fase II.

## RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a minuta de Contrato de Concessão confere à Concessionária a exploração da infraestrutura aeroportuária. Para tanto, essa infraestrutura deve ser dotada dos serviços públicos necessários à prestação dos serviços aeroportuários. Nesse sentido, cabe à Concessionária adotar as medidas necessárias para prover o aeroporto dos serviços necessários à regular prestação dos serviços aeroportuários.

No intuito de contribuir com esse propósito, é que consta dos deveres do Poder Concedente, item 3.6.11 da minuta de Contrato de Concessão, a obrigação de “firmar todos os convênios e parcerias necessárias para a execução do objeto da presente concessão”

Ademais, a subcláusula 5.2.3 da minuta de Contrato de Concessão estabelece que o risco de restrição operacional decorrente de decisão ou omissão de entes públicos é do Poder Concedente. Observa-se, a partir desses dispositivos, que a minuta de Contrato de Concessão já disciplina as responsabilidades de cada uma das partes.

Cumpra salientar que tal dever não confere à Concessionária a responsabilidade pela prestação desses serviços, cuja titularidade permanece com os respectivos órgãos e entidades, conforme, destacados nos trechos constitucionais e legais abaixo descritos.

A Constituição Federal de 1988, em seu art. 144, estabelece que:

Art. 144 (...) § 1º A polícia federal, instituída por lei como órgão permanente, organizado e mantido pela União e estruturado em carreira, destina-se a: (...) III - exercer as funções de polícia marítima, aeroportuária e de fronteiras; (...)

O Decreto 6.764, de 10 de fevereiro de 2009, que aprova a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e das Funções Gratificadas do Ministério da Fazenda, em seu Anexo I, estabelece que:

Art. 15. À Secretaria da Receita Federal do Brasil compete: (...) XVI - dirigir, supervisionar, orientar, coordenar e executar os serviços de administração, fiscalização e controle aduaneiros, inclusive no que diz respeito a alfandegamento de áreas e recintos; (...)

O Decreto 4.543, de 26 de dezembro de 2002, que regulamenta a administração das atividades aduaneiras, e a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior, estabelece que:

Art. 13. O alfandegamento de portos, aeroportos e pontos de fronteira somente poderá ser efetivado:

I - depois de atendidas as condições de instalação dos órgãos de fiscalização aduaneira e de infra-estrutura indispensável à segurança fiscal;

II - se houver disponibilidade de recursos humanos e materiais; e

III - se o interessado assumir a condição de fiel depositário da mercadoria sob sua guarda.

(...)

§ 7º Compete à Secretaria da Receita Federal declarar o alfandegamento a que se refere este artigo e editar normas complementares a este Capítulo.

A Lei 9.782, de 26 de janeiro de 1999, que define o Sistema Nacional de Vigilância Sanitária e cria a Agência Nacional de Vigilância Sanitária, estabelece que:

Art. 6º A Agência terá por finalidade institucional promover a proteção da saúde da população, por intermédio do controle sanitário da produção e da comercialização de produtos e serviços submetidos à vigilância sanitária, inclusive dos ambientes, dos processos, dos insumos e das tecnologias a eles relacionados, bem como o controle de portos, aeroportos e de fronteiras.

A Lei 8.171, de 17 de janeiro de 1991, que dispõe sobre a Política Agrícola, estabelece que:

Art. 28 A (...) § 4º À instância central e superior do Sistema Unificado de Atenção à Sanidade Agropecuária compete: I – a vigilância de portos, aeroportos e postos de fronteira

internacionais; (...)

A Lei Complementar 97, de 9 de junho de 1999, que dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas, estabelece que:

Art. 18. Cabe à Aeronáutica, como atribuições subsidiárias particulares: (...)

II - prover a segurança da navegação aérea; (...)

IV - estabelecer, equipar e operar, diretamente ou mediante concessão, a infra-estrutura aeroespacial, aeronáutica e aeroportuária; (...)

## DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Felipe Rufalco Medaglia

**Organização:** Não informado

**E-mail:** fmedaglia@nsnt.com.br

## MANIFESTAÇÃO Nº 20

**DOCUMENTO:** Minuta de Contrato de Concessão ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO II – DO OBJETO, Seção I – Da Área 11

## TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Capítulo II; Seção I – Da Área, Cláusula 2.2. O Aeroporto será localizado na área indicada no PEA, a qual está integralmente na posse do Poder Concedente e que é transferida à Concessionária concomitantemente à celebração do presente Contrato, mediante Termo de Aceitação Provisório e de Permissão de Uso de Ativos

## TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Capítulo II; Seção I – Da Área, Cláusula 2.2. O Aeroporto será localizado na área indicada no PEA, a qual está integralmente na posse do Poder Concedente e que é transferida à Concessionária concomitantemente à celebração do presente Contrato, mediante Termo de Aceitação Provisório e de Permissão de Uso de Ativos

Inclusão:

2.2.1. O Termo de Aceitação Provisório e de Permissão de Uso de Ativos serão celebrados de comum acordo entre o Poder Concedente e a Concessionária, após a elaboração de vistoria em conjunto dos ativos a serem concedidos, contendo a descrição detalhadas dos bens e os seus respectivos status de conservação.

2.2.2. Na hipótese de celebrações de Termos de Aceitação Provisórios de parcela das obras do Poder Concedente, a execução das obras remanescentes do Poder Concedente concomitante com as obras da Concessionária deverá observar o regulamento constante no anexo [\_\_\_] para disciplinar a interface e interferências entre as obras.

## JUSTIFICATIVA

As sugestões visam (i) criar uma sistemática para vistoria dos ativos que serão concedidos, mediante o Termo de Aceitação Provisório e de Permissão de Uso de Ativos; e (ii) regulamentar a interface e interferências no caso em que as obras do Poder Concedente e da Concessionária sejam realizadas concomitantemente.

## RESPOSTA DA ANAC



A ANAC agradece a manifestação e esclarece que:

1. De acordo com a Minuta do Contrato de Concessão, o Termo de Aceitação Provisório e de Permissão de Uso de Ativos é um documento emitido pela ANAC com o inventário dos bens existentes, o seu estado de conservação, operação e especificações técnicas, e que formaliza a permissão de uso e acesso gratuito de ativos, instalações e equipamentos da Concessão por parte da Concessionária. Tal documento é emitido pela ANAC, todavia, validado pela Concessionária antes da celebração do contrato.

2. De acordo com o Art. 8º da Lei nº. 11.182, de 27/9/2005, “cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeroportuária do País”. Desta forma, cabe a ANAC tratar conflitos que venham a ocorrer, não cabendo a elaboração de um documento disciplinando previamente algum possível futuro conflito.

Desta forma, ambas as proposições não serão acolhidas.

#### **DADOS DO COLABORADOR**

**Nome:** Felipe Rufalco Medaglia

**Organização:** Não informado

**E-mail:** fmedaglia@nsnt.com.br

#### **MANIFESTAÇÃO Nº 21**

**DOCUMENTO:** Minuta de Contrato de Concessão ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO II – DO OBJETO, Seção IV – Da Outorga

#### **TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR**

Capítulo II; Seção IV – Da Outorga, Cláusula 2.8. A Concessionária se obriga a pagar a União outorga anual a partir do 37º (trigésimo sétimo) mês, contado da Data de Eficácia do Contrato de Concessão, limitada ao prazo deste contrato.

#### **TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

Capítulo II; Seção IV – Da Outorga, Cláusula 2.8. A Concessionária se obriga a pagar a União o valor da Outorga, após o encerramento da Fase I até o advento do prazo final do Contrato, conforme previsão contratual e nos termos constantes em sua Proposta Econômica, não abrangendo eventual prorrogação do Contrato de Concessão.

#### **JUSTIFICATIVA**

A redação original parte do pressuposto de que a fase I se encerrará em 36 meses após a Data de Eficácia, quando se iniciará a abertura do aeroporto e o início das cobranças tarifárias. Todavia, podem existir hipóteses que atrasem a finalização das obras referentes à fase I, sem qualquer culpa da Concessionária.

#### **RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a manifestação e esclarece que a carência para o pagamento do valor de outorga não está vinculada ao início da exploração do aeroporto. O objetivo de atrelar o início do período de pagamento do valor de outorga ao 37º mês contado da Data de Eficácia do Contrato de Concessão é fornecer incentivos para que a Concessionária finalize com brevidade

o período de construção (Fase I). Dessa forma, poderia desfrutar de um período de operação e, conseqüentemente, de exploração comercial antes do início do pagamento da outorga.

Ademais, cumpre informar que a proposta econômica refere-se ao valor total da outorga a ser paga e não ao valor relativo às parcelas, as quais serão definidas posteriormente, em função do prazo do contrato de concessão, observada a carência conferida. A eventual e posterior decisão de prorrogação do contrato, nos termos da atual minuta de Contrato de Concessão, não repercutirá no valor de outorga e, portanto, não ensejará o estabelecimento de novas parcelas.

Nesse sentido, a proposição não será acolhida.

## DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Fernando Gomes

**Organização:** Não informado

**E-mail:** fernando.gomes@scbf.com.br

## MANIFESTAÇÃO Nº 22

**DOCUMENTO:** Minuta de Contrato de Concessão ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO III – DOS DIREITOS E DEVERES, Seção I – Da Concessionária, Subseção VI - Da Governança Corporativa

Na minuta do contrato de concessão – capítulo III – subseção VI – item 3.1.37: Solicitamos rever prazos e exigências de auditoria externa das demonstrações financeiras. Sugerimos que sejam iguais às regras da Lei 6.404, de 15 de dezembro de 1976.

## RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece sua manifestação e esclarece que as obrigações prévias à celebração do Contrato de Concessão impostas à Concessionária denotam a obrigatoriedade de sua constituição sob a forma de uma sociedade anônima, aberta ou fechada, conforme a intenção dos controladores em negociar valores mobiliários de emissão da Concessionária no mercado de valores mobiliários, regida pelas disposições da Lei nº. 6.404, de 15 de setembro de 1976.

Por sua vez, as obrigações relacionadas às demonstrações e registros contábeis da Concessionária impostas pela minuta de Contrato de Concessão são equivalentes às aplicáveis às companhias abertas e têm o propósito, juntamente com outras obrigações relacionadas às boas práticas de governança corporativa, de melhorar a qualidade das informações usualmente prestadas pelas companhias.

Nesse sentido, o período trimestral para informar as demonstrações contábeis de acordo com as normas de contabilidade brasileiras e/ou regulamentação da ANAC, conforme previsto na subcláusula 3.1.37, será mantido. Contudo para fins de auditoria independente, ficará estabelecido que essa incorrerá sobre as demonstrações contábeis do encerramento de cada exercício.

No intuito de melhor esclarecer as informações contábeis e financeiras a serem prestadas pela Concessionária, a subcláusula 3.1.37 foi reescrita e passará a vigorar com a seguinte redação:

3.1.37. Apresentar à ANAC:

3.1.37.1. trimestralmente:

i. em até 45 (quarenta e cinco) dias após o encerramento de cada trimestre, com exceção dos balancetes mensais analíticos do 4º (quarto) trimestre, que poderão ser enviados juntamente com os documentos da subcláusula 3.1.37.2, os balancetes mensais analíticos, com abertura até o 3º (terceiro) grau, podendo a qualquer tempo, ser solicitado o envio com abertura até o último nível contábil, e

ii. declaração da Concessionária contendo o valor do seu capital social integralizado e as alterações na composição acionária.

3.1.37.2. anualmente, até o dia 15 (quinze) de maio do exercício subsequente: os demonstrativos contábeis, em sua forma completa, ou seja, Balanço Patrimonial (BP), Demonstração de Resultado do Exercício (DRE), Demonstração do Fluxo de Caixa (DFC), Demonstração de Mutações no Patrimônio Líquido (DMPL), Demonstração do Valor Adicionado (DVA) com as respectivas notas explicativas e os Relatórios da Diretoria e dos Conselhos Fiscal e de Administração, os Pareceres dos Auditores Independentes, bem como o Balancete de encerramento do exercício com os ajustes realizados e respectivos saldos.

Ante o exposto, a manifestação será acolhida.

## DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Felipe Rufalco Medaglia

**Organização:** Não informado

**E-mail:** fmedaglia@nsnt.com.br

## MANIFESTAÇÃO Nº 23

**DOCUMENTO:** Minuta de Contrato de Concessão ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO II – DO OBJETO, Seção V – Das Fases de Realização do Objeto, Subseção I – Da Fase I

## TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Capítulo II; Seção V, Subseção I – Da Fase I, Cláusula 2.15. No prazo de até 6 (seis) meses após a emissão da Ordem de Serviço da Fase I, a Concessionária deverá: 2.15.1 apresentar o Projeto Básico do Aeroporto; 2.15.2 apresentar o cronograma de realização dos investimentos para aprovação pela ANAC, e 2.15.3 firmar o Termo de Aceitação Definitivo das instalações do Aeroporto, depois de devida verificação e conferência e conferência dos bens afetos à Concessão.(...)

2.17 No prazo de 30 (trinta) dias após a aprovação do Projeto Básico e emissão pela ANAC da autorização de construção, a Concessionária deverá iniciar as obras para a construção do Aeroporto, nos termos deste Contrato.

## TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Capítulo II; Seção V, Subseção I – Da Fase I, Cláusula 2.15. No prazo de até 6 (seis) meses após a emissão da Ordem de Serviço da Fase I, a Concessionária deverá: 2.15.1 apresentar o Projeto Básico do Aeroporto; 2.15.2 apresentar o cronograma de realização dos investimentos para aprovação pela ANAC, e 2.15.3 firmar o Termo de Aceitação Definitivo das instalações do Aeroporto, após devida verificação e conferência e conferência dos bens afetos à Concessão.(...)

2.17. A ANAC terá o prazo de 10(dez) dias para aprovar o Projeto Básico do Aeroporto, bem como o cronograma de investimentos apresentados pela Concessionária.

2.17.1. No prazo de 30 (trinta) dias após a aprovação do Projeto Básico e emissão pela ANAC da autorização de construção, a Concessionária deverá iniciar as obras para a construção do Aeroporto, nos termos deste Contrato.

2.17.2. Caso a ANAC não aprove o Projeto Básico do Aeroporto e/ou o cronograma de investimentos, os prazos de execução dos investimentos serão suspensos pelo prazo necessário a regularização e aprovação do Projeto retificado

## **JUSTIFICATIVA**

Essa sugestão visa definir o prazo para a aprovação pela ANAC do projeto básico apresentado pela Concessionária, delimitando o prazo para o trâmite administrativo de análise e decisão. Ainda, seria desarrazoado diminuir o prazo para a concretização das obras necessárias da Fase I em razão de atrasos na aprovação do projeto básico. Da mesma forma, sugere-se a definição de procedimento para as hipóteses de não aprovação do projeto básico por parte da ANAC.

## **TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR**

Capítulo II; Seção V, Subseção I – Da Fase I, Cláusula 2.18 A Fase I terá prazo máximo de duração de 36 (trinta e seis) meses, a contar da Data de Eficácia, devendo a Concessionária cumprir integralmente suas obrigações dentro deste prazo.

## **TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

Capítulo II; Seção V, Subseção I – Da Fase I, Cláusula 2.18 (...) Inserção de subcláusula

2.18.1. O prazo de duração da Fase I poderá ser prorrogado, sem aplicação de qualquer penalidade, desde que devidamente justificado, e desde que a Concessionária não tenha incorrido no atraso, em especial quando da ocorrência de atrasos na aprovação do Projeto Básico por fatos alheios à vontade da Concessionária, hipótese em que o prazo do Contrato de Concessão será igualmente prorrogado na mesma medida.

## **JUSTIFICATIVA**

Poderão existir situações em que o atraso da Fase I não tenha sido de responsabilidade da Concessionária, o que justifica, por si só, a existência de normas que regulem tal hipótese, prevendo a prorrogação do prazo sem a aplicação de qualquer penalidade.

## **RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece sua manifestação e esclarece que:

1. Quanto à proposta de estabelecimento de prazos para aprovação do projeto Básico, o ato normativo vigente é a Portaria ANAC nº 1227/SIA, de 30 de julho de 2010, que estabelece em seu art. 2º:

Art. 2º A Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária – SIA concluirá em 90 (noventa) dias a análise de pedido de autorização prévia de construção de que trata o §5º do Art. 2º da Resolução nº 158, de 13 de julho de 2010.

Assim, a fim de compatibilizar o contrato com a Portaria mencionada, a redação da minuta do Contrato de Concessão, Seção V – Das Fases de Realização do Objeto, Subseção I – Da Fase I, terá sua redação alterada da seguinte forma:

2.17. No prazo máximo de 90 (noventa) dias a ANAC fará a análise e aprovação do Projeto Básico, podendo emitir autorizações parciais de construção durante o período de análise.

2.18. No prazo máximo de 30 (trinta) dias após a aprovação do Projeto Básico e emissão pela ANAC da autorização de construção, a Concessionária deverá iniciar as obras para a construção do Aeroporto, nos termos deste Contrato.

2.19. A Concessionária deverá submeter todas as alterações do projeto básico,

posteriores à sua aprovação inicial, para fins de análise e nova aprovação pela ANAC.

2.20. Caso o Projeto Básico não seja aprovado, a Concessionária terá o prazo máximo fixado pela ANAC para reapresentá-lo, com as adequações necessárias.

2.21. No prazo de 90 (noventa) dias antes da data pretendida pela Concessionária para início da operação, a Concessionária deverá apresentar o Manual de Operações do Aeroporto, para aprovação da ANAC, conforme disposto em regulamentação específica vigente, para fins de certificação aeroportuária.

2.22. No prazo de 30 (trinta) dias antes da data pretendida pela Concessionária para início da operação, a Concessionária deverá entregar o Projeto “as built” para a ANAC, para fins de cadastramento;

2.23. A Fase I terá prazo máximo de duração de 36 (trinta e seis) meses, a contar da Data de Eficácia, devendo a Concessionária cumprir integralmente suas obrigações dentro deste prazo.

2. Os eventos cuja proposta de subcláusula 2.18.1 visa resguardar já estão devidamente tratados no Capítulo V – DA ALOCAÇÃO DOS RISCOS da minuta de Contrato de Concessão submetida à audiência pública. Portanto, as sugestões não serão acolhidas.

#### **DADOS DO COLABORADOR**

**Nome:** Felipe Rufalco Medaglia

**Organização:** Não informado

**E-mail:** fmedaglia@nsnt.com.br

#### **MANIFESTAÇÃO Nº 24**

**DOCUMENTO:** Minuta de Contrato de Concessão ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO II – DO OBJETO, Seção V – Das Fases de Realização do Objeto, Subseção II – Da Fase II

#### **TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR**

Capítulo II; Seção V, Subseção II – Da Fase II, Cláusula 2.22 Após o cumprimento de todas as disposições normativas aplicáveis ao setor, a ANAC expedirá a Ordem de Serviço da Fase II, autorizando a abertura do Aeroporto ao tráfego aéreo e o início da cobrança das tarifas.

#### **TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

Capítulo II; Seção V, Subseção I – Da Fase I, Cláusula 2.22 Após a execução das obras objeto da Fase I, em conformidade com o Projeto Básico e as disposições normativas citadas no preâmbulo deste Contrato de Concessão e da certificação por auditoria independente, contratada de comum acordo pelas partes, a expensas da Concessionária, da conclusão das obras assumidas Poder Público, nos termos do Anexo 7 deste Contrato de Concessão, a ANAC expedirá a Ordem de Serviço da Fase II, autorizando a abertura do Aeroporto ao tráfego aéreo e o início da cobrança das tarifas.

2.22.1. A ANAC deverá emitir Ordem de Serviço da Fase II em até 5 (cinco) dias do término das obras da Fase I.

2.22.2 Caso a auditoria independente não esteja de acordo com as obras realizadas pela Concessionária na Fase I, deverá emitir relatório devidamente justificado apontando os equívocos realizados pela Concessionária, bem como determinar que a Concessionária efetue as alterações devidas.

2.22.3. A Concessionária deverá encaminhar a auditoria independente em até 5 (cinco) dias

após o término das correções solicitadas, relatório apontando as alterações realizadas para apreciação.

2.22.4. Em até 5 (cinco) dias contados do recebimento do relatório estabelecido na subcláusula anterior, a auditoria independente deverá comunicar à ANAC a conformidade das obras da Fase I para emissão da Ordem de Serviço da Fase II.

### **JUSTIFICATIVA**

Considerando que a Fase I e a conclusão das obras atribuídas ao Poder Concedente poderão ser executadas em paralelos, ambas podem ser consideradas como elemento ensejador do início da Fase II. Nesse sentido, acredita-se que, a fim de excluir qualquer controvérsia sobre o status e qualidade das obras executadas pelo Poder Público e pela Concessionária, a contratação de uma empresa certificadora pode ser extremamente benéfica para o cumprimento do cronograma previsto para a implementação do objeto concedido.

Ademais, sugere-se determinar um procedimento objetivo a ser realizado pela ANAC para a emissão da Ordem de Serviço da Fase II, a fim de estipular critérios e prazos para evitar-se subjetividades na emissão da Ordem de Serviço da Fase II e o início da cobrança das tarifas.

### **RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece sua manifestação e esclarece que:

1. O início da FASE II pressupõe a completa operacionalidade do aeroporto, o que impõe a conclusão tanto das obras do Poder Público com as obras da Concessionária. Logo, não há a possibilidade de que a conclusão isolada de uma dessas obras dê início à operação do aeroporto.

Em face das competências conferidas pela Lei nº. 11.182, de 27/9/2005, cumpre à ANAC realizar o cadastramento dos aeródromos, conforme as normas e padrões mínimos de segurança de voo, de desempenho e eficiência, a serem cumpridos pelos operadores de infraestrutura aeroportuária, inclusive quanto a equipamentos, materiais, produtos e processos que utilizarem e serviços que prestarem, que vier a estabelecer. Nesse sentido, os incisos XXVI e XXX do art. 8º da Lei nº. 11.182/2005:

Art. 8º Cabe à ANAC adotar 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:

(...)

XXVI – homologar, registrar e cadastrar os aeródromos;

(...)

XXX – expedir normas e estabelecer padrões mínimos de segurança de voo, de desempenho e eficiência, a serem cumpridos pelas prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, inclusive quanto a equipamentos, materiais, produtos e processos que utilizarem e serviços que prestarem;

Portanto, eventuais controvérsias sobre o status e qualidade das obras executadas pelo Poder Público e pela Concessionária serão resolvidas pela ANAC. Eventualmente, conforme preconiza o § 1º do art. 8º da referida lei, a ANAC poderá valer-se de laudo, parecer ou relatório que demonstrem o cumprimento dos requisitos necessários à emissão de certificados ou atestados relativos às atividades de sua competência, emitido por pessoa física ou jurídica, pública ou privada, de notória especialização, de acordo com padrões internacionalmente aceitos para a aviação civil. Todavia, o ato de certificação remanesce como atribuição da ANAC. Vê-se, do exposto, que o procedimento proposto apenas oneraria a Concessionária que, nos termos da proposta, arcaria com os custos da auditoria independente.

2. No intuito de conferir maior objetividade ao procedimento de emissão da Ordem de Serviço

da Fase II, será acolhida a sugestão de estabelecimento de prazos e critérios. Desse modo, a subcláusula 2.22 da minuta de contrato de concessão passará a vigorar com a seguinte redação:

2.22. Após a verificação da execução das obras objeto da Fase I, em conformidade com as demais disposições do contrato, a ANAC expedirá, em até 30 (trinta) dias, a Ordem de Serviço da Fase II, autorizando a abertura do Aeroporto ao tráfego aéreo e o início da cobrança das tarifas.

#### **DADOS DO COLABORADOR**

**Nome:** Felipe Rufalco Medaglia

**Organização:** Não informado

**E-mail:** fmedaglia@nsnt.com.br

#### **MANIFESTAÇÃO Nº 25**

**DOCUMENTO:** Minuta de Contrato de Concessão ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO II – DO OBJETO, Seção VI – Dos Bens Integrantes da Concessão

#### **TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR**

Capítulo II; Seção VI – Dos Bens Integrantes da Concessão, Cláusula 2.26. Integram a concessão os bens necessários à prestação do Serviço de Exploração Aeroportuária, que deverão ser disponibilizados pela Concessionária, nos termos do item “Elementos Aeroportuários Obrigatórios” do Programa de Exploração Aeroportuária.

#### **TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

Capítulo II; Seção VI – Dos Bens Integrantes da Concessão, Cláusula 2.26. Integram a concessão os bens necessários à prestação do Serviço de Exploração Aeroportuária, nos termos do item “Elementos Aeroportuários Obrigatórios” do Programa de Exploração Aeroportuária.

#### **JUSTIFICATIVA**

Sugere-se a supressão da frase “que deverão ser disponibilizados pela Concessionária”, visto que há bens, conforme os previstos nas subcláusulas 2.27.1 e 2.27.2, que devem ser disponibilizados pela União.

#### **RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece sua manifestação e esclarece que, de fato, conforme salientado, o entendimento dos Bens Integrantes da Concessão engloba, além daqueles disponibilizados pela Concessionária, os bens fornecidos ou construídos pelo Poder Concedente, conforme descrito na subcláusula 2.27.1 da minuta de Contrato de Concessão e na subcláusula 2.3 do PEA.

Dessa forma, a proposta será aceita pela ANAC, com alteração do texto da subcláusula 2.26 da minuta do Contrato de Concessão para:

2.26. Integram a concessão os bens necessários à prestação do Serviço de Exploração Aeroportuária, já disponibilizados pelo Poder Público e a ser incorporados pela Concessionária, nos termos do item “Elementos Aeroportuários Obrigatórios” do Programa de Exploração Aeroportuária.

<b>DADOS DO COLABORADOR</b>
<b>Nome:</b> Felipe Rufalco Medaglia
<b>Organização:</b> Não informado
<b>E-mail:</b> fmedaglia@nsnt.com.br
<b>MANIFESTAÇÃO Nº 26</b>
<b>DOCUMENTO:</b> Minuta de Contrato de Concessão ASGA
<b>ITEM:</b> CAPÍTULO II – DO OBJETO, Seção VII - Das Obras do Poder Público
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
<p>Capítulo II; Seção VII – Das Obras do Poder Público: Cláusula 2.33. Caso haja um atraso nas obras superior a 6 (seis) meses, a Concessionária poderá, após autorização prévia da ANAC, assumir a execução de tais obras, cabendo ao Poder Concedente as providências necessárias para tanto, incluindo a entrega dos projetos existentes, assegurada a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão, a ser realizada nos termos previstos no presente Contrato.</p>
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
<p>Capítulo II; Seção VII – Das Obras do Poder Público: Cláusula 2.33. Caso haja um atraso nas obras superior a 6 (seis) meses, a Concessionária poderá, após autorização prévia da ANAC, assumir a execução de tais obras, cabendo ao Poder Concedente as providências necessárias para tanto, incluindo a entrega dos projetos existentes, assegurada a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão, a ser realizada nos termos previstos no presente Contrato, bem como a suspensão das demais obrigações contratuais e aquelas constantes nos Anexos deste Contrato, em particular os serviços inerentes aos elementos aeroportuários de qualquer natureza.</p>
<p>2.33.1. O Poder Público deverá apresentar à Concessionária até 10 (dez) dias após a celebração do Contrato, o cronograma físico das obras com a previsão de todas as etapas definidas e eventos de conclusão.</p>
<p>2.33.2. No caso de atraso das Obras do Poder Público, a Concessionária fica desde já autorizada a alterar o cronograma de investimento da concessão, sem prejuízo do direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da concessão, conforme previsto na Cláusula 6.12 deste Contrato de Concessão.</p>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
<p>As sugestões visam (i) garantir a readequação do cronograma de implementação das obras assumidas pela Concessionária em razão de eventual atraso das obras assumidas pelo Poder Concedente e (ii) criar marcos bem definidos com a apresentação do cronograma de obras por parte do Poder Concedente.</p>
<b>RESPOSTA DA ANAC</b>
<p>A ANAC agradece a manifestação e esclarece que:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Eventual comprometimento de outras obrigações contratuais em virtude de atraso na entrega das obras do Poder Público será equacionado por meio da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão.</li><li>2. O Anexo 7 – Obras do Poder Público da minuta de Contrato de Concessão já traz o cronograma de execução das obras, conforme especificado na seção 3, item 3.1, a ser</li></ol>



completado com informações disponibilizadas pela INFRAERO e BEC. Veja-se:

### 3. Cronograma de Execução

3.1. O Poder Concedente realizará as obras indicadas na subcláusula 2.2 nos seguintes prazos:

(SERÁ COMPLETADO POSTEIRORMENTE, DE ACORDO COM AS INFORMAÇÕES DISPONIBILIZADAS PELA INFRAERO E BEC)

Desta forma, a contribuição não será acolhida.

## DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Felipe Rufalco Medaglia

**Organização:** Não informado

**E-mail:** fmedaglia@nsnt.com.br

## MANIFESTAÇÃO Nº 27

**DOCUMENTO:** Minuta de Contrato de Concessão ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO III – DOS DIREITOS E DEVERES, Seção I – Da Concessionária, Subseção III – Das Atividades Operacionais

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Capítulo III; Subseção III – Das Atividades Operacionais; Cláusula 3.1.18. providenciar todas as licenças necessárias para a execução das obras do Aeroporto, observadas as condicionantes previstas nas Licenças Prévias e de Instalação obtidas pelo Poder Concedente.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Capítulo III; Subseção III – Das Atividades Operacionais; Cláusula 3.1.18. providenciar todas as licenças necessárias para a operação do Aeroporto, observadas as condicionantes previstas nas Licenças Prévias e de Instalação obtidas pelo Poder Concedente.

JUSTIFICATIVA

Considerando que o item 3.1.18 do Contrato estabelece que o Poder Concedente já dispõe da LP e LI, estamos entendendo que estas licenças abrangem toda a obra a ser executada na Fase I, razão pela qual restariam pendentes apenas as licenças de operação.

## RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece sua manifestação e informa que as licenças mencionadas na subcláusula 3.1.18 referem-se às obras já realizadas e/ou em execução pelo Batalhão de Engenharia de Construção (BEC) do Exército Brasileiro e pela INFRAERO, dentre as quais se destacam o sistema de pista (pouso, decolagem e táxi), o pátio de aeronaves, serviços necessários a consecução dessas duas infraestruturas (terraplanagem, desmatamento, etc) e obras complementares como os elementos de drenagem. Para as outras obras e serviços a Concessionária deverá solicitar as licenças prévias e de instalação e, posteriormente, a licença de operação do sítio aeroportuário como um todo. Ante essas considerações, a contribuição não será acolhida.

<b>DADOS DO COLABORADOR</b>
<b>Nome:</b> Felipe Rufalco Medaglia
<b>Organização:</b> Não informado
<b>E-mail:</b> fmedaglia@nsnt.com.br
<b>MANIFESTAÇÃO Nº 28</b>
<b>DOCUMENTO:</b> Minuta de Contrato de Concessão ASGA
<b>ITEM:</b> CAPÍTULO III – DOS DIREITOS E DEVERES, Seção I – Da Concessionária, Subseção IV – Das Informações
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR  Capítulo III, Seção I; Subseção IV, Subcláusula 3.1.28 dar conhecimento à ANAC das alterações das condições do financiamento referido na subcláusula 3.1.27, assim como da contratação de qualquer novo financiamento sendo vedada:  i. a concessão de empréstimos, financiamentos e/ou qualquer outra forma de transferência de recursos para seus acionistas e/ou Partes Relacionadas, exceto transferência de recursos a título de distribuição de dividendos, juros sobre capital próprio e/ou pagamentos pela contratação de obras e serviços celebrada em condições eqüitativas de mercado.  TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO  Capítulo III, Seção I; Subseção IV, Subcláusula 3.1.28 dar conhecimento à ANAC das alterações das condições do financiamento referido na subcláusula 3.1.27, assim como da contratação de qualquer novo financiamento sendo vedada:  i. a concessão de empréstimos, financiamentos e/ou qualquer outra forma de transferência de recursos para seus acionistas e/ou Partes Relacionadas, exceto transferência de recursos a título de distribuição de dividendos, juros sobre capital próprio e/ou pagamentos pela contratação de obras e serviços.  JUSTIFICATIVA  Sugere-se a exclusão da parte final “celebrada em condições eqüitativas de mercado”, tendo em vista que os contratos firmados entre a concessionária e terceiros são regidos pelo direito privado, nos termos do art.25, §2º da lei 8987, não cabendo ao Poder Concedente estabelecer as condições para realização de tal contratação.
<b>RESPOSTA DA ANAC</b>
A ANAC agradece sua manifestação e informa que as “condições eqüitativas de mercado” previstas nesse item tem o intuito de preservar as condições de equilíbrio do contrato, evitando contratações danosas à sustentabilidade da concessão. Dessa forma fica mantido o texto original do Capítulo III, Seção I; Subseção IV, item 3.1.28 alínea i.

<b>DADOS DO COLABORADOR</b>
<b>Nome:</b> Fernando Gomes
<b>Organização:</b> Não informado

**E-mail:** fernando.gomes@scbf.com.br

## **MANIFESTAÇÃO Nº 29**

**DOCUMENTO:** Minuta de Contrato de Concessão ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO VI – DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO, Seção I – Do Reajuste

As diretrizes utilizadas para fins de determinação dos fatores X e Q e o procedimento para recomposição do reequilíbrio econômico-financeiro da Concessão serão definidos posteriormente e em legislação específica, conforme o edital. Porém, essa disposição impossibilita a correta avaliação do retorno e dos riscos do investidor, bem como da viabilidade financeira do projeto. Portanto, a apuração de referidos valores deveria ser realizada em conjunto com a Concessionária (Proponente vencedora do certame), desde que não prejudique a rentabilidade do investimento e, caso prejudique, deverá acarretar no reequilíbrio econômico-financeiro. Tal compreensão do texto da Minuta do Contrato de Concessão está correta? Em caso negativo, solicita-se a apresentação de uma definição dos fatores X e Q no edital de licitação e no Contrato de Concessão. Ademais, a tabela 4, contida no Anexo 2 da minuta do Contrato de Concessão (PEA), Seção 3.2., se refere a pontuação mínima que a Concessionária tem que obter na pesquisa de satisfação do usuário. Todavia, grande parte dos itens se referem a qualidade de prestação de serviços não realizados diretamente pela concessionária, como por exemplo tempo de espera no controle de passaporte, ou controle de alfândega, dentre outros. Indiscutivelmente, é responsabilidade da administração do aeroporto coordenar as atividades de todas as empresas visando a excelência do atendimento aos usuários, no entanto, a Concessionária não deve sofrer penalidades na hipótese de uma das empresas não colocar, por exemplo, quantidade de funcionários adequada ao atendimento. Ademais, a possibilidade de avaliação dos passageiros afetar a tarifa, implica em a criação de um incentivo perverso para os usuários que avaliarem negativamente o serviço.

Sugerimos, dessa forma, a reavaliação de referida tabela 4 e, ainda, que o fator Q só afete a parte da tarifa que irá para a Concessionária, não afetando a tarifa a ser paga pelos usuários.

## **RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a participação e informa que:

1. O fator X tem o objetivo de compartilhar os ganhos esperados de produtividade com os consumidores do serviço público concedido e, de outra parte, incentivar a Concessionária a buscar maior eficiência na prestação do serviço concedido, uma vez que o ganho que exceder ao fator X estipulado é apropriado integralmente pela empresa.

O fator Q, por sua vez, busca refletir na tarifa uma punição/bonificação nos casos em que há prestação de serviço público de qualidade inferior/superior a um nível previamente estabelecido em metodologia definida mediante ampla discussão com os atores interessados. Nesse sentido, o fator Q relaciona a qualidade dos serviços prestados pelo administrador aeroportuário ao reajuste das tarifas cobradas, incentivando este a executar sua função sempre da melhor maneira possível. Nota-se que ambos os fatores são relacionados com os reajustes tarifários, o que, necessariamente, os vincula com a rentabilidade do negócio, sem, contudo, ensejar qualquer forma de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

De acordo com a atual minuta de Contrato de Concessão, as metodologias de cálculo dos fatores X e Q serão definidas por ocasião da 1ª revisão ordinária, prevista para acontecer a cada período de 5 (cinco) anos, contados da data de eficácia do contrato, portanto, após a construção e início da exploração do aeroporto.

No intuito de mitigar eventuais riscos associados à ausência de prévia definição de metodologia de cálculo dos fatores X e Q, a minuta de Contrato de Concessão assegura que tanto o fator X quanto o fator Q serão definidos após ampla discussão pública, por meio dos mecanismos de consulta e audiência públicas, dos quais participará inclusive a Concessionária.

A fim de contribuir para esse propósito, o texto do contrato será alterado de maneira que a definição da metodologia e do valor do Fator X a vigorar nos primeiros cinco anos da exploração do aeroporto e a definição da metodologia do Fator Q ocorram anteriormente ao início da Fase II (Exploração do Aeroporto) o que reduzirá o nível de incerteza quanto à exploração do aeroporto e permitirá que sejam colhidos dados para a definição do valor do Fator Q na primeira revisão ordinária.

Cabe ressaltar que situação semelhante, de ausência de conhecimento prévio da metodologia de cálculo do fator X e Q, já aconteceu em outros setores e não gerou maiores problemas para as licitantes.

2. A qualidade dos serviços prestados em um aeroporto é decorrente de uma conjunção de esforços de todos os agentes atuantes em suas instalações. A disponibilização de áreas e equipamentos adequados para determinado órgão público, por exemplo, poderá afetar diretamente no desempenho das suas atividades.

Ademais, o art. 36 da Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, em seu §4º, estabelece que o responsável pela administração aeroportuária, a fim de alcançar e manter a boa qualidade operacional do aeroporto, coordenará as atividades dos órgãos públicos que, por disposição legal, nele devam funcionar.

Portanto, a Concessionária, no papel de operador aeroportuário, deverá buscar os meios para garantir a boa qualidade dos serviços aeroportuários prestados aos seus clientes.

No entanto, de modo a não onerá-la indevidamente, a Concessionária não será penalizada nas hipóteses em que for demonstrado que a eventual avaliação negativa da qualidade de serviço se deu por responsabilidade de terceiros.

Também quanto à possibilidade de que passageiros, empresas aéreas e demais clientes do aeroporto avaliem negativamente os serviços prestados pela Concessionária, no intuito de reduzirem os valores das tarifas cobradas, vale ressaltar que, ao longo da concessão, será formado um banco de dados consistente que estabelecerá a relação entre os parâmetros de avaliação objetivos e os subjetivos, previstos no Contrato de Concessão. Com isso, o Poder Concedente disporá de instrumentos que permitirão identificar desvios nesta relação e poderá buscar avaliações alternativas, caso necessário.

Nesse sentido, serão acrescentados ao Anexo 2 - Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), os seguintes itens:

3.3. A ANAC implementará um canal de comunicação para que a Concessionária possa relatar procedimentos indevidos realizados pelas companhias aéreas e órgãos públicos que atuem no aeroporto, que possam afetar a qualidade do serviço prestado.

3.4. Não haverá penalidade à Concessionária em casos de comprovada influência negativa na avaliação da qualidade de serviço em componentes que possuem infraestrutura provida pela Concessionária, mas são operados por terceiros, tais como check-in, controle de passaporte e controle de alfândega.

#### **DADOS DO COLABORADOR**

**Nome:** Felipe Rufalco Medaglia

**Organização:** Não informado

**E-mail:** fmedaglia@nsnt.com.br

## **MANIFESTAÇÃO Nº 30**

**DOCUMENTO:** Minuta de Contrato de Concessão ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO III – DOS DIREITOS E DEVERES, Seção I – Da Concessionária, Subseção VI - Da Governança Corporativa

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Capítulo III, Seção I; Subseção VI – Da Governança Corporativa, Subcláusula 3.1.37 apresentar à ANAC, trimestralmente, até o final do mês subsequente ao do encerramento do trimestre referenciado, as demonstrações contábeis devidamente auditadas por empresa de auditoria independente, de acordo com as normas de contabilidade brasileiras e/ou regulamentação da ANAC, com destaque para as seguintes informações: i. relatório da administração; ii. parecer de empresa de auditoria independente e, se houver, do conselho fiscal; e iii. declaração da Concessionária contendo o valor do seu capital social integralizado e as alterações na sua composição societária.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Capítulo III, Seção I; Subseção VI – Da Governança Corporativa, Subcláusula 3.1.37 apresentar à ANAC, anualmente, até o encerramento do exercício fiscal, as demonstrações contábeis devidamente auditadas por empresa de auditoria independente, de acordo com as normas de contabilidade brasileiras e/ou regulamentação da ANAC, constante no Anexo [ ] deste Contrato de Concessão, com destaque para as seguintes informações: i. relatório da administração; ii. parecer de empresa de auditoria independente e, se houver, do conselho fiscal; e iii. declaração da Concessionária contendo o valor do seu capital social integralizado e as alterações na sua composição societária.

JUSTIFICATIVA

Considerando os custos envolvidos e a pouca eficácia, sugere-se que a periodicidade trimestral seja alterada para anual para apresentação das demonstrações financeiras auditadas.

Em razão da garantia constitucional da manutenção das condições iniciais da proposta, entende-se que a publicação do regulamento deve ocorrer antes da elaboração das propostas, com o seu pensamento aos documentos licitatórios.

**RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece sua manifestação e esclarece que:

1. As obrigações prévias à celebração do Contrato de Concessão impostas à Concessionária denotam a obrigatoriedade de sua constituição sob a forma de uma sociedade anônima, aberta ou fechada, conforme a intenção dos controladores em negociar valores mobiliários de emissão da Concessionária no mercado de valores mobiliários, regida pelas disposições da Lei nº. 6.404, de 15 de setembro de 1976.

Por sua vez, as obrigações relacionadas às demonstrações e registros contábeis da Concessionária impostas pela minuta de Contrato de Concessão são equivalentes às aplicáveis às companhias abertas e têm o propósito, juntamente com outras obrigações relacionadas às boas práticas de governança corporativa, de melhorar a qualidade das informações usualmente prestadas pelas companhias.

Nesse sentido, o período trimestral para informar as demonstrações contábeis de acordo com as normas de contabilidade brasileiras e/ou regulamentação da ANAC, conforme previsto na subcláusula 3.1.37, será mantido. Contudo para fins de auditoria independente, ficará

estabelecido que essa incorrerá sobre as demonstrações contábeis do encerramento de cada exercício.

No intuito de melhor esclarecer as informações contábeis e financeiras a serem prestadas pela Concessionária, a subcláusula 3.1.37 foi reescrita e passará a vigorar com a seguinte redação:

3.1.37. Apresentar à ANAC:

3.1.37.1. trimestralmente:

i. em até 45 (quarenta e cinco) dias após o encerramento de cada trimestre, com exceção dos balancetes mensais analíticos do 4º (quarto) trimestre, que poderão ser enviados juntamente com os documentos da subcláusula 3.1.37.2, os balancetes mensais analíticos, com abertura até o 3º (terceiro) grau, podendo a qualquer tempo, ser solicitado o envio com abertura até o último nível contábil, e

ii. declaração da Concessionária contendo o valor do seu capital social integralizado e as alterações na composição acionária.

3.1.37.2. anualmente, até o dia 15 (quinze) de maio do exercício subsequente: os demonstrativos contábeis, em sua forma completa, ou seja, Balanço Patrimonial (BP), Demonstração de Resultado do Exercício (DRE), Demonstração do Fluxo de Caixa (DFC), Demonstração de Mutações no Patrimônio Líquido (DMPL), Demonstração do Valor Adicionado (DVA) com as respectivas notas explicativas e os Relatórios da Diretoria e dos Conselhos Fiscal e de Administração, os Pareceres dos Auditores Independentes, bem como o Balancete de encerramento do exercício com os ajustes realizados e respectivos saldos.

Ante o exposto, a manifestação será acolhida.

2. Quanto ao regulamento para apresentação das demonstrações contábeis entende-se que sua definição após a publicação do edital não afeta a elaboração das propostas econômicas a serem apresentadas pelos Proponentes. Ante essas considerações, a manifestação não será acolhida.

#### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Felipe Rufalco Medaglia

**Organização:** Não informado

**E-mail:** fmedaglia@nsnt.com.br

#### MANIFESTAÇÃO Nº 31

**DOCUMENTO:** Minuta de Contrato de Concessão ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO III – DOS DIREITOS E DEVERES, Seção I – Da Concessionária, Subseção VIII - Da Responsabilidade

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Capítulo III, Seção I; Subseção VIII – Da Responsabilidade, Subcláusula 3.1.41 responder perante a ANAC e terceiros, durante a vigência contratual e mesmo depois de encerrado o Contrato, podendo a ANAC ou os demais anuentes e intervenientes buscar o ressarcimento previsto nesta cláusula junto aos sócios da Concessionária, na forma da legislação societária, no caso de extinção da pessoa jurídica ou de desconsideração de sua personalidade, por todos os atos e eventos de sua competência, especialmente por eventuais desídias e faltas quanto a obrigações decorrentes da Concessão.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Capítulo III, Seção I; Subseção VIII – Da Responsabilidade, Subcláusula 3.1.41 responder

perante a ANAC e terceiros, durante a vigência contratual, podendo a ANAC buscar em juízo o ressarcimento previsto nesta cláusula, nos termos admitidos na legislação vigente.

#### JUSTIFICATIVA

Cada acionista responde civilmente na sociedade de acordo com a sua participação, ou seja, pelas ações adquiridas ou subscritas no capital social. Portanto, uma vez integralizada a ação o acionista não terá mais nenhuma responsabilidade adicional, nem mesmo em caso de falência, quando somente será atingido o patrimônio da companhia. Ademais, sugere-se a exclusão dos anuentes e intervenientes, uma vez que não há anuentes ou intervenientes no presente Contrato.

#### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece sua manifestação e informa que a sugestão será acolhida, uma vez que gera a simplificação do texto, sem, contudo, prejudicar a finalidade do dispositivo, resguardado pela referência à legislação vigente. Isso porque a redação original do dispositivo descreve medidas já admitidas pela legislação vigente, portanto, contempladas quando da referência à legislação. Nesse sentido, a subcláusula 3.1.41 passará a vigorar com a seguinte redação:

3.1.41. responder perante a ANAC e terceiros, os quais poderão pleitear em juízo o ressarcimento previsto nesta cláusula, nos termos admitidos na legislação vigente;

#### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Felipe Rufalco Medaglia

**Organização:** Não informado

**E-mail:** fmedaglia@nsnt.com.br

#### MANIFESTAÇÃO Nº 32

**DOCUMENTO:** Minuta de Contrato de Concessão ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO III – DOS DIREITOS E DEVERES, Seção I – Da Concessionária, Subseção IX – Dos Seguros

#### 1. TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Capítulo III; Subseção IX – Dos Seguros; Subcláusula 3.1.48 contratar, perante seguradoras em funcionamento no Brasil, anteriormente ao início da FASE I, as seguintes apólices de seguro, com vigência mínima de 12 (doze) meses e renováveis, sucessivamente, por igual período, durante todo o prazo da Concessão:

i. Seguro Garantia de Conclusão do Projeto (Completion Bond): cobertura integral da execução dos investimentos previstos para o Aeroporto.;

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Capítulo III; Seção IX – Dos Seguros; Subcláusula 3.1.48 contratar, perante seguradoras em funcionamento no Brasil, anteriormente ao início da FASE I, as seguintes apólices de seguro, com vigência mínima de 12 (doze) meses e renováveis, sucessivamente, por igual período, durante o prazo de investimentos vislumbrados na FASE I:

i. Seguro de Risco de Engenharia: cobertura integral da execução dos investimentos previstos para o Aeroporto.

#### JUSTIFICATIVA

Uma vez que os seguros dispostos nessa cláusula se referem às atividades executadas na Fase I, o prazo correto de vigência dos seguros é durante o período de investimentos, quando o seguro poderá ser acionado conforme o cronograma de investimentos na concessão.

Sugere-se esclarecer a previsão contida na Subcláusula 3.1.48, substituindo a contratação do Seguro Garantia de Conclusão do Projeto (Completion Bond) por contratação de Seguro de Risco de Engenharia. Vale salientar que não há qualquer menção na Fase I sobre a contratação de Seguro Garantia de Conclusão de Projeto, provavelmente por que a real intenção seria obrigar a Concessionária a contratar um seguro de risco de engenharia.

## 2. TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Capítulo III; Seção IX – Dos Seguros; Subcláusula 3.1.50 contratar, na ocorrência de um novo ciclo de investimentos durante a FASE II, os seguros indicados na subcláusula 3.1.48 e um Seguro de Riscos de Engenharia (All Risks) com cobertura de perda ou dano decorrente das obras civis em construção, da instalação e montagem de máquinas e equipamentos, quebra de máquinas e equipamentos eletrônicos, com vigência mínima de 12 (doze) meses e renováveis, sucessivamente, por igual período, durante todo o prazo da Concessão, perante seguradoras em funcionamento no Brasil

### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Capítulo III; Seção IX – Dos Seguros; Subcláusula 3.1.50 contratar, na ocorrência de um novo ciclo de investimentos durante a FASE II, os seguros indicados no item 3.1.48 e um Seguro de Riscos de Engenharia (All Risks) com cobertura no valor correspondente à integralidade das novas obras e investimentos a serem realizados na FASE II, com vigência mínima de 12 (doze) meses e renováveis, sucessivamente, por igual período, durante os referidos investimentos/obras, perante seguradoras em funcionamento no Brasil

### JUSTIFICATIVA

Uma vez que os seguros dispostos nessa cláusula se referem à ocorrência de um novo ciclo de investimentos, o prazo correto de vigência dos seguros é durante o período de novos investimentos. Com relação à alteração do valor de cobertura, sugere-se o enquadramento dos seguros dessa cláusula ao já previsto no item 3.1.48 (i) do Contrato.

## 3. TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Capítulo III; Seção IX – Dos Seguros; Subcláusula 3.1.52 responder pela abrangência ou omissões decorrentes da realização dos seguros, bem como pelo pagamento integral da franquia na hipótese de ocorrência do sinistro.

### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Capítulo III; Seção IX – Dos Seguros; Subcláusula 3.1.52 responder pela abrangência ou omissões decorrentes da realização dos seguros, bem como pelo pagamento integral da franquia na hipótese de ocorrência do sinistro, desde que o sinistro tenha sido causado por atuação comprovada da Concessionária.

### JUSTIFICATIVA

Sugere-se esta alteração para excluir da obrigação da Concessionária os sinistros não



causados por ela ou terceiros vinculados à Concessionária.

#### 4. TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Capítulo III; Seção III – Dos Seguros; Subcláusula Cláusula 3.1.53 estabelecer a Concessionária e a ANAC como beneficiárias de todos os seguros, de acordo com a característica, finalidade e titularidade dos bens envolvidos. As apólices de seguro poderão estabelecer, adicionalmente, como beneficiária, instituição financeira credora da Concessionária.

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Capítulo III; Seção III – Dos Seguros; Subcláusula; Cláusula 3.1.53 estabelecer a Concessionária e a ANAC como **co-segurada** de todos os seguros, de acordo com a característica, finalidade e titularidade dos bens envolvidos. As apólices de seguro poderão estabelecer, adicionalmente, como beneficiária, instituição financeira credora da Concessionária.

#### JUSTIFICATIVA

Não há qualquer embasamento legal para definir a ANAC como beneficiária das apólices de seguros. Na hipótese de um sinistro coberto pela apólice de seguro, a indenização deverá ser utilizada exclusivamente para a solução do sinistro. A ANAC deverá constar como co-segurada das apólices de seguro, tendo a prerrogativa de demandar as coberturas.

#### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece sua manifestação e informa que:

1. O seguro previsto na alínea i da subcláusula 3.1.48 da minuta de contrato, Seguro Garantia de Conclusão do Projeto (*Completion Bond*), visa garantir a conclusão do projeto para o investidor. O *Completion Bond* é emitido no momento do fechamento da operação financeira e no início do desembolso dos recursos, podendo ser utilizado para cobrir diversos tipos de projeto de infraestrutura. Dessa forma esse instrumento ameniza possíveis riscos, valida o projeto e tem como beneficiários Instituições Financeiras ou Fundos de Investimentos que desejam aportar recursos em um determinado projeto. O *Completion Bond* substitui, ainda, a garantia real nos casos em que o empreendedor busca financiamento com bancos públicos e privados, principalmente o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), um dos potenciais financiadores do projeto em tela. Esta é uma operação estruturada de financiamento do projeto com base na capacidade de pagamento, com diferentes conjuntos de garantias durante as fases de implantação e operação.

O seguro de riscos de engenharia (*all risks*), por sua vez, fornece cobertura para riscos relacionados ao projeto, incluindo obras civis em construções, instalações e montagens, bem como quaisquer acidentes que possam ocorrer durante a execução dos serviços. Assim, esse instrumento garante a indenização pelas avarias, perdas e danos decorrentes de acidentes ocorridos na fase de construção e eventos futuros ao longo da operação.

Diante do exposto e da sugestão apresentada a subcláusula 3.1.48 e seguintes serão alteradas e passarão a vigorar com a seguinte redação:

3.1.48. contratar, perante seguradoras em funcionamento no Brasil, anteriormente ao início da FASE I, as seguintes apólices de seguro, com vigência mínima de 12 (doze) meses e renováveis, sucessivamente, por igual período, durante todo o prazo da Concessão:

i. Seguro Garantia de Conclusão do Projeto (*Completion Bond*): cobertura integral da

execução dos investimentos previstos para o Aeroporto;

ii. Seguro de responsabilidade civil: com cobertura para a Concessionária e a ANAC, bem como seus administradores, empregados, funcionários, prepostos ou delegados, pelos montantes que possam ser responsabilizados a título de danos materiais ou morais, decorrentes das atividades executadas durante todo o prazo da concessão, inclusive danos involuntários pessoais, mortes e danos materiais causados a terceiros.

iii. Seguro de Riscos de Engenharia (All Risks) com cobertura de perda ou dano decorrente das obras civis em construção, da instalação e montagem de máquinas e equipamentos, quebra de máquinas e equipamentos eletrônicos.

3.1.49. Contratar, perante seguradoras em funcionamento no Brasil, anteriormente ao início da FASE II, as seguintes apólices de seguro, com vigência mínima de 12 (doze) meses e renováveis, sucessivamente, por igual período, durante todo o prazo da Concessão:

i) Seguro de danos patrimoniais: cobertura de 100% (cem por cento) do patrimônio do Aeroporto contra riscos operacionais.

3.1.50. contratar, na ocorrência de um novo ciclo de investimentos durante a FASE II, os seguros indicados no item 3.1.48 e 3.1.49, com vigência mínima de 12 (doze) meses e renováveis, sucessivamente, por igual período, durante todo o prazo da Concessão, perante seguradoras em funcionamento no Brasil;

3.1.51. informar à ANAC todos os bens cobertos pelos seguros e a forma de cálculo do limite máximo de indenização de cada apólice de seguro, por dano provável, o qual deverá ser integralmente coberto pelos seguros de responsabilidade civil e de riscos de engenharia;

3.1.52. responder pela abrangência ou omissões decorrentes da realização dos seguros, bem como pelo pagamento integral da franquia na hipótese de ocorrência do sinistro;

3.1.53. estabelecer a Concessionária e a ANAC como co-segurada de todos os seguros, de acordo com a característica, finalidade e titularidade dos bens envolvidos. As apólices de seguro poderão estabelecer, adicionalmente, como beneficiária, instituição financeira credora da Concessionária;

3.1.54. fazer acompanhar as apólices de seguro da expressa autorização à seguradora para contratar o resseguro diretamente no exterior, bem como de resseguro junto às resseguradoras internacionais, quando for o caso;

3.1.55. encaminhar à ANAC, com antecedência mínima de 30 (trinta) dias de seu vencimento, a comprovação de que as apólices dos seguros foram renovadas ou serão incondicionalmente renovadas antes do seu vencimento; Caso a Concessionária não comprove a renovação das apólices no prazo acima, a ANAC poderá contratar os seguros e cobrar da Concessionária o valor total do prêmio, sem prejuízo das sanções contratuais cabíveis, sem responsabilização da ANAC no caso de optar pela não contratação do seguro;

2. Na ocorrência de um novo ciclo de investimentos na FASE II, para fins de garantir a execução dos investimentos desse novo ciclo e a validação do projeto para fins de captação de recursos, fica estabelecido na subcláusula 3.1.50 a contratação de todos os seguros previstos na subcláusula 3.1.48 da minuta do contrato pelo prazo de 12 meses e renováveis, sucessivamente, por igual período, durante todo o prazo da Concessão, sendo esses: Seguro Garantia de Conclusão do Projeto (Completion Bond), seguro de risco de engenharia (all risks) e seguro de responsabilidade civil. Para maiores detalhes ver explicação da subcláusula 1 dessa resposta.

3. Conforme os riscos suportados pelo Poder Concedente e previstos na subcláusula 5.2 e seus subitens constantes na minuta do contrato, os quais prevêem casos de natureza fortuita e força maior, além de outros que fogem ao controle da Concessionária, a sugestão proposta se faz desnecessária, pois entende-se que está contemplada na subcláusula 5.2 e seus subitens da minuta de contrato, dessa forma o texto original será mantido.

4. Conforme apresentado na justificativa “na hipótese de um sinistro coberto pela apólice de seguro, a indenização deverá ser utilizada exclusivamente para a solução do sinistro”. Dessa forma a ANAC será posta como co-segurada das apólices de seguro, ao invés de beneficiária,

tendo a prerrogativa de demandar a cobertura. A contribuição será acolhida e o texto da referida subcláusula será revisado.

#### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Felipe Rufalco Medaglia

**Organização:** Não informado

**E-mail:** fmedaglia@nsnt.com.br

#### MANIFESTAÇÃO Nº 33

**DOCUMENTO:** Minuta de Contrato de Concessão ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO III – DOS DIREITOS E DEVERES, Seção I – Da Concessionária, Subseção X – Das Garantias de Execução Contratual

#### 1. TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Capítulo III, Seção I; Subseção X – Das Garantias de Execução Contratual, Cláusula 3.1.57 manter em vigor garantia nos valores estabelecidos abaixo, sob qualquer uma das formas previstas na cláusula anterior, tendo como beneficiária a ANAC (Garantia de Execução Contratual)

FASE I: durante toda a FASE I do Contrato. R\$ 65.029.000,00 (sessenta e cinco milhões e vinte e nove mil Reais)

FASE II: A partir da emissão formal da Ordem de Serviço da FASE II até o final de vigência do Contrato. R\$ 6.750.000,00 (seis milhões, setecentos e cinquenta mil Reais)

Gatilho de Investimento: A partir da apresentação dos documentos indicados no PEA até a aprovação formal pela ANAC da nova infraestrutura. Valor correspondente ao montante total de capital necessário à realização do(s) novo(s) investimento(s).

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Capítulo III, Seção I; Subseção X – Das Garantias de Execução Contratual, Cláusula 3.1.57 manter em vigor garantia nos valores estabelecidos abaixo, sob qualquer uma das formas previstas na cláusula anterior, tendo como beneficiária a ANAC (Garantia de Execução Contratual, no valor correspondente a 10% do investimento previsto para cada fase da concessão, nos seguintes termos:

FASE I: durante toda a FASE I do Contrato. R\$ 65.029.000,00 (sessenta e cinco milhões e vinte e nove mil Reais)

FASE II: A partir da emissão formal da Ordem de Serviço da FASE II até o final de vigência do Contrato. R\$ 6.750.000,00 (seis milhões, setecentos e cinquenta mil Reais)

Gatilho de Investimento: A partir da apresentação dos documentos indicados no PEA até a aprovação formal pela ANAC da nova infraestrutura. 10% do valor total dos investimentos previstos nesta fase

JUSTIFICATIVA

A garantia de performance é limitada a 10% do valor estimado dos investimentos na concessão, conforme previsto no art.56, §2o e 3º da Lei 8.666.

## 2. TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Capítulo III; Seção III – Das Garantias de Execução Contratual, Cláusula 3.1.62. manter (...)

iii) repor os valores porventura utilizados para cobertura de quaisquer obrigações de pagamento abrangidas pela Garantia de Execução Contratual no prazo de 30 (trinta) dias contados a partir da efetiva utilização.

## TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Capítulo III; Seção III – Das Garantias de Execução Contratual, Cláusula 3.1.62. manter (...)

Exclusão

## JUSTIFICATIVA

Considerando que a redação da cláusula em referência determina uma garantia ilimitada e que o art.56, §2o e 3º da Lei 8.666 limita a garantia a até 10% do valor do contrato, sugere-se a exclusão deste item (iii).

## RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece sua manifestação e informa que:

1. Em que pese entender que não esteja limitada aos percentuais estabelecidos pela Lei nº. 8.666/1993, em face da flexibilidade permitida pela Lei nº. 8.987/1995 (art. 18, inc. XV), reviu os valores estabelecidos para a garantia da execução contratual, tendo como referência para sua determinação o valor máximo de 10% previsto no art.56, §2º e 3º da Lei nº. 8.666/1993, posto entender serem suficientes para preservar os interesses da Administração Pública. O novo texto apresentará a seguinte redação:

“3.1.57. manter em vigor garantia nos valores estabelecidos abaixo, sob qualquer uma das formas previstas na cláusula anterior, tendo como beneficiária a ANAC (Garantia de Execução Contratual):

Eventos da Concessão	Valor
<b>FASE I:</b> durante toda a FASE I do Contrato.	R\$ 65.000.000,00 (sessenta e cinco milhões de reais).
<b>FASE II:</b> A partir da emissão formal da Ordem de Serviço da FASE II até o final de vigência do Contrato.	R\$ 6.500.000,00 (seis milhões e quinhentos mil reais).
<b>Gatilho de Investimento:</b> A partir da apresentação dos documentos indicados no PEA até a aprovação formal pela ANAC da nova infraestrutura.	10% (dez por cento) do valor dos investimentos previstos.

Contribuição acolhida.

2. Havendo necessidade de acionamento das garantias previstas é obrigação da concessionária a reposição de novas garantias, nos valores e prazos previstos conforme minuta de contrato, para fins de cobertura de novos eventos até o encerramento da concessão. Dessa forma fica mantido o texto original da subcláusula 3.1.62 da minuta de contrato.

<b>DADOS DO COLABORADOR</b>
<b>Nome:</b> Felipe Rufalco Medaglia
<b>Organização:</b> Não informado
<b>E-mail:</b> fmedaglia@nsnt.com.br
<b>MANIFESTAÇÃO Nº 34</b>
<b>DOCUMENTO:</b> Minuta de Contrato de Concessão ASGA
<b>ITEM:</b> CAPÍTULO III – DOS DIREITOS E DEVERES, Seção II – Dos Acionistas
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>  Capítulo III; Seção II – Dos Acionistas; Cláusula 3.2 Os acionistas da Concessionária devem responder, solidariamente entre si, perante a ANAC pelas obrigações imputáveis à Concessionária nos termos do Contrato, até o limite do valor da parcela faltante para a integralização da totalidade do capital social mínimo subscrito, conforme Anexo Compromisso de Integralização do Capital Social, durante todo o prazo da Concessão.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>  Exclusão.
<b>JUSTIFICATIVA</b>  Cada acionista responde civilmente na sociedade até o limite das ações adquiridas ou subscritas por este no capital social. Ademais, não é possível que um sócio seja convocado para integralizar as ações subscritas por outro sócio.
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>  Capítulo III; Seção II – Dos Acionistas; Cláusula 3.4 Os acordos de acionistas firmados e suas posteriores alterações deverão ser submetidos à aprovação prévia da ANAC.
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>  Capítulo III; Seção III – Dos Acionistas; Cláusula 3.4 Os acordos de acionistas firmados e suas posteriores alterações deverão ser enviados para conhecimento da ANAC.
<b>JUSTIFICATIVA</b>  A redação originariamente proposta torna obrigatória a aprovação prévia do acordo de acionistas pela ANAC. Considerando que o acordo de acionistas terá que respeitar as condições do edital e será enviado para conhecimento da ANAC e que a relação dos sócios é regida pelo direito privado, não estando sujeitas a quaisquer restrições além das previstas no edital, sugere-se a modificação acima.
<b>RESPOSTA DA ANAC</b>

A ANAC agradece sua manifestação e informa que a Seção II – Dos Acionistas relativa à minuta de contrato será suprimida e seu conteúdo, devidamente adaptado, comporá as disposições essenciais do Acordo de Acionistas a ser apresentado, nos termos especificados na Seção I – Das Obrigações Prévias da Adjudicatária do Capítulo VI – DO CONTRATO DE CONCESSÃO, da minuta de edital, que estabelece:

6.1. A Adjudicatária, em até 45 (quarenta e cinco) dias após a publicação do ato de homologação, deverá apresentar:

(...)

6.1.2. minuta de acordo de acionistas firmado pelo Grupo Controlador, a ser previamente aprovado pela ANAC, dispondo, entre outros, sobre:

i. a vinculação de pelo menos 50% mais uma das ações representativas do capital votante da Concessionária, nos termos da lei, vedando a transferência, a cessão ou a alienação por qualquer forma ou título, direta ou indireta, gratuita ou onerosa, total ou parcial, das ações vinculadas e/ou direitos de subscrição e/ou bonificação distribuída a qualquer título sem a prévia e expressa concordância da ANAC, e

ii. a obrigação de que os acordos de acionistas firmados e suas posteriores alterações sejam submetidos à aprovação prévia da ANAC.

2. A necessidade de aprovação do acordo de acionistas pela ANAC é condição essencial para verificação do atendimento as regras e restrições de participação na sociedade, conforme os limites de participação e composição acionária previstos nas minutas de edital e contrato. Dessa forma o texto original será mantido.

#### **DADOS DO COLABORADOR**

**Nome:** Felipe Rufalco Medaglia

**Organização:** Não informado

**E-mail:** fmedaglia@nsnt.com.br

#### **MANIFESTAÇÃO Nº 35**

**DOCUMENTO:** Minuta de Contrato de Concessão ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO III – DOS DIREITOS E DEVERES, Seção III – Do Poder Concedente

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Capítulo III; Seção III – Do Poder Concedente; Cláusula 3.6.11. firmar todos os convênios e parcerias necessárias para a execução do objeto da presente Concessão;

3.6.12. firmar convênios ou termos de cooperação com a Concessionária para auxiliá-la na execução da transição da FASE I para a FASE II.

#### **TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

Capítulo III; Seção III – Do Poder Concedente; Cláusula 3.6.11. firmar os convênios e parcerias com [\_\_\_\_], visando à execução do objeto da presente Concessão; 3.6.12. firmar convênios ou termos de cooperação com a Concessionária para auxiliá-la na execução da transição da FASE I para a FASE II.

#### **JUSTIFICATIVA**

A previsão “convênios e parcerias necessárias para a execução do objeto da presente

concessão” não especifica quais seriam os convênios e parcerias que são de responsabilidade do Poder Concedente. Sugere-se a definição dos convênios que deverão ser celebrados com as agências de governo atuante no aeroporto, conforme listadas no Anexo 9 – Facilitação e o Anexo 17 – Segurança da Organização Internacional de Aviação Civil , para a efetiva operação do aeroporto.

#### TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Capítulo III; Seção III – Do Poder Concedente;Cláusula 3.6 São direitos e deveres do Poder Concedente.

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Capítulo III; Seção III – Do Poder Concedente; Subláusula 3.6.19. Determinar a suspensão ou o cancelamento do Certificado de Homologação de Empresas Aéreas (CHETA) das Empresas Áreas inadimplentes de quaisquer tarifas e/ou valores devidos à Concessionária.

#### JUSTIFICATIVA

Tal previsão visa inserir um mecanismo eficaz para controlar eventual inadimplência das Empresas Aéreas.

#### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece sua manifestação e informa que:

1. É de responsabilidade da Concessionária o levantamento exaustivo de todas as parcerias e convênios necessários para consecução do objeto da concessão. Destarte, alguns desses convênios e parcerias dependem do modelo de negócios e seus arranjos contratuais que a Concessionária desenhará para o bom andamento da concessão. Dessa forma fica mantido o texto original.

2. O Certificado de Homologação de Empresa de Transporte Aéreo (CHETA) é um documento emitido pela ANAC que atesta a conformação da empresa aérea com as normas, requisitos, regulamentos e padrões estabelecidos pelo órgão regulador, segundo o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil. O não pagamento das tarifas aeroportuárias não figura entre as hipóteses de suspensão do CHETA.

Ademais, cumpre salientar que a minuta do contrato de concessão confere à concessionária meios de cobrar e arrecadar as tarifas aeroportuárias, inclusive com a previsão de cobrança de juros de mora equivalentes à Taxa de Referência do Sistema Especial de Liquidação e Custódia (SELIC) por mês de atraso no pagamento das Tarifas por parte dos usuários.

No caso de a Concessionária optar pela adesão ao sistema de arrecadação vigente, outra alternativa seria a concessionária exigir o pagamento da tarifa à vista, em caso de inadimplemento do usuário, conforme preconiza a Portaria nº 631/DGAC, de 28 de abril de 2003, que institui a sistemática para cobrança das Tarifas Aeroportuárias:

Art. 5º (...):

(...)

III – das empresas aéreas do GRUPO I e das proprietárias ou exploradoras de aeronaves do GRUPO II que perderam a facilidade de pagamento “a posteriori” por atraso na quitação das Notas de Cobrança.”

Dessa forma fica mantido o texto original sem a inclusão do mecanismo de suspensão citado.

<b>DADOS DO COLABORADOR</b>
<b>Nome:</b> Felipe Rufalco Medaglia
<b>Organização:</b> Não informado
<b>E-mail:</b> fmedaglia@nsnt.com.br
<b>MANIFESTAÇÃO Nº 36</b>
<b>DOCUMENTO:</b> Minuta de Contrato de Concessão ASGA
<b>ITEM:</b> CAPÍTULO VI – DA REMUNERAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR  Capítulo VI; – Das Receitas Tarifárias; Subcláusula 4.1.1 Receitas Tarifárias: correspondentes às tarifas de remuneração pela prestação dos serviços, aeroportuários e aeronáuticos, nos termos do Anexo 8 – Tarifas.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO  Capítulo VI; – Das Receitas Tarifárias; Subcláusula 4.1.1 Receitas Tarifárias: correspondentes ao valor integral das tarifas de remuneração pela prestação dos serviços, aeroportuários e aeronáuticos, nos termos do Anexo 8 – Tarifas.
JUSTIFICATIVA  Esta alteração visa esclarecer que a remuneração da Concessionária será constituída de 100% do valor da tarifa
<b>RESPOSTA DA ANAC</b>
A ANAC agradece sua contribuição e entende que não há a necessidade de alteração do texto. Por oportuno, cumpre esclarecer que as tarifas estabelecidas no Anexo 8 – Tarifas correspondem aos limites máximos que poderão ser cobrado pela Concessionária como forma de remuneração pelas referidas atividades. Não obstante, cabe esclarecer ainda que incide sobre as Tarifas Aeroportuárias e sobre as Tarifas de Uso das Comunicações previstas no referido Anexo o ATAERO, e corresponde a 50% (cinquenta por cento) dos valores efetivamente cobrados dos usuários. Ressalte-se, contudo, que esse adicional não faz parte das receitas a serem auferidas pela Concessionária.  No caso da tarifa de embarque doméstico, por exemplo, a tarifa a ser arrecadada pela Concessionária é de R\$ 13,08, o valor a ser pago pelo passageiro é de R\$ 19,62, pois é acrescido, à tarifa, o valor do ATAERO correspondente, nesse caso, a R\$ 6,54. Atualmente, a destinação do ATAERO é a seguinte:  38,5% - Secretaria da Fazenda da Aeronáutica (SEFA) 20% - SEFA – Programa Federal de Auxílio a Aeroportos (PROFAA); 41,5% - INFRAERO

<b>DADOS DO COLABORADOR</b>
Nome: Felipe Rufalco Medaglia



Organização: Não informado

E-mail: fmedaglia@nsnt.com.br

### **MANIFESTAÇÃO Nº 37**

**DOCUMENTO:** Minuta de Contrato de Concessão ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO VI – DA REMUNERAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA, Seção II – Das Receitas Alternativas

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Capítulo VI, Seção II – – Das Receitas Alternativas, Cláusula 4.18. No caso de exploração de serviços auxiliares ao transporte aéreo, será observada a regulamentação vigente, devendo a Concessionária assegurar o livre acesso para que as Empresas Aéreas ou terceiros também possam atuar na prestação desses serviços.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Esclarecimento

JUSTIFICATIVA

Não há definição do termo “serviços auxiliares ao transporte aéreo”, dificultando a interpretação da cláusula em referência. Ademais, o dispositivo faz menção a “regulamentação vigente”, sem especificar qual a legislação que incide nesta relação, havendo necessidade do esclarecimento sobre tal ponto.

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Capítulo VI, Seção II – – Das Receitas Alternativas, Cláusula 4.19. Em caso de falta de capacidade para atender à solicitação de novos entrantes para prestação de serviços auxiliares ao transporte aéreo, poderá a Concessionária solicitar à ANAC autorização para limitar o número de prestadores desses serviços no Aeroporto, cabendo à ANAC fixar o número mínimo de prestadores de serviços auxiliares, que poderá ser diferenciado de acordo com a natureza do serviço

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Capítulo VI, Seção II – – Das Receitas Alternativas, Cláusula 4.19. Em caso de falta de capacidade para atender à solicitação de novos entrantes para prestação de serviços auxiliares ao transporte aéreo, a Concessionária poderá solicitar à ANAC autorização para limitar o número de prestadores desses serviços no Aeroporto.

JUSTIFICATIVA

A exclusão sugerida coaduna-se com a natureza da concessão a ser outorgada, a qual será explorada por conta e risco da concessionária, sem que haja justificativa para a ANAC determinar números de prestadores dos serviços auxiliares.

**RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que:

1. A definição de serviços auxiliares ao transporte aéreo consta da Resolução nº 116, de 20 de outubro de 2009 (disponível em <http://www.anac.gov.br/biblioteca/resolucao/RA2009-0116.pdf>). Essa resolução se aplica aos serviços auxiliares prestados em todos os aeroportos homologados pela ANAC e se aplicará ao ASGA.

A legislação vigente não foi especificada, de modo a preservar a atualidade dos instrumentos jurídicos, em face da possibilidade de alteração das disposições regulamentares.

2. Quanto à cláusula 4.19, a ANAC entende que, para atender ao interesse público, no que se refere aos serviços auxiliares, é importante que haja o maior número de prestadores desses serviços quanto possível, de forma a permitir a maior concorrência nesse segmento, beneficiando os usuários. Assim, se houver motivos para a limitação do número de prestadores de determinado serviço auxiliar cabe à Agência decidir sobre a razoabilidade desses motivos e do número de prestadores que poderão atuar no aeroporto.

#### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Fernando Gomes

**Organização:** Não informado

**E-mail:** fernando.gomes@scbf.com.br

#### MANIFESTAÇÃO Nº 38

**DOCUMENTO:** Minuta de Contrato de Concessão ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO VI – DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO, Seção II – Da Revisão, Subseção II – Da Revisão Extraordinária

Tendo em vista que a minuta do Contrato de Concessão, em seu Capítulo VI, Subseção II, não estabelece qualquer prazo para resposta da ANAC no caso de a Concessionária solicitar uma revisão extraordinária (além de permitir que esta Agência solicite documentos/estudos adicionais às custas da Concessionária), ao passo que se a ANAC solicita revisão extraordinária, não há cláusulas permitindo à concessionária solicitar documentos/estudos adicionais às custas da ANAC e a ausência de manifestação da Concessionária automaticamente é considerado como concordância do mérito, solicitamos a revisão de tal item de forma a equalizar direitos e deveres das partes.

#### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a participação e informa que o entendimento é que a relação entre o Poder Concedente e a Concessionária não se dá por igualdade de direitos e deveres, uma vez que aquele representa o Estado e a vontade coletiva, enquanto esta representa seu próprio interesse, privado. Nesse sentido, o equilíbrio entre os dois ocorre na precificação estabelecida no momento do contrato, no qual a Concessionária já deve considerar tal fator. Ou seja, a Concessionária, no momento em que assume o Contrato de Concessão, já conhece a relação que se dá com o Poder Concedente e leva em consideração todos os ônus assumidos, precificados e valorados dentro de seus custos. Acerca do assunto, cabe citar Justen Filho (2003, p. 167):

A Administração Pública pode alterar unilateralmente um contrato administrativo não por ser mais forte que o particular, mas porque o interesse público (coletivo) superpõe-se sobre o individual – asserção que não pode ser interpretada no sentido de que o interesse privado poderia ser pura e simplesmente sacrificado em homenagem ao bem comum. O sacrifício admissível do interesse privado conduz a uma compensação substitutiva. Assegura-se ao particular uma compensação (usualmente financeira) pela restrição que é imposta à

satisfação direta e imediata de seu interesse privado. Produz-se uma espécie de conversão do conteúdo do interesse sacrificado, assegurando-se a integridade patrimonial privada. Em última análise, é vedado ao Estado apropriar-se dos bens privados ou destruir os interesses dos particulares, sem uma contrapartida equivalente patrimonialmente.

JUSTEN FILHO, Marçal. Teoria Geral das Concessões de Serviço Público. São Paulo: Dialética, 1ª Ed., 2003

#### **DADOS DO COLABORADOR**

Nome: Felipe Rufalco Medaglia

Organização: Não informado

E-mail: fmedaglia@nsnt.com.br

#### **MANIFESTAÇÃO Nº 39**

**DOCUMENTO:** Minuta de Contrato de Concessão ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO V – DA ALOCAÇÃO DOS RISCOS, Seção I – Dos Riscos do Poder Concedente

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Capítulo V, Seção I – Dos Riscos do Poder Concedente Subcláusula 5.2.9. ocorrência de eventos de força maior ou caso fortuito, exceto quando a sua cobertura seja aceita por instituições seguradoras, no mercado brasileiro, à época da ocorrência do evento

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Capítulo V, Seção II – Dos Riscos do Poder Concedente Subcláusula 5.2.9. ocorrência de eventos de força maior ou caso fortuito, exceto quando a sua cobertura seja aceita por instituições seguradoras, no mercado brasileiro, à época da contratação do seguro.

JUSTIFICATIVA

Considerando a prática usual do mercado securitário, entende-se que o marco para análise da existência da cobertura deverá ser a data da contratação do seguro e não à época da ocorrência do evento.

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Capítulo V, Seção I – Dos Riscos do Poder Concedente Subcláusula (...)

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Capítulo V, Seção II – Dos Riscos do Poder Concedente Subcláusula

5.2.11 manutenção da exclusividade outorgada à Concessionária para a exploração de transporte aéreo público regular ou não de pessoas e/ou cargas e malotes postais no Raio de Abrangência da Concessão;

5.2.12 custos de indenização em razão das desapropriações ou atraso na realização das

desapropriações;

5.2.13. custos de indenização em razão da remoção de eventuais interferências ou atraso em decorrência da remoção de tais interferências;

5.2.14 responsabilidade civil, administrativa e criminal por qualquer passivo ambiental originado ou provocado em razão de causas anteriores à Data de Eficácia;

5.2.15 atrasos, em razão da demora dos órgãos públicos competentes, decorrentes da não obtenção de autorizações, licenças e permissões exigidas para construção ou operação das novas instalações, sem culpa da Concessionária;

5.2.16 Atraso no início da Fase II por motivos não imputáveis ao Concessionário

#### JUSTIFICATIVA

Essa sugestão visa deixar claro quais os riscos que são de responsabilidade do Poder Concedente e não se encontram na matriz de risco da Concessionária.

#### TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Capítulo V, Seção II – Dos Riscos do Poder Concedente Cláusula 5.3 Salvo os riscos expressamente alocados ao Poder Concedente, a Concessionária é exclusiva e integralmente responsável por todos os riscos relacionados à presente Concessão.

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Exclusão

#### JUSTIFICATIVA

Em razão da segurança jurídica e do princípio da vinculação ao edital, o contrato de concessão deve delimitar claramente as obrigações da concessionária, conforme determina o artigo 23, inciso V da Lei Federal n.º 8.987/95. Ademais, a Seção II do Capítulo do Contrato de Concessão é integralmente dedicada a especificar as obrigações atribuíveis à concessionária.

#### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a participação e informa que:

1. De fato, só é possível vislumbrar os riscos a serem cobertos no momento da contratação do seguro, não cabendo a extensão dessas apólices a riscos futuros não vislumbrados nesse momento. Dessa forma, a sugestão será acatada. O texto do Capítulo V, Seção I – Dos Riscos do Poder Concedente Subcláusula 5.2.9, passará a versar da seguinte forma:

5.2.9. ocorrência de eventos de força maior ou caso fortuito, exceto quando a sua cobertura seja aceita por instituições seguradoras, no mercado brasileiro, à época da contratação do seguro.

2. Com relação às sugestões de inclusão de cláusulas com novos riscos assumidos pelo Poder Concedente, cabem as seguintes considerações:

5.2.11 - Não há previsão de restrição de distância mínima para a construção de novos aeroportos. Os eventuais riscos oriundos da construção de um novo aeroporto, inclusive o de demanda, são assumidos pela Concessionária, cabendo ao Poder Concedente apenas aqueles riscos ligados à redução da capacidade operacional do ASGA, em decorrência de decisão ou omissão de entes públicos. Portanto, a cláusula sugerida não poderá ser incluída;

5.2.12 – O item proposto, em verdade, versa sobre obrigação e, nesse sentido, já foi disciplinada na subcláusula 3.6.17 da minuta do Contrato de Concessão que prevê como dever do Poder Concedente desapropriar os imóveis, indenizar seus proprietários e disponibilizar a área do Aeroporto livre e desembaraçada à Concessionária, sem qualquer ônus. Sugestão não acolhida.

5.2.13 - O texto proposto não especifica quais seriam as interferências, impossibilitando sua inclusão como ônus do Poder Concedente. Sugestão não acolhida;

5.2.14 – O risco que se objetiva segurar já foi contemplado, na forma da alocação de risco instituída pela minuta de Contrato de Concessão, pela subcláusula 5.4.21, que trata dos riscos assumidos pela Concessionária, que estabelece:

5.4.21.responsabilidade civil, administrativa e criminal por danos ambientais, salvo aqueles decorrentes das obras realizadas pelo poder concedente, mencionadas no Anexo – Obras de Poder Concedente.

Sugestão não acolhida;

5.2.15 - O risco que se objetiva segurar já foi contemplado, na forma da alocação de risco instituída pela minuta de Contrato de Concessão, pela subcláusula 5.4.14, que trata dos riscos assumidos pela Concessionária, que estabelece:

5.4.14. atrasos decorrentes da não obtenção de autorizações, licenças e permissões exigidas para construção ou operação das novas instalações, por culpa da Concessionária;

A contrário senso, observa-se que, caso nessas hipóteses não se possa atribuir o atraso à Concessionária, não há que se falar na sua responsabilização. Sugestão não acolhida;

5.2.16 – A cláusula 5.2.9 deixa claro que os riscos decorrentes da ocorrência de eventos de força maior ou caso fortuito, desde que não cobertos por instituições seguradoras no mercado brasileiro, serão gerenciados pelo Poder Concedente. A ANAC entende que a 5.2.9 aloca os riscos adequadamente entre Concessionária e Poder Concedente. Dessa forma, a sugestão não será acatada.

Em que pese o não acolhimento das sugestões ora apresentadas e muito embora seja decorrência lógica da assunção de determinada obrigação também o risco associado a essa obrigação, entende-se adequada a inserção de dispositivo explicitando que eventuais riscos associados às obrigações assumidas pelo Poder Concedente igualmente constituem risco do Poder Concedente.

De outra forma, também se faz necessário especificar a responsabilidade por eventos imputados à Concessionária, mas que admitem a exceção da culpa. É o caso das subcláusulas 5.4.14 e 5.4.15 da Seção II – Dos Riscos da Concessionária do CAPÍTULO V – DA ALOCAÇÃO DOS RISCOS. Na subcláusula 5.4.14, a responsabilidade pelos atrasos decorrentes da não obtenção de autorizações, licenças e permissões exigidas para construção ou operação das novas instalações, só é imputado à Concessionária se ela for a responsável pelo atraso. Desse mesmo modo, nos termos da subcláusula 5.4.15., a Concessionária só é responsável pelo atraso na entrega das Licenças Ambientais necessárias à execução da Concessão e que gerem custos adicionais ou descumprimento dos prazos inicialmente previstos se for a responsável pelo fato.

Logo, tendo em vista que a Concessionária é a responsável residual pelos demais riscos, importa esclarecer a quem devem ser atribuídos esses riscos em que se admite a exceção da culpa. Nesse sentido, serão adicionados à minuta de contrato de concessão as subcláusulas 5.2.13, 5.2.14. e 5.2.15, a saber:

5.2.13. os decorrentes de obrigações assumidas pelo Poder Concedente, relacionadas na Seção III – Do Poder Concedente do CAPÍTULO III – DOS DIREITOS E DEVERES;

5.2.14. atrasos decorrentes da não obtenção de autorizações, licenças e permissões exigidas para construção ou operação das novas instalações, por culpa da Concessionária,

exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária, e

5.2.15. atraso na entrega das Licenças Ambientais necessárias à execução da Concessão e que gerem custos adicionais ou descumprimento dos prazos inicialmente previstos, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária.

3. A atual redação do contrato está em conformidade com a Lei e cita claramente os riscos assumidos pela Concessionária, na medida em que os riscos assumidos pelo Poder Concedente estão listados exaustivamente, cabendo os demais àquela. É o que se depreende do art. 23 da Lei nº 8.987, de 13/2/1995:

Art. 23 São cláusulas essenciais do contrato de concessão as relativas:

(...)

V - aos direitos, garantias e obrigações do poder concedente e da concessionária, inclusive os relacionados às previsíveis necessidades de futura alteração e expansão do serviço e conseqüente modernização, aperfeiçoamento e ampliação dos equipamentos e das instalações;

#### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Fernando Gomes

**Organização:** Não informado

**E-mail:** fernando.gomes@scbf.com.br

#### MANIFESTAÇÃO Nº 40

**DOCUMENTO:** Minuta de Contrato de Concessão ASGA

**ITEM:** PREÂMBULO

Sugerimos a exigência de qualidade mínima dos materiais a serem usados na construção dos edifícios do complexo aeroportuário. Será aceitável a construção de módulos operacionais provisórios ou outras soluções com qualidade similar?

#### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a manifestação e esclarece que as áreas operacionais do aeroporto deverão atender aos parâmetros mínimos de dimensionamento, previstos na subcláusula 1.2.2 do Anexo 2 da minuta de Contrato de Concessão, durante todo o período de concessão, bem como os níveis de qualidade de serviços estabelecidos. As soluções construtivas e materiais empregados para alcançar estes requisitos não serão especificados pela ANAC.

#### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Fernando Gomes

**Organização:** Não informado

**E-mail:** fernando.gomes@scbf.com.br

#### MANIFESTAÇÃO Nº 41

**DOCUMENTO:** Minuta de Edital ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO V - DAS ETAPAS DO LEILÃO, SEÇÃO IV - DA ANÁLISE DOS DEMAIS DOCUMENTOS

Como será feita a avaliação da consistência interna do Plano de Negócios, prevista no Edital

5.20.26 / 5.21.2 / 5.21.3? Quais serão os parâmetros a serem mensurados para a valiação da consistência e incompatibilidade (Edital 5.21.5)?

#### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a participação e informa que a avaliação da consistência do Plano de Negócios se baseará em aspectos objetivos. Será avaliado se as premissas estão condizentes com o exigido no Edital e seus anexos, no Contrato de Concessão e seus anexos e com a legislação em vigor. Também será observado se as premissas utilizadas não se alteram ao longo do Plano de Negócios sem a devida justificativa.

#### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Fernando Gomes

**Organização:** Não informado

**E-mail:** fernando.gomes@scbf.com.br

#### MANIFESTAÇÃO Nº 42

**DOCUMENTO:** Minuta de Edital ASGA

**ITEM:** PREÂMBULO

Entendemos que caso algum dano seja causado por culpa exclusiva do Poder Concedente e implique uma recomposição de mais de 5 anos de operação deverá necessariamente haver uma indenização em favor da concessionária para ressarcimento integral. Esse entendimento está correto?

#### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a sua contribuição e esclarece que a ocorrência de eventos que repercutam no equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão e estejam relacionados como riscos suportados exclusivamente pelo Poder Concedente, serão tratados por meio de mecanismo de revisão extraordinária.

Segundo estabelece a subcláusula 6.12 da minuta do Contrato de Concessão, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, tanto na revisão ordinária quanto na revisão extraordinária, poderá ser implementada, individual ou conjuntamente, por meio da:

- 6.12.1.alteração do valor das Tarifas;
- 6.12.2.alteração do prazo da Concessão;
- 6.12.3.alteração das obrigações contratuais da Concessionária;
- 6.12.4.outra forma definida de comum acordo entre ANAC e Concessionária.

Assim, considerando a limitação do prazo de prorrogação da concessão em 5 (cinco) anos e ainda a possibilidade de combinação dos meios de implementação da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, eventual desequilíbrio que extrapole esse prazo poderá ser equacionado por intermédio de combinação com os demais meios de recomposição previstos na minuta de Contrato de Concessão.

#### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Felipe Rufalco Medaglia

**Organização:** Não informado

**E-mail:** fmedaglia@nsnt.com.br

### **MANIFESTAÇÃO Nº 43**

**DOCUMENTO:** Minuta de Contrato de Concessão ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO V – DA ALOCAÇÃO DOS RISCOS, Seção II – Dos Riscos da Concessionária

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Capítulo V, Seção II – Dos Riscos da Concessionária; Cláusula 5.4.23. quaisquer outros riscos à execução do objeto da Concessão, que não estejam expressamente previstos na subcláusula 5.2

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Exclusão.

JUSTIFICATIVA

Em razão da segurança jurídica e do princípio da vinculação ao edital, o contrato de concessão deve delimitar claramente as obrigações da concessionária, conforme determina o artigo 23, inciso V da Lei Federal n.º 8.987/95. Ademais, a Seção II do Capítulo do Contrato de Concessão é integralmente dedicada a especificar as obrigações atribuíveis à concessionária.

### **RESPOSTA DA ANAC**

A atual redação do contrato está em conformidade com a Lei e cita claramente os riscos assumidos pela Concessionária, na medida em que os riscos assumidos pelo Poder Concedente estão listados exaustivamente, cabendo os demais àquela. É o que se depreende do art. 23 da Lei nº 8.987, de 13/2/1995:

Art. 23 São cláusulas essenciais do contrato de concessão as relativas:

(...)

V - aos direitos, garantias e obrigações do poder concedente e da concessionária, inclusive os relacionados às previsíveis necessidades de futura alteração e expansão do serviço e conseqüente modernização, aperfeiçoamento e ampliação dos equipamentos e das instalações;

Cumprido esclarecer que no intuito de elucidar quaisquer dúvidas acerca da responsabilidade das partes, foram acrescidos alguns riscos ao Poder Concedente. Muito embora seja decorrência lógica da assunção de determinada obrigação também o risco associado a essa obrigação, entende-se adequada a inserção de dispositivo explicitando que eventuais riscos associados às obrigações assumidas pelo Poder Concedente igualmente constituem risco do Poder Concedente.

De outra forma, também se faz necessário especificar a responsabilidade por eventos imputados à Concessionária, mas que admitem a exceção da culpa. É o caso das subcláusulas 5.4.14 e 5.4.15 da Seção II – Dos Riscos da Concessionária do CAPÍTULO V – DA ALOCAÇÃO DOS RISCOS. Na subcláusula 5.4.14, a responsabilidade pelos atrasos decorrentes da não obtenção de autorizações, licenças e permissões exigidas para construção ou operação das novas instalações, só é imputado à Concessionária se ela for a responsável pelo atraso. Desse mesmo modo, nos termos da subcláusula 5.4.15., a Concessionária só é responsável pelo atraso na entrega das Licenças Ambientais necessárias à execução da Concessão e que gerem custos adicionais ou descumprimento dos prazos inicialmente previstos se for a responsável pelo fato.



Logo, tendo em vista que a Concessionária é a responsável residual pelos demais riscos, importa esclarecer a quem devem ser atribuídos esses riscos em que se admite a exceção da culpa. Nesse sentido, serão adicionadas à minuta de contrato de concessão as subcláusulas 5.2.13, 5.2.14. e 5.2.15, a saber:

5.2.13. os decorrentes de obrigações assumidas pelo Poder Concedente, relacionadas na Seção III – Do Poder Concedente do CAPÍTULO III – DOS DIREITOS E DEVERES;

5.2.14. atrasos decorrentes da não obtenção de autorizações, licenças e permissões exigidas para construção ou operação das novas instalações, por culpa da Concessionária, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária, e

5.2.15. atraso na entrega das Licenças Ambientais necessárias à execução da Concessão e que gerem custos adicionais ou descumprimento dos prazos inicialmente previstos, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária.

#### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Fernando Gomes

**Organização:** Não informado

**E-mail:** fernando.gomes@scbf.com.br

#### MANIFESTAÇÃO Nº 44

**DOCUMENTO:** Minuta de Edital ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO V – DA ALOCAÇÃO DOS RISCOS, Seção I – Dos Riscos do Poder Concedente

Sugerimos alteração de texto da minuta do Contrato de Concessão (item 5.2) para inclusão de que qualquer custo e risco de desapropriação e/ou reassentamento será alocado ao Poder Concedente, incluindo desapropriação e reassentamento da comunidade do loteamento Padre João Maria, previsto no relatório 3 - Estudos Ambientais.

#### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a participação e informa que a subcláusula proposta, em verdade, versa sobre obrigação e, nesse sentido, já foi disciplinada na subcláusula 3.6.17 da minuta do Contrato de Concessão que prevê como dever do Poder Concedente desapropriar os imóveis, indenizar seus proprietários e disponibilizar a área do Aeroporto livre e desembaraçada à Concessionária, sem qualquer ônus. Ante o exposto, a sugestão não será acolhida.

Cumpra esclarecer que no intuito de elucidar quaisquer dúvidas acerca da responsabilidade das partes, foram acrescentados alguns riscos ao Poder Concedente. Muito embora seja decorrência lógica da assunção de determinada obrigação também o risco associado a essa obrigação, entende-se adequada a inserção de dispositivo explicitando que eventuais riscos associados às obrigações assumidas pelo Poder Concedente igualmente constituem risco do Poder Concedente.

De outra forma, também se faz necessário especificar a responsabilidade por eventos imputados à Concessionária, mas que admitem a exceção da culpa. É o caso das subcláusulas 5.4.14 e 5.4.15 da Seção II – Dos Riscos da Concessionária do CAPÍTULO V – DA ALOCAÇÃO DOS RISCOS. Na subcláusula 5.4.14, a responsabilidade pelos atrasos decorrentes da não obtenção de autorizações, licenças e permissões exigidas para construção ou operação das novas instalações, só é imputado à Concessionária se ela for a responsável pelo atraso. Desse mesmo modo, nos termos da subcláusula 5.4.15., a Concessionária só é responsável pelo atraso na entrega das Licenças Ambientais necessárias à execução da Concessão e que gerem custos adicionais ou descumprimento dos prazos inicialmente

previstos se for a responsável pelo fato.

Logo, tendo em vista que a Concessionária é a responsável residual pelos demais riscos, importa esclarecer a quem devem ser atribuídos esses riscos em que se admite a exceção da culpa. Nesse sentido, serão adicionadas à minuta de contrato de concessão as subcláusulas 5.2.13, 5.2.14. e 5.2.15, a saber:

5.2.13. os decorrentes de obrigações assumidas pelo Poder Concedente, relacionadas na Seção III – Do Poder Concedente do CAPÍTULO III – DOS DIREITOS E DEVERES;

5.2.14. atrasos decorrentes da não obtenção de autorizações, licenças e permissões exigidas para construção ou operação das novas instalações, por culpa da Concessionária, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária, e

5.2.15. atraso na entrega das Licenças Ambientais necessárias à execução da Concessão e que gerem custos adicionais ou descumprimento dos prazos inicialmente previstos, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária.

#### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Felipe Rufalco Medaglia

**Organização:** Não informado

**E-mail:** fmedaglia@nsnt.com.br

#### MANIFESTAÇÃO Nº 45

**DOCUMENTO:** Minuta de Contrato de Concessão ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO VI – DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO, Seção I – Do Reajuste

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Capítulo VI, Seção I – Do Reajuste, Cláusulas 6.3 a 6.10: criar um capítulo específico sobre reajuste tarifário.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Alteração

JUSTIFICATIVA

Sugere-se a criação de um capítulo específico sobre reajuste tarifário separado do capítulo do equilíbrio econômico-financeiro, uma vez que equilíbrio econômico-financeiro e reajuste tarifário são institutos distintos.

#### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a participação e informa que considera que o reajuste tarifário é um fator cuja existência se justifica para manter o equilíbrio econômico-financeiro na medida em que busca equalizar as tarifas aeroportuárias à oscilação de preços da economia como um todo. Por esta razão, entende-se que o reajuste tarifário faz parte da manutenção do equilíbrio econômico-financeiro e deve ser mantido no mesmo capítulo. Sobre o tema, merece citação Justen Filho (2003, p. 403):

Os instrumentos usuais relacionados com a recomposição da equação econômico-financeira consistem na revisão de preços e no reajuste contratual.

JUSTEN FILHO, Marçal. Teoria Geral das Concessões de Serviço Público. São Paulo: Dialética, 1ª Ed., 2003

<b>DADOS DO COLABORADOR</b>
<b>Nome:</b> Fernando Gomes
<b>Organização:</b> Não informado
<b>E-mail:</b> fernando.gomes@scbf.com.br
<b>MANIFESTAÇÃO Nº 46</b>
<b>DOCUMENTO:</b> Minuta de Edital ASGA
<b>ITEM:</b> CAPÍTULO V – DA ALOCAÇÃO DOS RISCOS, Seção I – Dos Riscos do Poder Concedente
Entendemos que o atraso na entrega das licenças ambientais necessárias também deve constar da cláusula 5.2.4 da minuta do contrato de concessão. Sugerimos incluir a seguinte expressão ao final do texto: " incluindo, mas não se limitando ao atraso na entrega das Licenças Ambientais necessárias, decorrente de fato não imputável à Concessionária".
<b>RESPOSTA DA ANAC</b>
<p>A ANAC agradece a participação e informa que tal risco consta no rol de riscos da Concessionária porque é obrigação dela obter as Licenças Ambientais necessárias à execução da Concessão. Como o risco está ligado à obrigação, não é razoável transferi-lo ao Poder Concedente. Contudo, a redação da subcláusula 5.4.15 deixa claro que se o fato gerador do atraso não for imputável à Concessionária, o risco também não o será. O risco que se objetiva segurar já foi contemplado, na forma da alocação de risco instituída pela minuta de Contrato de Concessão, pela subcláusula 5.4.15, que trata dos riscos assumidos pela Concessionária, que estabelece:</p> <p style="padding-left: 40px;">5.4.15. atraso na entrega das Licenças Ambientais necessárias à execução da Concessão e que gerem custos adicionais ou descumprimento dos prazos inicialmente previstos, exceto se decorrente de fato não imputável à Concessionária;</p> <p>A contrário senso, observa-se que, caso nessas hipóteses não se possa atribuir o atraso à Concessionária, não há que se falar na sua responsabilização.</p> <p>Cumpra esclarecer que no intuito de elucidar quaisquer dúvidas acerca da responsabilidade das partes, foram acrescidos alguns riscos ao Poder Concedente. Muito embora seja decorrência lógica da assunção de determinada obrigação também o risco associado a essa obrigação, entende-se adequada a inserção de dispositivo explicitando que eventuais riscos associados às obrigações assumidas pelo Poder Concedente igualmente constituem risco do Poder Concedente.</p> <p>De outra forma, também se faz necessário especificar a responsabilidade por eventos imputados à Concessionária, mas que admitem a exceção da culpa. É o caso das subcláusulas 5.4.14 e 5.4.15 da Seção II – Dos Riscos da Concessionária do CAPÍTULO V – DA ALOCAÇÃO DOS RISCOS. Na subcláusula 5.4.14, a responsabilidade pelos atrasos decorrentes da não obtenção de autorizações, licenças e permissões exigidas para construção ou operação das novas instalações, só é imputado à Concessionária se ela for a responsável pelo atraso. Desse mesmo modo, nos termos da subcláusula 5.4.15., a Concessionária só é responsável pelo atraso na entrega das Licenças Ambientais necessárias à execução da Concessão e que gerem custos adicionais ou descumprimento dos prazos inicialmente previstos se for a responsável pelo fato.</p> <p>Logo, tendo em vista que a Concessionária é a responsável residual pelos demais riscos, importa esclarecer a quem devem ser atribuídos esses riscos em que se admite a exceção da culpa. Nesse sentido, serão adicionadas à minuta de contrato de concessão as subcláusulas 5.2.13, 5.2.14. e 5.2.15, a saber:</p>

5.2.13. os decorrentes de obrigações assumidas pelo Poder Concedente, relacionadas na Seção III – Do Poder Concedente do CAPÍTULO III – DOS DIREITOS E DEVERES;

5.2.14. atrasos decorrentes da não obtenção de autorizações, licenças e permissões exigidas para construção ou operação das novas instalações, por culpa da Concessionária, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária, e

5.2.15. atraso na entrega das Licenças Ambientais necessárias à execução da Concessão e que gerem custos adicionais ou descumprimento dos prazos inicialmente previstos, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária.

## DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Felipe Rufalco Medaglia

**Organização:** Não informado

**E-mail:** fmedaglia@nsnt.com.br

## MANIFESTAÇÃO Nº 47

**DOCUMENTO:** Minuta de Contrato de Concessão ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO VI – DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO, Seção II – Da Revisão

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Capítulo VI; Seção II – Da Revisão; Cláusula 6.12. A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro poderá ocorrer por meio da Revisão Ordinária ou da Revisão Extraordinária, cabendo à ANAC a prerrogativa de escolher, dentre as medidas abaixo elencadas, individual ou conjuntamente, a forma pela qual será implementada:

6.12.1. alteração do valor das Tarifas;

6.12.2. alteração do prazo da Concessão;

6.12.3. alteração das obrigações contratuais da Concessionária.

6.12.4. outra forma definida de comum acordo entre ANAC e Concessionária.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Capítulo VI; Seção II – Da Revisão; Cláusula 6.12. A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro poderá ocorrer por meio da Revisão Ordinária ou da Revisão Extraordinária, cabendo ao Poder Concedente e à Concessionária definir, dentre as medidas abaixo elencadas, individual ou conjuntamente, a forma pela qual será implementada:

6.12.1. alteração do valor das Tarifas;

6.12.2. alteração do prazo da Concessão;

6.12.3. alteração das obrigações contratuais da Concessionária.

6.12.4. outra forma definida de comum acordo entre ANAC e Concessionária

6.12.5. alteração do cronograma físico-financeiro de investimento.

6.12.6. diminuição dos montantes do Valor da Outorga.

JUSTIFICATIVA

A Concessionária e o Poder Concedente devem de comum acordo definir as maneiras como será realizado a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato. Sugere-se inserir outras maneiras da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

**TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR**

Capítulo VI; Seção II – Da Revisão; Cláusula 6.13.2. A regra de utilização das receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, com ou sem exclusividade, 6.13.3. os ganhos econômicos que não decorram diretamente da eficiência empresarial, em casos como o de diminuição de tributos ou encargos legais e de novas regras sobre os serviços, conforme regulamentado pela ANAC. (...) 6.15. Os procedimentos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro serão detalhados pela ANAC em regulamento específico, após ampla discussão pública, observando-se as disposições do contrato.

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

Capítulo VI; Seção II – Da Revisão; Cláusula 6.13.2. A regra de utilização das receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, com ou sem exclusividade, 6.13.3. os ganhos econômicos que não decorram diretamente da eficiência empresarial, em casos como o de diminuição de tributos ou encargos legais e de novas regras sobre os serviços, conforme regulamentado pela ANAC, constante em anexo. (...) 6.15. Os procedimentos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro serão detalhados pela ANAC em regulamento específico, constante em anexo.

**JUSTIFICATIVA**

Conforme trechos destacados na Cláusula sob análise, há menção a regulamento, regras e normativos editados pela ANAC, que não foram especificados em nenhum documento disponibilizados na consulta pública, devendo estes serem especificados para a elaboração de propostas.

**RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a participação e informa que:

1. A alteração do cronograma físico-financeiro do investimento não pode ser uma opção para restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro, pois, a modelagem não prevê esse tipo de acompanhamento, uma vez que o foco está na qualidade do serviço prestado e não no cronograma de investimentos. Ademais, os riscos referentes aos prazos de execução da obra são assumidos pela Concessionária, bem como os benefícios da sua conclusão antecipada. Quanto à diminuição dos montantes do valor de outorga, o contrato, ao dispor acerca da destinação do recurso, inviabiliza a adoção da tal medida para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

Não obstante, cumpre esclarecer que os meios de implementação da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro relacionados na minuta de contrato de concessão não são exaustivos, conforme disposto na subcláusula 6.12.4, que admite a adoção de outra forma definida de comum acordo entre a ANAC e a Concessionária.

2. No intuito de mitigar eventuais riscos associados à ausência de prévia definição dos procedimentos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, a minuta do Contrato de Concessão assegura que a regulamentação dos procedimentos será definida após ampla discussão pública, por meio dos mecanismos de consulta e audiência públicas, dos quais participará inclusive a Concessionária. Cabe ressaltar que situação semelhante, de ausência de conhecimento prévio dos procedimentos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, já aconteceu em outros setores e não gerou maiores problemas para as licitantes.

**DADOS DO COLABORADOR**

**Nome:** Felipe Rufalco Medaglia

**Organização:** Não informado

**E-mail:** fmedaglia@nsnt.com.br

### **MANIFESTAÇÃO Nº 48**

**DOCUMENTO:** Minuta de Contrato de Concessão ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO VI – DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO, Seção II – Da Revisão, Subseção I – Da Revisão Ordinária

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Capítulo VI, Seção II, Subseção I – Da Revisão Ordinária; Cláusula 6.18 Na Revisão Ordinária a ANAC considerará a integralidade da estimativa das receitas alternativas para definir os critérios e dimensionar a parcela a se revertida com vistas a favorecer a modicidade das tarifas.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Capítulo VI, Seção II, Subseção I – Da Revisão Ordinária; Cláusula 6.18 Na Revisão Ordinária a ANAC considerará a integralidade da estimativa das receitas alternativas exploradas pela Concessionária, que deverá reverter até [\_\_%] por cento com vistas a favorecer a modicidade das tarifas.

JUSTIFICATIVA

A alteração sugerida visa identificar desde já qual percentual das receitas alternativas será revertido com vistas a favorecer a modicidade tarifária. Sugere-se que o Poder Concedente estabeleça uma fórmula que incentive a Concessionária a explorar as receitas alternativas, bem como transfira parte das receitas para a modicidade tarifária, beneficiando os usuários.

### **RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a participação e informa que as regras básicas que definem a forma como as receitas alternativas favorecerão a modicidade tarifária já estão disponíveis na nova minuta de Contrato de Concessão, divulgada após análise das contribuições recebidas na Audiência Pública no 21/2010. Recomenda-se, nesse sentido, nova leitura do CAPÍTULO IV – DA REMUNERAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA e do CAPÍTULO VI DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO.

A esse respeito, é importante destacar que o mecanismo de leilão já desempenha o papel de favorecer a modicidade das tarifas, à medida que o valor de outorga mínimo reflete, em valor presente, quanto a proponente tem que se dispor a pagar para explorar aquele serviço público, dadas as tarifas dispostas no Contrato. Se a modelagem financeira que gerou o valor de outorga mínimo não considerasse uma projeção de fluxos de receitas alternativas ao longo do prazo de concessão, as tarifas necessárias para viabilizar o projeto seriam maiores (ou o projeto seria inviável). Portanto, as receitas alternativas projetadas estão favorecendo a modicidade das tarifas.

Não obstante, a cada revisão ordinária a ANAC considerará 100% das receitas alternativas observadas nos 5 anos anteriores ao ano da revisão em andamento para fins de modicidade das tarifas a vigerem até a revisão ordinária seguinte. Entendemos que esse mecanismo não elimina os incentivos para exploração das atividades comerciais por dois motivos principais. Em primeiro lugar, os recursos arrecadados relativos às receitas alternativas irão compor o caixa da empresa durante todo o período da concessão, ou seja, não haverá repasse de recursos ao Poder Concedente. O montante de receitas observadas nos anos anteriores a cada revisão será utilizado para modicidade das tarifas aeroportuárias nos anos seguintes. Dessa forma, a

Concessionária desfruta de um benefício temporal, pois as tarifas só refletirão a arrecadação de receitas alternativas no futuro, com defasagens de até cinco anos.

Em segundo lugar, as previsões de aumento dessas receitas ao longo dos anos até a revisão seguinte não serão consideradas para efeitos da revisão ordinária em andamento. Sendo assim, até a próxima revisão, todo o aumento de receita destas atividades, realizado nos anos subsequentes à revisão anterior, será integralmente apropriado pelos administradores aeroportuários, o que assegura a manutenção de incentivos à ampliação da exploração das atividades não reguladas. Além disso, a ANAC poderá rever o percentual a ser considerado a cada revisão ordinária com o objetivo exclusivo de incentivar o desenvolvimento das atividades comerciais.

Por fim, cumpre esclarecer que os beneficiários diretos da modicidade tarifária são os usuários do aeroporto que pagam pelos serviços públicos prestados, ou seja, basicamente passageiros e empresas aéreas. As tarifas consideradas são aquelas referentes aos serviços públicos concedidos sujeitos a regulação de preço. Grosso modo, são os serviços aeroportuários e aeronáuticos, exceto eventuais serviços sujeitos a liberdade tarifária. O Anexo 8 do Contrato apresenta lista exaustiva e demais informações relativas as tarifas que poderão ser cobradas pela Concessionária.

#### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Felipe Rufalco Medaglia

**Organização:** Não informado

**E-mail:** fmedaglia@nsnt.com.br

#### MANIFESTAÇÃO Nº 49

**DOCUMENTO:** Minuta de Contrato de Concessão ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO VI – DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO, Seção II – Da Revisão, Subseção II – Da Revisão Extraordinária

#### TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Capítulo VI, Seção II, Da Revisão Extraordinária; Cláusula 6.20 Para fins de Revisão Extraordinária deverá ser considerado o Anexo Fluxo de Caixa Marginal, em que estão previstos os procedimentos para a elaboração do Fluxo de Caixa Marginal de cada evento gerador do desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a fim de calcular a compensação financeira que anule os impactos financeiros positivos ou negativos do evento que ensejaram o desequilíbrio.

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Capítulo VI, Seção II, Subseção Da Revisão Extraordinária; Cláusula 6.20 Para fins de Revisão Extraordinária, no que tange exclusivamente aos novos investimentos, deverá ser considerado o Anexo Fluxo de Caixa Marginal, em que estão previstos os procedimentos para a elaboração do Fluxo de Caixa Marginal de cada evento gerador do desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a fim de calcular a compensação financeira que anule os impactos financeiros positivos ou negativos do evento que ensejaram o desequilíbrio. Nos demais casos, será levado em consideração a Taxa de Retorno do Investimento da Proposta apresentada pela Concessionária.

#### JUSTIFICATIVA

A sistemática do fluxo de caixa marginal é aplicável somente aos novos investimentos realizados pela Concessionária. No que se refere aos investimentos/obrigações já previstas, a referida sistemática revela-se de difícil aplicação e altera a condição estabelecida na proposta da Concessionária

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Capítulo VI, Seção I – Da Revisão Extraordinária; Cláusula 6 (...)

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Capítulo VI, Seção I – Da Revisão Extraordinária; Cláusula 6.26. A Revisão Extraordinária solicitada pela Concessionária deverá ser concluída pela ANAC no prazo de 30 (trinta) dias, contado do pedido da Concessionária, desde que acordado o valor da revisão entre as Partes.

6.26.1. Caso o processo de Revisão Extraordinária seja iniciado pela ANAC, a ANAC deverá concluí-lo no prazo de 60 (sessenta) dias, contado da comunicação à Concessionária determinada na Cláusula 6.24, desde que acordado o valor da revisão entre as Partes.

JUSTIFICATIVA

Sugere-se a inclusão de prazo para apreciação dos pedidos de Revisão Extraordinária pela ANAC, a fim de não prejudicar a execução do Contrato de Concessão, bem como não onerar a Concessionária.

## RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que:

1. Investimentos referentes ao Anexo 6 – Plano de Exploração Aeroportuária (PEA) da minuta de Contrato de Concessão não ensejam reequilíbrio econômico-financeiro, pois constituem obrigações contratuais já previstas no Edital e Contrato e que, por isso, devem ser consideradas pelas Proponentes na elaboração da proposta do Leilão.

A sistemática do Fluxo de Caixa Marginal será utilizada para fins de Revisão Extraordinária e tem por objetivo anular o impacto financeiro decorrente da ocorrência de eventos associados aos riscos relacionados na subcláusula 5.2 do Contrato de Concessão, de forma a manter o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

2. No que tange à Taxa Interna de Retorno apresentada pela Proponente, destaca-se que ela não terá qualquer caráter vinculativo para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, conforme dispõe a subcláusula 4.54 da minuta de Edital.

3. Por fim, cabe salientar que os procedimentos relativos às revisões serão disciplinados posteriormente, por meio da edição de ato normativo, previamente submetido ao debate público. Não obstante, especificamente em relação ao prazo do procedimento, cumpre esclarecer que, nas disposições gerais aplicáveis às revisões, subcláusula 6.1. da Seção II – Da Revisão DO CAPÍTULO VI – DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO, já há a definição do prazo para a sua conclusão. Veja-se:

6.14. O procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão deverá ser concluído em prazo não superior a 90 (noventa) dias, ressalvada as hipóteses, devidamente justificadas, em que seja necessária a prorrogação do prazo.



<b>DADOS DO COLABORADOR</b>
<b>Nome:</b> Felipe Rufalco Medaglia
<b>Organização:</b> Não informado
<b>E-mail:</b> fmedaglia@nsnt.com.br
<b>MANIFESTAÇÃO Nº 50</b>
<b>DOCUMENTO:</b> Minuta de Contrato de Concessão ASGA
<b>ITEM:</b> CAPÍTULO X - DA TRANSFERÊNCIA DA CONCESSÃO E DO CONTROLE ACIONÁRIO
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Capítulo X – Da Transferência da Concessão e do Controle Acionário; Cláusula 10.3. A ANAC autorizará ou não o pedido da Concessionária, por meio de ato devidamente motivado.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Capítulo X – Da Transferência da Concessão e do Controle Acionário; Cláusula 10.3. A ANAC não poderá negar o pedido de transferência de controle da Concessionária injustificadamente, conforme ato administrativo devidamente motivado.
JUSTIFICATIVA
Não há fundamento legal para discricionariedade do ato de autorização da transferência do controle acionário. Isso porque o que interessa para o Poder Concedente é a observância dos requisitos da qualificação jurídica, técnica e econômica das empresas interessadas.
<b>RESPOSTA DA ANAC</b>
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a redação da subcláusula 10.3 não lhe confere discricionariedade na decisão acerca da aprovação de uma operação de transferência da concessão ou do seu controle acionário, mas, tão somente, reafirma a sua competência para deliberação acerca do pleito, uma vez verificados os requisitos de qualificação jurídica, técnica, fiscal e econômica das empresas interessadas, conforme preconiza a lei nº. 8.987 de 13 de fevereiro de 1995. Sugestão não acatada.

<b>DADOS DO COLABORADOR</b>
<b>Nome:</b> Felipe Rufalco Medaglia
<b>Organização:</b> Não informado
<b>E-mail:</b> fmedaglia@nsnt.com.br
<b>MANIFESTAÇÃO Nº 51</b>
<b>DOCUMENTO:</b> Minuta de Contrato de Concessão ASGA
<b>ITEM:</b> CAPÍTULO X - DA TRANSFERÊNCIA DA CONCESSÃO E DO CONTROLE ACIONÁRIO
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Capítulo X – Da Transferência da Concessão e do Controle Acionário; Cláusula 10.4. Até o 5º (quinto) ano, contado da Data de Eficácia, é vedada: (...)

10.4.1. a modificação da composição acionária da Concessionária apresentada na licitação sem a prévia e expressa anuência da ANAC, e

10.4.2. a transferência de qualquer participação acionária para pessoas jurídicas que tenham participado do Leilão do Contrato individualmente ou na forma de consórcio.

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Capítulo X – Da Transferência da Concessão e do Controle Acionário; Cláusula 10.4. . Até o 5º (quinto) ano, contado da Data de Eficácia, é vedada: (...)

10.4.1. a modificação da composição acionária da Concessionária apresentada na licitação sem a prévia e expressa anuência da ANAC, excetuadas as transferências de participações acionárias entre empresas pertencentes ao mesmo grupo econômico;

10.4.2. a transferência de qualquer participação acionária para pessoas jurídicas que tenham participado do Leilão do Contrato individualmente ou na forma de consórcio sem a prévia e expressa anuência da ANAC.

#### JUSTIFICATIVA

Sugere-se excluir a limitação temporal imposta na cláusula sob análise, para as transferências realizadas entre empresas pertencentes ao mesmo grupo econômico, uma vez que não representam qualquer prejuízo às condições necessárias para a prestação dos serviços públicos concedidos.

Ademais, o termo “pessoas jurídicas” é muito amplo e impróprio, visto que não se consegue precisar qual o real alcance da subcláusula.

#### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece as contribuições e informa que:

1. A transferência de participações acionárias da Concessionária entre empresas pertencentes ao mesmo grupo econômico não exonera a nova acionista da obrigação de comprovar o atendimento dos requisitos impostos pela Lei nº. 8.987, de 13/2/1995, a serem aferidos pelo Poder Concedente, no caso a ANAC. Nesse sentido, resta justificada a necessidade de prévia e expressa anuência da ANAC, ainda que em relação às empresas pertencentes ao mesmo grupo econômico. Sugestão, portanto, não acatada.

2. De outra parte, observa-se que a flexibilização pretendida para a subcláusula 10.4.2. não conflita com os interesses que a referida disposição contratual visava resguardar. Nesse sentido, sugere-se a exclusão da subcláusula 10.4, por entender que suas disposições, considerando o acolhimento da sugestão de redação para a subcláusula 10.4.2, já estão compreendidas pela subcláusula 10.1 da minuta de Contrato de Concessão.

#### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Felipe Rufalco Medaglia

**Organização:** Não informado

**E-mail:** fmedaglia@nsnt.com.br

## **MANIFESTAÇÃO Nº 52**

**DOCUMENTO:** Minuta de Contrato de Concessão ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO XIII – DA EXTINÇÃO DA CONCESSÃO, Seção II – Da Encampação

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Capítulo XIII, Seção II – Da Encampação; Cláusula 13.13 Para atender ao interesse público, mediante lei autorizativa específica, a ANAC poderá retomar a Concessão, após assegurar o prévio pagamento de indenização composta das seguintes parcelas:

13.13.1. saldo devedor atualizado vencido e vincendo de quaisquer financiamentos contraídos pela Concessionária e comunicados anteriormente à ANAC, para a realização dos investimentos previstos no PEA, incluindo principal, juros, multas e outros acessórios;

13.13.2. investimentos que tenham sido realizados com capital próprio para o cumprimento das obrigações contratuais ainda não amortizados ou depreciado, e

13.13.3. custo de desmobilização, incluindo o valor de todos os encargos e ônus decorrentes de multas, rescisões e indenizações devidas a empregados, fornecedores e outros terceiros credores da Concessionária, a qualquer título.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Capítulo XIII, Seção II – Da Encampação; Cláusula 13.13 Para atender ao interesse público, mediante lei autorizativa específica, o Poder Concedente poderá retomar a Concessão, após assegurar o prévio pagamento de indenização composta das seguintes parcelas:

13.13.1. saldo devedor atualizado vencido e vincendo de quaisquer financiamentos contraídos pela Concessionária e comunicados anteriormente à ANAC, para a realização dos investimentos previstos no PEA, incluindo principal, juros, multas e outros acessórios;

13.13.2. investimentos que tenham sido realizados com capital próprio para o cumprimento das obrigações contratuais ainda não amortizados ou depreciado;

13.13.3. custo de desmobilização, incluindo o valor de todos os encargos e ônus decorrentes de multas, rescisões e indenizações devidas a empregados, fornecedores e outros terceiros credores da Concessionária, a qualquer título;

13.13.4. perdas e danos, além dos lucros cessantes resultantes da retomada antecipada da Concessão.

JUSTIFICATIVA

Conforme previsto no artigo 2º, inciso I da Lei Federal n.º 8.987/95, o Poder Concedente é a União Federal, não obstante as prerrogativas atribuídas à ANAC.

Por sua vez, a indenização também deverá levar em consideração os custos oriundos da perda de oportunidades incorridos pela Concessionária, constituída, estrutura e planejada com o fim específico de explorar a concessão outorgada.

## **RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a contribuição e informa que:

1. Será mantida a redação original da subcláusula 13.13 da minuta do contrato de concessão, uma vez que, nos termos da Lei nº. 11.182, de 27/9/2005, e mais especificamente no art. 3º do Decreto nº 7.205, 10/6/2010, que dispôs sobre o modelo de concessão do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante (ASGA), a ANAC exerce a atribuição de Poder Concedente.

2. De outra parte, A ANAC esclarece, ainda, que a indenização devida na hipótese de encampação, nos termos da Lei nº. 8.987, de 13/2/1995, não contempla as perdas e danos e lucros cessantes. Nesse sentido, o disposto no art. 36 c/c o art. 37 da referida lei:

Art. 36. A reversão no advento do termo contratual far-se-á com a indenização das parcelas dos investimentos vinculados a bens reversíveis, ainda não amortizados ou depreciados, que tenham sido realizados com o objetivo de garantir a continuidade e atualidade do serviço concedido.

Art. 37. Considera-se encampação a retomada do serviço pelo poder concedente durante o prazo da concessão, por motivo de interesse público, mediante lei autorizativa específica e após prévio pagamento da indenização, na forma do artigo anterior.

Sugestão, portanto, não acolhida.

## DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Felipe Rufalco Medaglia

**Organização:** Não informado

**E-mail:** fmedaglia@nsnt.com.br

## MANIFESTAÇÃO Nº 53

**DOCUMENTO:** Minuta de Contrato de Concessão ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO XV – DAS DISPOSIÇÕES FINAIS, Seção IV – Do Foro

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Capítulo XV, Seção IV – Do Foro; Cláusula 15.15 Fica desde já eleito o Foro da Seção Judiciária do Distrito Federal para dirimir quaisquer controvérsias relativas ao presente Contrato.

## TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Capítulo XV, Seção IV – Do Foro; Cláusula 15.15 Fica desde já eleito o Foro da Seção Judiciária do Distrito Federal para dirimir exclusivamente as seguintes controversas:

- (a) para compelir a instauração da arbitragem;
- (b) para obter medidas cautelares de proteção de direitos antes da instauração de arbitragem, ou estando ela pendente, sendo certo que qualquer tal ação não será interpretada como renúncia ao procedimento arbitral pelas Partes; e/ou
- (c) para executar qualquer decisão dos árbitros, inclusive a decisão definitiva.

## JUSTIFICATIVA

Considerando que foi adotada a câmara de comércio internacional – CCI para solucionar os conflitos originários da execução do Contrato, o Poder Judiciário terá competência limitada para dirimir controversas. A alteração sob análise visa coadunar-se com o disposto na cláusula 15.10, que estabelece as hipóteses da competência do Poder Judiciário para dirimir controversas.

## RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que a arbitragem, na forma delineada na minuta de Contrato de Concessão, está limitada, exclusivamente, à resolução de litígios, controvérsias ou discordâncias relativas às indenizações eventualmente devidas quando da extinção do presente contrato, inclusive quanto aos bens revertidos. Desse modo, a solução das demais controvérsias continua sujeita à apreciação do Judiciário.

No entanto, no intuito de preservar a competência conferida ao Tribunal Arbitral, a subcláusula 15.14 passará a vigorar com a seguinte redação:

15.14. Fica desde já eleito o Foro da Seção Judiciária do Distrito Federal para dirimir quaisquer controvérsias relativas ao presente Contrato, observado disposto na subcláusula 15.5 do presente contrato.

#### **DADOS DO COLABORADOR**

**Nome:** Felipe Rufalco Medaglia

**Organização:** Não informado

**E-mail:** [fmedaglia@nsnt.com.br](mailto:fmedaglia@nsnt.com.br)

#### **MANIFESTAÇÃO Nº 54**

**DOCUMENTO:** Minutas de Anexos ao Edital ASGA

**ITEM:** Anexo 16 – Modelo de Declaração de Regularidade ao Artigo 70, XXXIII, da Constituição Federal

#### **TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR**

Anexo 16 – Modelo de Declaração de regularidade ao artigo 7º, XXXIII, da Constituição Federal (...) Em atendimento ao item 4.4.3 do Edital em referência, a [Proponente], por seu(s) representante(s) credenciado(s) abaixo assinado(s), declara, sob as penas da legislação aplicável, por si, por seus assessores e cessionários, que se encontra em situação regular perante o Ministério do Trabalho, no que se refere à observância do disposto no inciso XXXIII, do artigo 7º da Constituição Federal.

#### **TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

Anexo 16 – Modelo de Declaração de regularidade ao artigo 7º, XXXIII, da Constituição Federal (...) Em atendimento ao item 4.4.4 do Edital em referência, a [Proponente], por seu(s) representante(s) credenciado(s) abaixo assinado(s), declara, sob as penas da legislação aplicável, por si, por seus assessores e cessionários, que se encontra em situação regular perante o Ministério do Trabalho, no que se refere à observância do disposto no inciso XXXIII, do artigo 7º da Constituição Federal.

#### **JUSTIFICATIVA**

Essa sugestão visa retificar a referência ao item do Edital que prevê a obrigatoriedade da apresentação da declaração de regularidade perante o Ministério do Trabalho, tendo em vista a observância ao artigo 7º, XXXIII, da Constituição Federal.

#### **RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão apresentada será acatada.

**DADOS DO COLABORADOR**

**Nome:** Felipe Rufalco Medaglia

**Organização:** Não informado

**E-mail:** [fmedaglia@nsnt.com.br](mailto:fmedaglia@nsnt.com.br)

**MANIFESTAÇÃO Nº 55**

**DOCUMENTO:** Minutas de Anexos ao Contrato de Concessão ASGA

**ITEM:** Anexo 8 do Contrato – Tarifas

**TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR**

Parte V - Da Sistemática de Arrecadação, item 5.3.4 o Adicional do Tesouro será cobrado juntamente com as Tarifas. A Concessionária deverá efetuar o recolhimento do Adicional do Tesouro arrecadado a cada mês, no 15º. (décimo quinto) dia útil do mês subsequente ao da arrecadação. O atraso no recolhimento do Adicional implicará no pagamento de multa moratória de 10% (dez por cento) e aplicação de juros equivalentes à Taxa de Referência do Sistema Especial de Liquidação e Custódia – SELIC por mês de atraso.

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

Parte V - Da Sistemática de Arrecadação, item 5.3.4 o Adicional do Tesouro será cobrado juntamente com as Tarifas. A Concessionária deverá efetuar o recolhimento do Adicional do Tesouro arrecadado a cada mês, no 15º. (décimo quinto) dia útil do mês subsequente ao da arrecadação. O atraso no recolhimento do Adicional implicará no pagamento de multa moratória de 10% (dez por cento) e aplicação de juros equivalentes à Taxa de Referência do Sistema Especial de Liquidação e Custódia – SELIC por mês de atraso, desde que o atraso seja em decorrência de culpa da Concessionária, caso contrário a multa deverá ser cobrada do devedor.

**JUSTIFICATIVA**

Sugere-se a alteração sob análise, visando não imputar qualquer multa à Concessionária nos casos em que ela não foi responsável pelo atraso no recolhimento do adicional do Tesouro. Devendo-se nessa hipótese ser imputado o ônus por atraso ao devedor.

**TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR**

Parte V - Da Sistemática de Arrecadação, item 5.3.5. o ATAERO será cobrado juntamente com as Tarifas. A Concessionária deverá efetuar o recolhimento do ATAERO arrecadado a cada mês, no 15º (décimo quinto) dia útil do mês subsequente ao da arrecadação. O atraso no recolhimento do ATAERO implicará no pagamento de multa moratória de 10% (dez por cento) e aplicação de juros equivalentes à Taxa de Referência do Sistema Especial de Liquidação e Custódia – SELIC por mês de atraso.

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

Parte V - Da Sistemática de Arrecadação, item 5.3.5. o ATAERO será cobrado juntamente com as Tarifas. A Concessionária deverá efetuar o recolhimento do ATAERO arrecadado a cada

mês, no 15º (décimo quinto) dia útil do mês subsequente ao da arrecadação. O atraso no recolhimento do ATAERO implicará no pagamento de multa moratória de 10% (dez por cento) e aplicação de juros equivalentes à Taxa de Referência do Sistema Especial de Liquidação e Custódia – SELIC por mês de atraso, desde que o atraso seja em decorrência de culpa da Concessionária, caso contrário a multa deverá ser cobrada do devedor.

#### JUSTIFICATIVA

Sugere-se a alteração sob análise, visando não imputar qualquer multa à Concessionária nos casos em que ela não foi responsável pelo atraso no recolhimento do ATAERO. Devendo-se nessa hipótese ser imputado o ônus por atraso ao devedor.

#### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a manifestação e esclarece que a sugestão será acolhida. Nesse sentido, as subcláusulas 5.3.4 e 5.3.5 do Anexo 8 do Contrato – Tarifas, passarão a vigorar com a seguinte redação:

5.3.4. o Adicional do Tesouro e o ATAERO deverão ser cobrados juntamente com as Tarifas. A Concessionária deverá efetuar o recolhimento dos referidos adicionais arrecadados a cada mês, no 15º (décimo quinto) dia útil do mês subsequente ao da arrecadação. O atraso no recolhimento implicará o pagamento de multa moratória de 10% (dez por cento) e aplicação de juros equivalentes à Taxa de Referência do Sistema Especial de Liquidação e Custódia – SELIC, a ser aplicado pela Concessionária.

5.3.5. Caso o atraso no recolhimento do Adicional do Tesouro e do ATAERO decorra de circunstância imputada à Concessionária, a multa de que trata a subcláusula 5.3.4 será devida pela Concessionária.

#### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Felipe Rufalco Medaglia

**Organização:** Não informado

**E-mail:** fmedaglia@nsnt.com.br

#### MANIFESTAÇÃO Nº 56

**DOCUMENTO:** Minuta de Edital ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO I - DAS DISPOSIÇÕES INICIAIS

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Capítulo I, Seção I – Das Definições, item 1.1.23. Garantia de proposta: garantia prestada pelas Proponentes para ser executada pelo Poder Concedente, nos termos do Edital.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Capítulo I, Seção I – Das Definições, item 1.1.23. Garantia de proposta: garantia prestada pelas Proponentes que poderá ser executada pelo Poder Concedente, nos termos do Edital.

#### JUSTIFICATIVA

A garantia da proposta visa apenas assegurar a participação no certame licitatório, que poderá ou não ser executada pelo Poder Concedente, nos casos prescritos em lei. Caso não se

verifique as hipóteses descritas nos itens 4.18 e 4.19 do edital, quando, então, poderá ser executada, a garantia será devolvida a todas as licitantes.

#### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a sua manifestação e esclarece que o texto proposto melhor define a finalidade da garantia da proposta, apenas passível de execução em hipóteses pre-determinadas que, caso não concretizadas, impõem a devolução da garantia da proposta às proponentes. Nesse sentido, a subcláusula 1.1.23 passará a vigorar com a seguinte redação:

1.1.23. Garantia de proposta: garantia prestada pelas Proponentes que poderá ser executada pelo Poder Concedente, nos termos do Edital.

#### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Fernando Gomes

**Organização:** Não informado

**E-mail:** fernando.gomes@scbf.com.br

#### MANIFESTAÇÃO Nº 57

**DOCUMENTO:** Minuta de Edital ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO V - DAS ETAPAS DO LEILÃO, SEÇÃO IV - DA ANÁLISE DOS DEMAIS DOCUMENTOS

Conforme o Edital (item 5.18), a proposta técnica somente será aberta a posteriori, ou seja, após a definição do Proponente vencedor. Entretanto, entendemos que tal modelo prioriza o preço em detrimento da qualidade técnica da proposta a ser feita pelo Proponente. Sugerimos que seja considerado um seguintes critérios de julgamento ao invés do atualmente previsto: (i) abertura e avaliação das propostas técnicas em primeiro lugar, seguida da abertura das propostas econômicas apenas das proponentes que tenham sido aprovadas pelo critério técnico, sendo considerada vencedora aquela que, dentre estas últimas, oferecer o melhor preço, sem que haja a fase de leilão a viva-voz; ou (ii) manutenção das atuais fases do processo, mas com abertura das propostas técnicas antes da realização do leilão a viva-voz, observado que somente participarão do leilão a viva voz os licitantes que tiverem suas propostas técnicas aprovadas.

#### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a participação e informa que o entendimento é de que a inversão de fases do leilão, havendo a habilitação após a fase de lances, estimula a concorrência no certame, no sentido em que eleva a incerteza dos participantes quanto ao número de concorrentes, e poupa recursos da Administração Pública, pois gera uma menor quantidade de ações judiciais desnecessárias e com finalidade meramente protelatória sobre as habilitações ou não de concorrentes que não vencerem o certame. Cabe destacar que a minuta de Edital contempla outros instrumentos, como a apresentação da Garantia de Proposta, que coíbem a participação de proponentes que não tenham real interesse na Concessão

#### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Fernando Gomes

**Organização:** Não informado

**E-mail:** fernando.gomes@scbf.com.br



**MANIFESTAÇÃO Nº 58****DOCUMENTO:** Minuta de Edital ASGA**ITEM:** CAPÍTULO III - DA PARTICIPAÇÃO, SEÇÃO I - DA PARTICIPAÇÃO EM CONSÓRCIO

O item 3.9.1.iv. do Edital prevê que os Proponentes deverão apresentar: “declaração expressa de todos os consorciados de aceitação de responsabilidade solidária, nos termos do art. 33, da Lei Federal 8.666/93, no tocante ao objeto deste Leilão, cobrindo integralmente todas as obrigações assumidas no presente Leilão (...)”. O mesmo Edital, em seu item 4.5. determina que: “As Proponentes participantes do certame na qualidade de Consórcio deverão apresentar, adicionalmente, declaração expressa de todos os consorciados no sentido de aceitação de responsabilidade solidária no tocante ao objeto deste Leilão, nos termos do art. 33, da Lei Federal 8.666/93, cobrindo integralmente todas as obrigações decorrentes do Leilão”. Dessa forma, gostaríamos de confirmar:

- a) se ambos os itens não prevêm a mesma condição; e
- b) em caso negativo, qual seria a diferença material de ambas as declarações.

**RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece sua manifestação e informa que se trata da mesma condição em ambas as subcláusulas. Para evitar futuros entendimentos equivocados a subcláusula 4.5 da minuta de edital passará a referenciar a mencionada certidão especificada na subcláusula 3.9.1, iv, conforme redação que se segue:

4.5. As Proponentes participantes do certame na qualidade de Consórcio deverão apresentar, adicionalmente, a declaração de que trata a subcláusula 3.9.1.1 da Seção I – Da Participação em Consórcio do CAPÍTULO III – DA PARTICIPAÇÃO do presente edital.

**DADOS DO COLABORADOR****Nome:** Fernando Gomes**Organização:** Não informado**E-mail:** fernando.gomes@scbf.com.br**MANIFESTAÇÃO Nº 59****DOCUMENTO:** Minuta de Edital ASGA**ITEM:** CAPÍTULO V - DAS ETAPAS DO LEILÃO, SEÇÃO III - DA SESSÃO PÚBLICA DO LEILÃO

O item 5.9. do Edital determina que: “A Sessão Pública do Leilão compreenderá a abertura e a classificação da proposta Econômica, conforme ordem decrescente do Valor de Outorga ofertado e, se for o caso, o Leilão em viva-voz.”. No entanto, nos termos da subcláusula 5.11., caso a diferença entre o Valor da Outorga apresentado pela Proponente melhor classificada e a(s) proposta(s) ofertada(s) por uma ou mais Proponentes seja igual ou inferior a 15% (quinze por cento), terá início o leilão por lances sucessivos efetuados a viva-voz, e, ainda, nos termos da subcláusula 5.12., caso não haja referida diferença, serão convocadas as Proponentes melhor classificadas para realizar lances a viva-voz. Entendemos que o Leilão em viva-voz será realizado de qualquer forma. Este entendimento está correto? Caso afirmativo, sugerimos a exclusão da expressão "se for o caso".

**RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a participação e informa que a sugestão não poderá ser acatada, pois há

casos em que o leilão viva-voz não ocorrerá, por exemplo:

- i. caso haja apenas um participante no certame; e
- ii. caso os Proponentes convocados para o leilão viva-voz manifestem que não desejam dar lances.

#### **DADOS DO COLABORADOR**

**Nome:** Fernando Gomes

**Organização:** Não informado

**E-mail:** fernando.gomes@scbf.com.br

#### **MANIFESTAÇÃO Nº 60**

**DOCUMENTO:** Minuta de Contrato de Concessão ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO II – DO OBJETO, Seção V – Das Fases de Realização do Objeto, Subseção II – Da Fase II

De acordo com a Cláusula 2.23 da minuta do Contrato de Concessão (o “Contrato de Concessão”), após a emissão da Ordem de Serviço da Fase II será implementada a transferência das operações relacionadas ao transporte aéreo civil, atualmente realizadas no Aeroporto Augusto de Severo (o “AAS”) para o ASGA. Quando e de que forma deverá ser feita a abordagem a respeito de tal transferência, seus termos e condições? Tal planejamento deverá integrar o Plano de Negócios (o “Plano de Negócios”), anexo 17 ao Edital? Qual o nível de detalhe e informação necessário para tratar o tema? Qual deverá ser o tratamento dispensado às relações trabalhistas atualmente existentes no AAS? Haverá obrigação de absorção dos empregados do AAS pelo ASGA? Se sim, quais serão as condições?

#### **RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a manifestação e esclarece:

1 e 2. A transferência das operações aeroportuárias e aéreas civis do Aeroporto Augusto Severo para o ASGA dar-se-á a cargo da Concessionária, a qual deverá elaborar o planejamento e coordenar com todos os entes envolvidos, sejam públicos ou privados, as ações necessárias para a efetiva transferência das operações.

Ressalta-se que tal planejamento deverá ser previamente aprovado pela ANAC para que se verifique no planejamento apresentado pela Concessionária se os direitos dos usuários estão sendo preservados e possibilite à Agência efetuar as adequações necessárias na malha aérea, a fim de minimizar os impactos à comunidade e às empresas aéreas envolvidas.

Como a coordenação das ações junto aos entes públicos e privados para a transferência da operação do Aeroporto Augusto Severo para o Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante será de responsabilidade da Concessionária, sendo sua a assunção do risco, não se faz necessário elaborar anexo específico que componha a minuta de Contrato de Concessão, trazendo disposições normativas específicas para o planejamento e execução da transferência.

Não obstante, no intuito de esclarecer os deveres e responsabilidades das partes contratantes, dar-se-á nova redação à cláusula 2.25 da minuta de Contrato de Concessão, que passará a vigorar conforme definido a seguir:

2.25. Após a emissão da Ordem de Serviço da Fase II, a concessionária realizará a transferência das operações aeroportuárias e aéreas relacionadas ao transporte aéreo civil do Aeroporto Augusto Severo para o Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante.

De forma a evidenciar a responsabilidade atribuída com a edição da cláusula 2.25 da minuta de

Contrato de Concessão, a cláusula 3.1.19 passará a vigorar com a seguinte redação:

“3.1.19. submeter à aprovação da ANAC, pelo menos 9 (nove) meses antes da data prevista para o início da operação da Fase II, a estratégia que pretende colocar em prática para transferência da operação aeroportuária e aérea do Aeroporto Augusto Severo para o Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante, de modo a garantir a eficácia da transferência, a segurança operacional nos aeroportos envolvidos, os direitos dos passageiros, bem como minimizar os impactos à comunidade e às empresas aéreas envolvidas, assegurando a prévia e ampla publicidade desta operação;”

2. A transferência das operações para o ASGA, enquanto evento vinculado ao início da exploração do aeroporto, deverá ser considerada para efeitos de elaboração do Plano de Negócios.

3. No que tange às relações trabalhistas existentes no Aeroporto Augusto Severo e necessidade de absorção de seus empregados pelo ASGA, ressalta-se que não há vinculação entre esses aeroportos. Portanto, nenhuma obrigação da Concessionária quanto às relações trabalhistas ou contratuais firmadas pelo operador aeroportuário de Augusto Severo deverão ser incorporadas como responsabilidade contratual da Concessionária.

#### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Fernando Gomes

**Organização:** Não informado

**E-mail:** fernando.gomes@scbf.com.br

#### MANIFESTAÇÃO Nº 61

**DOCUMENTO:** Minuta de Edital ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO IV - DA DOCUMENTAÇÃO, SEÇÃO V - DA HABILITAÇÃO, Subseção IV - Da Habilitação Técnica

Entendemos que a possibilidade de emissão de atestados, prevista na subcláusula 4.46 do Edital, em nome da Proponente por sociedades sujeitas ao seu mesmo controle acionário deveria ser excluída. Sociedades sujeitas ao mesmo controle acionário pode englobar sociedades distantes entre si cuja relação prática seja inexistente. Sugerimos excluir a expressão "ou de sociedades sujeitas ao mesmo controle acionário" e manter somente a possibilidade de emissão dos atestados em nome da Proponente, de membro do Consórcio, de Subcontratada de Operação Aeroportuária, bem como de suas respectivas sociedades controladas e controladoras.

#### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa o seu acatamento, por entender que o vínculo societário decorrente da relação com partes relacionadas não é suficiente para garantir a formação da qualificação técnica da Concessionária. Desse modo, a comprovação da qualificação técnica se dará por meio da qualificação própria da Proponente ou, no caso de consórcio, de um de seus membros.. Nesse sentido, a subcláusula 4.46 da minuta de Edital passará a vigorar com a seguinte redação:

4.46. Os atestados poderão ser emitidos em nome da Proponente ou de membro do Consórcio, devendo conter as seguintes informações:

#### DADOS DO COLABORADOR

<b>Nome:</b> Felipe Rufalco Medaglia
<b>Organização:</b> Não informado
<b>E-mail:</b> fmedaglia@nsnt.com.br
<b>MANIFESTAÇÃO Nº 62</b>
<b>DOCUMENTO:</b> Minuta de Contrato de Concessão ASGA
<b>ITEM:</b> CAPÍTULO I – DAS DISPOSIÇÕES INICIAIS
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
<i>Capítulo I; Seção I – Das Definições, Cláusula 1.1.19 Garantia de Execução Contratual: Garantia do fiel cumprimento das obrigações do Contrato, a ser prestada pela Concessionária e que poderá ser executada pela ANAC em caso de descumprimento de obrigações contratuais, regulamentares e legais.</i>
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
<i>Capítulo I; Seção I – Das Definições, Cláusula 1.1.19 Garantia de Execução Contratual: Garantia do fiel cumprimento das obrigações do Contrato, a ser prestada pela Concessionária e que poderá ser executada pela ANAC em caso de descumprimento de obrigações contratuais e legais.</i>
<b>JUSTIFICATIVA</b>
Sugere-se que a parte final da referida cláusula seja eliminada, visto que a Garantia de Execução Contratual visa assegurar o adimplemento contratual e não a conformidade com a regulamentação e legislação aplicável, que será objeto de processo administrativo próprio.
<b>RESPOSTA DA ANAC</b>
A ANAC agradece a sua manifestação e informa que:  1. As hipóteses de execução da garantia de execução contratual foram adequadas, tendo em consideração a sugestão ora apresentada, bem como outras contribuições acerca do mesmo tema. Tais alterações repercutiram na definição da expressão, que passará a vigorar com a seguinte redação:  1.1.19 Garantia de Execução Contratual: Garantia do fiel cumprimento das obrigações do Contrato, a ser prestada pela Concessionária e que poderá ser executada pela ANAC nas hipóteses previstas no Contrato de Concessão; Memorial Descritivo: documento que contém, com nível de detalhamento adequado à fase de projeto, a descrição das normas adotadas, dos parâmetros e premissas tomados por base, dos estudos realizados, das soluções propostas, dos resultados obtidos, dos materiais a serem empregados e dos serviços e obras a serem realizados.  Sugestão parcialmente acolhida.

<b>DADOS DO COLABORADOR</b>
<b>Nome:</b> Fernando Gomes
<b>Organização:</b> Não informado
<b>E-mail:</b> fernando.gomes@scbf.com.br

**MANIFESTAÇÃO Nº 63****DOCUMENTO:** Minuta de Contrato de Concessão ASGA**ITEM:** PREÂMBULO

A eventual adoção de medidas protetivas comerciais relacionadas aos demais aeroportos da região, tais como política de redução de tarifas, investimentos ou atração de companhias aéreas, poderia ensejar a revisão do Contrato de Concessão com o objetivo de recompor o equilíbrio econômico-financeiro do contrato?

**RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a sua contribuição e esclarece que a Seção I do Capítulo V – Dos Riscos do Poder Concedente, da minuta do Contrato de Concessão enumera todos os riscos que serão suportados pelo Poder Concedente. Todos os demais riscos serão suportados pela Concessionária.

**DADOS DO COLABORADOR****Nome:** Fernando Gomes**Organização:** Não informado**E-mail:** fernando.gomes@scbf.com.br**MANIFESTAÇÃO Nº 64****DOCUMENTO:** Minuta de Contrato de Concessão ASGA**ITEM:** CAPÍTULO V – DA ALOCAÇÃO DOS RISCOS, Seção I – Dos Riscos do Poder Concedente

Pedimos informar o cronograma da construção da Via Metropolitana, incluindo toda e qualquer instalação necessária, tais como água, energia etc., e agregar na seção 5.2 do Contrato de Concessão que o atraso da construção deste projeto também será um risco do poder concedente.

**RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a manifestação e esclarece que não dispõe do cronograma de construção da Via Metropolitana, que está a cargo do Governo Estadual. No entanto, cumpre informar que o risco de atraso deste projeto já está contemplado na minuta do Contrato de Concessão, suportado pelo Poder Público na cláusula 5.2.3.

Seção I – Dos Riscos do Poder Concedente

5.1. Constituem riscos suportados exclusivamente pelo Poder Concedente:

5.2.3. restrição operacional decorrente de decisão ou omissão de entes públicos;

**DADOS DO COLABORADOR****Nome:** Fernando Gomes**Organização:** Não informado**E-mail:** fernando.gomes@scbf.com.br

## MANIFESTAÇÃO Nº 65

**DOCUMENTO:** Minuta de Edital ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO IV - DA DOCUMENTAÇÃO, SEÇÃO V - DA HABILITAÇÃO, Subseção IV - Da Habilitação Técnica

O item 4.48.3 do Edital determina a necessidade de apresentação de pelo menos 1 (um) profissional com curso de nível superior de graduação concluído e experiência mínima de 5 (cinco) anos em atividades de gerenciamento de operações de aeroporto(s) que tenha(m) processado quantidade igual ou superior a 1 (um) milhão de passageiros (embarcados + desembarcados) anualmente;

Entendemos que a exigência de comprovação de experiência profissional de gerenciamento de operações de aeroportos com mais de 1 milhão de passageiros se deve a complexidade operacional que existe nesse porte de aeroporto. Entretanto, considerando que referida complexidade aumentará ao longo do tempo, entendemos ser necessário evitar riscos associados a não ter um operador aeroportuário experiente, e exigir que o contrato de operação seja feito para todo o período da concessão. Dessa forma, sugerimos alterar o volume de passageiros de 1 milhão para 2,5 milhões de passageiros/ano (previsão para 2018), sendo pelo menos 500 mil passageiros internacionais e, ainda, sugerimos que o operador seja o mesmo durante todo o período de concessão, a fim de garantir a qualidade na operação.

Ainda, existem aeroportos que não movimentam um milhão de passageiros anuais, mas que possuem complexidade semelhante, com grande movimentação de cargas internacionais. O profissional com experiência nesse tipo de aeroporto tem todas as qualificações técnicas para gerenciar operacionalmente um outro aeroporto com mais de 1 milhão de passageiros.

Sugerimos assim, considerar como requisito de complexidade de aeroporto, não apenas a quantidade de passageiros, mas a quantidade de ATU (air transport unit), onde  $ATU = \text{Passageiros} + 10 * \text{carga (toneladas)} + 100 * \text{aeronaves}$ .

Poderia ser indicado, por exemplo, experiência em administração ou operação de aeroportos com ATU superior a 4.000.000.

O item 4.48.1 determina a apresentação de pelo menos 1 (um) profissional com curso de nível superior de graduação concluído e experiência mínima de 5 (cinco) anos em atividades de gestão administrativa. Para melhor qualificação do operador aeroportuário, sugerimos considerar a exigência mínima de 05 anos em atividade de gestão administrativa de aeroportos e também com ATU superior a 4.000.000.

## RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a sua contribuição e esclarece que:

1. A aplicação do critério de 1 (um) milhão de passageiros como indicativo de complexidade do aeroporto se deve à abordagem adotada pela ANAC em seus atos normativos, que considera aeroportos de complexidade semelhante aqueles que apresentem movimento de passageiros acima de tal limite, não necessitando, a princípio, de maior grau de requisitos.

Neste sentido, a ANAC, em seu Regulamento Brasileiro de Aviação – RBAC nº 139 – “Certificação Operacional de Aeroportos” exige em sua seção 139.101 que “(a) Os operadores de aeródromos responsáveis por aeródromos que tenham embarcado e desembarcado mais de um milhão de passageiros no ano anterior ao corrente devem ser titulares de Certificado Operacional de Aeroporto.”

No que tange à exigência de experiência profissional elencada no item 4.48.1, ressalta-se que o universo de profissionais passíveis de enquadramento em tal requisito foi propositadamente ampliado, não se restringindo à gestão aeroportuária. Tal ação justifica-se pela necessidade de aumento da concorrência. Cabe salientar que a ampliação do escopo a atividades de gestão

administrativa não causa prejuízo técnico, uma vez que estão asseguradas qualificações mais específicas para os cargos estritamente técnicos.

2.. A definição dos requisitos de qualificação técnica foi referenciada em função da movimentação de passageiros, por se entender que esse critério agrega em si também a avaliação da capacidade de processamento de cargas e aeronaves do proponente. Nesse sentido, a proposta de adoção de requisito de ATU não será acolhida.

3.. No que tange à exigência de experiência profissional elencada na subcláusula 4.48.1, ressalta-se que o universo de profissionais passíveis de enquadramento em tal requisito foi propositadamente ampliado, não se restringindo à gestão aeroportuária. Tal ação justifica-se pela necessidade de aumento da concorrência. Cabe salientar que a ampliação do escopo a atividades de gestão administrativa não causa prejuízo técnico, uma vez que estão asseguradas qualificações mais específicas para os cargos estritamente técnicos.

#### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Fernando Gomes

**Organização:** Não informado

**E-mail:** fernando.gomes@scbf.com.br

#### MANIFESTAÇÃO Nº 66

**DOCUMENTO:** Minuta de Edital ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO IV - DA DOCUMENTAÇÃO, SEÇÃO V - DA HABILITAÇÃO, Subseção IV - Da Habilitação Técnica

O item 4.51 do Edital determina as informações que devem conter um atestado de responsabilidade técnica de um profissional, como comprovação de sua experiência. Dentre as informações solicitadas, o subitem 4.51.3 discrimina o valor do projeto ou empreendimento.

Muitos dos atestados de responsabilidade técnica, correspondem a funções e cargos exercidos nas empresas e portanto não possuem valor de projeto ou empreendimento.

Sugerimos, portanto, que esse subitem seja excluído das exigências de comprovação do edital, correspondente a atestados de responsabilidade técnica ou certidão de acervo técnico.

#### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a manifestação e esclarece que, em face da qualificação técnica tratar de experiência profissional em atividades de gestão, verifica-se não ser necessária a vinculação a valor de projeto ou empreendimento, sendo, inclusive, de difícil mensuração. Nesse sentido, a sugestão será acolhida.

#### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Fernando Gomes

**Organização:** Não informado

**E-mail:** fernando.gomes@scbf.com.br

**MANIFESTAÇÃO Nº 67****DOCUMENTO:** Minuta de Contrato de Concessão ASGA**ITEM:** CAPÍTULO VI – DA REMUNERAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA, Seção I – Das Receitas Tarifárias

O item 4.18 dispõe que “No caso de exploração de serviços auxiliares ao transporte aéreo, será observada a regulamentação vigente, devendo a Concessionária assegurar o livre acesso para que as Empresas Aéreas ou terceiros também possam atuar na prestação desses serviços”.

Entendemos que se a concessionária se dispuser a atuar como empresa auxiliar de transporte aéreo e oferecer adequado serviço às empresas, ela poderá sim impedir o ingresso de outras empresas auxiliares ao aeroporto sob sua administração.

Está correto nosso entendimento?

**RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a intenção da cláusula 4.18 é assegurar o livre acesso aos prestadores de serviços auxiliares. Assim, não é permitido à Concessionária impedir a entrada de novos entrantes nesse segmento.

A cláusula 4.19, por sua vez, determina o seguinte:

4.19. Em caso de falta de capacidade para atender à solicitação de novos entrantes para prestação de serviços auxiliares ao transporte aéreo, a Concessionária poderá solicitar à ANAC autorização para limitar o número de prestadores desses serviços no Aeroporto.

Assim, a Concessionária poderá limitar o número de prestadores de determinado serviço apenas em caso de falta de capacidade. Contudo, essa limitação deverá ser aprovada pela ANAC.

**DADOS DO COLABORADOR****Nome:** Fernando Gomes**Organização:** Não informado**E-mail:** fernando.gomes@scbf.com.br**MANIFESTAÇÃO Nº 68****DOCUMENTO:** Minuta de Contrato de Concessão ASGA**ITEM:** CAPÍTULO VI – DA REMUNERAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA

Riscos da Concessionária.

A inadimplência dos usuários.

Considerando que a concessionária se integre ao sistema SUCOTAP de cobrança de tarifas aeroportuárias, a Infraero é que gerenciará e emitirá as cobranças às empresas aéreas. Caso as empresas aéreas se tornem inadimplentes, poderá a concessionária exigir o pagamento das tarifas à vista, no aeroporto, para aquela empresa inadimplente?

**RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece sua contribuição e informa que a subcláusula 5.2 Anexo 8 – Tarifas estabelece que “será facultado à Concessionária estabelecer sistema de arrecadação próprio (“Sistema de Arrecadação da Concessão”), ou, aderir ao Sistema Unificado de Arrecadação e



Cobrança das Tarifas Aeroportuárias e das de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea em Rota (SUCOTAP), nos termos da regulamentação vigente”.

Mesmo na hipótese de adesão ao SUCOTAP, a concessionária poderá, em caso de inadimplemento do usuário, exigir o pagamento da tarifa à vista, conforme preconiza a Portaria nº 631/DGAC, de 28 de abril de 2003, que institui a sistemática para cobrança das Tarifas Aeroportuárias:

Art. 5º (...):

(...)

III – das empresas aéreas do GRUPO I e das proprietárias ou exploradoras de aeronaves do GRUPO II que perderam a facilidade de pagamento “a posteriori” por atraso na quitação das Notas de Cobrança.”

#### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Fernando Gomes

**Organização:** Não informado

**E-mail:** fernando.gomes@scbf.com.br

#### MANIFESTAÇÃO Nº 69

**DOCUMENTO:** Minuta de Contrato de Concessão ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO VI – DA REMUNERAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA

Qual deve ser, na proposta, o tratamento dispensado para a questão de imunidade tributária da Infraero relativa a impostos incidentes sobre a propriedade de imóveis? Deve ser considerada tal imunidade em relação ao IPTU referente ao imóvel do SGDA ou o cálculo do valor ofertado pela outorga deve trazer esse componente?

#### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a manifestação e esclarece que o Plano de Negócios já dispõe, em sua subcláusula 2.1.4., acerca do regime fiscal a ser considerado. Veja-se:

2.1.4. o regime fiscal vigente no País, incluindo créditos sobre o Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), sobre a Contribuição para o Programa de Integração Social (PIS) e sobre a Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS) incidentes no faturamento, vedada a consideração de quaisquer outros benefícios fiscais, sejam eles federais, estaduais ou municipais, exceto a utilização dos benefícios fiscais decorrentes do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infra-estrutura (REIDI), instituído pela Lei n. 11.488/2007.

#### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** CARLOS EDUARDO NAUFAL CIAMPOLINI

**Organização:** Não informado

**E-mail:** CNCIAMPOLINI@ITAUBBA.COM.BR

## MANIFESTAÇÃO Nº 70

**DOCUMENTO:** Minuta de Edital ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO IV - DA DOCUMENTAÇÃO, SEÇÃO V - DA HABILITAÇÃO, Subseção II - Da Habilitação Econômico-financeira

No documento “Minuta de Edital - Capítulo IV subseção II – Da Habilitação Econômico-financeira”, item 4.36 e 4.37: Como será exigida a comprovação do PL mínimo de R\$ 65MM? Sugerimos que o referido PL seja auditado por auditores independentes de primeira linha, acompanhado dos respectivos pareceres.

## RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que, segundo entendimento pacífico do Tribunal de Contas da União (TCU), “exigência simultânea de capital social/patrimônio líquido mínimo com a prestação de garantia da proposta para certificação da qualificação econômico-financeira da proponente atenta contra o que reza o art. 31, § 2º, da Lei nº 8.666/93” (Acórdãos nºs. 1.039/2008 - 1ª Câmara, 701/2007 - Plenário, 1.028/2007 - Plenário). (Excerto do AC-1924-28/10-P Sessão: 04/08/10).

Nesse sentido e considerando que no entendimento desta Agência, a exigência de garantia de proposta melhor resguarda os interesses que competem à Administração Pública preservar, a exigência de comprovação de patrimônio líquido será suprimida, mantida a exigência de garantia da proposta.

## DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Fernando Gomes

**Organização:** Não informado

**E-mail:** fernando.gomes@scbf.com.br

## MANIFESTAÇÃO Nº 71

**DOCUMENTO:** Minuta de Edital ASGA

**ITEM:** PREÂMBULO

Uma vez que o propósito do Programa Nacional de Desestatização instituído pela Lei nº 8.301, de 12 de abril de 1990, no qual o Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante foi incluído, mediante o Decreto Federal nº 6.373, de 14 de fevereiro de 2008, questiona-se:

a) a participação da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – INFRAERO (a “INFRAERO”) no certame será permitida, seja na qualidade de Operador Aeroportuário, seja na qualidade de Proponente?

b) se possível a participação da INFRAERO, qual será a forma de participação permitida ?

## RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece sua manifestação e informa que, em cumprimento ao disposto no art. 3º do Decreto nº. 6.373, de 14/2/2008, a INFRAERO foi ouvida no processo de discussão dos estudos técnicos relativos à concessão do ASGA<sup>1</sup>, o que configura hipótese de vedação à participação no certame, conforme estabelece a subcláusula 3.10.3 da minuta de Edital, que

<sup>1</sup> Art. 3º. Fica designado o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES como responsável por contratar, coordenar os estudos técnicos, ouvida a Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - INFRAERO, e prover o apoio técnico necessários à execução e ao acompanhamento do processo de desestatização da infra-estrutura de que trata o art. 1º deste Decreto.

preceitua:

3.10. Não poderão participar deste Leilão pessoas jurídicas, isoladamente ou em Consórcio, que:

(...)

3.10.3. tenham participado da elaboração dos estudos que serviram de base à estruturação deste Edital;

Ademais, importa salientar que a Lei nº. 5.862, de 12/12/1972, não prevê como finalidade da INFRAERO a participação em processos de concessão aeroportuária, a quem compete, tão somente, “implantar, administrar, operar e explorar industrial e comercialmente a infra-estrutura aeroportuária que lhe for atribuída pelo Ministério da Aeronáutica” conforme o art. 2º da respectiva lei.

Na mesma linha, o Estatuto da INFRAERO prevê no art. 4º que seu objeto social “tem por finalidade implantar, administrar, operar e explorar industrial e comercialmente a infra-estrutura aeroportuária e de apoio à navegação aérea, prestar consultoria e assessoramento em suas áreas de atuação e na construção de aeroportos, bem como realizar quaisquer atividades correlatas ou afins, que lhe for atribuída pelo Ministério da Aeronáutica”. Depreende-se do exposto, que a INFRAERO não dispõe de mandamento para participar de processos de concessão aeroportuária, seja como Proponente ou como Operador Aeroportuário.

#### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Fernando Gomes

**Organização:** Não informado

**E-mail:** fernando.gomes@scbf.com.br

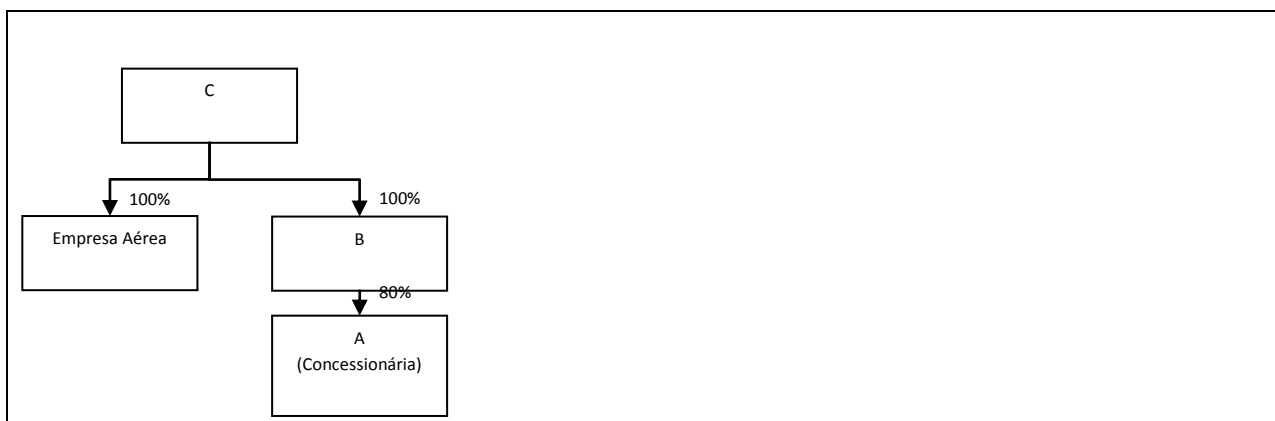
#### MANIFESTAÇÃO Nº 72

**DOCUMENTO:** Minuta de Edital ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO III - DA PARTICIPAÇÃO, SEÇÃO II - DAS LIMITAÇÕES À PARTICIPAÇÃO

De acordo com a subcláusula 3.11 do Edital, as Empresas Aéreas, suas Controladoras, Controladas e Coligadas não poderão participar do leilão do Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante isoladamente, sendo admitida a sua participação como membro de consórcio, desde que observadas determinadas condições impostas pelo Edital. Já a subcláusula 6.13 do Edital veda a participação da Concessionária ou de seus sócios, direta ou indiretamente, no capital votante de Empresas Aéreas, em percentual igual ou superior a dez por cento. Adicionalmente, o Edital, em seu item 1.1.7, define Coligada como sendo: “sociedades submetidas à influência significativa de outra sociedade. Há influência significativa quando se detém ou se exerce o poder de participar nas decisões das políticas financeira quando se detém ou se exerce o poder de participar nas decisões das políticas financeira ou operacional da investida, sem controlá-la.

É presumida influência significativa quando houver a titularidade de 20% (vinte por cento) ou mais do capital votante da investida, sem controlá-la”. Estaria sujeita às vedações do item 3.11 e/ou do item 6.13 do Edital, concessionária “A” que tivesse 80% (oitenta por cento) de suas ações detidas por outra empresa “B”, tendo essa, por sua vez, 100% (cem por cento) de suas ações detidas por outra empresa “C”, detentora de 100% (cem por cento) das ações de uma Empresa de Aérea, conforme ilustrado no organograma abaixo?



### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece sua manifestação e informa que o exemplo apresentado enquadra-se nas vedações previstas nas subcláusulas 3.11 e 6.13 do edital.

### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** CARLOS EDUARDO NAUFAL CIAMPOLINI

**Organização:** Não informado

**E-mail:** CNCIAMPOLINI@ITAUBBA.COM.BR

### MANIFESTAÇÃO Nº 73

**DOCUMENTO:** Minuta de Contrato de Concessão ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO VI – DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO

De acordo com o Contrato de Concessão, serão definidos pela ANAC, conforme regulamentação específica e após consulta e audiência pública, os fatores X e Q e o procedimento para recomposição do reequilíbrio econômico-financeiro da Concessão. Porém, tal disposição inviabilizaria a correta avaliação do retorno e dos riscos do investidor, bem como da financiabilidade do projeto. Entendemos, então, que a determinação dos referidos fatores X e Q deverá ser realizada em conjunto com a Concessionária (Proponente vencedora do certame), desde que esta não prejudique a rentabilidade do investimento e, em caso de haver prejuízo, deverá ocorrer reequilíbrio econômico-financeiro para a Concessionária. Este entendimento está correto? Em caso negativo, solicitamos que seja apresentada uma definição dos fatores X e Q no Edital e no Contrato de Concessão.

### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a participação e informa que:

1. O fator X tem o objetivo de compartilhar os ganhos esperados de produtividade com os consumidores do serviço público concedido e, de outra parte, incentivar a Concessionária a buscar maior eficiência na prestação do serviço concedido, uma vez que o ganho que exceder ao fato X estipulado é apropriado integralmente pela empresa.

O fator Q, por sua vez, busca refletir na tarifa uma punição/bonificação nos casos em que há prestação de serviço público de qualidade inferior/superior a um nível previamente estabelecido em metodologia definida mediante ampla discussão com os atores interessados. Nesse sentido, o fator Q relaciona a qualidade dos serviços prestados pelo administrador aeroportuário ao reajuste das tarifas cobradas, incentivando este a executar sua função sempre da melhor maneira possível. Nota-se que ambos os fatores são relacionados com os reajustes

tarifários, o que, necessariamente, os vincula com a rentabilidade do negócio, sem, contudo, ensejar qualquer forma de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

De acordo com a atual minuta de Contrato de Concessão, as metodologias de cálculo dos fatores X e Q serão definidas por ocasião da 1ª revisão ordinária, prevista para acontecer a cada período de 5 (cinco) anos, contados da data de eficácia do contrato, portanto, após a construção e início da exploração do aeroporto.

No intuito de mitigar eventuais riscos associados à ausência de prévia definição de metodologia de cálculo dos fatores X e Q, a minuta do Contrato de Concessão assegura que tanto o fator X quanto o fator Q serão definidos após ampla discussão pública, por meio dos mecanismos de consulta e audiência públicas, dos quais participará inclusive a Concessionária.

A fim de contribuir para esse propósito, o texto do contrato será alterado de maneira que a definição da metodologia e do valor do Fator X a vigorar nos primeiros cinco anos da exploração do aeroporto e a definição da metodologia do Fator Q ocorram anteriormente ao início da Fase II (Exploração do Aeroporto) o que reduzirá o nível de incerteza quanto à exploração do aeroporto e permitirá que sejam colhidos dados para a definição do valor do Fator Q na primeira revisão ordinária.

Cabe ressaltar que situação semelhante, de ausência de conhecimento prévio da metodologia de cálculo do fator X e Q, já aconteceu em outros setores e não gerou maiores problemas para as licitantes.

#### **DADOS DO COLABORADOR**

**Nome:** CARLOS EDUARDO NAUFAL CIAMPOLINI

**Organização:** Não informado

**E-mail:** CNCIAMPOLINI@ITAUBBA.COM.BR

#### **MANIFESTAÇÃO Nº 74**

**DOCUMENTO:** Minutas de Anexos ao Contrato de Concessão ASGA

**ITEM:** Anexo 2 do Contrato – Plano de Exploração Aeroportuária (PEA)

Adicionalmente, em relação à tabela 4, contida no Anexo 2 da minuta do Contrato de Concessão (PEA), Seção 3.2 (referente à pontuação mínima que a Concessionária deve obter na pesquisa de satisfação do usuário), muitos dos itens se referem à qualidade de prestação de serviços que não correspondem diretamente aos serviços prestados pela concessionária, como, por exemplo, o tempo de espera no controle de alfândega, o controle de passaportes, dentre outros. Certamente, compete à administração do aeroporto coordenar as atividades de todas as empresas nele atuantes visando a excelência no atendimento aos usuários. Entretanto, a Concessionária não pode ser responsabilizada ou penalizada caso uma das referidas empresas não disponibilize, por exemplo, o adequado número de funcionários para um atendimento de qualidade. Adicionalmente, como a avaliação dos passageiros pode afetar a tarifa, deve-se gerar um viés por parte dos passageiros com estes avaliando negativamente o serviço, mesmo não sendo verdadeiramente o caso.

Conseqüentemente sugerimos a reavaliação da referida tabela 4 e, ainda, que o fator Q afete apenas a parte da tarifa que irá para a Concessionária, excluindo a tarifa que será paga pelos passageiros.

#### **RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que:

1. A qualidade dos serviços prestados em um aeroporto é decorrente de uma conjunção de

esforços de todos os agentes atuantes em suas instalações. A disponibilização de áreas e equipamentos adequados para determinado órgão público, por exemplo, poderá afetar diretamente no desempenho das suas atividades.

Ademais, o art. 36 da Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, em seu §4º, estabelece que o responsável pela administração aeroportuária, a fim de alcançar e manter a boa qualidade operacional do aeroporto, coordenará as atividades dos órgãos públicos que, por disposição legal, nele devam funcionar.

Portanto, a Concessionária, no papel de operador aeroportuário, deverá buscar os meios para garantir a boa qualidade dos serviços aeroportuários prestados aos seus clientes.

No entanto, de modo a não onerá-la indevidamente, a Concessionária não será penalizada nas hipóteses em que for demonstrado que a eventual avaliação negativa da qualidade de serviço se deu por responsabilidade de terceiros.

Também quanto à possibilidade de que passageiros, empresas aéreas e demais clientes do aeroporto avaliem negativamente os serviços prestados pela Concessionária, no intuito de reduzirem os valores das tarifas cobradas, vale ressaltar que, ao longo da concessão, será formado um banco de dados consistente que estabelecerá a relação entre os parâmetros de avaliação objetivos e os subjetivos, previstos no Contrato de Concessão. Com isso, o Poder Concedente disporá de instrumentos que permitirão identificar desvios nesta relação e poderá buscar avaliações alternativas, caso necessário.

Nesse sentido, serão acrescentados ao Anexo 2 - Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), os seguintes itens:

3.3. A ANAC implementará um canal de comunicação para que a Concessionária possa relatar procedimentos indevidos realizados pelas companhias aéreas e órgãos públicos que atuem no aeroporto, que possam afetar a qualidade do serviço prestado.

3.4. Não haverá penalidade à Concessionária em casos de comprovada influência negativa na avaliação da qualidade de serviço em componentes que possuem infraestrutura provida pela Concessionária, mas são operados por terceiros, tais como check-in, controle de passaporte e controle de alfândega.

2. O fator Q busca refletir na tarifa uma punição/bonificação nos casos em que há prestação de serviço público de qualidade inferior/superior a um nível previamente estabelecido em metodologia definida mediante ampla discussão com os atores interessados. Nesse sentido, o fator Q relaciona a qualidade dos serviços prestados pelo administrador aeroportuário ao reajuste das tarifas cobradas, incentivando este a executar sua função sempre da melhor maneira possível. Nota-se que ambos os fatores são relacionados com os reajustes tarifários, o que, necessariamente, os vincula com a rentabilidade do negócio, sem, contudo, ensejar qualquer forma de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

De acordo com a atual minuta de Contrato de Concessão, as metodologias de cálculo tanto do fator X quanto do fator Q serão definidas por ocasião da 1ª revisão ordinária, prevista para acontecer a cada período de 5 (cinco) anos, contados da data de eficácia do contrato, portanto, após a construção e início da exploração do aeroporto.

No intuito de mitigar eventuais riscos associados à ausência de prévia definição de metodologia de cálculo dos fatores X e Q, a minuta do Contrato de Concessão assegura que tanto o fator X quanto o fator Q serão definidos após ampla discussão pública, por meio dos mecanismos de consulta e audiência públicas, dos quais participará inclusive a Concessionária.

A fim de contribuir para esse propósito, o texto do contrato será alterado de maneira que a definição da metodologia e do valor do Fator X a vigorar nos primeiros cinco anos da exploração do aeroporto e a definição da metodologia do Fator Q ocorram anteriormente ao início da Fase II (Exploração do Aeroporto) o que reduzirá o nível de incerteza quanto à exploração do aeroporto e permitirá que sejam colhidos dados para a definição do valor do Fator Q na primeira revisão ordinária.

Cabe ressaltar que situação semelhante, de ausência de conhecimento prévio da metodologia de cálculo do fator X e Q, já aconteceu em outros setores e não gerou maiores problemas para as licitantes.

<b>DADOS DO COLABORADOR</b>
<b>Nome:</b> CARLOS EDUARDO NAUFAL CIAMPOLINI
<b>Organização:</b> Não informado
<b>E-mail:</b> CNCIAMPOLINI@ITAUBBA.COM.BR
<b>MANIFESTAÇÃO Nº 75</b>
<b>DOCUMENTO:</b> Minuta de Contrato de Concessão ASGA
<b>ITEM:</b> CAPÍTULO VI – DA REMUNERAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA, Seção II – Das Receitas Alternativas
Favor definir o conceito de "antieconomico" utilizada na subcláusula 4.20 da minuta do Contrato de Concessão.
<b>RESPOSTA DA ANAC</b>
A ANAC agradece sua contribuição e informa que o conceito de prestação antieconômica de serviço por mais de uma empresa esta relacionado à existência de subaditividade de custos. Existe subaditividade de custos quando o custo de produção de determinado nível de serviço é menor quando produzido por apenas uma firma do que quando produzido por duas ou mais firmas.

<b>DADOS DO COLABORADOR</b>
<b>Nome:</b> CARLOS EDUARDO NAUFAL CIAMPOLINI
<b>Organização:</b> Não informado
<b>E-mail:</b> CNCIAMPOLINI@ITAUBBA.COM.BR
<b>MANIFESTAÇÃO Nº 76</b>
<b>DOCUMENTO:</b> Relatório Preliminar Consolidado
<b>ITEM:</b> Premissas Financeiras e Resultados da Modelagem Econômico-Financeira
Entendemos que, de acordo com o determinado no item 8.5, será necessário atingir índice mínimo de cobertura do serviço da dívida (ICSD mínimo) igual de 1,3 durante todo o prazo da concessão. Este entendimento está correto? Em caso positivo, favor esclarecer o volume, prazo e condições de financiamento considerados pelo Consórcio Potiguar para que fosse atingido o referido ICSD mínimo de 1,3.
<b>RESPOSTA DA ANAC</b>
A ANAC agradece a manifestação e esclarece que não há obrigação da Concessionária atingir ICSD mínimo. Cabe aos interessados avaliar suas fontes de financiamento e as respectivas condições (volume, prazo e outros).
No EVTEA do ASGA, apenas foram aferidos os contornos do financiamento que seria compatível com a capacidade de pagamento do aeroporto, com a finalidade exclusiva de subsidiar as análises do Governo Federal.

Além disso, as premissas de financiamento não afetam o resultado do projeto, já que se utilizou a ótica da firma para projetar os fluxos de caixa (FCFF).

<b>DADOS DO COLABORADOR</b>
<b>Nome:</b> CARLOS EDUARDO NAUFAL CIAMPOLINI
<b>Organização:</b> Não informado
<b>E-mail:</b> CNCIAMPOLINI@ITAUBBA.COM.BR
<b>MANIFESTAÇÃO Nº 77</b>
<b>DOCUMENTO:</b> Minuta de Edital ASGA
<b>ITEM:</b> CAPÍTULO IV - DA DOCUMENTAÇÃO, SEÇÃO V - DA HABILITAÇÃO, Subseção II - Da Habilitação Econômico-financeira
Incluir ao final do item 4.36 a obrigação de atendimento dos seguintes índices (i) solvência geral = Ativo Total/(Passivo Circulante + Exigível a Longo Prazo) $\geq$ 2,0; e (ii) liquidez corrente = Ativo Circulante/Passivo Circulante = 0,85.
<b>RESPOSTA DA ANAC</b>
A ANAC agradece a contribuição e informa que considera os requisitos estabelecidos no Capítulo IV, Seção V, Subseção II – Da Habilitação Econômico-Financeira - do edital de licitação suficientes à comprovação da habilitação econômico-financeira das Proponentes.

<b>DADOS DO COLABORADOR</b>
<b>Nome:</b> CARLOS EDUARDO NAUFAL CIAMPOLINI
<b>Organização:</b> Não informado
<b>E-mail:</b> <a href="mailto:CNCIAMPOLINI@ITAUBBA.COM.BR">CNCIAMPOLINI@ITAUBBA.COM.BR</a>
<b>MANIFESTAÇÃO Nº 78</b>
<b>DOCUMENTO:</b> Minuta de Contrato de Concessão ASGA
<b>ITEM:</b> CAPÍTULO III – DOS DIREITOS E DEVERES, Seção I – Da Concessionária, Subseção VII – Do Capital Social
Em referência ao item 3.1.39, sugerimos a redução do capital social mínimo para R\$ 100.000.000, ou 25%, do total de investimento estimado para a 1ª fase, o que for maior, visando possibilitar o aumento da alavancagem potencial (financiamento) do projeto.
<b>RESPOSTA DA ANAC</b>
A ANAC agradece sua manifestação e informa que a sugestão de redução do capital social mínimo será acolhida, de modo a conferir maior flexibilidade à formação da estrutura de capital do projeto.
Para tanto, será assumido como novo valor mínimo de capital a ser integralizado o equivalente a 20% do valor de investimentos estimados para <b>FASE I</b> , o que corresponde a R\$ 84.392.327,00 (oitenta e quatro milhões, trezentos e noventa e dois mil e trezentos e vinte e sete reais) em capital social mínimo a ser integralizado, dos quais R\$ 16.878.465,40 (dezesesseis milhões, oitocentos e setenta e oito mil, quatrocentos e sessenta e cinco reais e quarenta centavos), devem ser integralizados em dinheiro.



Na definição desse novo valor foi considerada a possibilidade de eventual financiamento do empreendimento pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que admite o financiamento de até 80% do total de investimentos previstos.

Nesse sentido, as subcláusulas 6.1.1, vii da minuta de Edital, o Anexo 15 - Modelo de Declaração de Capacidade Financeira da minuta de Edital e a subcláusula 3.1.39 da minuta de Contrato de Concessão passarão a vigorar com a seguinte redação, cujos valores, por medida de simplificação serão arredondados:

6.1.1. (...)

vii. o capital social inicial subscrito de, no mínimo, R\$84.000.000,00 (oitenta e quatro milhões de Reais), com parcela integralizada de, no mínimo, 32.500.000,00 (trinta e dois milhões e quinhentos mil Reais), dos quais, no mínimo, R\$16.000.000,00 (dezesesseis milhões Reais), deverão ser integralizados em dinheiro;

Em atendimento à subcláusula 4.42 do Edital, a [Proponente], por seu(s) representante(s) credenciado(s) abaixo assinado(s), declara, sob as penas da legislação aplicável, que dispõe ou tem capacidade de obter recursos financeiros suficientes para cumprir as obrigações de aporte de recursos próprios e de terceiros necessários à consecução do objeto da concessão. Declara, além disso, que (i) tem condições de contratar todos os seguros necessários à consecução do objeto da concessão e (ii) dispõe ou tem capacidade de obter os recursos para a integralização mínima do capital social da SPE, em moeda corrente nacional, no montante de R\$ 16.000.000,00 (dezesesseis milhões de reais) e apresentar a Garantia de Execução do Contrato no valor 65.000.000,00 (sessenta e cinco milhões de reais) no prazo de até 45 (quarenta e cinco) dias após a publicação do ato de homologação indicado na subcláusula 6.1 do Edital em referência.

3.1.39. manter capital social subscrito de, no mínimo, R\$84.000.000,00 (oitenta e quatro milhões de Reais), com parcela integralizada, em dinheiro, de no mínimo R\$ 16.000.000,00 (dezesesseis milhões de reais), vedada, em qualquer hipótese, a sua redução sem a prévia e expressa autorização da ANAC;

#### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** CARLOS EDUARDO NAUFAL CIAMPOLINI

**Organização:** Não informado

**E-mail:** CNCIAMPOLINI@ITAUBBA.COM.BR

#### MANIFESTAÇÃO Nº 79

**DOCUMENTO:** Minuta de Edital ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO III - DA PARTICIPAÇÃO

A INFRAERO poderá participar do certame, seja como Proponente ou como Operador Aeroportuário? Em caso afirmativo como será dada a referida participação?

#### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece sua manifestação e informa que, em cumprimento ao disposto no art. 3º do

Decreto nº. 6.373, de 14/2/2008, a INFRAERO foi ouvida no processo de discussão dos estudos técnicos relativos à concessão do ASGA<sup>2</sup>, o que configura hipótese de vedação à participação no certame, conforme estabelece a subcláusula 3.10.3 da minuta de Edital, que preceitua:

3.10. Não poderão participar deste Leilão pessoas jurídicas, isoladamente ou em Consórcio, que:

(...)

3.10.3. tenham participado da elaboração dos estudos que serviram de base à estruturação deste Edital;

Ademais, importa salientar que a Lei nº. 5.862, de 12/12/1972, não prevê como finalidade da INFRAERO a participação em processos de concessão aeroportuária, a quem compete, tão somente, “implantar, administrar, operar e explorar industrial e comercialmente a infra-estrutura aeroportuária que lhe for atribuída pelo Ministério da Aeronáutica” conforme o art. 2º da respectiva lei.

Na mesma linha, o Estatuto da INFRAERO prevê no art. 4º que seu objeto social “tem por finalidade implantar, administrar, operar e explorar industrial e comercialmente a infra-estrutura aeroportuária e de apoio à navegação aérea, prestar consultoria e assessoramento em suas áreas de atuação e na construção de aeroportos, bem como realizar quaisquer atividades correlatas ou afins, que lhe for atribuída pelo Ministério da Aeronáutica”. Depreende-se do exposto, que a INFRAERO não dispõe de mandamento para participar de processos de concessão aeroportuária, seja como Proponente ou como Operador Aeroportuário.

#### **DADOS DO COLABORADOR**

**Nome:** CARLOS EDUARDO NAUFAL CIAMPOLINI

**Organização:** Não informado

**E-mail:** CNCIAMPOLINI@ITAUBBA.COM.BR

#### **MANIFESTAÇÃO Nº 80**

**DOCUMENTO:** Minuta de Edital ASGA

**ITEM:** Anexo 17 – Plano de Negócios

De acordo com o Edital (Anexo 17, item 2.1.3), é vedada qualquer expectativa de variação cambial. Os estudos existentes, realizados pelo consórcio Potiguar, utilizam variação cambial para converter para Real as tarifas internacionais denominadas em Dólares, conforme nota 5 do item 3.5 do referido estudo. Favor confirmar se haverá reajuste de tarifas em USD. Em caso positivo, esclarecer qual o indexador que será utilizado.

#### **RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a manifestação e esclarece que será alterado a subcláusula 2.1.3 do anexo 17 da minuta de Edital do Leilão nº 01/2010 para permitir que as Proponentes incorporem suas projeções de câmbio. Nesse sentido, a referida subcláusula passará a vigorar com a seguinte redação:

2.1.3. a vedação a qualquer expectativa de inflação;

Ademais, a minuta de contrato será alterada para estabelecer que as tarifas internacionais

<sup>2</sup> Art. 3º. Fica designado o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES como responsável por contratar, coordenar os estudos técnicos, ouvida a Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - INFRAERO, e prover o apoio técnico necessários à execução e ao acompanhamento do processo de desestatização da infra-estrutura de que trata o art. 1º deste Decreto.

sejam reajustadas de acordo com o (CPI-U/BLS). Os itens 6.4 e 6.5 da minuta de Contrato de Concessão passarão a vigorar com a seguinte redação:

6.1. Quando da emissão da Ordem de Serviço da FASE II, as Tarifas Domésticas serão reajustadas pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo calculado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IPCA/IBGE) e as Tarifas internacionais serão reajustadas pelo Consumer Price Index – All Urban Consumers calculado pelo Bureau of Labor Statistics (CPI-U/BLS), tendo como referência a data da publicação do edital, observando-se a seguinte fórmula:

$$T_t = T_0 \times (P_t - 1 / P_0)$$

onde

t é um índice mensal;

T<sub>t</sub> é o Valor da Tarifa reajustada na data de início do pagamento da outorga;

T<sub>0</sub> é o Valor da Tarifa a preços correntes constantes do Anexo Tarifas;

P<sub>t - 1</sub> é o Índice aplicável referente ao mês anterior ao reajuste;

P<sub>0</sub> é o Índice aplicável referente ao mês de publicação do edital.

6.5. Após o primeiro reajuste as Tarifas Domésticas serão reajustadas pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo calculado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IPCA/IBGE) e as Tarifas internacionais serão reajustadas pelo Consumer Price Index – All Urban Consumers calculado pelo Bureau of Labor Statistics (CPI-U/BLS), tendo como referência a data do último reajuste, observando-se a seguinte fórmula:

$$T_t = T_{t-12} \times (P_t - 1 / P_{t-13}) \times (1 - X \pm Q)$$

onde

t é um índice mensal

T<sub>t</sub> = Valor da Tarifa reajustada

T<sub>t - 12</sub> = Valor da Tarifa em vigor

P<sub>t - 1</sub> = Índice aplicável referente ao mês anterior ao reajuste;

P<sub>t - 13</sub> = Índice aplicável referente ao mês do último reajuste

X = Fator de Produtividade a ser definido para cada ciclo de Revisão Tarifária.

Q = Fator de qualidade a ser definido para cada ciclo de Revisão Tarifária.

#### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** CARLOS EDUARDO NAUFAL CIAMPOLINI

**Organização:** Não informado

**E-mail:** CNCIAMPOLINI@ITAUBBA.COM.BR

**MANIFESTAÇÃO Nº 81****DOCUMENTO:** Minuta de Edital ASGA**ITEM:** Anexo 17 – Plano de Negócios

De acordo com o Edital (Anexo 17, item 2.1.4), é vedada a consideração de quaisquer outros benefícios fiscais, sejam eles federais, estaduais ou municipais, exceto a utilização dos benefícios fiscais decorrentes do REIDI. Os estudos existentes, realizados pelo consórcio Potiguar, consideram, conforme item 8.6, o benefício fiscal da SUDENE da seguinte forma: redução de 75% do imposto (IR, adicional de IR) por 10 anos a partir de 2020. Favor confirmar a possibilidade de se utilizar o referido benefício fiscal da SUDENE.

**RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a manifestação e esclarece que o benefício fiscal concedido pela Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE) tem por objetivo incentivar o desenvolvimento econômico da região nordeste. Esse benefício tem sido reiteradamente renovado desde sua criação, na década de 1950. Caberá ao licitante avaliar a possibilidade de incorporar essa premissa no cálculo da sua oferta.

**DADOS DO COLABORADOR****Nome:** Álvaro Covarrubias Alcalde**Organização:** Não informado**E-mail:** acovarrubias@a-port.aero**MANIFESTAÇÃO Nº 82****DOCUMENTO:** Relatório 2 – Estudo de Mercado**ITEM:** Contextualização Econômica

Após o início das operações do ASGA, quem ficará responsável pela operação do aeroporto Augusto Severo? Entendemos que após a transferência das operações do aeroporto Augusto Severo para o ASGA, o aeroporto Augusto Severo será utilizado somente para fins militares. Este entendimento está correto? Solicitamos confirmar que não haverá operação de vôos comerciais no aeroporto Augusto Severo.

**RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece sua contribuição e informa que, após o início da exploração do aeroporto de São Gonçalo do Amarante, o aeroporto Augusto Severo será administrado pela Força Aérea Brasileira e seu uso será exclusivamente militar.

Cabe ainda ressaltar que a subcláusula 5.2.8 da Seção I – Dos Riscos do Poder Concedente do CAPÍTULO V – DA ALOCAÇÃO DOS RISCOS da Minuta de Contrato estabelece que o “funcionamento do Aeroporto Internacional Augusto Severo para vôos comerciais, após a entrada em operação do Aeroporto objeto da concessão” será risco suportado exclusivamente pelo Poder Concedente, e em caso de ocorrência, os prejuízos decorrentes a concessionária serão repactuados através de revisão extraordinária.

**DADOS DO COLABORADOR****Nome:** Arun Roy

<b>Organização:</b> Não informado
<b>E-mail:</b> arun.roy@a-port.aero
<b>MANIFESTAÇÃO Nº 83</b>
<b>DOCUMENTO:</b> Relatório 2 – Estudo de Mercado
<b>ITEM:</b> Contextualização Econômica
Qual será o raio de distância mínimo para a construção de outros aeroportos na região? Sugerimos a instituição de um raio mínimo, pois entendemos que no caso da construção de um novo aeroporto na região cujas operações afetem a operação do ASGA, deverá existir o re-equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão do ASGA. Este entendimento está correto?
<b>RESPOSTA DA ANAC</b>
A ANAC agradece sua contribuição e informa que não há previsão de restrição de distância mínima para a construção de novos aeroportos.
Segundo estabelece a subcláusula 5.2.3 da Seção I – Dos Riscos do Poder Concedente do CAPÍTULO V – DA ALOCAÇÃO DOS RISCOS da minuta de contrato a “restrição operacional decorrente de decisão ou omissão de entes públicos” será risco suportado exclusivamente pelo Poder Concedente, e em caso de ocorrência, os prejuízos decorrentes a Concessionária serão repactuados através de revisão extraordinária. Sendo assim, a Concessionária fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, caso a construção de um novo aeroporto reduza a capacidade operacional do ASGA.
Entretanto, a instalação de um novo aeroporto em área de influência da Concessionária não é considerada limitação da capacidade operacional, mas evento associado ao risco de demanda, e enquadrado na subcláusula 5.4.10 da Seção II – Dos Riscos da Concessionária do CAPÍTULO V – DA ALOCAÇÃO DOS RISCOS da Minuta de Contrato, que estabelece que a “variação da demanda pelos serviços prestados no Aeroporto” será risco suportado exclusivamente pela Concessionária. Sendo assim, a Concessionária não fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, caso parte da demanda do ASGA seja desviada para um eventual novo aeroporto que venha a ser construído na região.

<b>DADOS DO COLABORADOR</b>
<b>Nome:</b> André Spinola Viana Klamas
<b>Organização:</b>
<b>E-mail:</b> andre.klamas@a-port.aero
<b>MANIFESTAÇÃO Nº 84</b>
<b>DOCUMENTO:</b> Minuta de Contrato de Concessão ASGA
<b>ITEM:</b> Matriz de Risco
Entendemos que qualquer caso de deficiência nos serviços prestados pelos órgãos públicos deve ser tratado como risco do Poder Concedente. Esse entendimento está correto?
<b>RESPOSTA DA ANAC</b>
A ANAC agradece a participação e informa que os riscos do Poder Concedente estão enumerados na Seção I do CAPÍTULO V – DA ALOCAÇÃO DE RISCOS da minuta do Contrato de Concessão.

<b>DADOS DO COLABORADOR</b>
<b>Nome:</b> Priscilla Perestrelo Verna
<b>Organização:</b> Não informado
<b>E-mail:</b> priscilla_pv@yahoo.com.br
<b>MANIFESTAÇÃO Nº 85</b>
<b>DOCUMENTO:</b> Minuta de Edital ASGA
<b>ITEM:</b> CAPÍTULO IV - DA DOCUMENTAÇÃO, SEÇÃO IV - DA PROPOSTA ECONÔMICA
Entendemos que no caso de a Proponente vencedora do Leilão ser desclassificada, serão analisados os documentos habilitatórios da proposta classificada em segundo lugar, nas condições técnicas e econômicas desta segunda proposta e, em nenhuma hipótese, deverão ser consideradas as condições técnicas e econômicas apresentadas pela Proponente desqualificada. Este entendimento está correto?
<b>RESPOSTA DA ANAC</b>
A ANAC agradece a contribuição e informa que o entendimento apresentado pelo colaborador está correto, isto é, se a Proponente vencedora for desclassificada serão analisados os documentos de habilitação da Proponente classificada em segundo lugar nas condições técnicas e econômicas de sua proposta. O item 5.23 do Edital, abaixo transcrito, traz esse esclarecimento:  5.23. A desclassificação do Proponente que tenha apresentado a melhor proposta econômica implicará:  5.23.1. na execução integral da sua garantia de proposta, e  5.23.2. na abertura dos Documentos de Habilitação, do Plano de Negócios e da Metodologia de Execução da Proponente que tenha apresentado a segunda melhor proposta econômica na Sessão Pública do Leilão, e assim sucessivamente até que uma Proponente cumpra com os requisitos da habilitação, do Plano de Negócios e da Metodologia de Execução, caso em que será considerada vencedora.

<b>DADOS DO COLABORADOR</b>
<b>Nome:</b> Álvaro Covarrubias Alcalde
<b>Organização:</b> Não informado
<b>E-mail:</b> acovarrubias@a-port.aero
<b>MANIFESTAÇÃO Nº 86</b>
<b>DOCUMENTO:</b> Relatório 2 – Estudo de Mercado
<b>ITEM:</b> Fontes Alternativas
Entendemos que no Estudo de Mercado, item 6.1, é considerado como receita da Concessionária 80% do valor do ATAERO. Na minuta para o Contrato de Concessão, item 4.1 e 4.2 há indicação de que 100% do ATAERO pertence ao Tesouro. Qual entendimento está correto?
<b>RESPOSTA DA ANAC</b>

A ANAC agradece sua contribuição e informa que as receitas tarifárias da Concessionária são compostas exclusivamente pelos valores estabelecidos no ANEXO 8 do Contrato – Tarifas, conforme o estabelecido na subcláusula 4.1.1 do Capítulo VI – DA REMUNERAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA.

O ATAERO incidirá sobre as Tarifas Aeroportuárias e sobre as Tarifas de Uso das Comunicações previstas no referido Anexo e corresponderá a 50% (cinquenta por cento) dos valores efetivamente cobrados dos usuários (ATAERO). Atualmente, o ATAERO apresenta a seguinte destinação:

38,5% - Secretaria da Fazenda da Aeronáutica (SEFA)

20% - SEFA – Programa Federal de Auxílio a Aeroportos (PROFAA);

41,5% - INFRAERO

Cabe esclarecer, ainda, que a subcláusula 6.1 do Estudo de mercado apenas faz uma simulação de qual seria a receita da Concessionária caso ela se apropriasse do ATAERO.

#### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Arun Roy

**Organização:** Não informado

**E-mail:** arun.roy@a-port.aero

#### MANIFESTAÇÃO Nº 87

**DOCUMENTO:** Relatório Preliminar Consolidado

**ITEM:** Estudos de Demanda

Qual o índice de correção de tarifas utilizado no Relatório Preliminar Consolidado, uma vez que o anexo 17 do Edital informa que não será permitido o uso de inflação e variação cambial no Plano de Negócios?

#### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a manifestação e esclarece que será alterado a subcláusula 2.1.3 do anexo 17 da minuta de Edital do Leilão nº 01/2010 para permitir que as Proponentes incorporem suas projeções de câmbio. Nesse sentido, a referida subcláusula passará a vigorar com a seguinte redação:

2.1.3. a vedação a qualquer expectativa de inflação;

Ademais, a minuta de contrato será alterada para estabelecer que as tarifas internacionais sejam reajustadas de acordo com o (CPI-U/BLS). Os itens 6.4 e 6.5 da minuta de Contrato de Concessão passarão a vigorar com a seguinte redação:

6.1. Quando da emissão da Ordem de Serviço da FASE II, as Tarifas Domésticas serão reajustadas pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo calculado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IPCA/IBGE) e as Tarifas internacionais serão reajustadas pelo Consumer Price Index – All Urban Consumers calculado pelo Bureau of Labor Statistics (CPI-U/BLS), tendo como referência a data da publicação do edital, observando-se a seguinte fórmula:

$$T_t = T_0 \times (P_t - 1 / P_0)$$

onde

t é um índice mensal;

Tt é o Valor da Tarifa reajustada na data de início do pagamento da outorga;

T0 é o Valor da Tarifa a preços correntes constantes do Anexo Tarifas;

Pt - 1 é o Índice aplicável referente ao mês anterior ao reajuste;

P0 é o Índice aplicável referente ao mês de publicação do edital.

6.5. Após o primeiro reajuste as Tarifas Domésticas serão reajustadas pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo calculado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IPCA/IBGE) e as Tarifas internacionais serão reajustadas pelo Consumer Price Index - All Urban Consumers calculado pelo Bureau of Labor Statistics (CPI-U/BLS), tendo como referência a data do último reajuste, observando-se a seguinte fórmula:

$$T_t = T_{t-12} \times (P_t - 1 / P_{t-13})^X (1 - X \pm Q)$$

onde

t é um índice mensal

Tt = Valor da Tarifa reajustada

Tt - 12 = Valor da Tarifa em vigor

Pt - 1 = Índice aplicável referente ao mês anterior ao reajuste;

Pt - 13 = Índice aplicável referente ao mês do último reajuste

X = Fator de Produtividade a ser definido para cada ciclo de Revisão Tarifária.

Q = Fator de qualidade a ser definido para cada ciclo de Revisão Tarifária.

#### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** André Spinola Viana Klamas

**Organização:** Não informado

**E-mail:** andre.klamas@a-port.aero

#### MANIFESTAÇÃO Nº 88

**DOCUMENTO:** Minuta de Contrato de Concessão ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO VI – DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO

Conforme o Edital, as premissas utilizadas para determinar os fatores X e Q e o procedimento para recomposição do reequilíbrio econômico-financeiro da Concessão somente serão definidos posteriormente e em legislação específica. Entretanto, tal disposição inviabilizaria a correta avaliação do retorno e dos riscos do investidor, bem como da financiabilidade do projeto. Entendemos que a determinação de referidos valores deverá ser feita em conjunto com a Concessionária (Proponente vencedora do certame), desde que não prejudique a rentabilidade do investimento e, caso prejudique, levará ao reequilíbrio econômico-financeiro. Este entendimento está correto? Caso não esteja, solicitamos uma definição para os fatores X e Q no edital de licitação e no Contrato de Concessão.

#### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a participação e informa que o fator X tem o objetivo de compartilhar os ganhos esperados de produtividade com os consumidores do serviço público concedido e, de outra parte, incentivar a Concessionária a buscar maior eficiência na prestação do serviço



concedido, uma vez que o ganho que exceder ao fato X estipulado é apropriado integralmente pela empresa.

O fator Q, por sua vez, busca refletir na tarifa uma punição/bonificação nos casos em que há prestação de serviço público de qualidade inferior/superior a um nível previamente estabelecido em metodologia definida mediante ampla discussão com os atores interessados. Nesse sentido, o fator Q relaciona a qualidade dos serviços prestados pelo administrador aeroportuário ao reajuste das tarifas cobradas, incentivando este a executar sua função sempre da melhor maneira possível. Nota-se que ambos os fatores são relacionados com os reajustes tarifários, o que, necessariamente, os vincula com a rentabilidade do negócio, sem, contudo, ensejar qualquer forma de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

De acordo com a atual minuta de Contrato de Concessão, as metodologias de cálculo dos fatores X e Q serão definidas por ocasião da 1ª revisão ordinária, prevista para acontecer a cada período de 5 (cinco) anos, contados da data de eficácia do contrato, portanto, após a construção e início da exploração do aeroporto.

No intuito de mitigar eventuais riscos associados à ausência de prévia definição de metodologia de cálculo dos fatores X e Q, a minuta do Contrato de Concessão assegura que tanto o fator X quanto o fator Q serão definidos após ampla discussão pública, por meio dos mecanismos de consulta e audiência públicas, dos quais participará inclusive a Concessionária.

A fim de contribuir para esse propósito, o texto do contrato será alterado de maneira que a definição da metodologia e do valor do Fator X a vigorar nos primeiros cinco anos da exploração do aeroporto e a definição da metodologia do Fator Q ocorram anteriormente ao início da Fase II (Exploração do Aeroporto) o que reduzirá o nível de incerteza quanto à exploração do aeroporto e permitirá que sejam colhidos dados para a definição do valor do Fator Q na primeira revisão ordinária.

Cabe ressaltar que situação semelhante, de ausência de conhecimento prévio da metodologia de cálculo do fator X e Q, já aconteceu em outros setores e não gerou maiores problemas para as licitantes.

## **MANIFESTAÇÃO Nº 89**

**DOCUMENTO:** Minutas de Anexos ao Contrato de Concessão ASGA

**ITEM:** Anexo 2 do Contrato – Plano de Exploração Aeroportuária (PEA)

A tabela 4, contida no Anexo 2 da Minuta do Contrato de Concessão (PEA), Seção 3.2, se refere à pontuação mínima que a Concessionária deve obter na pesquisa de satisfação do usuário. No entanto, muitos dos itens se referem à qualidade de prestação de serviços que não correspondem diretamente aos serviços da concessionária, como por exemplo, tempo de espera no controle de alfândega, ou controle de passaporte, dentre outros. Sem dúvida, compete à administração do aeroporto coordenar as atividades de todas as empresas visando a excelência do atendimento aos usuários, no entanto, a Concessionária não pode ser penalizada caso uma das empresas não coloque, por exemplo, quantidade de funcionários adequada ao atendimento. Ademais, como a avaliação dos passageiros pode afetar a tarifa, deve-se gerar um incentivo perverso para os passageiros avaliarem negativamente o serviço.

Sugerimos, dessa forma, a reavaliação de referida tabela 4 e, ainda, que o fator Q só afete a parte da tarifa que irá para a Concessionária, mas não a tarifa paga pelos passageiros.

## **RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a participação e informa que:

1. A qualidade dos serviços prestados em um aeroporto é decorrente de uma conjunção de esforços de todos os agentes atuantes em suas instalações. A disponibilização de áreas e

equipamentos adequados para determinado órgão público, por exemplo, poderá afetar diretamente no desempenho das suas atividades.

Ademais, o art. 36 da Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, em seu §4º, estabelece que o responsável pela administração aeroportuária, a fim de alcançar e manter a boa qualidade operacional do aeroporto, coordenará as atividades dos órgãos públicos que, por disposição legal, nele devam funcionar.

Portanto, a Concessionária, no papel de operador aeroportuário, deverá buscar os meios para garantir a boa qualidade dos serviços aeroportuários prestados aos seus clientes.

No entanto, de modo a não onerá-la indevidamente a Concessionária não será penalizada nas hipóteses em que for demonstrado que a eventual avaliação negativa da qualidade de serviço se der por responsabilidade de terceiros.

Também quanto à possibilidade de que passageiros, empresas aéreas e demais clientes do aeroporto avaliem negativamente os serviços prestados pela Concessionária, no intuito de reduzirem os valores das tarifas cobradas, vale ressaltar que, ao longo da concessão, será formado um banco de dados consistente que estabelecerá a relação entre os parâmetros de avaliação objetivos e os subjetivos, previstos no Contrato de Concessão. Com isso, o Poder Concedente disporá de instrumentos que permitirão identificar desvios nesta relação e poderá buscar avaliações alternativas, caso necessário.

Nesse sentido, serão acrescentados ao Anexo 2 - Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), os seguintes itens:

3.3. A ANAC implementará um canal de comunicação para que a Concessionária possa relatar procedimentos indevidos realizados pelas companhias aéreas e órgãos públicos que atuem no aeroporto, que possam afetar a qualidade do serviço prestado.

3.4. Não haverá penalidade à Concessionária em casos de comprovada influência negativa na avaliação da qualidade de serviço em componentes que possuem infraestrutura provida pela Concessionária, mas são operados por terceiros, tais como check-in, controle de passaporte e controle de alfândega.

2. O fator Q busca refletir na tarifa uma punição/bonificação nos casos em que há prestação de serviço público de qualidade inferior/superior a um nível previamente estabelecido em metodologia definida mediante ampla discussão com os atores interessados. Nesse sentido, o fator Q relaciona a qualidade dos serviços prestados pelo administrador aeroportuário ao reajuste das tarifas cobradas, incentivando este a executar sua função sempre da melhor maneira possível. Nota-se que ambos os fatores são relacionados com os reajustes tarifários, o que, necessariamente, os vincula com a rentabilidade do negócio, sem, contudo, ensejar qualquer forma de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

De acordo com a atual minuta de Contrato de Concessão, as metodologias de cálculo tanto do fator X quanto do fator Q serão definidas por ocasião da 1ª revisão ordinária, prevista para acontecer a cada período de 5 (cinco) anos, contados da data de eficácia do contrato, portanto, após a construção e início da exploração do aeroporto.

No intuito de mitigar eventuais riscos associados à ausência de prévia definição de metodologia de cálculo dos fatores X e Q, a minuta do Contrato de Concessão assegura que tanto o fator X quanto o fator Q serão definidos após ampla discussão pública, por meio dos mecanismos de consulta e audiência públicas, dos quais participará inclusive a Concessionária.

A fim de contribuir para esse propósito, o texto do contrato será alterado de maneira que a definição da metodologia e do valor do Fator X a vigorar nos primeiros cinco anos da exploração do aeroporto e a definição da metodologia do Fator Q ocorram anteriormente ao início da Fase II (Exploração do Aeroporto) o que reduzirá o nível de incerteza quanto à exploração do aeroporto e permitirá que sejam colhidos dados para a definição do valor do Fator Q na primeira revisão ordinária.

Cabe ressaltar que situação semelhante, de ausência de conhecimento prévio da metodologia

de cálculo do fator X e Q, já aconteceu em outros setores e não gerou maiores problemas para as licitantes.

#### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Álvaro Covarrubias Alcalde

**Organização:** Não informado

**E-mail:** [acovarrubias@a-port.aero](mailto:acovarrubias@a-port.aero)

#### MANIFESTAÇÃO Nº 90

**DOCUMENTO:** Minuta de Contrato de Concessão ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO VI – DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO

Tendo em vista que a minuta do Contrato de Concessão, em seu Capítulo VI, Subseção II, não estabelece qualquer prazo para resposta da ANAC no caso de a Concessionária solicitar uma revisão extraordinária (além de permitir que esta Agência solicite documentos/estudos adicionais às custas da Concessionária), ao passo que se a ANAC solicita revisão extraordinária, não há cláusulas permitindo à concessionária solicitar documentos/estudos adicionais às custas da ANAC e a ausência de manifestação da Concessionária automaticamente é considerado como concordância do mérito, solicitamos a revisão de tal item de forma a equalizar direitos e deveres das partes.

#### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a participação e informa que o entendimento é que a relação entre o Poder Concedente e a Concessionária não se dá por igualdade de direitos e deveres, uma vez que aquele representa o Estado e a vontade coletiva, enquanto esta representa seu próprio interesse, privado. Nesse sentido, o equilíbrio entre os dois ocorre na precificação estabelecida no momento do contrato, no qual a Concessionária já deve considerar tal fator. Ou seja, a Concessionária, no momento em que assume o Contrato de Concessão, já conhece a relação que se dá com o Poder Concedente e leva em consideração todos os ônus assumidos, precificados e valorados dentro de seus custos. Acerca do assunto, cabe citar Justen Filho (2003, p. 167):

A Administração Pública pode alterar unilateralmente um contrato administrativo não por ser mais forte que o particular, mas porque o interesse público (coletivo) superpõe-se sobre o individual – asserção que não pode ser interpretada no sentido de que o interesse privado poderia ser pura e simplesmente sacrificado em homenagem ao bem comum. O sacrifício admissível do interesse privado conduz a uma compensação substitutiva. Assegura-se ao particular uma compensação (usualmente financeira) pela restrição que é imposta à satisfação direta e imediata de seu interesse privado. Produz-se uma espécie de conversão do conteúdo do interesse sacrificado, assegurando-se a integridade patrimonial privada. Em última análise, é vedado ao Estado apropriar-se dos bens privados ou destruir os interesses dos particulares, sem uma contrapartida equivalente patrimonialmente.

JUSTEN FILHO, Marçal. Teoria Geral das Concessões de Serviço Público. São Paulo: Dialética, 1ª Ed., 2003.

#### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Arun Roy

**Organização:** Não informado

<b>E-mail:</b> <a href="mailto:arun.roy@a-port.aero">arun.roy@a-port.aero</a>
<b>MANIFESTAÇÃO Nº 91</b>
<b>DOCUMENTO:</b> Minuta de Contrato de Concessão ASGA
<b>ITEM:</b> CAPÍTULO IX – DA SUBCONTRATAÇÃO
Solicitamos esclarecer quais os alcances dos atos de subconcessão (Capítulo XI da Minuta do Contrato de Concessão) e subcontratação (Capítulo IX da referida minuta). Gostaríamos de entender em que caso cada um dos referidos atos deve ser aplicado.
<b>RESPOSTA DA ANAC</b>
A ANAC agradece a contribuição e informa, com relação ao conteúdo apresentado:
1. O presente contrato prevê tanto a hipótese de subcontratação quanto de subconcessão. Em termos de subcontratação, a Concessionária é livre para efetuar os contratos que julgar necessários para a consecução do contrato. No entanto, em face dos inúmeros argumentos apresentados ao longo da discussão pública contrários à possibilidade de subcontratação do operador aeroportuário, foi vedada a possibilidade de subcontratação do operador aeroportuário. Desse modo, os documentos jurídicos foram alterados, com vistas à vedação dessa modalidade de subcontratação.
2. A Lei permite a subconcessão dos serviços concedidos. Entretanto, isto só poderá ocorrer mediante nova licitação, onde a delegação de uma parte do próprio objeto da concessão passa para outra empresa (a subconcessionária). O contrato de subconcessão tem que ser autorizado pelo poder concedente, está sujeito à prévia licitação e implica, para o subconcessionário, a sub-rogação em todos os direitos e obrigações do subconcedente, dentre dos limites da subconcessão. Estará sob a responsabilidade da subconcessionária os danos causados a terceiro, com base no artigo 37, § 6º, da Constituição Federal.
Considerando a necessidade de que, para sua utilização, o instituto esteja originalmente prevista no edital de licitação e no Contrato de Concessão e, tendo em vista a eventualidade de no futuro se pretender utilizar o referido mecanismo, por exemplo, como forma de concessão de parte da infraestrutura aeroportuária para empresas aéreas, conforme previsto no art. 6º do Decreto nº. 7.205, de 10 de junho de 2010, a minuta dos referidos instrumentos jurídicos já contemplou a possibilidade de subconcessão dos serviços concedidos.

<b>DADOS DO COLABORADOR</b>
<b>Nome:</b> André Spinola Viana Klamas
<b>Organização:</b> Não informado
<b>E-mail:</b> <a href="mailto:andre.klamas@a-port.aero">andre.klamas@a-port.aero</a>
<b>MANIFESTAÇÃO Nº 92</b>
<b>DOCUMENTO:</b> Minutas de Anexos ao Edital ASGA
<b>ITEM:</b> Anexo 18 – Metodologia de Execução
Existirá alguma proibição quanto a construção de garagens para estacionamentos de carros perto do novo aeroporto?
<b>RESPOSTA DA ANAC</b>
A ANAC agradece sua contribuição e informa que poderão ser construídas edificações próximas ao ASGA desde que respeitadas as regras vigentes relativas às zonas de proteção e

área de segurança aeroportuária, além daquelas definidas pelo poder local, municipal ou estadual.

Contudo, cabe esclarecer que a Concessionária, enquanto uma empresa de propósito específico, não poderá operar atividades comerciais fora do sítio aeroportuário. Dentro do sítio, por sua vez, a minuta de contrato estabelece que a Concessionária poderá explorar atividades comerciais, no caso, o estacionamento para veículos, por meio de contratos com terceiros, ou, diretamente, por meio de subsidiária integral, sendo vedada a celebração de contratos com partes relacionadas.

#### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Priscilla Perestrelo Verna

**Organização:** Não informado

**E-mail:** [priscilla\\_pv@yahoo.com.br](mailto:priscilla_pv@yahoo.com.br)

#### MANIFESTAÇÃO Nº 93

**DOCUMENTO:** Minuta de Contrato de Concessão ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO VI – DA REMUNERAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA

Tendo em vista o seguinte trecho contido na subcláusula 4.16 do Edital e 4.10 da minuta do Contrato de Concessão: "com vistas a favorecer a modicidade tarifaria", favor esclarecer: (i) que porcentagem da receita não aeronáutica será revertida com esse fim? (ii) o beneficiário de referida modicidade tarifária será por passageiro, a concessionária ou as empresas aéreas? (iii) quais as tarifas deverão ser consideradas para este fim?

#### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a participação e informa que as regras básicas que definem a forma como as receitas alternativas favorecerão a modicidade tarifária já estão disponíveis na nova minuta de Contrato de Concessão, divulgada após análise das contribuições recebidas na Audiência Pública no 21/2010. Recomenda-se, nesse sentido, nova leitura do CAPÍTULO IV – DA REMUNERAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA e do CAPÍTULO VI DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO.

A esse respeito, é importante destacar que o mecanismo de leilão já desempenha o papel de favorecer a modicidade das tarifas, à medida que o valor de outorga mínimo reflete, em valor presente, quanto a proponente tem que se dispor a pagar para explorar aquele serviço público, dadas as tarifas dispostas no Contrato. Se a modelagem financeira que gerou o valor de outorga mínimo não considerasse uma projeção de fluxos de receitas alternativas ao longo do prazo de concessão, as tarifas necessárias para viabilizar o projeto seriam maiores (ou o projeto seria inviável). Portanto, as receitas alternativas projetadas estão favorecendo a modicidade das tarifas.

Não obstante, a cada revisão ordinária a ANAC considerará 100% das receitas alternativas observadas nos 5 anos anteriores ao ano da revisão em andamento para fins de modicidade das tarifas a vigerem até a revisão ordinária seguinte. Entendemos que esse mecanismo não elimina os incentivos para exploração das atividades comerciais por dois motivos principais. Em primeiro lugar, os recursos arrecadados relativos às receitas alternativas irão compor o caixa da empresa durante todo o período da concessão, ou seja, não haverá repasse de recursos ao Poder Concedente. O montante de receitas observadas nos anos anteriores a cada revisão será utilizado para modicidade das tarifas aeroportuárias nos anos seguintes. Dessa forma, a Concessionária desfruta de um benefício temporal, pois as tarifas só refletirão a arrecadação de receitas alternativas no futuro, com defasagens de até cinco anos.

Em segundo lugar, as previsões de aumento dessas receitas ao longo dos anos até a revisão seguinte não serão consideradas para efeitos da revisão ordinária em andamento. Sendo assim, até a próxima revisão, todo o aumento de receita destas atividades, realizado nos anos subseqüentes à revisão anterior, será integralmente apropriado pelos administradores aeroportuários, o que assegura a manutenção de incentivos à ampliação da exploração das atividades não reguladas. Além disso, a ANAC poderá rever o percentual a ser considerado a cada revisão ordinária com o objetivo exclusivo de incentivar o desenvolvimento das atividades comerciais.

Por fim, cumpre esclarecer que os beneficiários diretos da modicidade tarifária são os usuários do aeroporto que pagam pelos serviços públicos prestados, ou seja, basicamente passageiros e empresas aéreas. As tarifas consideradas são aquelas referentes aos serviços públicos concedidos sujeitos a regulação de preço. Grosso modo, são os serviços aeroportuários e aeronáuticos, exceto eventuais serviços sujeitos a liberdade tarifária. O Anexo 8 do Contrato apresenta lista exaustiva e demais informações relativas as tarifas que poderão ser cobradas pela concessionária.

#### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Álvaro Covarrubias Alcalde

**Organização:** Não informado

**E-mail:** acovarrubias@a-port.aero

#### MANIFESTAÇÃO Nº 94

**DOCUMENTO:** Relatório 4 – Estudos Preliminares de Engenharia

**ITEM:** Anteprojeto

Qual será o critério utilizado para determinar se a ocupação dos espaços comerciais prejudica o trânsito ou a segurança do público? E, ainda, qual o critério para mensuração de referida prejudicialidade?

#### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a existência e a alocação das atividades de comércio e propaganda influenciam no comportamento dos clientes dentro das instalações aeroportuárias, sendo que na literatura técnica existem recomendações para alocação de atividades comerciais dentro das instalações aeroportuárias.

A alocação das atividades comerciais no terminal de passageiros deverá ser planejada pela Concessionária, de forma a garantir o bom funcionamento das operações aeroportuárias. Os impactos positivos ou negativos da ocupação e do provimento de serviços comerciais no aeroporto terão reflexo direto na avaliação do IQS por parte dos passageiros, assim como impacto indireto nos parâmetros determinantes para o gatilho de investimentos, em especial nos tempos médios de ocupação dos componentes aeroportuários.

Dessa forma, entende-se que a Concessionária terá os incentivos e os subsídios necessários para estabelecer critérios próprios que visem garantir que tal ocupação não afete o fluxo e a segurança nas áreas operacionais do terminal de passageiros.

**Nome:** Arun Roy

**Organização:** Não informado

**E-mail:** arun.roy@a-port.aero

**MANIFESTAÇÃO Nº 95****DOCUMENTO:** Relatório 1 – Estudos Existentes**ITEM:** Relatórios Produzidos pelo Consórcio Potiguar

Encontramos no estudo realizado pelo Consórcio Potiguar, o Índice de Cobertura da Dívida mínimo de 1,3 nos quatro primeiros anos de operação. Esse número está correto? Se sim, favor explicar o prazo e condições considerados no financiamento a fim de obter o índice mínimo de 1,3.

**RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a manifestação e esclarece que não há obrigação da Concessionária atingir ICSD mínimo. Cabe aos interessados avaliar suas fontes de financiamento e as respectivas condições (volume, prazo e outros).

No EVTEA do ASGA, apenas foram aferidos os contornos do financiamento que seria compatível com a capacidade de pagamento do aeroporto, com a finalidade exclusiva de subsidiar as análises do Governo Federal.

Além disso, as premissas de financiamento não afetam o resultado do projeto, já que se utilizou a ótica da firma para projetar os fluxos de caixa (FCFF).

**DADOS DO COLABORADOR****Nome:** André Spinola Viana Klamas**Organização:** Não informado**E-mail:** andre.klamas@a-port.aero**MANIFESTAÇÃO Nº 96****DOCUMENTO:** Minuta de Edital ASGA**ITEM:** CAPÍTULO IV - DA DOCUMENTAÇÃO, SEÇÃO IV - DA PROPOSTA ECONÔMICA

Em caso de adiantamento das obras, as operações do aeroporto Augusto Severo serão transferidas tão logo ASGA estiver pronto para operar? Quando e como será feita a transferência? A receita obtida nesse prazo será toda da concessionária ou haverá alguma forma de reequilíbrio? O pagamento da outorga será iniciado a partir do 37º mês após assinatura do Contrato de Concessão mesmo que a operação do aeroporto se inicie antes do prazo de 36 meses?

**RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a contribuição e informa que:

1 e 2. A transferência das operações aeroportuárias e aéreas civis do Aeroporto Augusto Severo para o ASGA dar-se-á a cargo da Concessionária, a qual deverá elaborar o planejamento e coordenar com todos os entes envolvidos, sejam públicos ou privados, as ações necessárias para a efetiva transferência das operações.

Ressalta-se que tal planejamento deverá ser previamente aprovado pela ANAC para que se verifique no planejamento apresentado pela Concessionária se os direitos dos passageiros estão sendo preservados e possibilite à Agência efetuar as adequações necessárias na malha aérea, a fim de minimizar os impactos à comunidade e às empresas aéreas envolvidas.

Como a coordenação das ações junto aos entes públicos e privados para a transferência da operação do Aeroporto Augusto Severo para o Aeroporto Internacional de São Gonçalo do

Amarante será de responsabilidade da Concessionária, sendo sua a assunção do risco, não se faz necessário elaborar anexo específico que componha a minuta de Contrato de Concessão, trazendo disposições normativas específicas para o planejamento e execução da transferência.

Não obstante, no intuito de esclarecer os deveres e responsabilidades das partes contratantes, dar-se-á nova redação à cláusula 2.25 da minuta de Contrato de Concessão, que passará a vigorar conforme definido a seguir:

2.25. Após a emissão da Ordem de Serviço da Fase II, a Concessionária realizará a transferência das operações aeroportuárias e aéreas relacionadas ao transporte aéreo civil do Aeroporto Augusto Severo para o Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante.

De forma a evidenciar a responsabilidade atribuída com a edição da cláusula 2.25 da minuta de Contrato de Concessão, a cláusula 3.1.19 passará a vigorar com a seguinte redação:

“3.1.19. submeter à aprovação da ANAC, pelo menos 9 (nove) meses antes da data prevista para o início da operação da Fase II, a estratégia que pretende colocar em prática para transferência da operação aeroportuária e aérea do Aeroporto Augusto Severo para o Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante, de modo a garantir a eficácia da transferência, a segurança operacional nos aeroportos envolvidos, os direitos dos passageiros, bem como minimizar os impactos à comunidade e às empresas aéreas envolvidas, assegurando a prévia e ampla publicidade desta operação;”

3. Conforme disposto no subitem 5.2.7 do Contrato de Concessão (Capítulo V – Da Alocação de Riscos), o funcionamento do Aeroporto Internacional Augusto Severo para voos comerciais, após a entrada em operação do Aeroporto objeto da concessão, constitui risco suportado exclusivamente pelo Poder Concedente. Dessa forma, a manifestação desse risco fará com que a concessionária faça jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

Por fim, a receita obtida nesse período será da Concessionária assim como as receitas obtidas nos demais períodos do prazo de concessão. A antecipação das operações (em relação ao limite de 36 meses) não ensejará reequilíbrio econômico-financeiro a favor do Poder Concedente.

4. Com relação ao pagamento da outorga, seu início independe da entrada em operação do ASGA, ou seja, ocorrerá a partir do 37º mês, conforme item 4.24 do Edital. O objetivo dessas regras é justamente criar incentivos para que a Concessionária dê início às operações do novo aeroporto.

#### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Priscilla Perestrelo Verna

**Organização:** Não informado

**E-mail:** priscilla\_pv@yahoo.com.br

#### MANIFESTAÇÃO Nº 97

**DOCUMENTO:** Minuta de Edital ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO I - DAS DISPOSIÇÕES INICIAIS

Confirmar quando será disponibilizado o “Anexo 1 – Manual de Procedimentos do Leilão” do Edital.

#### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a sua colaboração e informa que a data de divulgação Manual de Procedimentos do Leilão constará no Edital do Leilão, quando da sua publicação.



<b>DADOS DO COLABORADOR</b>
<b>Nome:</b> Álvaro Covarrubias Alcalde
<b>Organização:</b> Não informado
<b>E-mail:</b> acovarrubias@a-port.aero
<b>MANIFESTAÇÃO Nº 98</b>
<b>DOCUMENTO:</b> Minuta de Edital ASGA
<b>ITEM:</b> CAPÍTULO IV - DA DOCUMENTAÇÃO, SEÇÃO IV - DA PROPOSTA ECONÔMICA
Nos termos da subcláusula 4.25 do Edital, a proposta econômica deverá ser válida durante o prazo de 1 (um) ano, podendo ser prorrogada, mediante solicitação da ANAC. Em caso de prorrogação à pedido da ANAC, a Garantia da Proposta deverá ser prorrogada? Em caso afirmativo, referida garantia deverá ser reajustada pela variação do IPCA?
<b>RESPOSTA DA ANAC</b>
A ANAC agradece a contribuição e informa que, conforme itens 4.16 e 4.17, abaixo transcritos, a Garantia de Proposta deverá ter seu prazo de validade renovado caso expire antes da assinatura do Contrato. O questionamento do colaborador se enquadra nessas condições. Logo, a Garantia de Proposta deverá ser renovada caso haja prorrogação da validade da Proposta Econômica. Por fim, a subcláusula 4.17 deixa clara a necessidade de reajuste pela variação do IPCA.  4.16. A Garantia da Proposta deverá ter prazo mínimo de 180 (cento e oitenta) dias, a contar do último dia do Período para Recebimento dos Envelopes, devendo ser prorrogado o seu prazo de validade, caso expire antes da assinatura do Contrato, às expensas das próprias Proponentes, sob pena de desclassificação no presente certame.  4.17. No caso de renovação, a garantia de que trata a subcláusula acima será reajustada pela variação do IPCA – Índice de Preços ao Consumidor Amplo -, divulgado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE -, entre o mês do Período para Recebimento dos Envelopes e o mês imediatamente anterior à renovação da garantia.

<b>DADOS DO COLABORADOR</b>
<b>Nome:</b> Arun Roy
<b>Organização:</b> Não informado
<b>E-mail:</b> arun.roy@a-port.aero
<b>MANIFESTAÇÃO Nº 99</b>
<b>DOCUMENTO:</b> Minuta de Edital ASGA
<b>ITEM:</b> CAPÍTULO IV - DA DOCUMENTAÇÃO, SEÇÃO V - DA HABILITAÇÃO, Subseção I - Da Habilitação Jurídica
Depreende-se do item 4.34 do Edital que a indicação do Operador Aeroportuário, no caso de subcontratação, deverá ocorrer junto com a entrega do envelope de Documentação de Habilitação, mediante a entrega do Termo de Compromisso celebrado com a Subcontratada de Operação Aeroportuária. Este entendimento está correto? Caso não haja subcontratação, a Proponente apenas deverá abster-se de apresentar referido Termo de Compromisso ou deverá apresentar algum tipo de declaração ou confirmação da não existência de subcontratação?
<b>RESPOSTA DA ANAC</b>

Em face dos inúmeros argumentos apresentados ao longo da discussão pública contrários à possibilidade de subcontratação do operador aeroportuário, os documentos jurídicos serão alterados, com vistas à vedação dessa modalidade de subcontratação.

#### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** André Spinola Viana Klamas

**Organização:** Não informado

**E-mail:** andre.klamas@a-port.aero

#### MANIFESTAÇÃO Nº 100

**DOCUMENTO:** Minuta de Edital ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO IV - DA DOCUMENTAÇÃO, SEÇÃO VI - DO PLANO DE NEGÓCIOS E DA METODOLOGIA DE EXECUÇÃO

Depreende-se dos termos do item 4.53 do Edital que os participantes reunidos em consórcio não deverão necessariamente atender, individualmente, os requisitos relacionados à habilitação técnica, nos termos da Subseção IV, da Seção V, do Capítulo IV do Edital, bastando preencher referidos requisitos por intermédio de quaisquer dos consorciados, de forma isolada, ou pela união das qualificações técnicas apresentadas por todos os consorciados. Este entendimento está correto, inclusive no tocante à necessidade de vínculo entre a Proponente e os profissionais com experiência mínima comprovadas, nos termos dos itens 4.48 a 4.52?

#### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que:

O entendimento está correto, exceto para as necessidades de vínculo entre a proponente e os profissionais com experiência mínima comprovada. O item 4.52 estabelece as condições de aceitação dos atestados de responsabilidade técnica emitidos em nome desses profissionais:

- 4.1. Os atestados somente serão aceitos se o(s) Profissional(is) Qualificado(s) possuir(em) vínculo com a Proponente, na data da Sessão Pública do Leilão, nas seguintes modalidades:
  - 4.1.1. por relação de emprego, comprovada mediante apresentação da Carteira de Trabalho (CTPS) e de Ficha de Registro de Empregados – FRE, devidamente atualizados;
  - 4.1.2. como sócio, comprovado por meio da apresentação de seu estatuto ou contrato social;
  - 4.1.3. como administrador, comprovado por meio da apresentação de prova de eleição dos administradores em exercício devidamente arquivada no registro empresarial ou cartório competente;
  - 4.1.4. por contrato de prestação de serviço, diretamente ou por meio de empresa da qual ele seja empregado ou administrador; ou
  - 4.1.5. por carta ou contrato de intenção, com firma reconhecida, indicando que, em caso de êxito da Proponente no Certame, o Profissional Qualificado assumirá obrigação de prestar os serviços objeto da Concessão, conforme sua respectiva competência técnica, nos termos do Anexo Minuta do Contrato de Concessão Comum e nos termos do Anexo do Contrato – Programa de Exploração Aeroportuária.

<b>DADOS DO COLABORADOR</b>
<b>Nome:</b> Priscilla Perestrelo Verna
<b>Organização:</b> Não informado
<b>E-mail:</b> priscilla_pv@yahoo.com.br
<b>MANIFESTAÇÃO Nº 101</b>
<b>DOCUMENTO:</b> Minuta de Edital ASGA
<b>ITEM:</b> CAPÍTULO V - DAS ETAPAS DO LEILÃO, SEÇÃO III - DA SESSÃO PÚBLICA DO LEILÃO
Conforme estabelecido pelo item 5.15 do Edital, a ANAC poderá, a seu critério, fixar valores mínimos a serem ofertados pelos Proponentes entre um e outro lance. Gostaríamos de entender quais os critérios que a ANAC se baseará para impor referidos limites, bem como em que momento os Proponentes terão conhecimento destes valores.
<b>RESPOSTA DA ANAC</b>
A ANAC agradece a participação e informa que os critérios para a fixação de valores mínimos a serem ofertados pelos Proponentes entre um e outro lance no leilão viva-voz serão definidos de acordo com o pregoeiro a ser contratado para o Leilão, em conformidade com procedimento a ser especificado no Manual de Procedimentos do Leilão, cuja data de divulgação constará no Edital do Leilão, quando da sua publicação.

<b>DADOS DO COLABORADOR</b>
<b>Nome:</b> Álvaro Covarrubias Alcalde
<b>Organização:</b> Não informado
<b>E-mail:</b> acovarrubias@a-port.aero
<b>MANIFESTAÇÃO Nº 102</b>
<b>DOCUMENTO:</b> Minuta de Contrato de Concessão ASGA
<b>ITEM:</b> CAPÍTULO VI – DA REMUNERAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA, Seção II – Das Receitas Alternativas
De acordo com a Cláusula 4.16 do Contrato de Concessão, a Concessionária não poderá celebrar contratos com suas Partes Relacionadas para explorar atividades comerciais. Qual o conceito e alcance do termo “atividades comerciais”? Referido conceito abrange todo e qualquer tipo de atividade comercial (inclusive locações de lojas para outras empresas do mesmo grupo econômico que a concessionária pertença, cuja atividade fim seja exploração de atividade comercial)?
<b>RESPOSTA DA ANAC</b>
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a Concessionária poderá auferir receitas alternativas por meio da exploração de diversas atividades comerciais. Essas atividades geram receitas que não decorrem das tarifas aeroportuárias definidas no Anexo 8 do Contrato em questão. Tais atividades incluem, por exemplo, locação de espaço para lojas, restaurantes, estacionamentos, hotéis, serviços auxiliares ao transporte aéreo etc.
De acordo com o contrato, cláusulas 4.10 a 4.20, a Concessionária poderá explorar tais atividades comerciais por meio de contratos com terceiros, sendo vedada a celebração de

contratos com partes relacionadas, ou, diretamente, por meio de subsidiária integral.

#### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Arun Roy

**Organização:** Não informado

**E-mail:** arun.roy@a-port.aero

#### MANIFESTAÇÃO Nº 103

**DOCUMENTO:** Minuta de Edital ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO III - DA PARTICIPAÇÃO, SEÇÃO I - DA PARTICIPAÇÃO EM CONSÓRCIO

O item 3.3 do Edital, que permite a subcontratação de um mesmo Operador Aeroportuário por mais de um Proponente, deveria ser alterado para proibir que um Operador Aeroportuário participe de mais um Proponente. O Operador Aeroportuário, responsável pela qualidade, segurança e conforto operacionais do aeroporto, deve ser parte do consórcio Proponente para garantir que as decisões de investimento e retorno do capital não se sobreponham às decisões de qualidade, segurança e conforto operacionais do aeroporto.

#### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece sua manifestação e informa que, em face dos inúmeros argumentos apresentados ao longo da discussão pública contrários à possibilidade de subcontratação do operador aeroportuário, os documentos jurídicos serão alterados, com vistas à vedação dessa modalidade de subcontratação. Sugestão acolhida.

#### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Arun Roy

**Organização:** Não informado

**E-mail:** arun.roy@a-port.aero

#### MANIFESTAÇÃO Nº 104

**DOCUMENTO:** Minuta de Edital ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO III - DA PARTICIPAÇÃO, SEÇÃO I - DA PARTICIPAÇÃO EM CONSÓRCIO

O item 3.3 do Edital, que permite a subcontratação de um mesmo Operador Aeroportuário por mais de um Proponente, deveria ser alterado para proibir que um Operador Aeroportuário participe de mais um Proponente. O Operador Aeroportuário, responsável pela qualidade, segurança e conforto operacionais do aeroporto, deve ser parte do consórcio Proponente para garantir que as decisões de investimento e retorno do capital não se sobreponham às decisões de qualidade, segurança e conforto operacionais do aeroporto.

#### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece sua manifestação e informa que, em face dos inúmeros argumentos apresentados ao longo da discussão pública contrários à possibilidade de subcontratação do operador aeroportuário, os documentos jurídicos serão alterados, com vistas à vedação dessa

modalidade de subcontratação. Sugestão acolhida.

#### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** André Spinola Viana Klamas

**Organização:** Não informado

**E-mail:** andre.klamas@a-port.aero

#### MANIFESTAÇÃO Nº 105

**DOCUMENTO:** Minutas de Anexos ao Edital ASGA

**ITEM:** Anexo 18 – Metodologia de Execução

Propomos que seja adicionada ao edital, cláusula exigindo que o terminal do novo aeroporto deva ter uma certificação ambiental mínima como Leadership in Energy and Environmental Design ("LEED").

#### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o "*Leadership in Energy & Environmental Design (LEED)*" é um sistema de certificação internacionalmente reconhecido que visa determinar se um edifício foi projetado e construído com base em estratégias destinadas a melhoria ambiental e gestão dos recursos: desempenho na economia de energia, eficiência no uso da água, redução de emissões de CO<sub>2</sub>, qualidade do ar interior, etc.

Desenvolvido pelo "*U.S. Green Building Council (USGBC)*", o *LEED* destina-se estimular a aplicação destes critérios na implementação de projetos de construção e normas de operação e manutenção de edifícios. Nos EUA, os governos federal, estadual municipal e os distritos escolares adotaram diversos tipos de iniciativas e incentivos *LEED*, apesar de que, em muitas vezes, quando uma classificação *LEED* é procurada, os custos do projeto inicial e de construção aumentam. Desde janeiro de 2008, a acreditação profissional passou a ser incorporada às atividades de certificação do *USGBC*, com reflexos no mercado de engenharia e construção, pois passou a criar um contexto de distinção entre profissionais e empresas nestes setores.

Na Europa, o "*European Committee for Standardization*" está desenvolvendo um processo de construção de normas sobre o assunto que se relacionam com outros padrões (ISO). Estas normas, que devem permitir o intercâmbio de informações relacionadas com a sustentabilidade dos produtos e serviços comercializados internacionalmente, porém, ainda não está totalmente implementada.

O arcabouço jurídico-normativo em vigor no Brasil ainda não contempla a internalização destes processos no ambiente nacional, fato que não permite a introdução de cláusula mandatária que estipule a especificação de obrigatoriedade de incorporação destes procedimentos e critérios para os projetos de construção, operação e manutenção dos edifícios e outros elementos constituintes da infra-estrutura do empreendimento em tela. Cabe, à ANAC, como Poder Concedente, estabelecer critérios com base em normas técnicas em vigor e demais disposições estabelecidas pelos órgãos de governo responsáveis pela regulação da matéria, visando, sobretudo, a manutenção das condições para a ampla concorrência e equilíbrio de oportunidades entre os participantes do certame.

Desta forma, a contribuição não será acolhida.

<b>DADOS DO COLABORADOR</b>
<b>Nome:</b> Priscilla Perestrelo Verna
<b>Organização:</b> Não informado
<b>E-mail:</b> priscilla_pv@yahoo.com.br
<b>MANIFESTAÇÃO Nº 106</b>
<b>DOCUMENTO:</b> Minutas de Anexos ao Edital ASGA
<b>ITEM:</b> Anexo 18 – Metodologia de Execução
O Item "2.2 Anteprojeto" do Anexo 18 do Edital determina a necessidade de apresentação de anteprojetos de instalações componentes da unidade aeroportuária. Entendemos que o anteprojeto corresponde ao desenvolvimento de uma engenharia mínima que contenha informações para o dimensionamento de cada componente de edificação, suficientes para o cálculo de ordem de grandeza de custos de construção. Está correto nosso entendimento?
<b>RESPOSTA DA ANAC</b>
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o anteprojeto deverá conter informações e nível de detalhamento necessário e suficiente para que a ANAC possa avaliar se estão atendidas às exigências dispostas no Anexo 2 - Plano de Exploração Aeroportuária (PEA) da minuta de Contrato de Concessão, bem como verificar sua compatibilidade com o Plano de Negócios (conforme Anexo 17 da minuta de Edital) apresentado pela Proponente.

<b>DADOS DO COLABORADOR</b>
<b>Nome:</b> Álvaro Covarrubias Alcalde
<b>Organização:</b> Não informado
<b>E-mail:</b> acovarrubias@a-port.aero
<b>MANIFESTAÇÃO Nº 107</b>
<b>DOCUMENTO:</b> Minutas de Anexos ao Edital ASGA
<b>ITEM:</b> Anexo 18 – Metodologia de Execução
O item cita que a proponente deverá apresentar “um anteprojeto para as diversas instalações componentes da unidade aeroportuária”. Entendemos que os anteprojetos devam ser executados apenas para as instalações que serão construídas diretamente pela administração do aeroporto. Existem várias outras edificações no aeroporto que não serão necessariamente construídas pela administração do aeroporto, como hangares, parque de abastecimento de aeronaves, terminais de carga de empresas aéreas, dentre outras. Está correto nosso entendimento?
<b>RESPOSTA DA ANAC</b>
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o Anteprojeto encontra-se definido na subcláusula 2.2 no Anexo 18 da minuta de Edital de Concessão, devendo ser constituído de todos os seus subitens pertinentes às obras a serem realizadas pela Concessionária. O Anteprojeto é componente da Metodologia de Execução que, de acordo com a subcláusula 1.2. do mesmo documento, “deve conter todas as informações necessárias para que a ANAC possa avaliar a viabilidade técnica da proposta apresentada pelo Licitante vencedor, observados os requisitos, condições, parâmetros e demais informações constantes da Proposta Econômica da Proponente, do Plano de Negócios, do Contrato de Concessão e seus respectivos anexos.”

<b>DADOS DO COLABORADOR</b>
<b>Nome:</b> Arun Roy
<b>Organização:</b> Não informado
<b>E-mail:</b> arun.roy@a-port.aero
<b>MANIFESTAÇÃO Nº 108</b>
<b>DOCUMENTO:</b> Minutas de Anexos ao Edital ASGA
<b>ITEM:</b> Anexo 18 – Metodologia de Execução
No Item "2.2 Anteprojeto" do Anexo 18 do Edital, é indicada a necessidade de apresentar o anteprojeto, "juntamente com os respectivos memoriais descritivos". Entendemos que o memorial descritivo, nessa etapa, corresponde aos informativos de materiais possíveis de serem utilizados na edificação, sem, contudo definir exatamente a especificação do material a ser utilizado. Está correto nosso entendimento? Se não, poderia indicar a abrangência e definir o conceito e alcance do que seria o Memorial Descritivo?
<b>RESPOSTA DA ANAC</b>
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o memorial descritivo do anteprojeto deverá conter informações e nível de detalhamento necessário e suficiente para que a ANAC possa avaliar se estão atendidas às exigências dispostas no Anexo 2 - Plano de Exploração Aeroportuária (PEA) do Contrato de Concessão.  Nesse sentido, o entendimento está correto.  Para maior esclarecimento nos documentos de licitação, foi inserida a definição de Memorial descritivo na minuta do Edital:  1.1.26. Memorial Descritivo: documento que contém, com nível de detalhamento adequado à fase de projeto, a descrição das normas adotadas, dos parâmetros e premissas tomados por base, dos estudos realizados, das soluções propostas, dos resultados obtidos, dos materiais a serem empregados e dos serviços e obras a serem realizados.

<b>DADOS DO COLABORADOR</b>
<b>Nome:</b> André Spinola Viana Klamas
<b>Organização:</b> Não informado
<b>E-mail:</b> andre.klamas@a-port.aero
<b>MANIFESTAÇÃO Nº 109</b>
<b>DOCUMENTO:</b> Minutas de Anexos ao Edital ASGA
<b>ITEM:</b> Anexo 18 – Metodologia de Execução
O subitem 2.11.3 cita o Sistema de Informações ao Passageiro. Entendemos que esse sistema compreende a sinalização vertical e também o sistema informativo de vôos. Está correto nosso entendimento?
<b>RESPOSTA DA ANAC</b>
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o subitem 2.11.3, descrito no Anexo 18 da minuta de Edital diz respeito a todos os sistemas necessários para a orientação e informação

aos passageiros, incluindo, entre outros que venham a ser propostos pela Concessionária, sinalização vertical, horizontal e sistema informativo de voos.

#### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Priscilla Perestrelo Verna

**Organização:** Não informado

**E-mail:** priscilla\_pv@yahoo.com.br

#### MANIFESTAÇÃO Nº 110

**DOCUMENTO:** Minutas de Anexos ao Edital ASGA

**ITEM:** Anexo 18 – Metodologia de Execução

Nos itens 2.2.6 e 2.2.7 é exigida a apresentação do memorial descritivo de cada sistema. Como ainda não terá sido elaborado o projeto executivo de cada sistema, entendemos que o memorial descritivo contenha apenas informações básicas sobre o funcionamento dos sistemas, sem necessidade de definir os equipamentos que serão utilizados.

Está correto nosso entendimento?

#### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o memorial descritivo do anteprojeto deverá conter informações e nível de detalhamento necessário e suficiente para que a ANAC possa avaliar se o mesmo atende às exigências dispostas no Anexo 2 - Plano de Exploração Aeroportuária (PEA) do Contrato de Concessão.

Nesse sentido, o entendimento está correto.

Para maior esclarecimento nos documentos de licitação, foi inserida a definição de Memorial descritivo na Minuta do Edital:

1.1.26. Memorial Descritivo: documento que contém, com nível de detalhamento adequado à fase de projeto, a descrição das normas adotadas, dos parâmetros e premissas tomados por base, dos estudos realizados, das soluções propostas, dos resultados obtidos, dos materiais a serem empregados e dos serviços e obras a serem realizados.

#### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Álvaro Covarrubias Alcalde

**Organização:** Não informado

**E-mail:** acovarrubias@a-port.aero

#### MANIFESTAÇÃO Nº 111

**DOCUMENTO:** Minutas de Anexos ao Edital ASGA

**ITEM:** Anexo 18 – Metodologia de Execução

No item 2.2.8 é exigida a apresentação de layouts das áreas urbanizadas e tratamento paisagístico. Como ainda não terá sido elaborado o projeto executivo de urbanização e paisagismo, entendemos que o memorial descritivo contenha apenas informações básicas sobre a urbanização e das áreas a serem trabalhadas com projetos paisagísticos. Está correto nosso entendimento?



## RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o memorial descritivo do anteprojeto deverá conter informações e nível de detalhamento necessário e suficiente para que a ANAC possa avaliar se o mesmo atende às exigências dispostas no Anexo 2 - Plano de Exploração Aeroportuária (PEA) do Contrato de Concessão.

Nesse sentido, o entendimento está correto.

Para maior esclarecimento nos documentos de licitação, foi inserida a definição de Memorial descritivo na Minuta do Edital:

1.1.26. Memorial Descritivo: documento que contém, com nível de detalhamento adequado à fase de projeto, a descrição das normas adotadas, dos parâmetros e premissas tomados por base, dos estudos realizados, das soluções propostas, dos resultados obtidos, dos materiais a serem empregados e dos serviços e obras a serem realizados.

## DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Arun Roy

**Organização:** Não informado

**E-mail:** arun.roy@a-port.aero

## MANIFESTAÇÃO Nº 112

**DOCUMENTO:** Minutas de Anexos ao Edital ASGA

**ITEM:** Anexo 18 – Metodologia de Execução

No item 2.2.9 a necessidade de apresentação de “relatório com as ações, planos e programas de mitigação dos impactos ambientais do complexo aeroportuário”. Entendemos que o relatório apenas indique os planos e programas que serão elaborados futuramente, indicando os principais diretrizes de cada plano, sem contudo detalhar o funcionamento de cada um deles. Está correto nosso entendimento?

## RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a subcláusula 2.2.9 está contido no Anexo 18 – Metodologia de Execução da Minuta do Edital, que define em seu item 1.2. que a “Metodologia de Execução deve conter todas as informações necessárias para que a ANAC possa avaliar a viabilidade técnica da proposta apresentada pelo Licitante vencedor, observados os requisitos, condições, parâmetros e demais informações constantes da proposta econômica da proponente, do plano de negócios, do Contrato de Concessão e seus respectivos anexos.”

Neste contexto, o entendimento está correto visto que objetivo não é detalhar o funcionamento dos planos e programas de mitigação dos impactos ambientais, e sim indicar suas principais diretrizes.

## DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** André Spinola Viana Klamas

**Organização:** Não informado

**E-mail:** andre.klamas@a-port.aero

**MANIFESTAÇÃO Nº 113****DOCUMENTO:** Minutas de Anexos ao Edital ASGA**ITEM:** Anexo 18 – Metodologia de Execução

O item 2.2.11 cita a necessidade de apresentação de estudo de áreas de manutenção aeroportuária. Determina ainda que “ O estudo deverá considerar a área para instalação do Parque de Abastecimento de Aeronaves – PAA, demonstrando o dimensionamento proposto, o conjunto de instalações fixas (tanques de armazenagem, equipamentos de manuseio de combustível, sistema de combate a incêndio, edifício de administração e manutenção, área de circulação etc)”. Entendemos que o dimensionamento do PAA seja parte integrante dos estudos a serem realizados, no entanto o tipo de armazenagem, de instalações fixas, de sistema de combate a incêndio e demais áreas do PAA devam ser definidos e projetados pelo fornecedor de combustível.

Cada concessionária tem o seu sistema e os projetos devem seguir legislação específica da área, não cabendo a administração do aeroporto propor projeto dessas instalações.

Sugerimos que este item do edital seja reduzido para “ O estudo deverá considerar a área para instalação do Parque de Abastecimento de Aeronaves – PAA, demonstrando o dimensionamento proposto”.

**RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a colaboração e esclarece que a contribuição será aceita. O item 2.2.11 do Anexo 18 – Metodologia de Execução da minuta de Edital terá a seguinte redação:

“2.2.11. Sistemas de Manutenção

2.29. Relatório com o estudo sobre a estimativa de área de manutenção aeroportuária, contendo a localização e o dimensionamento. O estudo deverá considerar a área para instalação do Parque de Abastecimento de Aeronaves – PAA, demonstrando o dimensionamento proposto.”

**DADOS DO COLABORADOR****Nome:** Priscilla Perestrelo Verna**Organização:** Não informado**E-mail:** priscilla\_pv@yahoo.com.br**MANIFESTAÇÃO Nº 114****DOCUMENTO:** Minutas de Anexos ao Contrato de Concessão ASGA**ITEM:** Anexo 2 do Contrato – Plano de Exploração Aeroportuária (PEA)

O item 2.3.13 do Anexo 2 do Contrato PEA, "Sistema Administrativo e de Manutenção" considera que o edifício de administração do aeroporto seja parte integrante do terminal de passageiros. Entendemos que a concessionária poderá estudar, de acordo com sua conveniência, a possibilidade de construir uma edificação independente para a administração do aeroporto. Está correto nosso entendimento?

**RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a colaboração e esclarece que, desde que respeitados os preceitos normativos e asseguradas, no sítio aeroportuário, a segurança operacional e a segurança contra atos de interferência ilícita, não há razão técnica para a vinculação da localização do sistema administrativo e de manutenção como parte integrante do terminal de passageiros.

Desta forma, o texto da subcláusula 2.36 do Plano de Exploração Aeroportuária – PEA, anexo à minuta de Contrato de Concessão, foi revisto para flexibilizar esta vinculação, passando a ter a seguinte redação:

2.36. Áreas para Administração poderão estar integradas ao Terminal de Passageiros.”

#### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Álvaro Covarrubias Alcalde

**Organização:** Não informado

**E-mail:** acovarrubias@a-port.aero

#### MANIFESTAÇÃO Nº 115

**DOCUMENTO:** Minutas de Anexos ao Contrato de Concessão ASGA

**ITEM:** Anexo 2 do Contrato – Plano de Exploração Aeroportuária (PEA)

O item 2.3 determina os “ Elementos Aeroportuários Obrigatórios” e dentre eles está o Sistema de Aviação Geral, composto por Pátio de Estacionamento de Aeronaves, Edifício Terminal de Aviação Geral - TAG e Estacionamento de Veículos. A legislação técnica aeroportuária recomenda a construção de área isolada de aviação geral nos aeroportos com mais de 25.000 movimentos de passageiros de aviação geral por ano. A projeção de demanda do aeroporto calcula um movimento de passageiros de aviação geral da ordem de 6.000 passageiros em 2010 atingindo aproximadamente 25.000 passageiros somente após 20 anos de operação.

Entendemos que a construção do sistema de aviação geral poderá ser executada apenas quando o movimento atingir os 25.000 passageiros anuais. Está correto nosso entendimento?

#### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a colaboração e esclarece que a infraestrutura para o Sistema de Aviação Geral deverá atender adequadamente a demanda para ela projetada e a regulamentação nacional, sem que influencie negativamente nas operações dos demais tipos de tráfego previstos. Em particular, mencionam-se os requisitos relacionados à segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, dispostos na Subseção VIII do Capítulo VI do Decreto nº 7.168, de 05 de maio de 2010. O projeto proposto e as obras necessárias deverão contemplar essas premissas, garantindo que os índices de qualidade, os parâmetros de dimensionamento e a regulamentação nacional sejam respeitados.

#### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Priscilla Perestrelo Verna

**Organização:** Não informado

**E-mail:** priscilla\_pv@yahoo.com.br

#### MANIFESTAÇÃO Nº 116

**DOCUMENTO:** Minutas de Anexos ao Contrato de Concessão ASGA

**ITEM:** Anexo 2 do Contrato – Plano de Exploração Aeroportuária (PEA)

O item 2.3.13 "Sistema Administrativo e de Manutenção" considera que o edifício de administração do aeroporto seja parte integrante do terminal de passageiros. Entendemos que a concessionária poderá estudar, de acordo com sua conveniência, a possibilidade de construir

uma edificação independente para a administração do aeroporto. Está correto nosso entendimento?

**RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a colaboração e esclarece que, desde que respeitados os preceitos normativos e asseguradas, no sítio aeroportuário, a segurança operacional e a segurança contra atos de interferência ilícita, não há razão técnica para a vinculação da localização do sistema administrativo e de manutenção como parte integrante do terminal de passageiros.

Desta forma, o texto da subcláusula 2.36 do Plano de Exploração Aeroportuária – PEA, anexo à minuta de Contrato de Concessão, foi revisto para flexibilizar esta vinculação, passando a ter a seguinte redação:

2.36. Áreas para Administração poderão estar integradas ao Terminal de Passageiros.

**DADOS DO COLABORADOR**

**Nome:** Priscilla Perestrelo Verna

**Organização:** Não informado

**E-mail:** priscilla\_pv@yahoo.com.br

**MANIFESTAÇÃO Nº 117**

**DOCUMENTO:** Minutas de Anexos ao Contrato de Concessão ASGA

**ITEM:** Anexo 2 do Contrato – Plano de Exploração Aeroportuária (PEA)

O item 2.3 determina os “ Elementos Aeroportuários Obrigatórios” e dentre eles está o Sistema de Aviação Geral, composto por Pátio de Estacionamento de Aeronaves, Edifício Terminal de Aviação Geral - TAG e Estacionamento de Veículos. A legislação técnica aeroportuária recomenda a construção de área isolada de aviação geral nos aeroportos com mais de 25.000 movimentos de passageiros de aviação geral por ano. A projeção de demanda do aeroporto calcula um movimento de passageiros de aviação geral da ordem de 6.000 passageiros em 2010 atingindo aproximadamente 25.000 passageiros somente após 20 anos de operação.

**RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a colaboração e esclarece que a infraestrutura para o Sistema de Aviação Geral deverá atender adequadamente a demanda para ela projetada e a regulamentação nacional, sem que influencie negativamente nas operações dos demais tipos de tráfego previstos. Em particular, mencionam-se os requisitos relacionados à segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, dispostos na Subseção VIII do Capítulo VI do Decreto nº 7.168, de 05 de maio de 2010. O projeto proposto e as obras necessárias deverão contemplar essas premissas, garantindo que os índices de qualidade, os parâmetros de dimensionamento e a regulamentação nacional sejam respeitados.

**DADOS DO COLABORADOR**

**Nome:** Priscilla Perestrelo Verna

**Organização:** Não informado

**E-mail:** priscilla\_pv@yahoo.com.br

**MANIFESTAÇÃO Nº 118****DOCUMENTO:** Minutas de Anexos ao Contrato de Concessão ASGA**ITEM:** Anexo 2 do Contrato – Plano de Exploração Aeroportuária (PEA)

O item 2.3 determina os “ Elementos Aeroportuários Obrigatórios” e dentre eles está o Sistema de Aviação Geral, composto por Pátio de Estacionamento de Aeronaves, Edifício Terminal de Aviação Geral - TAG e Estacionamento de Veículos. A legislação técnica aeroportuária recomenda a construção de área isolada de aviação geral nos aeroportos com mais de 25.000 movimentos de passageiros de aviação geral por ano. A projeção de demanda do aeroporto calcula um movimento de passageiros de aviação geral da ordem de 6.000 passageiros em 2010 atingindo aproximadamente 25.000 passageiros somente após 20 anos de operação. Entendemos que a construção do sistema de aviação geral poderá ser executada apenas quando o movimento atingir os 25.000 passageiros anuais. Está correto nosso entendimento?

**RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a colaboração e esclarece que a infraestrutura para o Sistema de Aviação Geral deverá atender adequadamente a demanda para ela projetada e a regulamentação nacional, sem que influencie negativamente nas operações dos demais tipos de tráfego previstos. Em particular, mencionam-se os requisitos relacionados à segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, dispostos na Subseção VIII do Capítulo VI do Decreto nº 7.168, de 05 de maio de 2010. O projeto proposto e as obras necessárias deverão contemplar essas premissas, garantindo que os índices de qualidade, os parâmetros de dimensionamento e a regulamentação nacional sejam respeitados.

**DADOS DO COLABORADOR****Nome:** Arun Roy**Organização:** Não informado**E-mail:** arun.roy@a-port.aero**MANIFESTAÇÃO Nº 119****DOCUMENTO:** Minutas de Anexos ao Edital ASGA**ITEM:** Anexo 2 do Contrato – Plano de Exploração Aeroportuária (PEA)

Anexo 8 Tarifas

O referido anexo considera a tarifa TAT (tarifa de área terminal) como uma das remunerações da concessionária. Entendemos que a operação da torre ou da EPTA, Estação Permissionária de Telecomunicações Aeronáuticas será, portanto, efetuada pela concessionária. Está correto nosso entendimento?

**RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a manifestação e esclarece que o entendimento está correto. Esse entendimento é corroborado pela Portaria Normativa do Ministério da Defesa nº 1.443/MD, de 9/9/2010. Os termos da operação serão especificados no Anexo 13 da minuta de Contrato de Concessão – Disposições relativas à Exploração da Estação Prestadora de Serviços de Telecomunicações e de Tráfego Aéreo.

**DADOS DO COLABORADOR**

<b>Nome:</b> André Spinola Viana Klamas
<b>Organização:</b> Não informado
<b>E-mail:</b> andre.klamas@a-port.aero
<b>MANIFESTAÇÃO Nº 120</b>
<b>DOCUMENTO:</b> Minuta de Contrato de Concessão ASGA
<b>ITEM:</b> CAPÍTULO VI – DA REMUNERAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA, Seção I – Das Receitas Tarifárias
O item 4.5 dispõe que “Os descontos tarifários concedidos deverão ser estendidos a qualquer Usuário que atenda às condições para sua fruição”. No caso de aeroporto internacional é comum a existência de cargas importadas em situação de perdimento. Nesse caso a Receita Federal pode negociar com o proprietário da mercadoria uma condição favorável ao importador para nacionalização e liberação da carga. Para tanto o importador deve pagar a tarifa de armazenagem à concessionária. No entanto, em função do longo tempo de permanência da mercadoria na área do terminal de cargas, o valor da armazenagem é sempre muito alto e a concessionária acaba negociando uma redução do valor de armazenagem. Cada caso é analisado separadamente, não sendo possível “estender a qualquer usuário” as mesmas condições negociadas. Sugerimos, portanto, que ao item 4.5 seja acrescida a informação “ exceto nas negociações de armazenagem de cargas em perdimento.
<b>RESPOSTA DA ANAC</b>
A ANAC agradece sua contribuição e informa que os valores e percentuais para aplicação das Tarifas Aeroportuárias de Armazenagem e de Capatazia, sobre cargas importadas e a serem exportadas, constantes do Anexo 8 – Tarifas, são os valores e percentuais estabelecidos na portaria nº 219, de 27 de março de 2001.
Por oportuno, cabe informar que os valores das tarifas de Armazenagem e Capatazia de cargas em perdimento, estabelecidos pela portaria nº 544/GM5, de 1º de julho de 1986, serão incorporados ao Anexo 8 – Tarifas.

<b>DADOS DO COLABORADOR</b>
<b>Nome:</b> Priscilla Perestrelo Verna
<b>Organização:</b> Não informado
<b>E-mail:</b> priscilla_pv@yahoo.com.br
<b>MANIFESTAÇÃO Nº 121</b>
<b>DOCUMENTO:</b> Relatório 4 – Estudos Preliminares de Engenharia
<b>ITEM:</b> Análise de Interferência entre o ASGA e o SBNT
Quem será o responsável pelas obras de adequação das instalações do Aeroporto Augusto Severo, que estão descritas nesse capítulo? Sugerimos incluir no Anexo 7 do Contrato "Obras do Poder Público".
<b>RESPOSTA DA ANAC</b>
A ANAC agradece sua contribuição e informa que as obras de adequação das instalações do Aeroporto Augusto Severo ficarão a cargo do Poder Público e não integram o objeto do presente processo licitatório.

<b>DADOS DO COLABORADOR</b>
<b>Nome:</b> Álvaro Covarrubias Alcalde
<b>Organização:</b> Não informado
<b>E-mail:</b> acovarrubias@a-port.aero
<b>MANIFESTAÇÃO Nº 122</b>
<b>DOCUMENTO:</b> Minutas de Anexos ao Contrato de Concessão ASGA
<b>ITEM:</b> Anexo 7 do Contrato – Obras do Poder Público
Aparece nesse anexo, que o poder público construirá a pista de acesso do Corpo de Bombeiros. Por favor, indicar a localização considerada para o Corpo de Bombeiros.
<b>RESPOSTA DA ANAC</b>
A ANAC agradece a manifestação e esclarece que o Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio – SESCINC está localizado na parte central da pista, no lado oposto ao Terminal de Passageiros.

<b>DADOS DO COLABORADOR</b>									
<b>Nome:</b> José Maria de Paula Garcia									
<b>Organização:</b> ABDIB									
<b>E-mail:</b> jmaria@abdib.org.br									
<b>MANIFESTAÇÃO Nº 123</b>									
<b>DOCUMENTO:</b> Minuta de Edital ASGA									
<b>ITEM:</b> CAPÍTULO IV - DA DOCUMENTAÇÃO, SEÇÃO IV - DA PROPOSTA ECONÔMICA									
<p><b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b></p> <p><b>Outorga Mínima</b></p> <p><b>Minuta de Edital ASGA</b></p> <p><b>Capítulo IV – Da Documentação, Seção IV – da Proposta Econômica</b></p> <p><b>Relatório Preliminar Consolidado para os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTA)</b></p> <p>Quadro 41 – Indicadores Financeiros</p> <table border="1" data-bbox="517 1765 1123 1883"> <thead> <tr> <th>Indicador</th> <th>Item</th> <th>Unidade</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>VPL</td> <td>R\$ 3.693</td> <td>R\$ mil</td> </tr> <tr> <td>TIR Modificada</td> <td>6,32%</td> <td>% a.a.</td> </tr> </tbody> </table> <p>8.9. Resultado da Modelagem Econômico Financeira</p> <p>“Observa-se que o projeto apresenta VPL positivo de R\$ 3,7 milhões, o que condiz com o</p>	Indicador	Item	Unidade	VPL	R\$ 3.693	R\$ mil	TIR Modificada	6,32%	% a.a.
Indicador	Item	Unidade							
VPL	R\$ 3.693	R\$ mil							
TIR Modificada	6,32%	% a.a.							

pagamento de uma outorga pela concessionária. Esse resultado será utilizado como parâmetro para estabelecimento do valor mínimo de outorga no Edital de Concessão, que terá a maior oferta de pagamento como critério de julgamento das propostas.”

### **Edital de Concessão para Construção Parcial, Manutenção e Exploração do Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante**

“4.23. A Proponente deverá indicar na sua Proposta Econômica o Valor da Outorga ao Poder Concedente, sendo o mínimo de R\$ 3.700.000,00 (três milhões e setecentos mil reais), a ser reajustado nos termos do Anexo - Minuta do Contrato de Concessão Comum.

4.24. O Valor da Outorga será pago em parcelas anuais, a partir do 37º (trigésimo sétimo) mês contado da Data de Eficácia do Contrato de Concessão até o advento de seu prazo final, conforme previsão contratual, não abrangendo eventual prorrogação do Contrato de Concessão.”

### **Contrato de Concessão do Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante**

“2.8. A Concessionária se obriga a pagar a União Outorga anual a partir do 37º (trigésimo sétimo) mês, contado da Data de Eficácia do Contrato de Concessão, limitada ao prazo deste contrato.

1.9. O valor anual a ser pago pela Concessionária será de R\$ \_\_\_\_\_ (\_\_\_\_\_), com vencimento todo dia 25 (vinte e cinco) do mês de aniversário da celebração do Contrato.”

### **TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

#### **Edital de Concessão para Construção Parcial, Manutenção e Exploração do Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante**

4.23. A Proponente deverá indicar na sua Proposta Econômica o Valor da Outorga anual ao Poder Concedente, sendo o mínimo de R\$ 148.000,00 (cento e quarenta e oito mil reais), a ser reajustado nos termos do Anexo - Minuta do Contrato de Concessão Comum.

4.24. O Valor da Outorga será pago em parcelas anuais, a partir do 37º (trigésimo sétimo) mês contado da Data de Eficácia do Contrato de Concessão até o advento de seu prazo final, conforme previsão contratual, não abrangendo eventual prorrogação do Contrato de Concessão.

### **JUSTIFICATIVA**

Segundo o Relatório preliminar consolidado, foi construído pelo Consórcio Potiguar o modelo econômico-financeiro do projeto tendo como base as projeções apresentadas de investimentos, receitas, custos, impostos, premissas de financiamento etc.

De acordo com a subcláusula 8.9 do Relatório Preliminar Consolidado, para a determinação da outorga mínima foi calculado o Valor Presente Líquido - VPL destes fluxos de caixa cujo valor encontrado foi de R\$ 3,7 milhões.

Da forma como está definido nas subcláusulas 4.23 e 4.24 do Edital e 2.8 e 2.9 do Contrato fica a dúvida quanto ao valor anual a ser pago pelo concessionário.

No nosso entendimento o Concessionário deveria pagar durante os 25 anos de concessão uma outorga anual de R\$ 148.000,00 que totalizariam R\$ 3.700.000,00 e um VPL (descontado a 6,30% a.a.) de R\$ 1.955.000,00. Desta forma a outorga estaria condizente com o item 8.9 do Relatório Preliminar Consolidado, pois o VPL dos pagamentos anuais da outorga seria inferior a



R\$ 3.700.000,00.

Outro entendimento seria que o Concessionário deveria pagar durante os 25 anos de concessão uma outorga anual de R\$ 3.700.000,00 que totalizariam R\$ 92.500.000,00 e um VPL (descontado a 6,30% a.a.) de R\$ 48.876.000,00. Desta forma a outorga NÃO estaria condizente com o item 8.9 do Relatório Preliminar Consolidado, pois o VPL dos pagamentos anuais da outorga seria superior a R\$ 3.700.000,00.

Pede-se que esclarecido

#### **RESPOSTA DA ANAC**

ANAC agradece a contribuição e informa que a proposta econômica versará sobre o valor total da outorga a ser paga e não sobre o valor relativo às parcelas. O valor apresentado na subcláusula 4.23 do Edital (R\$ 3.700.000,00) se refere ao valor presente líquido dos fluxos de caixas projetados do ASGA, conforme apresentado no Relatório Preliminar Consolidado, na seção 8.9 – Resultados da Modelagem Econômico-Financeira. Esse valor é a referência para a outorga mínima do Leilão, ou seja, os lances partirão de R\$ 3,7 milhões e correspondem ao valor total de outorga, e não a uma outorga anual.

O item 4.24 do Edital estabelece que o valor informado na subcláusula 4.23 será pago em parcelas anuais. Logo, quando conhecida a proposta vencedora (referente a um valor total de outorga), será divulgada a parcela anual correspondente, calculada com base no valor da proposta, no número de anos (até o advento do prazo final da concessão) e na taxa de desconto (a mesma usada para descontar o fluxo de caixa na modelagem econômico-financeira).

#### **DADOS DO COLABORADOR**

**Nome:** José Maria de Paula Garcia

**Organização:** ABDIB

**E-mail:** jmaria@abdib.org.br

#### **MANIFESTAÇÃO Nº 124**

**DOCUMENTO:** Relatório Preliminar Consolidado

**ITEM:** Estudos de Demanda

As justificativas encontram-se no anexo correspondente Contribuição 1 - Rel Preliminar Consolidado -Demanda.doc

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

**Relatório Preliminar Consolidado**

**Estudos de Demanda**

**Relatório Preliminar Consolidado para os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA)**

Quadro 2 – Projeção de Fluxo de Passageiros para o ASGA no Cenário Base

Ano	Doméstico Regular	Doméstico Não Regular	Internacional Regular	Internacional Não Regular	Aviação Geral	Total
2010	1.723.742	183.096	79.502	185.506	6.516	2.178.362
2011	1.823.633	200.595	93.109	217.253	7.004	2.341.593
2012	1.929.605	219.521	108.553	253.290	7.533	2.518.502
2013	2.042.189	239.982	126.039	294.091	8.107	2.710.408
2014	2.175.024	262.093	145.793	340.184	8.769	2.931.864
2015	2.316.120	285.975	168.059	392.138	9.487	3.171.780
2016	2.470.268	311.806	193.112	450.594	10.277	3.436.057
2017	2.634.201	339.686	221.247	516.242	11.134	3.722.510
2018	2.808.629	369.764	252.789	589.841	12.063	4.033.085
2019	2.994.346	402.206	288.099	672.231	13.071	4.369.953
2020	3.192.141	437.178	327.562	764.312	14.164	4.735.358
2021	3.352.764	463.222	348.101	812.235	14.929	4.991.251
2022	3.521.858	490.865	369.925	863.157	15.737	5.261.542
2023	3.699.981	520.212	393.118	917.276	16.592	5.547.178
2024	3.887.717	551.372	417.768	974.793	17.495	5.849.145
2025	4.068.987	584.453	443.962	1.035.912	18.400	6.151.714
2026	4.260.358	619.576	471.797	1.100.859	19.358	6.471.947
2027	4.462.559	656.878	501.381	1.169.888	20.372	6.811.078
2028	4.676.279	696.488	532.818	1.243.242	21.446	7.170.273
2029	4.902.290	738.552	566.224	1.321.190	22.585	7.550.841
2030	5.166.289	783.225	601.725	1.404.025	23.866	7.979.130
2031	5.402.905	819.097	629.284	1.468.330	24.959	8.344.574
2032	5.650.358	856.612	658.105	1.535.579	26.102	8.726.756
2033	5.909.144	895.845	688.247	1.605.909	27.297	9.126.441
2034	6.179.783	936.874	719.768	1.679.459	28.548	9.544.432
2035	6.462.817	979.783	752.734	1.756.379	29.855	9.981.567
2036	6.758.814	1.024.657	787.209	1.836.821	31.223	10.438.723
2037	7.068.368	1.071.586	823.263	1.920.947	32.652	10.916.817
2038	7.392.099	1.120.665	860.968	2.008.926	34.148	11.416.807

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Sugere-se retificar o volume do tráfego internacional considerado para o ano de 2010 para os níveis atuais e o conseqüente impacto nos anos seguintes.

A previsão de tráfego internacional está superestimada em relação à evolução real. O tráfego de passageiro internacionais considerado no Estudo de Demanda para o ano de 2010 é de 265.000 passageiros. O tráfego real de janeiro a agosto de 2010 foi de 80.000 passageiros. O tráfego estimado para 2010 é de 115.000 passageiros (considerando relação ago / dez de 2009). Fica claro que o declínio no tráfego internacional de passageiros ocorrido ao longo dos últimos dois anos não está refletido no Estudo. Como o número de passageiros considerado para 2010 é o ponto de partida da previsão de tráfego, esta diferença se propaga por toda a projeção.

As receitas geradas pelo tráfego internacional são substancialmente superiores às geradas pelo tráfego doméstico (tendo como indicador a receita global de cada segmento dividida pelo respectivo tráfego de passageiros). A adoção de uma base significativamente mais alta para a projeção do tráfego internacional quando comparado aos dados atuais (75% acima dos dados reais anualizados em 2010), e conseqüente superestimação das receitas internacionais pelo mesmo fator, tem grande impacto nos resultados do projeto.

#### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece sua contribuição e informa que a metodologia utilizada para a previsão da demanda de tráfego internacional não considera os dados de movimento internacional de

passageiros. Como pode ser visto na subcláusula 4.2.2.4 do Estudo de mercado, o fluxo de turistas estrangeiros que chegam ao RN é estimado a partir da previsão do fluxo de turistas (domésticos e estrangeiros) e da participação de turistas estrangeiros no total de turistas.

## DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** José Maria de Paula Garcia

**Organização:** ABDIB

**E-mail:** jmaria@abdib.org.br

## MANIFESTAÇÃO Nº 125

**DOCUMENTO:** Minutas de Anexos ao Contrato de Concessão ASGA

**ITEM:** Anexo 2 do Contrato – Plano de Exploração Aeroportuária (PEA)

## TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

### Capítulo I – Das Disposições Iniciais - Seção IV - Dos Anexos

#### Anexo 2 do Contrato – Plano de Exploração Aeroportuário (PEA)

“3.1. A qualidade dos serviços da Concessionária será avaliada anualmente pelas empresas aéreas e passageiros usuários do aeroporto. A nota média de cada indicador avaliado não deverá ser inferior aos respectivos parâmetros apresentados na Tabela 3, que se refere à avaliação feita pelas empresas aéreas mediante questionário aplicado pela ANAC, e na Tabela 4, referente à avaliação dos passageiros por meio de pesquisa de satisfação.”

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

A avaliação da qualidade de serviço prestado pelo Concessionário deveria ser feita via parâmetros objetivos e mensuráveis determinados previamente.

#### JUSTIFICATIVA

A avaliação da qualidade do serviço prestado pelo concessionário pela utilização de questionários, das Cias. Aéreas e Passageiros, leva a uma série de conflitos de interesses e inconsistências que seriam evitados pela adoção da avaliação via parâmetros:

- As Cias. Aéreas seriam incentivadas a avaliar negativamente o Concessionário, uma vez que uma avaliação ruim levaria a um desconto maior na tarifa paga pela própria Cia. Aérea ao Concessionário (através do fator Q).
- O mercado brasileiro conta com um número restrito de Cias. Aéreas, o que potencializa o risco do Concessionário ser vítima de uma avaliação negativa tendenciosa. É bem provável que uma única avaliação com nota 1 levaria a média das avaliações do Concessionário abaixo do limiar de 3,8.
- O Concessionário não deveria ser penalizado por fatos que estejam fora do seu controle. Por exemplo, o Concessionário não tem controle sobre o atendimento dos passageiros pela Polícia Federal e Órgãos Públicos, porém os serviços prestados por estes órgãos têm forte impacto na percepção de qualidade do ponto de vista do passageiro. Outro exemplo de serviço de terceiro que influencia a percepção de qualidade pelo usuário é o atendimento nos balcões de check-in, que é feito pelas Cias. Aéreas.

## RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a qualidade dos serviços prestados em um aeroporto é decorrente de uma conjunção de esforços de todos os agentes atuantes em suas instalações. A disponibilização de áreas e equipamentos adequados para determinado órgão público, por exemplo, poderá afetar diretamente no desempenho das suas atividades.

Ademais, o art. 36 da Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, em seu §4º, estabelece que o responsável pela administração aeroportuária, a fim de alcançar e manter a boa qualidade operacional do aeroporto, coordenará as atividades dos órgãos públicos que, por disposição legal, nele devam funcionar.

Portanto, a Concessionária, no papel de operador aeroportuário, deverá buscar os meios para garantir a boa qualidade dos serviços aeroportuários prestados aos seus clientes.

No entanto, de modo a não onerá-la indevidamente, a Concessionária não será penalizada nas hipóteses em que for demonstrado que a eventual avaliação negativa da qualidade de serviço se deu por responsabilidade de terceiros.

Também quanto à possibilidade de que passageiros, empresas aéreas e demais clientes do aeroporto avaliem negativamente os serviços prestados pela Concessionária, no intuito de reduzirem os valores das tarifas cobradas, vale ressaltar que, ao longo da concessão, será formado um banco de dados consistente que estabelecerá a relação entre os parâmetros de avaliação objetivos e os subjetivos, previstos no Contrato de Concessão. Com isso, o Poder Concedente disporá de instrumentos que permitirão identificar desvios nesta relação e poderá buscar avaliações alternativas, caso necessário.

Nesse sentido, serão acrescentados ao Anexo 2 - Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), os seguintes itens:

3.3. A ANAC implementará um canal de comunicação para que a Concessionária possa relatar procedimentos indevidos realizados pelas companhias aéreas e órgãos públicos que atuem no aeroporto, que possam afetar a qualidade do serviço prestado.

3.4. Não haverá penalidade à Concessionária em casos de comprovada influência negativa na avaliação da qualidade de serviço em componentes que possuem infraestrutura provida pela Concessionária, mas são operados por terceiros, tais como check-in, controle de passaporte e controle de alfândega.

Dessa forma, entende-se adequada a proposta apresentada na minuta de contrato de que a avaliação dos serviços prestados no aeroporto seja feita pelos clientes sem a discriminação de cada um dos agentes envolvidos nas atividades aeroportuárias, considerando-se que a responsabilidade final da prestação do serviço será da Concessionária.

## DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** José Maria de Paula Garcia

**Organização:** ABDIB

**E-mail:** jmaria@abdib.org.br

## MANIFESTAÇÃO Nº 126

**DOCUMENTO:** Minutas de Anexos ao Contrato de Concessão ASGA

**ITEM:** Anexo 2 do Contrato – Plano de Exploração Aeroportuária (PEA)

## TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

**Capítulo I – Das disposições iniciais – Seção IV – Dos Anexos**

**Anexo 2 do Contrato – Plano de Exploração Aeroportuária (PEA)**

“4.1. A Operação dos Elementos da Infraestrutura Aeroportuária compreende o conjunto de atividades rotineiras que a concessionária deverá realizar ao longo da concessão, de acordo com os requisitos e parâmetros mínimos a serem cumpridos durante as etapas de planejamento, execução, monitoramento e melhoria das operações do aeroporto, estabelecidos nos Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil em vigor, ou nas Normas Técnicas Brasileiras.”

#### Relatório 4 – Estudos Preliminares de Engenharia para os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTA)

Quadro 11 – Áreas dos Componentes Operacionais de Passageiros

Item	2024 (5.831.650 pax/ano)	unid.	2038 (11.397.158 pax/ano)	unid.
<b>a. Componentes operacionais</b>				
i. Sala de embarque doméstico	1.502	(m <sup>2</sup> )	2.781	(m <sup>2</sup> )
ii. Sala de embarque internacional	2.357	(m <sup>2</sup> )	4.364	(m <sup>2</sup> )
iii. Saguão de embarque	1.783	(m <sup>2</sup> )	3.298	(m <sup>2</sup> )
iv. Sala de desembarque doméstico	1.229	(m <sup>2</sup> )	2.123	(m <sup>2</sup> )
v. Sala de desembarque internacional	1.259	(m <sup>2</sup> )	2.178	(m <sup>2</sup> )
vi. Saguão de desembarque	1.312	(m <sup>2</sup> )	2.331	(m <sup>2</sup> )
vii. Área de formação de fila de Check-in	1.357	(m <sup>2</sup> )	3.240	(m <sup>2</sup> )
viii. Área de balcão de Check-in	472	(m <sup>2</sup> )	864	(m <sup>2</sup> )
ix. Pontes de Embarque	8	(un)	8	(un)
x. Área de formação de fila de inspeção	320	(m <sup>2</sup> )	560	(m <sup>2</sup> )
xi. Meio fio	419	(m)	774	(m)

#### Anexo 2 do Contrato - Plano de Exploração Aeroportuária (PEA)

Tabela 1 – Espaço mínimo por passageiro e limite inferior do tempo de ocupação e outros parâmetros

Componente	Unidade	Valores	
		Doméstico	Internacional
Saguão de embarque: área necessária por passageiro e visitante/acompanhante (v.a.)	m <sup>2</sup> /ocup.	1,3	1,8
	v.a./pax	0,5	0,5
	min.	30	30
Área para formação de filas de check-in e despacho	m <sup>2</sup> /pax	1,3	1,8
	min.	20	30
Área para formação de filas para inspeção de segurança	m <sup>2</sup> /pax	1,0	1,0
	min.	10	10
Área para formação de filas para emigração	m <sup>2</sup> /pax	-	1,0
	min.	-	10
Área das salas de embarque: máxima ocupação da sala	%	65	65
Acesso a assentos na sala de embarque (incluindo aqueles disponíveis nos serviços de alimentação)	%	70	70
Posições próximas (ponte de embarque)	%	65	100
Área necessária para passageiros sentados	m <sup>2</sup> /pax	1,7	1,7
	min.	40	60
Área necessária para passageiros em pé	m <sup>2</sup> /pax	1,2	1,2
	min.	20	20
Posições remotas (ônibus)	%	35	-
Área necessária para passageiros sentados	m <sup>2</sup> /pax	1,7	1,7
	min.	40	-
Área necessária para passageiros em pé	m <sup>2</sup> /pax	1,2	1,2
	min.	20	-
Área de formação de filas para imigração	m <sup>2</sup> /pax	-	1,0
	min.	-	10
Sala de desembarque: área necessária por passageiro	m <sup>2</sup> /pax	1,7	1,7
	min.	15	30
Área de formação de filas para aduana	m <sup>2</sup> /pax	-	1,7
	min.	-	10
Saguão de desembarque: área necessária por passageiro e visitante/acompanhante (v.a.)	m <sup>2</sup> /ocup.	1,7	1,7
	v.a./pax	0,5	0,5
	min.	15	20

### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Avaliar se o projeto orçado atende às normas internacionais que regulam as especificações técnicas necessárias para a operação de vôos comerciais internacionais. Como por exemplo, o “Annex 17 to the Convention on International Civil Aviation” da International Civil Aviation Organization – ICAO.

### Anexo 2 do Contrato – Plano de Exploração Aeroportuária (PEA)

4.1. A Operação dos Elementos da Infraestrutura Aeroportuária compreende o conjunto de atividades rotineiras que a concessionária deverá realizar ao longo da concessão, de acordo com os requisitos e parâmetros mínimos a serem cumpridos durante as etapas de planejamento, execução, monitoramento e melhoria das operações do aeroporto, estabelecidos nos Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil em vigor, nas Normas Técnicas Brasileiras, ou em regulamentações internacionais que precisam ser atendidas para a operação de vôos

comerciais internacionais”.

### **JUSTIFICATIVA**

Embora as áreas apresentadas para o terminal de passageiros no Quadro 10 do Relatório 4 possam, teoricamente, atender às áreas mínimas por passageiro, estas não são viáveis na prática.

Como o Aeroporto de São Gonçalo do Amarante é um aeroporto novo, para este operar vôos internacionais, principalmente para os Estados Unidos da América, ele deverá atender a alguns requisitos estabelecidos por entidades internacionais. Um exemplo é a obrigatoriedade de separação do fluxo de passageiros de entrada e saída, doméstico e internacional (“Annex 17 to the Convention on International Civil Aviation” da ICAO).

Pelo tamanho das áreas de terminal de passageiros apresentadas no Quadro 10 do Relatório 4 ficou a dúvida se o terminal orçado atende a esta restrição juntamente os definidos na Tabela 1 do PEA para as áreas mínimas por passageiro.

Acreditamos que o Aeroporto de São Gonçalo do Amarante será além de uma porta de entrada para o Rio Grande do Norte e para o Brasil, também um indutor de desenvolvimento para o Estado. Para garantirmos o irrestrito desenvolvimento do Aeroporto, deveria ser determinada em edital a obrigatoriedade do cumprimento das regras internacionais que garantam a operação de vôos para os principais destinos do mundo.

### **RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que as áreas operacionais do aeroporto deverão atender aos parâmetros mínimos de dimensionamento, previstos no 1.2.2 do Anexo 2 da minuta de Contrato de Concessão, com vistas a atender, inicialmente, a operação prevista na subcláusula 2.4 desse Anexo, e assegurar as notas mínimas dos indicadores de qualidade de serviço previstos nas subcláusulas 3.1 e 3.2 do mesmo documento.

No tocante à Segurança contra Atos de Interferência Ilícita, previsto no Anexo 17 à Convenção da Aviação Civil Internacional (OACI), a ANAC estabelece a regulamentação brasileira sobre o assunto, contemplando as exigências internacionais, tendo em vista os riscos à aviação civil brasileira. A regulamentação brasileira é exigida de todos os entes regulados pela Agência e, assim como os demais, a Concessionária deverá observá-los, respeitando-se, assim, o princípio da isonomia.

Não obstante, o aeroporto poderá vir a atender operadores que possuem exigências que transcendem o previsto na regulação brasileira. Quanto a esse tema, o Decreto 7.168, de 5 de maio de 2010 estabelece que:

“Art. 306. Os custos suplementares incorridos por medidas adicionais de segurança por solicitação de Estado Contratante da OACI, em particular, deve ser coberto diretamente pelos operadores aéreos e, em consequência, por passageiros e cargas que se destinam a esse Estado.”

### **DADOS DO COLABORADOR**

**Nome:** José Maria de Paula Garcia

**Organização:** ABDIB

**E-mail:** jmaria@abdib.org.br

## MANIFESTAÇÃO Nº 127

**DOCUMENTO:** Relatório 4 – Estudos Preliminares de Engenharia

**ITEM:** Dimensionamento do Aeroporto

### TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

**Relatório 4 – Estudos Preliminares de Engenharia para os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTA)**

**Quadro 11 – Áreas dos Componentes Operacionais de Passageiros**

Item	2024 (5.831.650 pax/ano)	unid.	2038 (11.397.158 pax/ano)	unid.
<b>a. Componentes operacionais</b>				
i. Sala de embarque doméstico	1.502	(m <sup>2</sup> )	2.781	(m <sup>2</sup> )
ii. Sala de embarque internacional	2.357	(m <sup>2</sup> )	4.364	(m <sup>2</sup> )
iii. Saguão de embarque	1.783	(m <sup>2</sup> )	3.298	(m <sup>2</sup> )
iv. Sala de desembarque doméstico	1.229	(m <sup>2</sup> )	2.123	(m <sup>2</sup> )
v. Sala de desembarque internacional	1.259	(m <sup>2</sup> )	2.178	(m <sup>2</sup> )
vi. Saguão de desembarque	1.312	(m <sup>2</sup> )	2.331	(m <sup>2</sup> )
vii. Área de formação de fila de Check-in	1.357	(m <sup>2</sup> )	3.240	(m <sup>2</sup> )
viii. Área de balcão de Check-in	472	(m <sup>2</sup> )	864	(m <sup>2</sup> )
ix. Pontes de Embarque	8	(un)	8	(un)
x. Área de formação de fila de inspeção	320	(m <sup>2</sup> )	560	(m <sup>2</sup> )
xi. Meio fio	419	(m)	774	(m)

### Anexo 2 do Contrato - Plano de Exploração Aeroportuária (PEA)

Tabela 1 – Espaço mínimo por passageiro e limite inferior do tempo de ocupação e outros parâmetros



Componente	Unidade	Valores	
		Doméstico	Internacional
Saguão de embarque: área necessária por passageiro e visitante/acompanhante (v.a.)	m <sup>2</sup> /ocup.	1,3	1,8
	v.a./pax	0,5	0,5
	min.	30	30
Área para formação de filas de check-in e despacho	m <sup>2</sup> /pax	1,3	1,8
	min.	20	30
Área para formação de filas para inspeção de segurança	m <sup>2</sup> /pax	1,0	1,0
	min.	10	10
Área para formação de filas para emigração	m <sup>2</sup> /pax	-	1,0
	min.	-	10
Área das salas de embarque: máxima ocupação da sala	%	65	65
Acesso a assentos na sala de embarque (incluindo aqueles disponíveis nos serviços de alimentação)	%	70	70
Posições próximas (ponte de embarque)	%	65	100
Área necessária para passageiros sentados	m <sup>2</sup> /pax	1,7	1,7
	min.	40	60
Área necessária para passageiros em pé	m <sup>2</sup> /pax	1,2	1,2
	min.	20	20
Posições remotas (ônibus)	%	35	-
Área necessária para passageiros sentados	m <sup>2</sup> /pax	1,7	1,7
	min.	40	-
Área necessária para passageiros em pé	m <sup>2</sup> /pax	1,2	1,2
	min.	20	-
Área de formação de filas para imigração	m <sup>2</sup> /pax	-	1,0
	min.	-	10
Sala de desembarque: área necessária por passageiro	m <sup>2</sup> /pax	1,7	1,7
	min.	15	30
Área de formação de filas para aduana	m <sup>2</sup> /pax	-	1,7
	min.	-	10
Saguão de desembarque: área necessária por passageiro e visitante/acompanhante (v.a.)	m <sup>2</sup> /ocup.	1,7	1,7
	v.a./pax	0,5	0,5
	min.	15	20

### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Retificação do dimensionamento do número de pontes de embarque apresentado no Quadro 11 do Relatório 4, alteração, caso necessário, do desenho do Terminal de Passageiros e Pátio de Aeronaves para permitir um número maior de pontes de embarque, atualização do orçamento e modelo econômico-financeiro.

### JUSTIFICATIVA

O percentual mínimo de atendimento de passageiros em pontes de embarque, de 65% para domésticos e 100% para internacionais apresentado na Tabela 1 do PEA, é muito alto e eleva a necessidade de investimento muito além das estimativas atuais. O número de pontes de embarque definido no Quando 11 do Relatório 4 não atende a estes requisitos. A incompatibilidade fica bem clara quando analisamos o número de pontes de embarque adotadas para o ano de 2038, que é o mesmo adotado para o ano de 2024, sendo que no

mesmo período, o tráfego de passageiros projetado tem um crescimento de 100%.

## RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a manifestação e esclarece que a inconsistência apontada pela contribuição, que diz respeito à quantidade de pontes de embarque nos horizontes de projeto, notadamente no quadro 11, ocorreu devido a uma repetição não intencional do valor do segundo horizonte (2038) no primeiro (2024). Para sanar este lapso faz-se necessária uma retificação dos seguintes itens no Relatório 4 – Estudos Preliminares de Engenharia:

Na página 24, Quadro 11, na coluna do horizonte de 2024, linha “ix. Pontes de embarque”, onde se lê “8”, leia-se “5”

Na página 115, Quadro 71, item 6 – Gate (sala(s) de embarque), linha “Número de gates das pontes de embarque”, na coluna “Doméstico / Internacional”, onde se lê “8”, leia-se “5”.

## DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** José Maria de Paula Garcia

**Organização:** ABDIB

**E-mail:** jmaria@abdib.org.br

## MANIFESTAÇÃO Nº 128

**DOCUMENTO:** Minutas de Anexos ao Contrato de Concessão ASGA

**ITEM:** Anexo 7 do Contrato – Obras do Poder Público

### TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

#### Capítulo I – Das Disposições Iniciais - Seção IV - Dos Anexos

#### Anexo 7 do Contrato - Obras do Poder Público

##### 2.2. Obras a serem realizadas pelo Poder Público

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

2.16.6. Disponibilização das seguintes utilidades até a entrada do sítio aeroportuário:

2.16.6.1. Fornecimento de água via adutora desde Natal;

2.16.6.2. Linhas de alimentação de Energia (em redundância);

2.16.6.3. Tronco de telecomunicações;

2.16.6.4. Coleta de esgoto tratado;

2.16.7 Acesso rodoviário até a entrada do sítio aeroportuário.

#### **JUSTIFICATIVA**

Não fica claro no edital de quem é a responsabilidade de prover o sítio aeroportuário das utilidades e acesso até a sua entrada. Pela monta dos investimentos apresentados no EVTA, estes não incluem os referidos investimentos.

Dado a localização e distância da cidade de Natal e a precariedade de disponibilidade de recursos no Município de São Gonçalo do Amarante, entende-se que o Poder Concedente, diretamente ou através do Estado do Rio Grande do Norte deveria garantir o suprimento ao Empreendimento de infra-estrutura de Utilidades e acesso rodoviário até o limite do Sítio Aeroportuário.

#### **RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a manifestação e esclarece que os investimentos necessários para a disponibilização das utilidades relacionadas na contribuição, até a entrada do sítio aeroportuário, ficarão a cargo do Poder Público. Cabe ressaltar que as obras apresentadas no Anexo 7 do Contrato - Obras do Poder Público são aquelas que foram ou serão realizadas dentro do sítio aeroportuário.

#### **DADOS DO COLABORADOR**

**Nome:** José Maria de Paula Garcia

**Organização:** ABDIB

**E-mail:** jmaria@abdib.org.br

#### **MANIFESTAÇÃO Nº 129**

**DOCUMENTO:** Minutas de Anexos ao Edital ASGA

**ITEM:** Anexo 18 – Metodologia de Execução

#### **TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR**

##### **Anexo 18 do Edital - Metodologia de Execução**

“2.9. Para as demais áreas do TPS, que não constem da Tabela 2, a Proponente deverá demonstrar as premissas e os cálculos adotados para o dimensionamento desses componentes, observando as áreas mínimas exigidas por autoridades públicas.”

##### **TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

O Edital deveria definir para cada Autoridade Pública a área a ser reservada e seus parâmetros de evolução, em função do crescimento da demanda. Deveria ser responsabilidade do Poder Concedente negociar previamente com estas autoridades e definir o compromisso no Edital.

##### **JUSTIFICATIVA**

O concessionário não pode definir o investimento a ser feito e apresentado na “Metodologia de Execução” sem a definição antecipada das áreas exigidas pelas autoridades públicas.

O Poder Concedente não deve responsabilizar o futuro Concessionário pela negociação do que é necessário para atender as diversas Autoridades Públicas que atuam no aeroporto.

#### **RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a manifestação e esclarece que, considerando que os serviços que serão prestados por órgãos públicos nas instalações do aeroporto necessitarão de infraestrutura e

equipamentos adequados para a realização de suas atividades, a ANAC aceita a proposta apresentada pelo Colaborador, no sentido de clarificar que a Concessionária deverá observar as solicitações e os instrumentos normativos desses órgãos.

Desta forma, foi incorporado ao Anexo 2 da minuta de Contrato de Concessão - Plano de Exploração Aeroportuária, na subcláusula referente aos Elementos Aeroportuários Obrigatórios, o subitem 2.3.18, que trata da Infraestrutura de Suporte às Atividades de Órgãos e Entidades Públicas.

“2.3.18 Infraestrutura de Suporte às Atividades de Órgãos e Entidades Públicas

2.48. A Concessionária deverá disponibilizar aos órgãos e entidades públicas que possuem a competência legal de prestar serviços no aeroporto, a infraestrutura necessária (áreas, mobiliário e equipamentos) para a adequada realização de suas atividades.

2.49. A Concessionária deverá consultar os órgãos e entidades públicas e observar o disposto em seus instrumentos normativos na elaboração de projetos e execução de obras.”

#### **DADOS DO COLABORADOR**

**Nome:** José Maria de Paula Garcia

**Organização:** ABDIB

**E-mail:** jmaria@abdib.org.br

#### **MANIFESTAÇÃO Nº 130**

**DOCUMENTO:** Minutas de Anexos ao Edital ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO V – DA ALOCAÇÃO DOS RISCOS

#### **TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR**

**Capítulo V – Da Alocação dos Riscos – Seção I – dos Riscos do Poder Concedente**

**Contrato de Concessão Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante**

“5.2. Constituem riscos suportados exclusivamente pelo Poder Concedente:”

#### **TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

Inclusão do texto:

5.2.11 no caso da ausência de devida justificativa, a célere e eficiente emissão de homologações, permissões e licenças pelos Órgãos Públicos.

#### **JUSTIFICATIVA**

A demora ou negação de emissão de homologações, permissões e licenças pelos Órgãos Públicos sem devida justificativa pode impactar o resultado financeiro do projeto para o concessionário, porém está fora do controle do mesmo.

#### **RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a participação e esclarece que a regra que orienta uma adequada alocação de riscos é de atribuição do risco à parte que dispuser de melhores condições de gerenciá-lo.

Essa máxima informa a distribuição dos riscos associados ao ASGA e está consubstanciada no Capítulo V da minuta de Contrato de Concessão.

Em que pese o não acolhimento da sugestão ora apresentada e muito embora seja decorrência lógica da assunção de determinada obrigação também o risco associado a essa obrigação, entende-se adequada a inserção de dispositivo explicitando que eventuais riscos associados às obrigações assumidas pelo Poder Concedente igualmente constituem risco do Poder Concedente.

De outra forma, também se faz necessário especificar a responsabilidade por eventos imputados à Concessionária, mas que admitem a exceção da culpa. É o caso das subcláusulas 5.4.14 e 5.4.15 da Seção II – Dos Riscos da Concessionária do CAPÍTULO V – DA ALOCAÇÃO DOS RISCOS. Na subcláusula 5.4.14, a responsabilidade pelos atrasos decorrentes da não obtenção de autorizações, licenças e permissões exigidas para construção ou operação das novas instalações, só é imputado à Concessionária se ela for a responsável pelo atraso. Desse mesmo modo, nos termos da subcláusula 5.4.15, a Concessionária só é responsável pelo atraso na entrega das Licenças Ambientais necessárias à execução da Concessão e que gerem custos adicionais ou descumprimento dos prazos inicialmente previstos se for a responsável pelo fato.

Logo, tendo em vista que a Concessionária é a responsável residual pelos demais riscos, importa esclarecer a quem devem ser atribuídos esses riscos em que se admite a exceção da culpa. Nesse sentido, serão adicionadas à minuta de Contrato de Concessão as subcláusulas 5.2.13, 5.2.14. e 5.2.15, a saber:

5.2.13. os decorrentes de obrigações assumidas pelo Poder Concedente, relacionadas na Seção III – Do Poder Concedente do CAPÍTULO III – DOS DIREITOS E DEVERES;

5.2.14. atrasos decorrentes da não obtenção de autorizações, licenças e permissões exigidas para construção ou operação das novas instalações, por culpa da Concessionária, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária, e

5.2.15. atraso na entrega das Licenças Ambientais necessárias à execução da Concessão e que gerem custos adicionais ou descumprimento dos prazos inicialmente previstos, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária.

## DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** José Maria de Paula Garcia

**Organização:** ABDIB

**E-mail:** jmaria@abdib.org.br

## MANIFESTAÇÃO Nº 131

**DOCUMENTO:** Relatório Preliminar Consolidado

**ITEM:** Premissas Financeiras e Resultados da Modelagem Econômico-Financeira

## TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

**Relatório Preliminar Consolidado para os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTA)**

8.5 Financiamento

## TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Existe comprometimento do BNDES em disponibilizar linhas de financiamento especiais para o

Aeroporto de São Gonçalo do Amarante? Caso afirmativo, quais seriam as características do mesmo?

- Prazo de carência
- Prazo de amortização
- Metodologia de amortização
- Custo financeiro
- Spread base
- Risco de crédito
- Participação máxima
- Índices de cobertura requeridos

O estudo deveria apresentar ano a ano o nível de endividamento do projeto.

#### **JUSTIFICATIVA**

Em um projeto com investimentos da monta de R\$ 660 milhões, a estruturação e custo financeiro são extremamente importantes.

Além disso, a viabilidade do projeto do ponto de vista do credor não se limita ao retorno auferido pelo acionista do projeto, mas principalmente, à capacidade que o projeto tem de gerar recursos o bastante para cobrir o serviço da dívida com alguma folga.

Um esclarecimento quanto às condições sobre as quais o financiamento será baseado levará os potenciais licitantes a ter uma melhor idéia sobre a capacidade do projeto em se alavancar. O Grau de endividamento que o projeto poderá assumir para o cumprimento da regra de ICSD mínimo serão determinantes para a definição do grau de alavancagem (D/E) a ser adotado para o cálculo do WACC (comentário sobre o tema a ser apresentado à parte).

#### **RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece sua manifestação e esclarece que não existe comprometimento do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) em disponibilizar linhas especiais, devendo ser consideradas as condições vigentes para financiamento de infraestrutura logística das Políticas Operacionais da instituição. Ressalte-se que o BNDES poderá alterar as condições vigentes, bem como, até a publicação do Edital, a exemplo do que tem sido realizado em outros projetos de concessão, divulgar carta explicitando as condições que poderão ser consideradas. Caberá aos interessados analisar as fontes de financiamento que pretendem obter e considerar as respectivas premissas e possibilidades de endividamento.

#### **DADOS DO COLABORADOR**

**Nome:** José Maria de Paula Garcia

**Organização:** ABDIB

**E-mail:** jmaria@abdib.org.br

## MANIFESTAÇÃO Nº 132

**DOCUMENTO:** Minuta de Contrato de Concessão ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO II – DO OBJETO, Seção V – Das Fases de Realização do Objeto, Subseção I – Da Fase I

### TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Contrato de Concessão – Capitulo II – Seção V – Subseção I

2.17. No prazo de 30 (trinta) dias após a aprovação do Projeto Básico e emissão pela ANAC da autorização de construção, a Concessionária deverá iniciar as obras para a construção do Aeroporto, nos termos deste Contrato.

### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

2.17. A aprovação do Projeto Básico e emissão da autorização de construção será emitida pela ANAC até ..... (...) dias do recebimento dos documentos referidos na cláusula 2.15 e a Concessionária deverá iniciar as obras para a construção do Aeroporto, nos termos deste Contrato, em 60 dias após o recebimento destas aprovações. Caso a ANAC não aprove o Projeto Básico do Aeroporto e/ou o cronograma de investimentos no prazo estipulado, os prazos de execução dos investimentos serão postergados pelo número de dias do atraso desta aprovação.

### JUSTIFICATIVA

Para poder planejar o início das obras e providenciar todas as atividades correlatas, a Concessionária deverá ter uma referência de prazo em que receberá a aprovação do Projeto Básico e a autorização de construção. Uma eventual demora poderá comprometer os prazos de conclusão das obras.

Quanto ao prazo de início das obras em 60 dias, é o prazo necessário e razoável para incorporar eventuais modificações do Projeto Básico e acertar os preços finais da construção das obras civis.

### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece sua manifestação e esclarece que:

1. Quanto à proposta de estabelecimento de prazos para aprovação do projeto Básico, o ato normativo vigente é a Portaria ANAC nº 1227/SIA, de 30 de julho de 2010, que estabelece em seu art. 2º:

Art. 2º A Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária – SIA concluirá em 90 (noventa) dias a análise de pedido de autorização prévia de construção de que trata o §5º do Art. 2º da Resolução nº 158, de 13 de julho de 2010.

Assim, a fim de compatibilizar o contrato com a Portaria mencionada, a redação da minuta do Contrato de Concessão, Seção V – Das Fases de Realização do Objeto, Subseção I – Da Fase I, terá sua redação alterada da seguinte forma:

2.17. No prazo máximo de 90 (noventa) dias a ANAC fará a análise e aprovação do Projeto Básico, podendo emitir autorizações parciais de construção durante o período de análise.

2.18. No prazo máximo de 30 (trinta) dias após a aprovação do Projeto Básico e emissão pela ANAC da autorização de construção, a Concessionária deverá iniciar as obras para a construção do Aeroporto, nos termos deste Contrato.

2.19. A Concessionária deverá submeter todas as alterações do projeto básico, posteriores à sua aprovação inicial, para fins de análise e nova aprovação pela ANAC.

2.20. Caso o Projeto Básico não seja aprovado, a Concessionária terá o prazo máximo

fixado pela ANAC para reapresentá-lo, com as adequações necessárias.

2.21. No prazo de 90 (noventa) dias antes da data pretendida pela Concessionária para início da operação, a Concessionária deverá apresentar o Manual de Operações do Aeroporto, para aprovação da ANAC, conforme disposto em regulamentação específica vigente, para fins de certificação aeroportuária.

2.22. No prazo de 30 (trinta) dias antes da data pretendida pela Concessionária para início da operação, a Concessionária deverá entregar o Projeto “as built” para a ANAC, para fins de cadastramento;

2.23. A Fase I terá prazo máximo de duração de 36 (trinta e seis) meses, a contar da Data de Eficácia, devendo a Concessionária cumprir integralmente suas obrigações dentro deste prazo.

## DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** José Maria de Paula Garcia

**Organização:** ABDIB

**E-mail:** jmaria@abdib.org.br

## MANIFESTAÇÃO Nº 133

**DOCUMENTO:** Minuta de Edital ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO V - DAS ETAPAS DO LEILÃO, SEÇÃO IV - DA ANÁLISE DOS DEMAIS DOCUMENTOS

TRECHO DA MINUTA OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE A DISCUTIR  
EDITAL DO LEILÃO Nº 1/2010 - CAPITULO V – DAS ETAPAS DO LEILÃO

Secção IV – Da análise dos Demais Documentos

5.18. A Comissão de licitação abrirá os volumes dos Documentos de Habilitação, do Plano de Negócios e da Metodologia de Execução apenas da Proponente que tenha apresentado a melhor proposta econômica na Sessão Pública do Leilão.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Secção IV – Da análise da documentação

5.18. A Comissão de licitação abrirá os volumes dos Documentos de Habilitação, do Plano de Negócios e da Metodologia de Execução de todos os Proponentes e após sua detalhada análise determinará, quais os Proponentes que poderão participar na Secção Pública do Leilão.

Obs. Na cláusula 5.7 deverão ser incluídos a análise do 3º e 4º volume

JUSTIFICATIVA

Considerando que aeroportos, são projetos de muita complexidade, que envolvem diversas atividades muito distintas, mas com grande relacionamento entre sí, é importante uma análise detalhada de cada Proposta, antes da fase do Leilão, para verificar:

- i. se o Proponente adotou conceitos e estratégias viáveis para o empreendimento e sua exigências previstas
- ii. se o Proponente atendeu a todas condições mínimas de qualidade exigidas
- iii. se seu plano de negócios é viável e compatível com as exigências do Edital e Contrato
- iv. se sua metodologia é realista e compatível com o Plano de Negócios e as exigências do Edital e do Contrato



Considerando também, que a adoção de um processo de pré-seleção dos Proponentes, tem sido usado internacionalmente pela grande maioria dos processos de licitação com os melhores resultados, para que o vencedor seja uma empresa de qualidade e capacidade adequada à concessão em pauta.

A definição antes da Seção Pública do Leilão, dos Proponentes que tenham plenas condições técnicas e econômicas de construir e operar o aeroporto e que não contenham erros, omissões ou falhas insanáveis em sua Proposta, economizará dificuldades e esforços após o Leilão e reduz os prazos para a assinatura final do Contrato de Concessão, garantindo ao Poder Concedente a contratação de um Concessionário de qualidade adequada.

Seguindo as regras do Edital, o Poder Concedente corre grande risco, de que o vencedor, devido a complexidade da Proposta, não tenha seguido integralmente os parâmetros e exigências do Edital e do Contrato.

A desclassificação do vencedor será sempre um processo penoso e demorado, muitas vezes com longas contestações, especialmente no caso em que haja a perda integral da garantia da proposta, conforme item 5.23.1 do Edital. Ao escolher o próximo Proponente após a desclassificação do vencedor, o Poder Concedente estará exposto ao risco de ter novamente dificuldades similares.

#### **RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a participação e informa que o entendimento é de que a inversão de fases do leilão, havendo a habilitação após a fase de lances, torna o processo licitatório mais célere, o que poupa recursos da Administração Pública. Ademais, a postergação da fase de habilitação gera uma menor quantidade de litígios, pois evita ações judiciais desnecessárias e com finalidade meramente protelatória. Cabe ainda esclarecer que a adoção da inversão de fases no leilão não traz prejuízo à qualidade do certame, uma vez que a proponente vencedora continua obrigada a demonstrar sua habilitação técnica, jurídica, fiscal e econômico-financeira. Ademais, cumpre destacar que a minuta de Edital contempla outros instrumentos, como a apresentação da Garantia de Proposta, que coíbem a participação de proponentes que não tenham real interesse na Concessão.

#### **DADOS DO COLABORADOR**

**Nome:** José Maria de Paula Garcia

**Organização:** ABDIB

**E-mail:** jmaria@abdib.org.br

#### **MANIFESTAÇÃO Nº 134**

**DOCUMENTO:** Minuta de Contrato de Concessão ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO II – DO OBJETO, Seção V – Das Fases de Realização do Objeto, Subseção II – Da Fase II

#### **TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR**

##### **Contrato de Concessão - Capítulo II – Seção V – Subseção II**

A cláusula 2.22 do Contrato de Concessão estabelece que: “Após o cumprimento de todas as disposições normativas aplicáveis ao setor, a ANAC expedirá a Ordem de Serviço da Fase II, autorizando a abertura do Aeroporto ao tráfego aéreo e o início da cobrança das tarifas.”

A cláusula 2.23 estabelece que: “Após a emissão da Ordem de Serviço da Fase II, será

implementado a transferência das operações relacionadas ao transporte aéreo civil do Aeroporto Augusto Severo para o Aeroporto São Gonçalo do Amarante”.

Entretanto, não se define as diversas disposições normativas a seguir para liberação da Fase II, nem se estabelece um procedimento detalhado para a transferência das operações

### **TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

Inclusão de um Anexo ao Contrato de Concessão (Anexo I - “Disposições normativas para início da Fase II e procedimentos para a transferência das operações de transporte aéreo civil do Aeroporto Augusto Severo para o Aeroporto São Gonçalo do Amarante”), incluindo uma sequência de atividades integradas, um cronograma detalhado para a execução das atividades e uma matriz de responsabilidades para a transferência.

2.22. Após o cumprimento de todas as disposições normativas aplicáveis ao setor, conforme Anexo I (“Disposições normativas para liberação da Fase II e procedimentos para a transferência das operações de transporte aéreo civil do Aeroporto Augusto Severo para o Aeroporto São Gonçalo do Amarante”), a ANAC expedirá a Ordem de Serviço da Fase II, autorizando a abertura do Aeroporto ao tráfego aéreo e o início da cobrança das tarifas.

2.23. Após a emissão da Ordem de Serviço da Fase II, será implementado a transferência das operações relacionadas ao transporte aéreo civil do Aeroporto Augusto Severo para o Aeroporto São Gonçalo do Amarantes, conforme procedimento estabelecido no Anexo I (“Disposições normativas para liberação da Fase II e procedimentos para a transferência das operações de transporte aéreo civil do Aeroporto Augusto Severo para o Aeroporto São Gonçalo do Amarantes”).

### **JUSTIFICATIVA**

O processo de transferência envolverá a participação de vários órgãos públicos federais, estaduais e municipais (ANAC, Infraero, FAB, Controle de Tráfego Aéreo, Secretarias do Estado de Rio Grande do Norte, Secretarias dos Municípios de Natal e de São Gonçalo do Amarantes, etc.) , assim como das linhas aéreas e empresas subcontratadas da Infraero e outros.

A ausência de um procedimento detalhado aumenta o risco de haver atrasos indesejáveis no processo de transferência e consequentemente atrasar o início da operação do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, além de dificultar a previsão de custos da transferência para o Proponente.

Devido as constantes atualizações e revisões, a citação das disposições normativas, a serem seguidas para a autorização do início das operações, vigentes na época do Edital ou vigentes na época da transferência, como sobre Operação, Segurança, Projeto do Terminal, Torre de Controle, Navegação Aérea, Homologação, Certificação e outros, darão mais segurança ao Concessionário e também poderá evitar atrasos na liberação e operação do novo Aeroporto.

### **RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a manifestação e esclarece:

1 e 2. A transferência das operações aeroportuárias e aéreas civis do Aeroporto Augusto Severo para o ASGA dar-se-á a cargo da Concessionária, a qual deverá elaborar o planejamento e coordenar com todos os entes envolvidos, sejam públicos ou privados, as ações necessárias para a efetiva transferência das operações.

Ressalta-se que tal planejamento deverá ser previamente aprovado pela ANAC para que se verifique no planejamento apresentado pela Concessionária se os direitos dos passageiros estão sendo preservados e possibilite à Agência efetuar as adequações necessárias na malha aérea, a fim de minimizar os impactos à comunidade e às empresas aéreas envolvidas.

Como a coordenação das ações junto aos entes públicos e privados para a transferência da

operação do Aeroporto Augusto Severo para o Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante será de responsabilidade da Concessionária, sendo sua a assunção do risco, não se faz necessário elaborar anexo específico que componha a minuta de Contrato de Concessão, trazendo disposições normativas específicas para o planejamento e execução da transferência.

Não obstante, no intuito de esclarecer os deveres e responsabilidades das partes contratantes, dar-se-á nova redação à cláusula 2.25 da minuta de Contrato de Concessão, que passará a vigorar conforme definido a seguir:

2.25. Após a emissão da Ordem de Serviço da Fase II, a Concessionária realizará a transferência das operações aeroportuárias e aéreas relacionadas ao transporte aéreo civil do Aeroporto Augusto Severo para o Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante.

De forma a evidenciar a responsabilidade atribuída com a edição da cláusula 2.25 da minuta de Contrato de Concessão, a cláusula 3.1.19 passará a vigorar com a seguinte redação:

“3.1.19. submeter à aprovação da ANAC, pelo menos 9 (nove) meses antes da data prevista para o início da operação da Fase II, a estratégia que pretende colocar em prática para transferência da operação aeroportuária e aérea do Aeroporto Augusto Severo para o Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante, de modo a garantir a eficácia da transferência, a segurança operacional nos aeroportos envolvidos, os direitos dos passageiros, bem como minimizar os impactos à comunidade e às empresas aéreas envolvidas, assegurando a prévia e ampla publicidade desta operação;”

## DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** José Maria de Paula Garcia

**Organização:** ABDIB

**E-mail:** jmaria@abdib.org.br

## MANIFESTAÇÃO Nº 135

**DOCUMENTO:** Minuta de Contrato de Concessão ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO VI – DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO

TRECHO DA MINUTA OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE A DISCUTIR

Contrato de Concessão

Cap VI – Equilíbrio Econômico Financeiro

Capítulo VI; Do Equilíbrio Econômico Financeiro

Seção I – Do Reajuste, Clausula 6.8: Por ocasião das Revisões Ordinárias, os fatores X e Q serão estabelecido pela ANAC, conforme regulamento específica, após consulta e audiência pública.

Seção II – Da Revisão, Subseção I – Da Revisão Ordinária, Clausula 6.16: A revisão ordinária tem o objetivo de permitir o reposicionamento tarifário e o compartilhamento dos ganhos de produtividade e eficiência com os usuários, mediante a determinação do fator X, bem como a definição do fator Q, que vigorará até a revisão ordinária seguinte.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Capítulo VI; Do Equilíbrio Econômico Financeiro

Seção I – Do Reajuste, Clausula 6.8: Por ocasião das Revisões Ordinárias, serão utilizados os fatores X e Q, definidos nos termos de regulamento específico constante no anexo [\_\_] deste Contrato de Concessão.

Seção II – Da Revisão, Subseção I – Da Revisão Ordinária, Clausula 6.16: A revisão ordinária

tem o objetivo de permitir o reposicionamento tarifário e o compartilhamento dos ganhos de produtividade e eficiência com os usuários, mediante a determinação do fator X, bem como a definição do fator Q, que vigorará até a revisão ordinária seguinte, segundo o regulamento específico constante no anexo [\_\_\_] deste Contrato de Concessão.

#### JUSTIFICATIVA

Os regulamentos sobre o fator X e Q encontram-se pendentes de regulamentação específica. Em razão da segurança jurídica e do princípio da vinculação ao edital, sugere-se a publicação dos regulamentos antes da elaboração das propostas, devendo-se apensar os regulamentos aos documentos licitatórios. Sem estes critérios definidos os proponentes não poderão avaliar os custos e riscos envolvidos. Da mesma forma será muito difícil obter financiamento, pois estes fatores afetam as receitas diretamente.

A ABDIB coloca-se a disposição da ANAC para contribuir na determinação dos parâmetros objetivos a serem adotados como marco regulatório do setor.

#### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a participação e informa que o fator X tem o objetivo de compartilhar os ganhos esperados de produtividade com os consumidores do serviço público concedido e, de outra parte, incentivar a Concessionária a buscar maior eficiência na prestação do serviço concedido, uma vez que o ganho que exceder ao fato X estipulado é apropriado integralmente pela empresa.

O fator Q, por sua vez, busca refletir na tarifa uma punição/bonificação nos casos em que há prestação de serviço público de qualidade inferior/superior a um nível previamente estabelecido em metodologia definida mediante ampla discussão com os atores interessados. Nesse sentido, o fator Q relaciona a qualidade dos serviços prestados pelo administrador aeroportuário ao reajuste das tarifas cobradas, incentivando este a executar sua função sempre da melhor maneira possível. Nota-se que ambos os fatores são relacionados com os reajustes tarifários, o que, necessariamente, os vincula com a rentabilidade do negócio, sem, contudo, ensejar qualquer forma de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

De acordo com a atual minuta de Contrato de Concessão, as metodologias de cálculo dos fatores X e Q serão definidas por ocasião da 1ª revisão ordinária, prevista para acontecer a cada período de 5 (cinco) anos, contados da data de eficácia do contrato, portanto, após a construção e início da exploração do aeroporto.

No intuito de mitigar eventuais riscos associados à ausência de prévia definição de metodologia de cálculo dos fatores X e Q, a minuta do Contrato de Concessão assegura que tanto o fator X quanto o fator Q serão definidos após ampla discussão pública, por meio dos mecanismos de consulta e audiência públicas, dos quais participará inclusive a Concessionária.

A fim de contribuir para esse propósito, o texto do contrato será alterado de maneira que a definição da metodologia e do valor do Fator X a vigorar nos primeiros cinco anos da exploração do aeroporto e a definição da metodologia do Fator Q ocorram anteriormente ao início da Fase II (Exploração do Aeroporto) o que reduzirá o nível de incerteza quanto à exploração do aeroporto e permitirá que sejam colhidos dados para a definição do valor do Fator Q na primeira revisão ordinária.

Cabe ressaltar que situação semelhante, de ausência de conhecimento prévio da metodologia de cálculo do fator X e Q, já aconteceu em outros setores e não gerou maiores problemas para as licitantes.

#### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** José Maria de Paula Garcia

<b>Organização:</b> ABDIB
<b>E-mail:</b> jmaria@abdib.org.br
<b>MANIFESTAÇÃO Nº 136</b>
<b>DOCUMENTO:</b> Minuta de Edital ASGA
<b>ITEM:</b> CAPÍTULO IV - DA DOCUMENTAÇÃO, SEÇÃO IV - DA PROPOSTA ECONÔMICA
As justificativas encontram-se no anexo correspondente Contribuição 14 - CapIV Seção IV– Da Proposta Econômica, item 4 26 1.doc
<b>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</b>
<b>Edital</b>
Capítulo IV, Seção IV– Da Proposta Econômica, item 4.26.1
<b><u>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</u></b>
Capítulo IV, Seção IV– Da Proposta Econômica, item 4.26.1: Deve ser considerado o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura – REIDI, criado pela Lei Federal n. 11.488/2007, na elaboração da proposta econômica.
<b>JUSTIFICATIVA</b>
No Relatório Preliminar Consolidado, página 49, item 8.1 – investimentos citam que os valores de investimentos foram utilizados os benefícios fiscais do REIDI. O GT estabeleceu que eles fossem considerados, uma vez que estão em andamento as iniciativas para que o projeto ASGA possa ser elegível ao benefício. Também o Anexo 17 do edital – Plano de Negócios, item 2, “Orientações para a Elaboração do Plano de Negócios” orienta o Proponente a considerar, no subitem 2.1.4.,”....a utilização dos benefícios fiscais decorrentes do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (REIDI), instituído pela Lei nº 11.488/2007.” Lembrando que tal Lei Federal não abrangeu a infraestrutura aeroportuária como beneficiária do REIDI, é preciso que os aeroportos sejam enquadrados dentro da lei.
<b>RESPOSTA DA ANAC</b>
A ANAC agradece a contribuição e informa que não há necessidade de trazer essa informação para o corpo do Edital uma vez que o Anexo 17 – Plano de Negócios, parte integrante do Edital do Leilão N.º 1/2010, apresenta informações acessórias. Caso contrário, seria necessário transferir outras informações de mesma natureza dos Anexos para o corpo do Edital.
Ademais, convém salientar que estão em andamento, no âmbito do Ministério da Fazenda, as tratativas para que o ASGA seja contemplado no âmbito do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infra-Estrutura (REIDI), instituído pela Lei nº. 11.488, de 15 de junho de 2007, o que será feito por meio de Decreto Presidencial que regulamentará a norma citada.
<b>DADOS DO COLABORADOR</b>
<b>Nome:</b> José Maria de Paula Garcia
<b>Organização:</b> ABDIB
<b>E-mail:</b> jmaria@abdib.org.br

**MANIFESTAÇÃO Nº 137****DOCUMENTO:** Minuta de Contrato de Concessão ASGA**ITEM:** CAPÍTULO II – DO OBJETO, Seção II – Do Prazo de Vigência

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

**Contrato de Concessão**

Capítulo II; Seção II – Do Prazo de Vigência, Cláusula 2.4. O Contrato poderá ser prorrogado por 5 (cinco) anos, uma única vez, para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro decorrente de riscos não assumidos pela Concessionária no Contrato, mediante justificativa.

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

Capítulo II; Seção II – Do Prazo de Vigência, Cláusula 2.4.. O Contrato poderá ser prorrogado, para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro decorrente de riscos não assumidos pela Concessionária no Contrato, mediante justificativa.

**JUSTIFICATIVA**

Não há justificativa nos documentos disponibilizados para a consulta pública do período de como se alcançou o limite de 5 anos para prorrogação contratual previsto na cláusula sob análise. Existem situações em que a prorrogação do prazo para fins de reequilíbrio econômico-financeiro possa ser maior do que os 5 anos.

**RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a participação e informa ser importante que haja limitação do tempo e da quantidade de prorrogações, para que haja a possibilidade de alternância na concessão do serviço dentro de prazos razoáveis. Além disso, ressalta-se que a prorrogação do contrato não é um direito da Concessionária e, no caso em apreço, está vedada a priori, sendo admitida apenas em caso de desequilíbrio do contrato. Caso o referido instrumento não seja suficiente para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, ele poderá ser equacionado por intermédio de combinação com os demais meios de recomposição previstos na minuta do Contrato de Concessão.

**DADOS DO COLABORADOR****Nome:** José Maria de Paula Garcia**Organização:** ABDIB**E-mail:** jmaria@abdib.org.br**MANIFESTAÇÃO Nº 138****DOCUMENTO:** Minuta de Contrato de Concessão ASGA**ITEM:** CAPÍTULO II – DO OBJETO, Seção IV – Da Outorga

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

**Contrato de Concessão**

Capítulo II; Seção IV – Da Outorga, Cláusula 2.9. O valor anual a ser pago pela Concessionária será de R\$\_\_\_\_(\_\_\_\_), com vencimento todo dia 25 (vinte e cinco) do mês de aniversário da celebração do contrato

## TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Capítulo II; Seção IV – Da Outorga, Cláusula 2.9. O valor a ser pago pela Concessionária será de R\$\_\_\_\_(\_\_\_\_), a partir do início a execução da Fase II, em [\_\_\_\_] parcelas, conforme os termos constantes na Proposta Econômica apresentada pela Concessionária.

## JUSTIFICATIVA

As alterações propostas visam esclarecer que (i) o pagamento da outorga será devido a partir do início da execução da Fase II e (ii) as parcelas serão previamente definidas na Proposta Econômica da Concessionária.

## RESPOSTA DA ANAC

ANAC agradece a contribuição e informa que:

1. A carência para o pagamento do valor de outorga não esta vinculada ao início da exploração do aeroporto. O objetivo de atrelar o início do período de pagamento do valor de outorga ao 37º mês contado da Data de Eficácia do Contrato de Concessão é fornecer incentivos para que a Concessionária finalize com brevidade o período de construção (Fase I). Dessa forma, poderia desfrutar de um período de operação e, conseqüentemente, de exploração comercial antes do início do pagamento da outorga.

2. De outra parte, cumpre esclarecer que a proposta econômica versará sobre o valor total da outorga a ser paga e não sobre o valor relativo às parcelas. O valor apresentado na subcláusula 4.23 do Edital (R\$ 3.700.000,00) se refere ao valor presente líquido dos fluxos de caixas projetados do ASGA, conforme apresentado no Relatório Preliminar Consolidado, na seção 8.9 – Resultados da Modelagem Econômico-Financeira. Esse valor é a referência para a outorga mínima do Leilão, ou seja, os lances partirão de R\$ 3,7 milhões e correspondem ao valor total de outorga, e não a uma outorga anual.

O item 4.24 do Edital estabelece que o valor informado na subcláusula 4.23 será pago em parcelas anuais. Logo, quando conhecida a proposta vencedora (referente a um valor total de outorga), será divulgada a parcela anual correspondente, calculada com base no valor da proposta, no número de anos (até o advento do prazo final da concessão) e na taxa de desconto (a mesma usada para descontar o fluxo de caixa na modelagem econômico-financeira).

Ante essas considerações, as contribuições não serão acatadas.

## DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** José Maria de Paula Garcia

**Organização:** ABDIB

**E-mail:** jmaria@abdib.org.br

## MANIFESTAÇÃO Nº 139

**DOCUMENTO:** Minuta de Contrato de Concessão ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO III – DOS DIREITOS E DEVERES, Seção III – Do Poder Concedente

As justificativas encontram-se no anexo correspondente Contribuição 17 CAP III–DOS DIREITOS E DEVERES -Seção III.doc

TEXTO DA MINUTA OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE A DISCUTIR

Contrato de Concessão

### CAPÍTULO III – DOS DIREITOS E DEVERES

#### Seção III – Do Poder Concedente

Risco de continuação da prestação dos serviços de passageiros e/ou de carga no AIAS após o início da operação Contrato de Concessão do Aeroporto Internacional São Gonçalo do Amarantes (AISGA).

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

3.6.19. Proibir a prestação quaisquer serviços objeto do Contrato de Concessão do AISGA no AIAS no período compreendido desde o início da operação e até o final do Contrato de Concessão do AISGA.

#### JUSTIFICATIVA

A cláusula 5.4.10 do Contrato de Concessão estabelece que o risco de demanda pelos serviços prestados no Aeroporto Internacional do AISGA será transferido integralmente para a Concessionária e a projeção de fluxo de passageiros do Relatório Preliminar Consolidado, elaborados pelo Consorcio Potiguar, que serviu de suporte à estruturação do Contrato de Concessão do AISGA, considera a totalidade da demanda pelos serviços objeto do Contrato de Concessão do AISGA no Estado do Rio Grande do Norte. A continuidade da prestação de serviços de passageiros e/ou de carga comprometerá significativamente a receita da Concessionária.

#### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece sua manifestação e informa que, considerando a sigla AIAS como Aeroporto Internacional Augusto Severo, as atividades futuras do Aeroporto Internacional Augusto Severo passarão a ser estritamente militares após o início das operações do Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante (ASGA). Dessa forma o Aeroporto Internacional Augusto Severo funcionará como base aérea militar.

Cabe ainda ressaltar que a subcláusula 5.2.8 da Seção I – Dos Riscos do Poder Concedente do CAPÍTULO V – DA ALOCAÇÃO DOS RISCOS da Minuta de Contrato trata que o “funcionamento do Aeroporto Internacional Augusto Severo para vôos comerciais, após a entrada em operação do Aeroporto objeto da concessão” será risco suportado exclusivamente pelo Poder Concedente, e em caso de ocorrência, os prejuízos decorrentes a Concessionária serão repactuados através de revisão extraordinária. Dessa forma não há necessidade da inclusão do texto sugerido.

#### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** José Maria de Paula Garcia

**Organização:** ABDIB

**E-mail:** jmaria@abdib.org.br

#### MANIFESTAÇÃO Nº 140

**DOCUMENTO:** Minuta de Contrato de Concessão ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO V – DA ALOCAÇÃO DOS RISCOS, Seção I – Dos Riscos do Poder Concedente

**TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR**



## Contrato de Concessão

### CAPÍTULO V – DA ALOCAÇÃO DE RISCOS

#### Seção I – Dos Riscos do Poder Concedente

Risco de construção de um novo aeroporto de passageiros e/ou de carga no Estado do Rio Grande do Norte durante a vigência do Contrato de Concessão do Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante (AISGA).

#### Texto sugerido para alteração ou inclusão

- 3.6.19. Perda de receita da Concessionária decorrente da construção de um novo aeroporto de passageiros e/ou de carga no Estado do Rio Grande do Norte durante a vigência do Contrato de Concessão do Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante.

#### JUSTIFICATIVA

A cláusula 5.4.10 do Contrato de Concessão estabelece que o risco de demanda pelos serviços prestados no Aeroporto Internacional do AISGA será transferido integralmente para a Concessionária e a projeção de fluxo de passageiros do Relatório Preliminar Consolidado, elaborados pelo Consorcio Potiguar, que serviu de suporte à estruturação do Contrato de Concessão do AISGA, considera a totalidade da demanda pelos serviços objeto do Contrato de Concessão do AISGA no Estado do Rio Grande do Norte. A construção de um novo aeroporto no Estado do Rio Grande do Norte poderá reduzir significativamente a receita da Concessionária.

#### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece sua contribuição e informa que, segundo estabelece a subcláusula 5.2.3 da Seção I – Dos Riscos do Poder Concedente do CAPÍTULO V – DA ALOCAÇÃO DOS RISCOS da Minuta de Contrato a “restrição operacional decorrente de decisão ou omissão de entes públicos” será risco suportado exclusivamente pelo Poder Concedente, e em caso de ocorrência, os prejuízos decorrentes a Concessionária serão repactuados através de revisão extraordinária. Sendo assim, a Concessionária fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro caso a construção de um novo aeroporto reduza a capacidade operacional do ASGA.

Entretanto, a instalação de um novo aeroporto em área de influência da concessionária não é considerada limitação da capacidade operacional, mas evento associado ao risco de demanda, e enquadrado na subcláusula 5.4.10 da Seção II – Dos Riscos da Concessionária do CAPÍTULO V – DA ALOCAÇÃO DOS RISCOS da Minuta de Contrato, que estabelece que a “variação da demanda pelos serviços prestados no Aeroporto” será risco suportado exclusivamente pela Concessionária. Sendo assim, a Concessionária não fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, caso parte da demanda do ASGA seja desviada para um eventual novo aeroporto que venha a ser construído na região.

#### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** José Maria de Paula Garcia

**Organização:** ABDIB

**E-mail:** jmaria@abdib.org.br

**MANIFESTAÇÃO Nº 141****DOCUMENTO:** Minuta de Contrato de Concessão ASGA**ITEM:** CAPÍTULO II – DO OBJETO, Seção VII - Das Obras do Poder Público**TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR****Contrato de Concessão**

CAPITULO II – Do Objeto

Seção VII – Das Obras do Poder Público

Atraso na conclusão das obras de responsabilidade do Poder Público previstas no Anexo 7 do Contrato de Concessão do Aeroporto de São Gonçalo do Amarantes, causando atraso no início da operação da Concessionária.

**Texto sugerido para alteração ou inclusão**

2.33.1. Para cada mês de atraso, o Poder Concedente deverá pagar uma multa no valor de R\$ 2,7 milhões à Concessionária.

**JUSTIFICATIVA**

Cada mês de atraso na conclusão das obras de responsabilidade do Poder Público implicará em um atraso equivalente no início da operação, e, conseqüentemente, da receita. Sugere-se além do reequilíbrio econômico-financeiro, uma multa equivalente ao valor da receita perdida pela Concessionária.

**RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a colaboração e esclarece que a minuta de Contrato de Concessão já contempla mecanismo que resguarda a Concessionária de eventual risco de atraso na execução das obras do Poder Público, ao estabelecer em seu item 5.2.1 que os custos decorrentes da entrega das obras descritas no Anexo Obras do Poder Público que estejam em atraso, com defeitos ou em desacordo com as especificações constantes naquele anexo, serão suportados exclusivamente pelo Poder Concedente. Em face do exposto, a sugestão não será acolhida.

**DADOS DO COLABORADOR****Nome:** José Maria de Paula Garcia**Organização:** ABDIB**E-mail:** jmaria@abdib.org.br**MANIFESTAÇÃO Nº 142****DOCUMENTO:** Minuta de Contrato de Concessão ASGA**ITEM:** CAPÍTULO XI – DA SUBCONCESSÃO**TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR****Contrato de Concessão**

## Capítulo XI – DA SUBCONCESSÃO

11.1. É admitida a subconcessão, desde que expressamente autorizada pelo Poder Concedente.

11.2. A outorga de subconcessão será sempre precedida de concorrência.

11.3. O Subconcessionário se sub-rogará em todos os direitos e obrigações da subconcedente dentro dos limites da subconcessão.

### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Excluir o capítulo na íntegra.

### JUSTIFICATIVA

A subconcessão faria sentido para uma concessionária pública e não para uma concessionária privada. À concessionária deve se dar liberdade de contratação, sem que haja delegação do objeto principal do aeroporto.

## RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que o presente contrato prevê tanto a hipótese de subcontratação quanto de subconcessão. Em termos de subcontratação, a Concessionária é livre para efetuar os contratos que julgar necessários para a consecução do contrato. No entanto, em face dos inúmeros argumentos apresentados ao longo da discussão pública contrários à possibilidade de subcontratação do operador aeroportuário, foi vedada a possibilidade de subcontratação do operador aeroportuário. Desse modo, os documentos jurídicos foram alterados, com vistas à vedação dessa modalidade de subcontratação.

A subconcessão, por sua vez, só poderá ocorrer mediante nova licitação, onde a delegação de uma parte do próprio objeto da concessão passa para outra empresa (a subconcessionária). O contrato de subconcessão tem que ser autorizado pelo Poder Concedente, que está sujeito à prévia licitação e implica, para o subconcessionário, a sub-rogação em todos os direitos e obrigações do subconcedente, dentre dos limites da subconcessão. Estará sobre a responsabilidade da subconcessionária os danos causados a terceiro, com base no artigo 37, § 6º, da Constituição Federal.

Considerando a necessidade de que para sua utilização o instituto esteja originalmente previsto no Edital de licitação e no Contrato de Concessão e, tendo em vista a eventualidade de no futuro se pretender utilizar o referido mecanismo, por exemplo, como forma de concessão de parte da infraestrutura aeroportuária para empresas aéreas, conforme previsto no art. 6º do Decreto nº. 7.205, de 10/6/2010, a minuta dos referidos instrumentos jurídicos já contemplou a possibilidade de subconcessão dos serviços concedidos.

Por essa razão não será acolhida a presente contribuição.

## DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** José Maria de Paula Garcia

**Organização:** ABDIB

**E-mail:** jmaria@abdib.org.br

## **MANIFESTAÇÃO Nº 143**

**DOCUMENTO:** Minuta de Contrato de Concessão ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO VI – DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO, Seção I – Do Reajuste

TRECHO DA MINUTA OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE A DISCUTIR

Contrato de Concessão

Capítulo VI – DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO

Seção I – Do Reajuste

Os itens 6.4 e 6.5 estabelecem a metodologia que será empregada apenas para o reajuste das tarifas com valores estipulados em Reais, sem fazer menção aos critérios que serão adotados para as tarifas com valores em dólares americanos.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Introduzir subitens 6.4.1 e 6.5.1 estabelecendo a fórmula a ser empregada para o reajuste das tarifas atreladas ao dólar americano, utilizando um índice de mensuração da inflação americana internacionalmente aceito.

JUSTIFICATIVA

Não faz sentido reajustar as tarifas em dólares americanos por índices de variação de preços em Reais.

Tampouco é conveniente converter para Reais as tarifas em Dólares Americanos pelo câmbio vigente à data da licitação, uma vez que podem ocorrer grandes distorções destas tarifas ao longo do período da concessão, comparativamente aos das demais aeroportos, em função das flutuações de câmbio destas moedas.

Outro aspecto a ser considerado para a manutenção das tarifas atreladas ao dólar americano é a melhoria das condições de captação de empréstimos no exterior, pagando juros mais baixos dos que os praticados no mercado brasileiro, e assim aumentando a atratividade do projeto.

## **RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a manifestação e esclarece que será alterada a subcláusula 2.1.3 do anexo 17 da minuta de Edital do Leilão nº 01/2010 para permitir que as Proponentes incorporem suas projeções de câmbio. Nesse sentido, a referida subcláusula passará a vigorar com a seguinte redação:

2.1.3. a vedação a qualquer expectativa de inflação;

Ademais, a minuta de contrato será alterada para estabelecer que as tarifas internacionais sejam reajustadas de acordo com o (CPI-U/BLS). Os itens 6.4 e 6.5 da minuta de Contrato de Concessão passarão a vigorar com a seguinte redação:

6.1. Quando da emissão da Ordem de Serviço da FASE II, as Tarifas Domésticas serão reajustadas pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo calculado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IPCA/IBGE) e as Tarifas internacionais serão reajustadas pelo Consumer Price Index – All Urban Consumers calculado pelo Bureau of Labor Statistics (CPI-U/BLS), tendo como referência a data da publicação do edital, observando-se a seguinte fórmula:

$$T_t = T_0 \times (P_t - 1 / P_0)$$

onde

t é um índice mensal;

Tt é o Valor da Tarifa reajustada na data de início do pagamento da outorga;

T0 é o Valor da Tarifa a preços correntes constantes do Anexo Tarifas;

Pt – 1 é o Índice aplicável referente ao mês anterior ao reajuste;

P0 é o Índice aplicável referente ao mês de publicação do edital.

6.5. Após o primeiro reajuste as Tarifas Domésticas serão reajustadas pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo calculado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IPCA/IBGE) e as Tarifas internacionais serão reajustadas pelo Consumer Price Index – All Urban Consumers calculado pelo Bureau of Labor Statistics (CPI-U/BLS), tendo como referência a data do último reajuste, observando-se a seguinte fórmula:

$$T_t = T_{t-12} \times (P_{t-1}/P_{t-13}) \times (1 - X \pm Q)$$

onde

t é um índice mensal

Tt = Valor da Tarifa reajustada

Tt - 12 = Valor da Tarifa em vigor

Pt – 1= Índice aplicável referente ao mês anterior ao reajuste;

Pt – 13= Índice aplicável referente ao mês do último reajuste

X = Fator de Produtividade a ser definido para cada ciclo de Revisão Tarifária.

Q = Fator de qualidade a ser definido para cada ciclo de Revisão Tarifária.

## DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** José Maria de Paula Garcia

**Organização:** ABDIB

**E-mail:** jmaria@abdib.org.br

## MANIFESTAÇÃO Nº 144

**DOCUMENTO:** Minuta de Contrato de Concessão ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO V – DA ALOCAÇÃO DOS RISCOS, Seção I – Dos Riscos do Poder Concedente

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

### CONTRATO DE CONCESSÃO

#### Capítulo V – DA ALOCAÇÃO DOS RISCOS

##### *Seção I – Dos Riscos do Poder Concedente*

5.2.1. custos decorrentes da entrega das obras descritas no Anexo Obras do Poder Público em atraso, com defeitos ou em desacordo com as especificações constantes naquele anexo, que impeça o atendimento total ou parcial das obrigações da Concessionária. Após a assinatura do Termo de Aceitação Definitivo pela Concessionária, não subsistirá qualquer responsabilidade

do Poder Concedente no que toca à qualidade ou conformidade das obras realizadas para a execução do Contrato;

## TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

### CONTRATO DE CONCESSÃO

#### Capítulo V – DA ALOCAÇÃO DOS RISCOS

##### *Seção I – Dos Riscos do Poder Concedente*

5.2.1. custos decorrentes da entrega das obras descritas no Anexo Obras do Poder Público em atraso, com defeitos ou em desacordo com as especificações constantes naquele anexo, que impeça o atendimento total ou parcial das obrigações da Concessionária. Após a assinatura do Termo de Aceitação Definitivo pela Concessionária, não subsistirá qualquer responsabilidade do Poder Concedente no que toca à qualidade ou conformidade das obras realizadas para a execução do Contrato, **exceto aquelas previstas na legislação vigente relativas às responsabilidades pela qualidade das obras.**

#### JUSTIFICATIVA

Nenhuma cláusula contratual deve se sobrepor à legislação vigente. Ademais, podem existir vícios e falhas que só aparecerão com o tempo, sendo descabido repassar tal ônus ao concessionário em função de sua imprevisibilidade. Por este motivo é que a legislação concede uma garantia mínima de 5 anos.

#### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a manifestação e esclarece que a sugestão será acolhida. Nesse sentido, a subcláusula 5.2.1 da minuta de Contrato de Concessão passará a vigorar com a seguinte redação:

5.2.1. custos decorrentes da entrega das obras descritas no Anexo Obras do Poder Público em atraso, com defeitos ou em desacordo com as especificações constantes naquele anexo, que impeça o atendimento total ou parcial das obrigações da Concessionária. Após a assinatura do Termo de Aceitação Definitivo pela Concessionária, não subsistirá qualquer responsabilidade do Poder Concedente no que toca à qualidade ou conformidade das obras realizadas para a execução do Contrato, ressalvadas as exceções previstas na legislação vigente;

#### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** José Maria de Paula Garcia

**Organização:** ABDIB

**E-mail:** jmaria@abdib.org.br

#### MANIFESTAÇÃO Nº 145

**DOCUMENTO:** Minuta de Contrato de Concessão ASGA

**ITEM:** Anexo 17 – Plano de Negócios

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

**Planilha do Plano de Negócios - Anexo 17**

## “2. Orientações para a Elaboração do Plano de Negócios.”

2.1. Na elaboração do Plano de Negócios, a Proponente deve considerar:

### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Incluir subitem 2.1.6:

“2.1.6.a isenção de pagamento de IPTU – Imposto Predial e Territorial Urbano, e de qualquer outro tipo de imposto que recaia sobre o terreno e as instalações do aeroporto.”

### JUSTIFICATIVA

- Definir claramente a regra que deverá ser considerada no Plano de Negócios;
- Isentar o projeto de ônus evitáveis, melhorando sua atratividade.

Obs.: Para guardar coerência com a inclusão sugerida no Plano de Negócios, deverão ter seus textos revisados, incluindo a isenção proposta, os seguintes itens:

- ✓ 3.1.3. da Cláusula 3ª – Condições de Permissão, do Anexo 11 do Contrato – Termo Provisório de Aceitação e Permissão de Uso de Ativos;

3.1.4. da Cláusula 3ª – Condições de Permissão, do Anexo 12 do Contrato – Termo Definitivo de Aceitação e Permissão de Uso de Ativos.

## RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a manifestação e esclarece que o Plano de Negócios já dispõe, em sua subcláusula 2.1.4., acerca do regime fiscal a ser considerado. Veja-se:

2.1.4. o regime fiscal vigente no País, incluindo créditos sobre o Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), sobre a Contribuição para o Programa de Integração Social (PIS) e sobre a Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS) incidentes no faturamento, vedada a consideração de quaisquer outros benefícios fiscais, sejam eles federais, estaduais ou municipais, exceto a utilização dos benefícios fiscais decorrentes do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infra-estrutura (REIDI), instituído pela Lei n. 11.488/2007.

## DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** José Maria de Paula Garcia

**Organização:** ABDIB

**E-mail:** jmaria@abdib.org.br

## MANIFESTAÇÃO Nº 146

**DOCUMENTO:** Minuta de Contrato de Concessão ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO III – DOS DIREITOS E DEVERES, Seção I – Da Concessionária, Subseção X – Das Garantias de Execução Contratual

As justificativas encontram-se no anexo correspondente Contribuição 24-Contrato-Cap III – Seção I-Sub X-Garantias.doc

TEXTO DA MINUTA OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE A DISCUTIR

- a) CONTRATO DE CONCESSÃO**

**- Capítulo III – DOS DIREITOS E DEVERES – Seção I – Da Concessionária**  
**Subseção X – Das Garantias de Execução Contratual**

3.1.57. manter em vigor garantia nos valores estabelecidos abaixo, sob qualquer uma das formas previstas na cláusula anterior, tendo como beneficiária a ANAC (Garantia de Execução Contratual):

<b>Eventos da Concessão</b>	<b>Valor</b>
<b>FASE I:</b> durante toda a FASE I do Contrato.	<b>R\$ 65.029.000,00 (sessenta e cinco milhões e vinte e nove mil Reais)</b>
<b>FASE II:</b> A partir da emissão formal da Ordem de Serviço da FASE II até o final de vigência do Contrato.	R\$ 6.750.000,00 (seis milhões, setecentos e cinquenta mil Reais)
<b>Gatilho de Investimento:</b> A partir da apresentação dos documentos indicados no PEA até a aprovação formal pela ANAC da nova infraestrutura.	<b>Valor correspondente ao montante total de capital necessário à realização do(s) novo(s) investimento(s)</b>

**b) EDITAL**

**- CAPÍTULO VI – DO CONTRATO DE CONCESSÃO**

**Seção I – Das Obrigações Prévias da Adjudicatária**

6.1.3. a Garantia de Execução do Contrato no valor de **R\$65.029.000,00 (sessenta e cinco milhões e vinte e nove mil Reais)**, conforme condições previstas no Anexo Minuta do Contrato de Concessão Comum.

**- ANEXO 15 – MODELO DE DECLARAÇÃO DE CAPACIDADE FINANCEIRA**

..... e apresentar a Garantia de Execução do Contrato no valor **65.029.000,00 (sessenta e cinco milhões e vinte e nove mil Reais).....**

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

3.1.57. manter em vigor garantia nos valores estabelecidos abaixo, sob qualquer uma das formas previstas na cláusula anterior, tendo como beneficiária a ANAC (Garantia de Execução Contratual):

<b>Eventos da Concessão</b>	<b>Valor</b>
<b>FASE I:</b> durante toda a Fase I do Contrato	<b>Valor inicial de 10% do investimento da Fase I, sendo</b>
<b>FASE II:</b> A partir da emissão formal da Ordem de Serviço da FASE II até o final de vigência do Contrato.	R\$ 6.750.000,00 (seis milhões, setecentos e cinquenta mil Reais)



<p><b>Gatilho de Investimento:</b> A partir da apresentação dos documentos indicados no PEA até a aprovação formal pela ANAC da nova infraestrutura.</p>	<p><b>Valor inicial correspondente a 10% do montante total de capital necessário à realização do(s) novo(s) investimento(s). sendo semestral mente revisado para</b></p>
--	--

**b) EDITAL**

**- CAPÍTULO VI – DO CONTRATO DE CONCESSÃO**

**Seção I – Das Obrigações Prévias da Adjudicatária**

6.1.3. a Garantia de Execução do Contrato no valor de **10% do montante de investimentos previstos na Fase I**, conforme condições previstas no Anexo Minuta do Contrato de Concessão Comum.

**- ANEXO 15 – MODELO DE DECLARAÇÃO DE CAPACIDADE FINANCEIRA**

..... e apresentar a Garantia de Execução do Contrato no valor **de 10% do montante dos investimentos previstos na Fase I.....**

**JUSTIFICATIVA**

As Garantias de Execução Contratual previstas no texto original são muito superiores às praticadas em contratos assemelhados, encarecendo desnecessariamente o projeto, tornando-o menos atrativo. A alteração sugerida corrige esta distorção.

**RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece sua manifestação e informa:

1. Em que pese entender que não esteja limitada aos percentuais estabelecidos pela Lei nº. 8.666/1993, em face da flexibilidade permitida pela Lei nº. 8.987/1995 (art. 18, inc. XV), reviu os valores estabelecidos para a garantia da execução contratual, tendo como referência para sua determinação o valor máximo de 10% previsto no art.56, §2º e 3º da Lei nº. 8.666/1993, posto entender serem suficientes para preservar os interesses da Administração Pública. O novo texto apresentará a seguinte redação:

“3.1.57. manter em vigor garantia nos valores estabelecidos abaixo, sob qualquer uma das formas previstas na cláusula anterior, tendo como beneficiária a ANAC (Garantia de Execução Contratual):

Eventos da Concessão	Valor
<p><b>FASE I:</b> durante toda a FASE I do Contrato.</p>	<p>R\$ 65.000.000,00 (sessenta e cinco milhões de reais).</p>
<p><b>FASE II:</b> A partir da emissão formal da Ordem de Serviço da FASE II até o final de vigência do Contrato.</p>	<p>R\$ 6.500.000,00 (seis milhões e quinhentos mil reais).</p>
<p><b>Gatilho de Investimento:</b> A partir da apresentação dos documentos indicados no PEA até a aprovação formal pela ANAC da nova infraestrutura.</p>	<p>10% (dez por cento) do valor dos investimentos previstos.</p>

6.1.3. a Garantia de Execução do Contrato no valor de R\$ 65.000.000,00 (sessenta e cinco milhões de reais), conforme condições previstas no Anexo Minuta do Contrato de

Concessão Comum.

Em atendimento à subcláusula 4.42 do Edital, a [Proponente], por seu(s) representante(s) credenciado(s) abaixo assinado(s), declara, sob as penas da legislação aplicável, que dispõe ou tem capacidade de obter recursos financeiros suficientes para cumprir as obrigações de aporte de recursos próprios e de terceiros necessários à consecução do objeto da concessão. Declara, além disso, que (i) tem condições de contratar todos os seguros necessários à consecução do objeto da concessão e (ii) dispõe ou tem capacidade de obter os recursos para a integralização mínima do capital social da SPE, em moeda corrente nacional, no montante de R\$ 16.000.000,00 (dezesesseis milhões de reais) e apresentar a Garantia de Execução do Contrato no valor 65.000.000,00 (sessenta e cinco milhões de reais) no prazo de até 45 (quarenta e cinco) dias após a publicação do ato de homologação indicado na subcláusula 6.1 do Edital em referência.

Contribuição acolhida.

#### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** José Maria de Paula Garcia

**Organização:** ABDIB

**E-mail:** jmaria@abdib.org.br

#### MANIFESTAÇÃO Nº 147

**DOCUMENTO:** Minuta de Contrato de Concessão ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO III – DOS DIREITOS E DEVERES, Seção I – Da Concessionária, Subseção VII – Do Capital Social

As justificativas encontram-se no anexo correspondente Contribuição 25-Contrato-Cap III – Seção I-Sub VII-Cap Social.doc

TEXTO DA MINUTA OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE A DISCUTIR

#### CONTRATO DE CONCESSÃO

**- Capítulo III – DOS DIREITOS E DEVERES – Seção I – Da Concessionária**

##### **Subseção VII - Do Capital Social**

subscrever capital social inicial de no mínimo **R\$170.485.000,00 (cento e setenta milhões quatrocentos e oitenta e cinco mil Reais)**, com parcela integralizada, em dinheiro, de no mínimo **R\$32.580.000,00 (trinta e dois milhões, quinhentos e oitenta mil Reais)**, vedada, em qualquer hipótese, a sua redução sem a prévia e expressa autorização da ANAC;

integralizar a totalidade do seu capital social no prazo previsto para o término da FASE I, respeitado o limite de 36 (trinta e seis) meses, contados da Data de Eficácia.

#### EDITAL:

**- Capítulo VI – DO CONTRATO DE CONCESSÃO**

**Seção I – Das Obrigações Prévias da Adjudicatária:** Item 6.1.1.

vii. o capital social integralizado, em moeda corrente nacional, de

montante equivalente a, no mínimo, **R\$ 32.580.000,00 (trinta e dois milhões, quinhentos e oitenta mil Reais);**

**- Anexo 15 – Modelo de Declaração de Capacidade Financeira**

..... (ii) dispõe ou tem capacidade de obter os recursos para a integralização mínima do capital social da SPE, em moeda corrente nacional, no montante de **R\$ 32.580.000,00 (trinta e dois milhões, quinhentos e oitenta mil Reais).....**

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

**CONTRATO DE CONCESSÃO**

**- Capítulo III – DOS DIREITOS E DEVERES – Seção I – Da Concessionária**

**Subseção VII - Do Capital Social**

subscrever capital social inicial de no mínimo **R\$ 84.000,00 (oitenta e quatro milhões de Reais)**, com parcela integralizada, em dinheiro, de no mínimo **R\$16.800.000,00 (dezesesseis milhões, oitocentos mil Reais)**, vedada, em qualquer hipótese, a sua redução sem a prévia e expressa autorização da ANAC;

integralizar a totalidade do seu capital social no prazo previsto para o término da FASE I, respeitado o limite de 36 (trinta e seis) meses, contados da Data de Eficácia.

**EDITAL:**

**- Capítulo VI – DO CONTRATO DE CONCESSÃO**

**Seção I – Das Obrigações Prévias da Adjudicatária: Item 6.1.1.**

vii. o capital social integralizado, em moeda corrente nacional, de montante equivalente a, no mínimo, **R\$16.800.000,00 (dezesesseis milhões, oitocentos mil Reais);**

**- Anexo 15 – Modelo de Declaração de Capacidade Financeira**

..... (ii) dispõe ou tem capacidade de obter os recursos para a integralização mínima do capital social SPE, em moeda corrente nacional, no montante de **R\$16.800.000,00 (dezesesseis milhões, oitocentos mil Reais).....**

**JUSTIFICATIVA**

A exigência de capital social integralizada de no mínimo R\$ 32.580.00 (trinta e dois milhões, quinhentos e oitenta mil reais) 45 dias após a publicação do ato de homologação é muito elevada. Deve-se ter em conta que, durante os primeiros 6 meses, a concessionária estará praticamente desenvolvendo apenas o projeto básico do aeroporto, com os recursos aportados sem utilização, comprometendo a rentabilidade do projeto.

O valor total a integralizar em 3 anos (1º etapa) de, no mínimo, R\$ 170.845.000,00 (cento e setenta milhões quatrocentos e oitenta e cinco mil reais) corresponde a, aproximadamente,

41% do valor do investimento da FASE I. Este percentual é considerado alto para projetos de infraestrutura, prejudicando a atratividade do projeto. Além disso, tal exigência normalmente é definida em conjunto com os potenciais financiadores, os quais zelam pela hígidez financeira da futura Concessionária. Ao definir o volume de aporte em nível elevado, a ANAC engessa uma estrutura de capital sem qualquer benefício para a concorrência.

Um percentual de capital subscrito e integralizado atrativo e coerente giraria em torno de 20% do investimento da 1ª Fase, correspondente a **R\$ 84.000,00 (oitenta e quatro milhões de Reais)**, de tal forma que o valor inicial integralizado giraria em torno de **R\$16.800.000,00 (dezesesseis milhões e oitocentos mil Reais)**.

## RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece sua manifestação e informa que a sugestão de redução do capital social mínimo será acolhida, de modo a conferir maior flexibilidade à formação da estrutura de capital do projeto.

Para tanto, será assumido como novo valor mínimo de capital a ser integralizado o equivalente a 20% do valor de investimentos estimados para **FASE I**, o que corresponde a R\$ 84.392.327,00 (oitenta e quatro milhões, trezentos e noventa e dois mil e trezentos e vinte e sete reais) em capital social mínimo a ser integralizado, dos quais R\$ 16.878.465,40 (dezesesseis milhões, oitocentos e setenta e oito mil, quatrocentos e sessenta e cinco reais e quarenta centavos), devem ser integralizados em dinheiro.

Na definição desse novo valor foi considerada a possibilidade de eventual financiamento do empreendimento pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que admite o financiamento de até 80% do total de investimentos previstos.

Nesse sentido, as subcláusulas 6.1.1, vii da minuta de Edital, o Anexo 15 - Modelo de Declaração de Capacidade Financeira da minuta de Edital e a subcláusula 3.1.39 da minuta de contrato passarão a vigorar com a seguinte redação, cujos valores, por medida de simplificação serão arredondados:

6.1.1. (...)

vii. o capital social inicial subscrito de, no mínimo, R\$84.000.000,00 (oitenta e quatro milhões de Reais), com parcela integralizada de, no mínimo, 32.500.000,00 (trinta e dois milhões e quinhentos mil Reais), dos quais, no mínimo, R\$16.000.000,00 (dezesesseis milhões Reais), deverão ser integralizados em dinheiro;

Em atendimento à subcláusula 4.42 do Edital, a [Proponente], por seu(s) representante(s) credenciado(s) abaixo assinado(s), declara, sob as penas da legislação aplicável, que dispõe ou tem capacidade de obter recursos financeiros suficientes para cumprir as obrigações de aporte de recursos próprios e de terceiros necessários à consecução do objeto da concessão. Declara, além disso, que (i) tem condições de contratar todos os seguros necessários à consecução do objeto da concessão e (ii) dispõe ou tem capacidade de obter os recursos para a integralização mínima do capital social da SPE, em moeda corrente nacional, no montante de R\$ 16.000.000,00 (dezesesseis milhões de reais) e apresentar a Garantia de Execução do Contrato no valor 65.000.000,00 (sessenta e cinco milhões de reais) no prazo de até 45 (quarenta e cinco) dias após a publicação do ato de homologação indicado na subcláusula 6.1 do Edital em referência.

3.1.39. manter capital social subscrito de, no mínimo, R\$84.000.000,00 (oitenta e quatro milhões de Reais), com parcela integralizada, em dinheiro, de no mínimo R\$ 16.000.000,00 (dezesesseis milhões de reais), vedada, em qualquer hipótese, a sua redução sem a prévia e expressa autorização da ANAC;

**DADOS DO COLABORADOR**

**Nome:** José Maria de Paula Garcia

**Organização:** ABDIB

**E-mail:** jmaria@abdib.org.br

**MANIFESTAÇÃO Nº 148**

**DOCUMENTO:** Minutas de Anexos ao Contrato de Concessão ASGA

**ITEM:** Anexo 2 do Contrato – Plano de Exploração Aeroportuária (PEA)

**TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR**
**a) Contrato de Concessão - Anexo 6 – Plano de Exploração Aeroportuária (PEA)**
**2.4. Dimensionamento inicial mínimo do Terminal de Passageiros**

2.48. O investimento inicial mínimo exigido para Terminal de Passageiros corresponde a edificação que atenda aos Parâmetros Mínimos de Dimensionamento na Tabela 1, considerando o número de passageiros na hora-pico simultânea (doméstico + internacional) descrito na Tabela 2 para cada tipo de tráfego.

Tabela 2 – Capacidade mínima para início de operação (pax/hora)

Tipo de Tráfego	Doméstico	Internacional	Simultâneo
Embarque	1098	781	1098
Desembarque	1234	712	1234

**b) Edital - Anexo 18 – Metodologia de Execução**

2.7. Na elaboração do anteprojeto a Proponente deverá observar o seguinte: o dimensionamento do Terminal de Passageiros (TPS) deverá prever uma capacidade que atenda, no mínimo, aos valores de hora-pico constantes na Tabela 1.

Tabela 1 - Valores mínimos de hora-pico que deverão ser considerados no cálculo da capacidade e dimensionamento do Terminal de Passageiros

Tipo de Tráfego	Doméstico	Internacional	Simultâneo
Embarque	1098	781	1098
Desembarque	1234	712	1234

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

Suprimir na íntegra os itens relacionados.

**JUSTIFICATIVA**

O número de passageiros na hora-pico previsto na subcláusula 2.48 do Anexo 6 do Contrato - PEA, e também no Item 2.7 do Anexo 18 do Edital, determina a dimensão mínima inicial do Terminal de Passageiros, obrigando o Concessionário a realizar determinado montante de investimentos na 1ª fase, independentemente de sua previsão de demanda. Desta forma, cria-se uma regra que pode implicar em investimentos superiores àqueles necessários para atender as obrigações da Concessionária referentes aos investimentos e operação do aeroporto, comprometendo a rentabilidade e a atratividade do negócio. Ademais, as obrigações descritas

nos itens 1.2.1, 1.2.2 e 1.2.3 do PEA são, per si, suficientes para balizar os investimentos necessários para que o nível de serviço esperado seja atendido, inclusive na fase inicial. Assim, sugere-se a eliminação da exigência de dimensão mínima inicial do Terminal de Passageiros, permitindo, assim, uma redução dos investimentos iniciais e a criação de fases para os investimentos.

#### **RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a manifestação e esclarece que as áreas operacionais do aeroporto deverão atender aos parâmetros mínimos de dimensionamento, previstos no 1.2.2 do Anexo 2 da minuta de Contrato de Concessão, com vistas a atender inicialmente a operação prevista na subcláusula 2.4 desse Anexo, devendo ser garantidas as notas mínimas dos indicadores de qualidade de serviço previstos nas subcláusulas 3.1. e 3.2 do mesmo documento.

O dimensionamento mínimo inicial depende de diversos fatores, entre eles: espaço físico e layout arquitetônico do terminal, instalações e equipamentos disponibilizados, além dos procedimentos e tecnologias que garantam a celeridade no processamento de passageiros.

O estabelecimento dos valores-mínimos de hora-pico estimada na minuta de Contrato de Concessão visa garantir ao Poder Público que o aeroporto entrará em operação sem restrições de capacidade e que manterá essa condição ao longo dos primeiros anos de concessão sem investimentos adicionais.

#### **DADOS DO COLABORADOR**

**Nome:** José Maria de Paula Garcia

**Organização:** ABDIB

**E-mail:** jmaria@abdib.org.br

#### **MANIFESTAÇÃO Nº 149**

**DOCUMENTO:** Relatório Preliminar Consolidado

**ITEM:** Premissas Financeiras e Resultados da Modelagem Econômico-Financeira

As justificativas encontram-se no anexo correspondente Contribuição 8 - Rel Preliminar Consolidado Premissas Resultados WAC.doc

#### **TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR**

**Relatório Preliminar Consolidado para os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTA)**

Quadro 40 – WACC Utilizado para Cenário Base

<b>Estrutura de Capital</b>	
(A) Participação Capital Próprio	40%
(B) Participação Capital Terceiros	60%
<b>Custo do Capital Próprio (CAPM)</b>	
(1) Taxa Livre de Risco	4,86%
(2) Taxa de Retorno de Mercado	7,46%
(3) Prêmio de Risco de Mercado	2,61%
(4) Beta Desalavancado	0,64
(5) IR + CSLL	34,00%
(6) Beta Alavancado = $\{(A) + (B) \times [1 - (5)]\} / [(A) \times (4)]$	1,27
(7) Prêmio de Risco de Negócio = (3) x (6)	3,32%
(8) Prêmio de Risco Brasil	2,51%
(9) Custo de Capital Próprio Nominal = (1) + (7) + (8)	10,69%
(10) Taxa de Inflação Americana	2,48%
(11) Custo Real do Capital Próprio (CAPM) = $\{[1 + (9)] / [1 + (10)]\} - 1$	8,01%
<b>Custo do Capital de Terceiros</b>	
(12) Taxa Livre de Risco	4,86%
(13) Prêmio de Risco Brasil	2,51%
(14) Risco de Crédito	4,40%
(15) Custo Nominal da Dívida = (12) + (13) + (14)	11,77%
(16) Custo Nominal da Dívida Líquido de Impostos = (15) x [(1) - (5)]	7,77%
(17) Taxa BNDES Real, em R\$ = $\{[1 + (15)] / [1 + (10)]\} - 1$	5,16%
<b>WACC</b>	
(18) WACC = (A) x (11) + (B) x (17)	6,30%

Quadro 41 – Indicadores Financeiros

Indicador	Item	Unidade
VPL	R\$ 3.693	R\$ mil
TIR Modificada	6,32%	% a.a.

### 8.9. Resultado da Modelagem Econômico Financeira

“Observa-se que o projeto apresenta VPL positivo de R\$ 3,7 milhões, o que condiz com o pagamento de uma outorga pela concessionária. Esse resultado será utilizado como parâmetro para estabelecimento do valor mínimo de outorga no Edital de Concessão, que terá a maior oferta de pagamento como critério de julgamento das propostas.”

### **Edital de Concessão para Construção Parcial, Manutenção e Exploração do Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante**

“4.23. A Proponente deverá indicar na sua Proposta Econômica o Valor da Outorga ao Poder Concedente, sendo o mínimo de R\$ 3.700.000,00 (três milhões e setecentos mil reais), a ser reajustado nos termos do Anexo - Minuta do Contrato de Concessão Comum.”

### **TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

Revisão das premissas de cálculo do WACC para premissas aceitas e praticadas pelo

mercado.

## **JUSTIFICATIVA**

Segundo o item 8.9 do Relatório Preliminar Consolidado, o VPL dos fluxos de caixa descontados ao WACC foi utilizado como base para a definição do valor mínimo de outorga, confirmado pelo item 4.23 do edital. Conforme aponta o Quadro 40 do Relatório Preliminar Consolidado, o WACC é função do custo de capital próprio e conseqüentemente a outorga mínima.

Para um correto cálculo da outorga mínima, algumas premissas deveriam ser revistas. A determinação do Custo de Capital Próprio apresenta alguns elementos claramente divergentes do que seria razoável assumir. Dentre os elementos sobre os quais temos dúvidas, encontram-se a estimativa do Prêmio de Risco Brasil (CRP) e o Prêmio de Risco de Mercado (MRP).

Quanto ao Prêmio de Risco Brasil, ampla literatura respalda o princípio de que o CRP não pode basear-se exclusivamente nos spreads praticados em um determinado período em relação aos títulos da dívida de um governo. As razões para isso estão amparadas na constatação de que outros fatores, como a liquidez de curto prazo no mundo financeiro, atuam na determinação do Spread dos títulos de um país, alterando significativamente o seu nível vis-à-vis o risco financeiro que o investimento em um país representa para o investidor. O índice EMBI é somente um dos elementos, e deveria ser tomado a partir de uma média ponderada de um período mais longo, e não o valor Spot em uma determinada data.

Portanto, deve-se tomar como parâmetros adicionais para determinar o Risco de investir em um determinado país o ambiente jurídico-institucional, a estabilidade financeira, econômica e política, o nível de qualificação da dívida de um país, conforme estabelecido pelas agências de rating, etc.

Na nossa percepção, o nível de Risco País para o Brasil deveria indicar um CRP na faixa de 300 pontos-base, e não o valor sugerido na figura 40, que se situa ao redor de 220 pontos-base.

Quanto ao prêmio de risco de Mercado (MRP), as diferenças são ainda mais relevantes. A Figura 40 apresenta um MRP ao redor de 260 pontos-base, o que não encontra eco na prática de mercado internacional, que considera que o MRP deve situar-se entre 400 e 600 pontos-base.

O estudo publicado pelo Dr. Aswat Damodaran, professor da Universidade de Nova York para o Equity Risk Premium estima que MRP para investimentos em 2010 deveria situar-se em entre 3.36% e 4.87%, conforme apresentado na tabela abaixo:



*Table 18: Equity Risk Premium (ERP) for the United States – January 2010*

<i>Approach Used</i>	<i>ERP</i>	<i>Additional information</i>
Survey: CFOs	4.30%	Campbell and Harvey survey of CFOs (2009)
Survey: Global Fund Managers	3.80%	Merrill Lynch (September 2009) survey of global managers
Historical - US	4.29%	Geometric average - Stocks over T.Bonds: 1928-2009
Historical – Multiple Equity Markets	3.70%	Average premium across 17 markets: Dimson, Marsh and Staunton (2010)
Current Implied premium	4.56%	From S&P 500 – February 1, 2010
Average Implied premium	3.92%	Average of implied equity risk premium: 1960-2009
Implied premium adjusted for T.Bond rate and term structure	3.36%	Using regression of implied premium on T.Bond rate
Default spread based premium	4.87%	Default Spread * (ERP/ Default Spread average)

Pela média das diversas medidas, chegamos a um prêmio de risco de Mercado de 4.10%, o que é 57% maior do que a estimativa utilizada pelo estudo preliminar. Até mesmo o menor valor apresentado na tabela pelo Dr. Damodaran é 29% superior à premissa adotada.

Além disso, na avaliação apresentada na figura 40 do Relatório Preliminar Consolidado assume que o grau de endividamento da empresa-projeto que construirá e operará o ASGA é de 60/40 (Dívida / Capital). Dessa informação, poderemos concluir que, ou a companhia terá que realavancar-se continuamente durante toda a vida do projeto, conseguindo nesse processo de realavancagem manter as mesmas condições de financiamento estimadas no quadro em epígrafe, ou alavancar-se a um nível extremamente mais alto que isso no princípio da concessão, de maneira que o grau de alavancagem médio ao longo de todo o período de concessão se ajuste ao nível proposto. Qualquer uma das duas alternativas é extremamente danosa ao desenvolvimento saudável do projeto, ainda que fossem factíveis do ponto de vista do credor.

Em resumo, após concluir os investimentos previstos no plano de negócios da concessionária, qualquer movimento no sentido de realavancar o projeto seria feito apenas para antecipar o fluxo de dividendos dos acionistas, o que seria de plano rejeitado pelos credores (existentes e novos). Com isso, o objetivo da obtenção de novos financiamentos não estaria mais atrelado ao programa de investimentos do projeto, mas a uma alavancagem pela alavancagem, o que não é aceitável do ponto de vista do provedor de financiamentos. Não conhecemos nenhum caso na literatura que seja minimamente semelhante ao esquema descrito acima. Além disso a premissa de que as condições para a obtenção de financiamento (Prazo, Custo) permanecerão constantes durante toda a vida do projeto é bastante agressiva e pouco exequível.

Finalmente, gostaríamos de salientar que a determinação do custo de capital próprio deve considerar o fato de este ser um projeto greenfield, localizado em uma região em que a demanda ainda está por se materializar, em um contexto em que a regulação do setor está por ser desenvolvida e testada na prática. Esses elementos adicionais claramente devem ser refletidos em um spread sobre a o Custo de Capital básico, determinado pelo método CAPM. Na nossa estimativa, esse adicional deveria situar-se em torno de 500 pontos Base, sem o qual os riscos de investir nesse novo setor tornam-se determinantes para o sucesso (ou o fracasso) de tal investimento. As variáveis para a determinação do retorno para o acionista (que só se materializa ao fim do período de concessão – neste caso em 30 anos) só poderá ser auferida no período final da concessão, ou a partir do vigésimo ano de projeto, quando o grau de certeza sobre as variáveis operacionais e financeiras do mercado é praticamente nulo.

As concessões de rodovias federais e estaduais que foram licitadas nos últimos anos, foram estruturadas com TIR (Taxa Interna de Retorno) real em torno de 8% a 9% para o Cenário Base do Poder Concedente. Há de se lembrar também que todas as rodovias concessionadas eram “brownfield”, com histórico de medições de tráfego de longo prazo e já existiam mais de 35 contratos de concessão de rodovias em operação no mercado brasileiro. Tais fatores minimizam muito a percepção de risco do investidor com relação a projetos nesse setor. No caso da concessão do aeroporto de São Gonçalo do Amarantes, estamos tratando de um projeto “greenfield”, que será primeira concessão de aeroportos no Brasil, cuja operação é muito mais complexa que a de uma rodovia por envolver a prestação de diversos tipos de serviços, e que está localizada em um dos menores estados do País. Portanto, do ponto de vista do investidor, seria razoável exigir uma TIR de projeto real superior a 9% para o Cenário Base desse projeto.

Outro aspecto importante é o da baixa financiabilidade do projeto. O BNDES exige uma TIR de projeto superior a 8%, caso contrário, são exigidas garantias adicionais e são impostos covenants restritivos que acabam limitando muito a alavancagem do projeto, ficando muito abaixo dos 70% almejados em projetos de infraestrutura no Brasil. Portanto, com TIR de projeto em torno de 6,3%, a Concessionária do Aeroporto de São Gonçalo do Amarantes, provavelmente, não conseguiria alcançar uma estrutura uma alavancagem de 60% de dívida conforme projetada no Cenário Base do Relatório Preliminar Consolidado elaborado pelo Consórcio Potiguar, a não ser que sejam oferecidas garantias reais dos acionistas da Concessionária, mas nesse caso a Concessionária estaria financiando o projeto por meio de dívida corporativa (oferecendo garantias reais de 130% do valor do financiamento) e não por meio de um Project Finance.

#### **RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a manifestação e esclarece que a modelagem da concessão do ASGA foi amplamente debatida no âmbito do Grupo de Trabalho (GT) vinculado ao Grupo Executivo do Programa de Aceleração do Crescimento (GEPAC), formado por representantes da Secretaria de Orçamento Federal (SOF) e Secretaria de Planejamento e Investimentos Estratégicos (SPI) do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (MPOG), da Secretaria do Tesouro Nacional (STN) e da Secretaria de Acompanhamento Econômico (SEAE) do Ministério da Fazenda (MF), da Secretaria de Aviação Civil (SAC) do Ministério da Defesa (MD), da ANAC, do BNDES e do Governo do Estado do Rio Grande do Norte (GRN), sob a coordenação da Casa Civil, tendo em vista a inserção do referido aeroporto no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), de modo que, apresenta o Caso Base com hipóteses consideradas factíveis.

Destaca-se, nesse processo, a utilização de metodologia e parâmetros amplamente aceitos pela literatura e pelo mercado no que concerne à determinação do custo de capital, a qual consta da Nota Técnica nº 64 STN/SEAE/MF, de 17 de maio de 2007.

Cumprе salientar, todavia, que cabe aos licitantes desenvolver suas próprias premissas para modelagem financeira, a fim de que possam analisar a viabilidade do projeto. Nesse sentido, a ressalva constante da subcláusula 1.28 da minuta de Contrato de Concessão:

1.28. As informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados ao Complexo Aeroportuário 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.

#### **DADOS DO COLABORADOR**

<b>Nome:</b> José Maria de Paula Garcia
<b>Organização:</b> ABDIB
<b>E-mail:</b> jmaria@abdib.org.br
<b>MANIFESTAÇÃO Nº 150</b>
<b>DOCUMENTO:</b> Minuta de Contrato de Concessão ASGA
<b>ITEM:</b> CAPÍTULO VI – DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO, Seção II – Da Revisão, Subseção I – Da Revisão Ordinária
TRECHO DA MINUTA OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE A DISCUTIR Contrato de Concessão – Capitulo VI – Seção II – Subseção I – Da Revisão Ordinária 6.18. Na Revisão Ordinária a ANAC considerará a integralidade da estimativa das receitas alternativas para definir os critérios e dimensionar a parcela a ser revertida com vistas a favorecer a modicidade das tarifas.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 6.18. Na Revisão Ordinária a ANAC considerará a integralidade da estimativa das receitas alternativas para definir os critérios e dimensionar a parcela a ser revertida com vistas a favorecer a modicidade das tarifas, conforme regulamentado no Anexo .....
JUSTIFICATIVA Não há indicação no Edital, quais são os critérios para definir a parcela das receitas alternativas que serão consideradas na Revisão Ordinária para a modicidade tarifária. Por questões de segurança jurídica, de obtenção de financiamento e elaboração correta de sua proposta pelos Proponentes, estes critérios precisam ser conhecidos e regulamentados antes da elaboração das propostas, fazendo parte dos documentos licitatórios.
<b>RESPOSTA DA ANAC</b>
A ANAC agradece a participação e informa que as regras básicas que definem a forma como as receitas alternativas favorecerão a modicidade tarifária já estão disponíveis na nova minuta de Contrato de Concessão, divulgada após análise das contribuições recebidas na Audiência Pública no 21/2010. Recomenda-se, nesse sentido, nova leitura do CAPÍTULO IV – DA REMUNERAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA e do CAPÍTULO VI DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO. A esse respeito, é importante destacar que o mecanismo de leilão já desempenha o papel de favorecer a modicidade das tarifas, à medida que o valor de outorga mínimo reflete, em valor presente, quanto a proponente tem que se dispor a pagar para explorar aquele serviço público, dadas as tarifas dispostas no Contrato. Se a modelagem financeira que gerou o valor de outorga mínimo não considerasse uma projeção de fluxos de receitas alternativas ao longo do prazo de concessão, as tarifas necessárias para viabilizar o projeto seriam maiores (ou o projeto seria inviável). Portanto, as receitas alternativas projetadas estão favorecendo a modicidade das tarifas. Não obstante, a cada revisão ordinária a ANAC considerará 100% das receitas alternativas observadas nos 5 anos anteriores ao ano da revisão em andamento para fins de modicidade das tarifas a vigerem até a revisão ordinária seguinte. Entendemos que esse mecanismo não elimina os incentivos para exploração das atividades comerciais por dois motivos principais. Em primeiro lugar, os recursos arrecadados relativos às receitas alternativas irão compor o caixa da empresa durante todo o período da concessão, ou seja, não haverá repasse de recursos ao Poder Concedente. O montante de receitas observadas nos anos anteriores a cada revisão será utilizado para modicidade das tarifas aeroportuárias nos anos seguintes. Dessa forma, a concessionária desfruta de um benefício temporal, pois as tarifas só refletirão a arrecadação de

receitas alternativas no futuro, com defasagens de até cinco anos.

Em segundo lugar, as previsões de aumento dessas receitas ao longo dos anos até a revisão seguinte não serão consideradas para efeitos da revisão ordinária em andamento. Sendo assim, até a próxima revisão, todo o aumento de receita destas atividades, realizado nos anos subseqüentes à revisão anterior, será integralmente apropriado pelos administradores aeroportuários, o que assegura a manutenção de incentivos à ampliação da exploração das atividades não reguladas. Além disso, a ANAC poderá rever o percentual a ser considerado a cada revisão ordinária com o objetivo exclusivo de incentivar o desenvolvimento das atividades comerciais.

Por fim, cumpre esclarecer que os beneficiários diretos da modicidade tarifária são os usuários do aeroporto que pagam pelos serviços públicos prestados, ou seja, basicamente passageiros e empresas aéreas. As tarifas consideradas são aquelas referentes aos serviços públicos concedidos sujeitos a regulação de preço. Grosso modo, são os serviços aeroportuários e aeronáuticos, exceto eventuais serviços sujeitos a liberdade tarifária. O Anexo 8 do Contrato apresenta lista exaustiva e demais informações relativas as tarifas que poderão ser cobradas pela Concessionária.

#### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** José Maria de Paula Garcia

**Organização:** ABDIB

**E-mail:** jmaria@abdib.org.br

#### MANIFESTAÇÃO Nº 151

**DOCUMENTO:** Relatório 2 – Estudo de Mercado

**ITEM:** Contextualização Econômica

As justificativas encontram-se no anexo correspondente Contribuição 28-Relatoio 2 - Estudo de Mercado.doc

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Relatório 2

Estudo de Mercado

Contextualização Econômica

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Pergunta: Após o início das operações do SGDA, quem ficará responsável pela operação do aeroporto Augusto Severo? Entendemos que após a transferência das operações do aeroporto Augusto Severo para o SGDA, o aeroporto Augusto Severo será utilizado somente para fins militares. Este entendimento está correto? Solicitamos confirmar que não haverá operação de vôos comerciais no aeroporto Augusto Severo. Qual será o raio de distância mínimo que deverá ser observado para a construção de outros aeroportos na região? Sugerimos a instituição de raio mínimo, pois entendemos que no caso de construção de um novo aeroporto na região cujas operações afetem a operação do ASGA, o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão do SGDA deverá necessariamente ser reajustado. Este entendimento está correto?

## RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece sua contribuição e informa que, após o início da exploração do aeroporto de São Gonçalo do Amarante, o aeroporto Augusto Severo será administrado pela Força Aérea Brasileira e seu uso será exclusivamente militar.

Ressalta-se que a subcláusula 5.2.8 da Seção I – Dos Riscos do Poder Concedente do CAPÍTULO V – DA ALOCAÇÃO DOS RISCOS da Minuta de Contrato estabelece que o “funcionamento do Aeroporto Internacional Augusto Severo para vôos comerciais, após a entrada em operação do Aeroporto objeto da concessão” será risco suportado exclusivamente pelo Poder Concedente, e em caso de ocorrência, os prejuízos decorrentes a Concessionária serão repactuados através de revisão extraordinária.

Informa ainda que não existe previsão de restrição de distância mínima para a construção de novos aeroportos. Segundo estabelece a subcláusula 5.2.3 da Seção I – Dos Riscos do Poder Concedente do CAPÍTULO V – DA ALOCAÇÃO DOS RISCOS da Minuta de Contrato a “restrição operacional decorrente de decisão ou omissão de entes públicos” será risco suportado exclusivamente pelo Poder Concedente, e em caso de ocorrência, os prejuízos decorrentes a Concessionária serão repactuados através de revisão extraordinária. Sendo assim, a Concessionária fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, caso a construção de um novo aeroporto reduza a capacidade operacional do ASGA.

Entretanto, a instalação de um novo aeroporto em área de influência da Concessionária não considera limitação da capacidade operacional, mas evento associado ao risco de demanda, e enquadrado na subcláusula 5.4.10 da Seção II – Dos Riscos da Concessionária do CAPÍTULO V – DA ALOCAÇÃO DOS RISCOS da Minuta de Contrato, que estabelece que a “variação da demanda pelos serviços prestados no Aeroporto” será risco suportado exclusivamente pela Concessionária. Sendo assim, a Concessionária não fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, caso parte da demanda do ASGA seja desviada para um eventual novo aeroporto que venha a ser construído na região.

## DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** José Maria de Paula Garcia

**Organização:** ABDIB

**E-mail:** jmaria@abdib.org.br

## MANIFESTAÇÃO Nº 152

**DOCUMENTO:** Minuta de Contrato de Concessão ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO VI – DA REMUNERAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA

## TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Minuta do Contrato de Concessão - Capítulo VI

## TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Pergunta: Conforme tabela 4, contida no Anexo 2 da minuta do Contrato de Concessão (PEA), Seção 3.2., se refere a pontuação mínima que a Concessionária deve obter na pesquisa de satisfação do usuário. No entanto, muitos dos itens se referem a qualidade de prestação de serviços que não correspondem diretamente aos serviços da concessionária, como por exemplo tempo de espera no controle de alfândega, ou controle de passaporte, dentre outros. Sem dúvida, compete à administração do aeroporto coordenar as atividades de todas as empresas visando a excelência do atendimento aos usuários, no entanto, a Concessionária não

pode ser penalizada caso uma das empresas não coloque, por exemplo, quantidade de funcionários adequada ao atendimento. Ademais, como a avaliação dos passageiros pode afetar a tarifa, deve-se gerar um incentivo perverso para os passageiros avaliarem negativamente o serviço.

Sugerimos, dessa forma, a reavaliação de referida tabela 4 e, ainda, que o fator Q só afete a parte da tarifa que irá para a Concessionária, mas não a tarifa paga pelos passageiros.

## **JUSTIFICATIVA**

(não houve)

## **RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que:

1. A qualidade dos serviços prestados em um aeroporto é decorrente de uma conjunção de esforços de todos os agentes atuantes em suas instalações. A disponibilização de áreas e equipamentos adequados para determinado órgão público, por exemplo, poderá afetar diretamente no desempenho das suas atividades.

Ademais, o art. 36 da Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, em seu §4º, estabelece que o responsável pela administração aeroportuária, a fim de alcançar e manter a boa qualidade operacional do aeroporto, coordenará as atividades dos órgãos públicos que, por disposição legal, nele devam funcionar.

Portanto, a Concessionária, no papel de operador aeroportuário, deverá buscar os meios para garantir a boa qualidade dos serviços aeroportuários prestados aos seus clientes.

No entanto, de modo a não onerá-la indevidamente, a Concessionária não será penalizada nas hipóteses em que for demonstrado que a eventual avaliação negativa da qualidade de serviço se deu por responsabilidade de terceiros.

Também quanto à possibilidade de que passageiros, empresas aéreas e demais clientes do aeroporto avaliem negativamente os serviços prestados pela Concessionária, no intuito de reduzirem os valores das tarifas cobradas, vale ressaltar que, ao longo da concessão, será formado um banco de dados consistente que estabelecerá a relação entre os parâmetros de avaliação objetivos e os subjetivos, previstos no Contrato de Concessão. Com isso, o Poder Concedente disporá de instrumentos que permitirão identificar desvios nesta relação e poderá buscar avaliações alternativas, caso necessário.

Nesse sentido, serão acrescentados ao Anexo 2 - Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), os seguintes itens:

3.3. A ANAC implementará um canal de comunicação para que a Concessionária possa relatar procedimentos indevidos realizados pelas companhias aéreas e órgãos públicos que atuem no aeroporto, que possam afetar a qualidade do serviço prestado.

3.4. Não haverá penalidade à Concessionária em casos de comprovada influência negativa na avaliação da qualidade de serviço em componentes que possuem infraestrutura provida pela Concessionária, mas são operados por terceiros, tais como check-in, controle de passaporte e controle de alfândega.

Dessa forma, entende-se adequada a proposta apresentada na minuta de Contrato de que a avaliação dos serviços prestados no aeroporto seja feita pelos clientes sem a discriminação de cada um dos agentes envolvidos nas atividades aeroportuárias, considerando-se que a responsabilidade final da prestação do serviço será da Concessionária.

2. O fator Q busca refletir na tarifa uma punição/bonificação nos casos em que há prestação de serviço público de qualidade inferior/superior a um nível previamente estabelecido em metodologia definida mediante ampla discussão com os atores interessados. Nesse sentido, o fator Q relaciona a qualidade dos serviços prestados pelo administrador aeroportuário ao

reajuste das tarifas cobradas, incentivando este a executar sua função sempre da melhor maneira possível. Nota-se que ambos os fatores são relacionados com os reajustes tarifários, o que, necessariamente, os vincula com a rentabilidade do negócio, sem, contudo, ensejar qualquer forma de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

De acordo com a atual minuta de Contrato de Concessão, as metodologias de cálculo tanto do fator X quanto do fator Q serão definidas por ocasião da 1ª revisão ordinária, prevista para acontecer a cada período de 5 (cinco) anos, contados da data de eficácia do contrato, portanto, após a construção e início da exploração do aeroporto.

No intuito de mitigar eventuais riscos associados à ausência de prévia definição de metodologia de cálculo dos fatores X e Q, a minuta do Contrato de Concessão assegura que tanto o fator X quanto o fator Q serão definidos após ampla discussão pública, por meio dos mecanismos de consulta e audiência públicas, dos quais participará inclusive a Concessionária.

A fim de contribuir para esse propósito, o texto do contrato será alterado de maneira que a definição da metodologia e do valor do Fator X a vigorar nos primeiros cinco anos da exploração do aeroporto e a definição da metodologia do Fator Q ocorram anteriormente ao início da Fase II (Exploração do Aeroporto) o que reduzirá o nível de incerteza quanto à exploração do aeroporto e permitirá que sejam colhidos dados para a definição do valor do Fator Q na primeira revisão ordinária.

Cabe ressaltar que situação semelhante, de ausência de conhecimento prévio da metodologia de cálculo do fator X e Q, já aconteceu em outros setores e não gerou maiores problemas para as licitantes.

#### **DADOS DO COLABORADOR**

**Nome:** José Maria de Paula Garcia

**Organização:** ABDIB

**E-mail:** jmaria@abdib.org.br

#### **MANIFESTAÇÃO Nº 153**

**DOCUMENTO:** Minuta de Edital ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO III - DA PARTICIPAÇÃO, SEÇÃO I - DA PARTICIPAÇÃO EM CONSÓRCIO

As justificativas encontram-se no anexo correspondente Contribuição 30-Minuta Edital Cap III Seção I.doc

Minuta do Edital de Concessão

Capítulo III – Seção I

Pergunta: O item 3.3 do Edital, que permite a subcontratação de um mesmo Operador Aeroportuário por mais de um Proponente, deveria ser alterado para proibir que um Operador Aeroportuário participe de mais um Proponente. O Operador Aeroportuário, responsável pela qualidade, segurança e conforto operacionais do aeroporto, deve ser parte do consórcio Proponente para garantir que as decisões de investimento e retorno do capital não se sobreponham às decisões de qualidade, segurança e conforto operacionais do aeroporto.

#### **RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece sua manifestação e informa que, em face dos inúmeros argumentos apresentados ao longo da discussão pública contrários à possibilidade de subcontratação do operador aeroportuário, os documentos jurídicos serão alterados, com vistas à vedação dessa

modalidade de subcontratação.

#### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** José Maria de Paula Garcia

**Organização:** ABDIB

**E-mail:** jmaria@abdib.org.br

#### MANIFESTAÇÃO Nº 154

**DOCUMENTO:** Minutas de Anexos ao Edital ASGA

**ITEM:** Anexo 18 – Metodologia de Execução

Pergunta: O Item “2.11.3. Sistema de Informação ao passageiro: Memorial descritivo do Sistema de Informação de Passageiros - SIP, abrangendo as características técnicas e funcionamento dos seus principais equipamentos” cita o Sistema de Informações ao Passageiro. Entendemos que esse sistema compreende a sinalização vertical e também o sistema informativo de vôos. Está correto nosso entendimento?

#### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o subitem 2.11.3, descrito no Anexo 18 da minuta de Edital diz respeito a todos os sistemas necessários para a orientação e informação aos passageiros, incluindo, entre outros que venham a ser propostos pela Concessionária, sinalização vertical, horizontal e sistema informativo de voos.

#### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** VICENTE CORREIA LIMA NETO

**Organização:** Não informado

**E-mail:** vcneto.arq@gmail.com

#### MANIFESTAÇÃO Nº 155

**DOCUMENTO:** Minutas de Anexos ao Contrato de Concessão ASGA

**ITEM:** Anexo 2 do Contrato – Plano de Exploração Aeroportuária (PEA)

O gatilho de investimento é definido somente em função do número de usuários do aeroporto pela área disponível do TPS (terminal de passageiros). Caracterizando assim somente uma questão de aumento de espaço e não necessariamente um gatilho para investimentos na área de serviços e facility.

Dessa forma a proposta não considera outros elementos de caracterização do nível de serviço de uma infraestrutura de transporte, no caso em tela um aeroporto, como tempo de atendimento de check-in e check-out, tempo de processamento de bagagens, índice de bagagens extraviadas no aeroporto, índice de bagagens danificadas no aeroporto, disponibilidade de serviços complementares (lojas de conveniência, bancos, câmbio, informações, internet, café, hotelaria, diversão, acessibilidade da cidade ao aeroporto, mobilidade da cidade ao aeroporto, etc.), número e tipo de reclamações quanto a infraestrutura aeroportuária disponível (leve, moderada ou grave) realizadas pelo atendimento da Anac, por exemplo. Assim, o gatilho de investimento se resume ao aumento de espaço do TECA (terminal de cargas) não havendo vinculação ao concessionário quanto à obrigação de outros tipos de



investimentos necessários para manutenção da qualidade dos serviços aeroportuários.

Um outro ponto que merece destaque refere-se ao fato de que o gatilho de investimento só observa a relação usuário/m<sup>2</sup> do TPS e que não há gatilhos para o caso de gargalos observados no uso da pista, taxiways, pátio de aeronaves, etc. Um gargalo induzido nesses outros elementos pode retardar o disparo do gatilho no TPS de modo que o concessionário utilize tal manobra para retardar ou anular o gatilho de investimento para ampliação do TPS.

Ainda, ressalta-se a ausência de gatilho de investimento para o caso de gargalos no TECA (terminal de cargas). No caso do aeroporto contrariar as projeções do estudo de demanda e vir a se tornar uma opção interessante para fins de transporte de carga, tendo as características inerentes a esta tipologia de aeroporto, não há, nos documentos apresentados, conteúdo que resguarde essa condição, de forma que o concessionário não terá obrigação em investir na ampliação do TECA e ficando ao critério dele a ampliação ou não desse elemento componente da infraestrutura aeroportuária.

## RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a colaboração e esclarece que:

1. Em que pese a minuta de contrato de concessão apenas especifique parâmetros objetivos para disparar o gatilho de investimento em relação ao TPS, há a obrigação contratual de realização de investimentos e/ou ações operacionais que assegurem o balanceamento da capacidade dos demais componentes operacionais do aeroporto com o Terminal de Passageiros. É o que preconiza a subcláusula 3.1.32 da minuta de Contrato de Concessão. Veja-se:

3.1.32. realizar os investimentos e/ou ações operacionais necessárias para manter o balanceamento da capacidade dos demais componentes operacionais do aeroporto com o Terminal de Passageiros, conforme estabelecido no PEA.;

2. Em relação ao Terminal de Cargas, de fato, não foram estabelecidos parâmetros de dimensionamento e gatilho de investimento. Isso porque, diferentemente do processamento de passageiros, que só pode ser realizado dentro do sítio aeroportuário, a carga aérea pode ser processada tanto dentro do sítio (na zona primária) quanto em Terminais Alfandegados fora do sítio aeroportuário, que no caso do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante poderão estar localizados na Zona de Processamento de Exportação (ZPE) adjacente ao sítio (zona primária), ou até mesmo em zona secundária, a critério da Receita Federal. Assim sendo, quanto ao Terminal de Carga, a ANAC regulará apenas as tarifas teto a serem praticadas no sítio aeroportuário, por entender que não há necessidade de regulação do dimensionamento ou da qualidade do serviço, tendo em vista a viável concorrência neste mercado.

## DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** José Maria de Paula Garcia

**Organização:** ABDIB

**E-mail:** jmaria@abdib.org.br

## MANIFESTAÇÃO Nº 156

**DOCUMENTO:** Minutas de Anexos ao Contrato de Concessão ASGA

**ITEM:** Anexo 2 do Contrato – Plano de Exploração Aeroportuária (PEA)

Pergunta: O item 2.3.13, "Sistema Administrativo e de Manutenção" considera que o edifício de administração do aeroporto seja parte integrante do terminal de passageiros. Entendemos que a concessionária poderá estudar, de acordo com sua conveniência, a possibilidade de construir uma edificação independente para a administração do aeroporto. Está correto nosso

entendimento?

### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a colaboração e esclarece que, desde que respeitados os preceitos normativos e asseguradas, no sítio aeroportuário, a segurança operacional e a segurança contra atos de interferência ilícita, não há razão técnica para a vinculação da localização do sistema administrativo e de manutenção como parte integrante do terminal de passageiros.

Desta forma, o texto da subcláusula 2.36 do Plano de Exploração Aeroportuária – PEA, anexo à minuta de Contrato de Concessão, foi revisto para flexibilizar esta vinculação, passando a ter a seguinte redação:

2.36. Áreas para Administração poderão estar integradas ao Terminal de Passageiros.

### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** José Maria de Paula Garcia

**Organização:** ABDIB

**E-mail:** jmaria@abdib.org.br

### MANIFESTAÇÃO Nº 157

**DOCUMENTO:** Minutas de Anexos ao Contrato de Concessão ASGA

**ITEM:** Anexo 2 do Contrato – Plano de Exploração Aeroportuária (PEA)

Pergunta: O item 2.3 determina os “Elementos Aeroportuários Obrigatórios” e dentre eles está o Sistema de Aviação Geral, composto por Pátio de Estacionamento de Aeronaves, Edifício Terminal de Aviação Geral - TAG e Estacionamento de Veículos. A legislação técnica aeroportuária recomenda a construção de área isolada de aviação geral nos aeroportos com mais de 25.000 movimentos de passageiros de aviação geral por ano. A projeção de demanda do aeroporto calcula um movimento de passageiros de aviação geral da ordem de 6.000 passageiros em 2010 atingindo aproximadamente 25.000 passageiros somente após 20 anos de operação. Entendemos que a construção do sistema de aviação geral poderá ser executada apenas quando o movimento atingir os 25.000 passageiros anuais. Está correto nosso entendimento?

### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a colaboração e esclarece que a infraestrutura para o Sistema de Aviação Geral deverá atender adequadamente a demanda para ela projetada e a regulamentação nacional, sem que influencie negativamente nas operações dos demais tipos de tráfego previstos. Em particular, mencionam-se os requisitos relacionados à segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, dispostos na Subseção VIII do Capítulo VI do Decreto nº 7.168, de 05 de maio de 2010. O projeto proposto e as obras necessárias deverão contemplar essas premissas, garantindo que os índices de qualidade, os parâmetros de dimensionamento e a regulamentação nacional sejam respeitados.

### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** José Maria de Paula Garcia

**Organização:** ABDIB

<b>E-mail:</b> jmaria@abdib.org.br
<b>MANIFESTAÇÃO Nº 158</b>
<b>DOCUMENTO:</b> Minuta de Contrato de Concessão ASGA
<b>ITEM:</b> CAPÍTULO VI – DA REMUNERAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA
As justificativas encontram-se no anexo correspondente Contribuição 34-Minuta Contrato - Cap VI item 4_5.doc
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Minuta do Contrato de Concessão
Capítulo VI
<b>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</b>
Pergunta: O item 4.5 dispõe que “Os descontos tarifários concedidos deverão ser estendidos a qualquer Usuário que atenda às condições para sua fruição”.
No caso de aeroporto internacional é comum a existência de cargas importadas em situação de perdimento. Nesse caso a Receita Federal pode negociar com o proprietário da mercadoria uma condição favorável ao importador para nacionalização e liberação da carga. Para tanto o importador deve pagar a tarifa de armazenagem à concessionária. No entanto, em função do longo tempo de permanência da mercadoria na área do terminal de cargas, o valor da armazenagem é sempre muito alto e a concessionária acaba negociando uma redução do valor de armazenagem. Cada caso é analisado separadamente, não sendo possível “estender a qualquer usuário” as mesmas condições negociadas. Sugerimos, portanto, que ao item 4.5 seja acrescida a informação “ exceto nas negociações de armazenagem de cargas em perdimento.
<b>RESPOSTA DA ANAC</b>
A ANAC agradece sua contribuição e informa que os valores e percentuais para aplicação das Tarifas Aeroportuárias de Armazenagem e de Capatazia, sobre cargas importadas e a serem exportadas, constantes no Anexo 8 – Tarifas, são os valores e percentuais estabelecidos na portaria nº 219, de 27/3/2001.
Por oportuno, cabe informar que os valores das tarifas de Armazenagem e Capatazia de cargas em perdimento, estabelecidos pela portaria nº 544/GM5, de 1º de julho de 1986, serão incorporados ao Anexo 8 – Tarifas.

<b>DADOS DO COLABORADOR</b>
<b>Nome:</b> VICENTE CORREIA LIMA NETO
<b>Organização:</b> Não informado
<b>E-mail:</b> vcneto.arq@gmail.com
<b>MANIFESTAÇÃO Nº 159</b>
<b>DOCUMENTO:</b> Relatório 2 – Estudo de Mercado
<b>ITEM:</b> Estudo de Mercado
Como foi estimado o k no modelo gravitacional e como o mesmo é computado na projeção de demanda e porque?

A despeito dos 3 modelos utilizados, qual a razão de ser sugerido para fins de dimensionamento e previsão de receitas àquele que apresentou a maior projeção de demanda?

Por que a adoção da demanda estimada, tendo em vista os resultados (inferiores) dos demais modelos apresentados nos estudos (ETVEA pela Consultoria Potiguar/BNDES) e o resultado constante num estudo recente, também contratado pelo BNDES, mas realizado por outra consultoria (MCKinsey)? Nesse caso a disparidade foi ainda maior e a impressão é que se está adotando a maior projeção de demanda para fins de viabilidade do negócio como concessão, não havendo uma preocupação quanto a real receita futura e suas conseqüências para o concessionário e para a própria gestão do contrato de concessão durante sua vigência.

#### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a manifestação e esclarece que a modelagem da concessão do ASGA foi amplamente debatida no âmbito do Grupo de Trabalho (GT) vinculado ao Grupo Executivo do Programa de Aceleração do Crescimento (GEPAC), formado por representantes da Secretaria de Orçamento Federal (SOF) e Secretaria de Planejamento e Investimentos Estratégicos (SPI) do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (MPOG), da Secretaria do Tesouro Nacional (STN) e da Secretaria de Acompanhamento Econômico (SEAE) do Ministério da Fazenda (MF), da Secretaria de Aviação Civil (SAC) do Ministério da Defesa (MD), da ANAC, do BNDES e do Governo do Estado do Rio Grande do Norte (GRN), sob a coordenação da Casa Civil, tendo em vista a inserção do referido aeroporto no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), de modo que, apresenta o Caso Base com hipóteses consideradas factíveis.

Destaca-se, nesse processo, a utilização de metodologia e parâmetros amplamente aceitos pela literatura e pelo mercado. Cumpre salientar, todavia, que cabe aos licitantes desenvolver suas próprias premissas para modelagem financeira, a fim de que possam analisar a viabilidade do projeto. Nesse sentido, a ressalva constante da subcláusula 1.28 da minuta de Contrato de Concessão:

1.28. As informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados ao Complexo Aeroportuário 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.

#### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Felipe Rufalco Medaglia

**Organização:** Não informado

**E-mail:** fmedaglia@nsnt.com.br

#### MANIFESTAÇÃO Nº 160

**DOCUMENTO:** Relatório 4 – Estudos Preliminares de Engenharia

**ITEM:** Dimensionamento do Aeroporto

#### TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Relatório 4 - 5.1.4. - Pistas de TWY e saídas de pistas: a pista de táxi tem a função de conduzir as aeronaves de suas posições de estacionamento para as cabeceiras ativas ou conduzirem as aeronaves que terminaram o procedimento de pouso e saíram das pistas.

(...) Essas saídas (...), são locadas a partir das cabeceiras operacionais (...). A adequação da configuração física dessas saídas tem a função de melhorar a capacidade das pistas (...), melhorando a sua capacidade.

O sistema proposto prevê duas saídas de pista (...), uma delas localizada a 1.577 m da cabeceira 12 e outra distante 2.025 m.

Anexo 7 do contrato (Obras do Poder Público) 2.1. Obras realizadas:

2.1.1. Desmatamento e Proteção Vegetais;

2.2. Desmatamento de todo o LADO AR

2.1.2. Serviços de Terraplenagem;

2.6. Da área das pistas (...), pátio de aeronaves, e acesso ao SESCINC.

### **TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

Relatório, 4 5.1.4. - Pistas de TWY e saídas de pistas: a pista de táxi tem a função de conduzir as aeronaves de suas posições de estacionamento para as cabeceiras ativas ou conduzirem as aeronaves que terminaram o procedimento de pouso e saíram das pistas.

(...) Essas saídas (...), são locadas a partir das cabeceiras operacionais (...). A adequação da configuração física dessas saídas tem a função de melhorar a capacidade das pistas (...), melhorando a sua capacidade.

O sistema proposto prevê duas saídas de pista (...), uma delas localizada a [ ].

### **JUSTIFICATIVA**

De acordo com os documentos licitatórios, o pátio de aeronaves está localizado em cima da cabeceira 12. Para otimizar a sistemática de pousos, o pátio de aeronaves deveria estar localizado em cima da cabeceira 30 para ficar mais próximo do TPS, conforme estabelece as seguintes normas da “FAA AC\_150-5060-5. Airport Capacity & Delay” e “9184 OACI. Manual de Planificação de aeroportos” (pág. I-56. “Para a obtenção de uma instalação aeroportuária mínima, recomenda-se (...) uma pista de rolamento curta que leve diretamente a plataforma”)

### **RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a manifestação e esclarece que a definição da configuração do sistema de pistas e pátios foi definida pela INFRAERO (atual responsável pelo empreendimento) e a execução das obras já se encontra adiantada. Assim sendo, a contribuição não será acolhida.

### **DADOS DO COLABORADOR**

**Nome:** Felipe Rufalco Medaglia

**Organização:** Não informado

**E-mail:** fmedaglia@nsnt.com.br

### **MANIFESTAÇÃO Nº 161**

**DOCUMENTO:** Relatório 4 – Estudos Preliminares de Engenharia

**ITEM:** Dimensionamento do Aeroporto

**TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR**

Relatório 4, 5.2.3 Terminal de Cargas (Importação/Exportação): A área do terminal de carga a ser aqui analisada corresponde às necessidades de espaços para recebimento, desembarço,

armazenagem de carga de importação e exportação, atendimento, setor administrativo e área de apoio. O modelo de dimensionamento leva em consideração os seguintes índices e parâmetros, com base no Plano Diretor e critérios adotados na indústria, de acordo com o item 12.4 do Anexo IV – Parâmetros de Capacidade:

- Volume de carga de exportação e importação, projetado nos horizontes de planejamento;
- 10 dias de tempo médio de armazenagem de carga;
- 0,04 t/m<sup>3</sup> - índice que representa o aproveitamento da área para armazenagem, em relação à área total, sem transelevador;
- 7,5 m de altura média de empilhamento;

A partir dos índices e parâmetros operacionais, foi calculada a área total necessária, conforme apresentado no Quadro 16 apresentado a seguir, para os quatro horizontes de projeto considerados e os dois ciclos de investimentos.

#### TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Relatório 4, 5.2.3 Terminal de Cargas (Importação/Exportação): A área do terminal de carga a ser aqui analisada corresponde às necessidades de espaços para recebimento, desembarço, armazenagem de carga de importação e exportação, atendimento, setor administrativo e área de apoio. O modelo de dimensionamento leva em consideração os seguintes índices e parâmetros, com base no Plano Diretor e critérios adotados na indústria, de acordo com o item 12.4 do Anexo IV – Parâmetros de Capacidade:

- Volume de carga de exportação e importação, projetado nos horizontes de planejamento;
- 10 dias de tempo médio de armazenagem de carga;
- 0,04 t/m<sup>3</sup> - índice que representa o aproveitamento da área para armazenagem, em relação à área total, sem transelevador;
- 7,5 m de altura média de empilhamento;

A Concessionária poderá modificar o dimensionamento mínimo do terminal de carga de acordo com os critérios de dimensionamento reconhecidos internacionalmente para o tráfego de cargas.

A partir dos índices e parâmetros operacionais, foi calculada a área total necessária, conforme apresentado no Quadro 16 apresentado a seguir, para os quatro horizontes de projeto considerados e os dois ciclos de investimentos.

#### JUSTIFICATIVA

Nos termos do “ADRM IATA 9th Edition”, O2.6.1 Cargo Terminal Building” (pág. 474), o tamanho do terminal de carga é determinado de acordo com a movimentação de carga anual estimada.

A tabela a seguir do “ADRM IATA 9th Edition”, O2.6.1 Cargo Terminal Building” determina que os índices utilizados nos terminais de cargas:

Tipo	Ratio
Baixa automação	5 t/m <sup>2</sup>
Automatizada (média)	10 t/m <sup>2</sup>

Alta automação 17 t/m<sup>2</sup>

Considerando estas informações, sugere-se que a Concessionária possa reduzir o dimensionamento mínimo do terminal de carga para se adequar com o tráfego de cargas.

#### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a manifestação e esclarece que a minuta de Contrato de Concessão não prevê dimensionamento mínimo para o Terminal de Cargas, sendo essa uma atribuição da Concessionária. O dimensionamento apresentado no Relatório 4 – Estudos Preliminares de Engenharia tem por objetivo final estimar os custos de construção e operação do aeroporto para efeitos da modelagem econômico-financeira, a fim de determinar o valor de outorga mínima.

#### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** José Maria de Paula Garcia

**Organização:** ABDIB

**E-mail:** jmaria@abdib.org.br

#### MANIFESTAÇÃO Nº 162

**DOCUMENTO:** Relatório 4 – Estudos Preliminares de Engenharia

**ITEM:** Análise de Interferência entre o ASGA e o SBNT

As justificativas encontram-se no anexo correspondente Contribuição 35- Relatório 4 Cap 9.doc

Pergunta: Quem será o responsável pelas obras de adequação das instalações do Aeroporto Augusto Severo, que estão descritas no capítulo 9? Sugerimos incluir no Anexo 7 do Contrato "Obras do Poder Público"

#### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a manifestação e esclarece que as obras de adequação das instalações do Aeroporto Augusto Severo ficarão a cargo do Poder Público e não integram o objeto do presente processo licitatório.

#### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** VICENTE CORREIA LIMA NETO

**Organização:** Não informado

**E-mail:** vcneto.arq@gmail.com

#### MANIFESTAÇÃO Nº 163

**DOCUMENTO:** Minutas de Anexos ao Contrato de Concessão ASGA

**ITEM:** Anexo 9 do Contrato – Fluxo de Caixa Marginal

Dadas as seguintes considerações:

a. o uso de fluxo de caixa marginal (FCM) em revisões extraordinárias para fins de

equilíbrio do contrato quando da ocorrência de possíveis eventos não previstos ao longo da concessão ou eventos que não ensejam risco ao concessionário.

b. A previsão de reajuste para fins de atualização monetária dos valores (tarifas, outurga, etc) que constarem do contrato.

Fazem-se os seguintes questionamentos:

1. A revisão ordinária seria somente para um reposicionamento dos valores tarifários em função de uma maior ou menor eficiência do concessionário (eficiência essa que é medida em termos de fator X e fator Q)?

2. Se as revisões ordinárias não ensejariam, em nenhuma hipótese, uma variação tarifária ou repactuação de investimentos mínimos previstos (TPS, TECA, equipamentos essenciais, etc) ou repactuação do prazo de concessão, em função de um desequilíbrio do contrato ocasionado por arrecadação de receitas insuficientes (baixa demanda) ou por uma não eficiência na execução dos investimentos mínimos necessários, por exemplo?

3. Qual a real função da revisão ordinária nesses cenários?

Seria importante detalhar esse entendimento para uma melhor compreensão.

## RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que:

1 e 3. A revisão ordinária encerra a idéia de equilíbrio econômico-financeiro dinâmico ao longo do Contrato de Concessão. Nos momentos das revisões serão avaliadas novamente as condições mais importantes para manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da Concessionária, analisando-se, entre outros fatores, as alterações na estrutura de custos (eficientes), as alterações no mercado, os níveis tarifários observados em empresas similares (nacionais e/ou internacionais), o retorno adequado sobre o capital (prudentemente) investido, além de estímulos à eficiência e à modicidade tarifária.<sup>3</sup> O resultado dessa análise é o reposicionamento das tarifas da concessionária de forma a manter ou restabelecer o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão. Os estímulos à eficiência ocorrem em diversas etapas desse processo, como na definição de custos operacionais eficientes e no estabelecimento de fatores de produtividade e qualidade. A maior ou menor eficiência do concessionário determinará se ele obterá ganhos superiores ou inferiores aos considerados no modelo regulatório. Vale ressaltar que, sendo mais eficiente, ele se apropriará dos ganhos. Essa é a essência da regulação por incentivos.

Nas revisões ordinárias também são definidos, quando aplicável, os fatores X e Q, a serem aplicados anualmente nas etapas de reajuste tarifário. O fator X tem o objetivo de compartilhar os ganhos esperados de produtividade com os consumidores do serviço público concedido e, de outra parte, incentivar a Concessionária a buscar maior eficiência na prestação do serviço concedido, uma vez que o ganho que exceder ao fator X estipulado é apropriado integralmente pela empresa. O fator Q, por sua vez, busca refletir na tarifa uma punição/bonificação nos casos em que há prestação de serviço público de qualidade inferior/superior a um nível previamente estabelecido em metodologia definida mediante ampla discussão com os atores interessados. Nesse sentido, o fator Q relaciona a qualidade dos serviços prestados pelo administrador aeroportuário ao reajuste das tarifas cobradas, incentivando este a executar sua função sempre da melhor maneira possível.

2. O Capítulo V do Contrato de Concessão trata da alocação de riscos do projeto. Em sua Seção II é apresentada lista (não exaustiva) dos riscos que deverão ser suportados exclusivamente pela proponente vencedora. Essa lista inclui itens que materializam o risco de demanda e riscos associados a eventual não eficiência na execução dos investimentos

<sup>3</sup> Resolução Normativa ANEEL N.º 234, de 31 de outubro de 2006 e Nota Técnica nº 262/2006-SRE/SFF/SRD/SFE/SRC/ANEEL, de 19 de outubro de 2006.



necessários para cumprimento dos parâmetros mínimos de dimensionamento e de qualidade do serviço. Abaixo seguem transcritos algumas das subcláusulas associadas a esses tipos de risco. Não obstante, cabe destacar que os riscos da Concessionária são todos aqueles não expressamente alocados ao Poder Concedente, conforme subitem 5.4.23.

5.4.1. aumentos de preço nos insumos principais para a execução das obras, salvo aqueles que decorram diretamente de mudanças tributárias;

5.4.2. investimentos, custos ou despesas adicionais decorrentes da elevação dos custos operacionais e de manutenção dos equipamentos;

5.4.3. estimativa incorreta do custo dos investimentos a serem realizados pela Concessionária;

5.4.4. investimentos, custos ou despesas adicionais necessários para o atendimento dos parâmetros mínimos de dimensionamento e de qualidade na prestação do serviço, em função da performance da Concessionária;

5.4.5. estimativa incorreta do cronograma de execução dos investimentos;

5.4.10. variação da demanda pelos serviços prestados no Aeroporto;

5.4.13. prejuízos decorrentes de erros na realização das obras que ensejem a necessidade de refazer parte ou a totalidade das obras;

#### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** CARLOS EDUARDO NAUFAL CIAMPOLINI

**Organização:** Não informado

**E-mail:** CNCIAMPOLINI@ITAUBBA.COM.BR

#### MANIFESTAÇÃO Nº 164

**DOCUMENTO:** Minuta de Edital ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO IV - DA DOCUMENTAÇÃO, SEÇÃO V - DA HABILITAÇÃO, Subseção II - Da Habilitação Econômico-financeira

No item 4.35.3, sugerimos incluir: comprovação, por meio das demonstrações financeiras mencionadas pela Proponente ou por todos membros integrantes do Consórcio de atendimento ao Índice de Liquidez Geral a seguir definido, calculado com 02 (duas) casas decimais, sem arredondamentos, devidamente assinado pelo Responsável pela Pessoa Jurídica. Tratando-se de Sociedade Anônima, deverão ser apresentadas as Demonstrações Contábeis por meio de uma das seguintes formas: publicação em Diário Oficial, publicação em jornal de grande circulação, ou ainda, através de cópia autenticada das mesmas. Os demais tipos societários e o empresário individual deverão apresentar cópia autenticada do Balanço Patrimonial, registrado na Junta Comercial, ou em outro órgão equivalente, da sede do Proponente.

#### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que considera os requisitos estabelecidos no Capítulo IV, Seção V, Subseção II – Da Habilitação Econômico-Financeira - do Edital de licitação suficientes à comprovação da habilitação econômico-financeira das Proponentes.

Cumprе salientar que, para a comprovação dos requisitos de habilitação econômico-financeira comprováveis por meio de demonstrações contábeis, serão consideradas as exigências de publicação e auditoria impostas pela correspondente forma societária. Nesse sentido, a sugestão não será acatada.

<b>DADOS DO COLABORADOR</b>
<b>Nome:</b> CARLOS EDUARDO NAUFAL CIAMPOLINI
<b>Organização:</b> Não informado
<b>E-mail:</b> CNCIAMPOLINI@ITAUBBA.COM.BR
<b>MANIFESTAÇÃO Nº 165</b>
<b>DOCUMENTO:</b> Relatório Preliminar Consolidado
<b>ITEM:</b> Premissas Financeiras e Resultados da Modelagem Econômico-Financeira
Consideramos bastante baixa a premissa do Prêmio de Mercado (de 2.61%) utilizada para o cálculo do Custo Capital Próprio do WACC. Entendemos que este Prêmio de Mercado não remunera adequadamente os acionistas dados os riscos do projeto (greenfield, primeira concessão de aeroportos deste porte no país, riscos de demanda, sobrecustos de investimento e operação, etc). Qual a justificativa para utilização de um Prêmio de Mercado tão baixo?
<b>RESPOSTA DA ANAC</b>
<p>A ANAC agradece a manifestação e esclarece que a modelagem da concessão do ASGA foi amplamente debatida no âmbito do Grupo de Trabalho (GT) vinculado ao Grupo Executivo do Programa de Aceleração do Crescimento (GEPAC), formado por representantes da Secretaria de Orçamento Federal (SOF) e Secretaria de Planejamento e Investimentos Estratégicos (SPI) do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (MPOG), da Secretaria do Tesouro Nacional (STN) e da Secretaria de Acompanhamento Econômico (SEAE) do Ministério da Fazenda (MF), da Secretaria de Aviação Civil (SAC) do Ministério da Defesa (MD), da ANAC, do BNDES e do Governo do Estado do Rio Grande do Norte (GRN), sob a coordenação da Casa Civil, tendo em vista a inserção do referido aeroporto no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), de modo que, apresenta o Caso Base com hipóteses consideradas factíveis.</p> <p>Destaca-se, nesse processo, a utilização de metodologia e parâmetros amplamente aceitos pela literatura e pelo mercado no que concerne à determinação do custo de capital, a qual consta da Nota Técnica nº 64 STN/SEAE/MF, de 17 de maio de 2007.</p> <p>Cumpra salientar, todavia, que cabe aos licitantes desenvolver suas próprias premissas para modelagem financeira, a fim de que possam analisar a viabilidade do projeto. Nesse sentido, a ressalva constante da subcláusula 1.28 da minuta de Contrato de Concessão:</p> <p>1.28. As informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados ao Complexo Aeroportuário 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.</p>

<b>DADOS DO COLABORADOR</b>
<b>Nome:</b> CARLOS EDUARDO NAUFAL CIAMPOLINI
<b>Organização:</b> Não informado
<b>E-mail:</b> CNCIAMPOLINI@ITAUBBA.COM.BR

**MANIFESTAÇÃO Nº 166****DOCUMENTO:** Relatório Preliminar Consolidado**ITEM:** Premissas Financeiras e Resultados da Modelagem Econômico-Financeira

Entendemos que ambos o Custo de Capital Próprio e o Custo da Dívida e, conseqüentemente, o WACC calculado, deveriam constar em dólares constantes uma vez que não foi utilizada no cálculo a premissa de diferencial de Inflação (IPCA/CPI). Todos esses custos, porém, constam em Reais constantes. Os referidos Custo da Dívida (de 5,16%) e WACC (de 6,30%), ambos em Dólares constantes, são utilizados, respectivamente, como parâmetros para Taxa BNDES em Reais constantes (também igual a 5,16%) e TIR Modificada do Projeto em Reais constantes (de 6,32%). Sugerimos corrigir os valores do WACC para Reais constantes.

**RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a manifestação e esclarece que a modelagem da concessão do ASGA foi amplamente debatida no âmbito do Grupo de Trabalho (GT) vinculado ao Grupo Executivo do Programa de Aceleração do Crescimento (GEPAC), formado por representantes da Secretaria de Orçamento Federal (SOF) e Secretaria de Planejamento e Investimentos Estratégicos (SPI) do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (MPOG), da Secretaria do Tesouro Nacional (STN) e da Secretaria de Acompanhamento Econômico (SEAE) do Ministério da Fazenda (MF), da Secretaria de Aviação Civil (SAC) do Ministério da Defesa (MD), da ANAC, do BNDES e do Governo do Estado do Rio Grande do Norte (GRN), sob a coordenação da Casa Civil, tendo em vista a inserção do referido aeroporto no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), de modo que, apresenta o Caso Base com hipóteses consideradas factíveis.

Destaca-se, nesse processo, a utilização de metodologia e parâmetros amplamente aceitos pela literatura e pelo mercado no que concerne à determinação do custo de capital, a qual consta da Nota Técnica nº 64 STN/SEAE/MF, de 17 de maio de 2007.

Cumpra salientar, todavia, que cabe aos licitantes desenvolver suas próprias premissas para modelagem financeira, a fim de que possam analisar a viabilidade do projeto. Nesse sentido, a ressalva constante da subcláusula 1.28 da minuta de Contrato de Concessão:

1.28. As informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados ao Complexo Aeroportuário 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.

**DADOS DO COLABORADOR****Nome:** José Maria de Paula Garcia**Organização:** ABDIB**E-mail:** jmaria@abdib.org.br**MANIFESTAÇÃO Nº 167****DOCUMENTO:** Relatório Preliminar Consolidado**ITEM:** Premissas Financeiras e Resultados da Modelagem Econômico-Financeira

As justificativas encontram-se no anexo correspondente.

PREZADOS

SOLICITAMOS SUBSTITUIR O ARQUIVO "Contribuição 8 - Rel Preliminar Consolidado Premissas Resultados WAC.doc " pelo "Contribuição 8 A - Rel Preliminar Consolidado Premissas Resultados WAC.doc"Contribuição 8 A - Rel Preliminar Consolidado Premissas Resultados WAC.doc

### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a manifestação e esclarece que a modelagem da concessão do ASGA foi amplamente debatida no âmbito do Grupo de Trabalho (GT) vinculado ao Grupo Executivo do Programa de Aceleração do Crescimento (GEPAC), formado por representantes da Secretaria de Orçamento Federal (SOF) e Secretaria de Planejamento e Investimentos Estratégicos (SPI) do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (MPOG), da Secretaria do Tesouro Nacional (STN) e da Secretaria de Acompanhamento Econômico (SEAE) do Ministério da Fazenda (MF), da Secretaria de Aviação Civil (SAC) do Ministério da Defesa (MD), da ANAC, do BNDES e do Governo do Estado do Rio Grande do Norte (GRN), sob a coordenação da Casa Civil, tendo em vista a inserção do referido aeroporto no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), de modo que, apresenta o Caso Base com hipóteses consideradas factíveis.

Destaca-se, nesse processo, a utilização de metodologia e parâmetros amplamente aceitos pela literatura e pelo mercado no que concerne à determinação do custo de capital, a qual consta da Nota Técnica nº 64 STN/SEAE/MF, de 17 de maio de 2007.

Cumpra salientar, todavia, que cabe aos licitantes desenvolver suas próprias premissas para modelagem financeira, a fim de que possam analisar a viabilidade do projeto. Nesse sentido, a ressalva constante da subcláusula 1.28 da minuta de Contrato de Concessão:

1.28. As informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados ao Complexo Aeroportuário 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.

### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Priscilla Perestrelo Verna

**Organização:** Não informado

**E-mail:** priscilla\_pv@yahoo.com.br

### MANIFESTAÇÃO Nº 168

**DOCUMENTO:** Minuta de Edital ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO IV - DA DOCUMENTAÇÃO, SEÇÃO V - DA HABILITAÇÃO, Subseção I - Da Habilitação Jurídica

No item 4.34 do Edital em caso de subcontratação de Operador aeroportuário, a concessionária precisa ter um contrato mínimo de 5 anos sem a necessidade de manter esse operador durante todo o período da concessão. Na grande maioria dos países onde existe concessão de aeroportos como Peru, Colômbia e México, os operados subcontratados devem ser os mantidos durante todo o período de concessão. Sugerimos assim, a alteração do item 4.34 para subcontratação de operador aeroportuário durante todo o período de concessão a fim de assegurar a segurança e qualidade do serviço prestado.

**RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a contribuição e informa que, em face dos inúmeros argumentos apresentados ao longo da discussão pública contrários à possibilidade de subcontratação do operador aeroportuário, os documentos jurídicos serão alterados, com vistas à vedação dessa modalidade de subcontratação.

**DADOS DO COLABORADOR**

**Nome:** José Maria de Paula Garcia

**Organização:** ABDIB

**E-mail:** jmaria@abdib.org.br

**MANIFESTAÇÃO Nº 169**

**DOCUMENTO:** Minuta de Edital ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO III - DA PARTICIPAÇÃO

As justificativas encontram-se no anexo correspondente Contribuição 36-Edital Cap III Item 3\_3.doc

TRECHO DA MINUTA OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE A DISCUTIR  
EDITAL

CAPÍTULO III - DA PARTICIPAÇÃO

ITEM 3.3

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Solicitação da retirada da possibilidade participação de um operador aeroportuário por mais de uma Proponente.

JUSTIFICATIVA

Justificativa: Problemas de confidencialidade. Não é visto problemas de concorrência e livre acesso ao leilão em decorrência desta exclusão.

**RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece sua manifestação e informa que, em face dos inúmeros argumentos apresentados ao longo da discussão pública contrários à possibilidade de subcontratação do operador aeroportuário, os documentos jurídicos serão alterados, com vistas à vedação dessa modalidade de subcontratação.

**DADOS DO COLABORADOR**

**Nome:** José Maria de Paula Garcia

**Organização:** ABDIB

**E-mail:** jmaria@abdib.org.br

**MANIFESTAÇÃO Nº 170****DOCUMENTO:** Minuta de Edital ASGA**ITEM:** CAPÍTULO I - DAS DISPOSIÇÕES INICIAIS, SEÇÃO I - DAS DEFINIÇÕES**EDITAL**

CAPÍTULO I - DAS DISPOSIÇÕES INICIAIS

SEÇÃO I - DAS DEFINIÇÕES

ITEM 1.1.27

Solicitação de clarificação dos requisitos mínimos para o operador aeroportuário

Justificativa: Texto extraído do Edital: “Operador Aeroportuário: pessoa jurídica prestadora dos serviços de gestão de aeroportos e que atenda aos requisitos de qualificação técnica indicados no item 12.5.1.1 do Edital e na regulamentação vigente”

O item 12.5.1.1 não existe no Edital.

**RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a sua manifestação e informa que houve um erro ao digitar a subcláusula questionada. Dessa forma, o edital será retificado nos termos da subcláusula 1.1.27: Onde se lê “item 12.5.1.1”, leia-se “Subseção IV – Da Habilitação Técnica”.

**DADOS DO COLABORADOR****Nome:** José Maria de Paula Garcia**Organização:** ABDIB**E-mail:** jmaria@abdib.org.br**MANIFESTAÇÃO Nº 171****DOCUMENTO:** Minuta de Contrato de Concessão ASGA**ITEM:** CAPÍTULO I – DAS DISPOSIÇÕES INICIAIS**TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR**

EDITAL E CONTRATO DE CONCESSÃO

É importante distinguir claramente no edital e no contrato duas datas relevantes:

- Data de conclusão das obras e equipamentos
- Data (após as obras) para a obtenção da certificação ICAO do aeroporto e obtenção de autorização da ANAC para operar.

**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**

Solicitação de definição de entrada de serviço no aeroporto

**JUSTIFICATIVA**

É importante distinguir claramente no edital e no contrato duas datas relevantes:

- Data de conclusão das obras e equipamentos
- Data (após as obras) para a obtenção da certificação ICAO do aeroporto e obtenção de

autorização da ANAC para operar

### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a manifestação e esclarece que quanto à data de conclusão das obras, a minuta de Contrato, em sua cláusula 2.23, estabelece que a duração máxima da Fase I (que determina o início do projeto e construção do Aeroporto) será de 36 (trinta e seis) meses. Portanto, fica claro que a partir da emissão da Ordem de Serviço da Fase I pela ANAC este prazo terá eficácia, determinando automaticamente uma data limite para conclusão das obras.

Nesse sentido, o processo de certificação do aeroporto será efetuado pela ANAC, conforme dispõe a subcláusula 2.21 da minuta de Contrato de Concessão, que estabelece:

2.21. no prazo de 90 (noventa) dias antes da data pretendida pela Concessionária para início da operação, a Concessionária deverá apresentar o Manual de Operações do Aeroporto, para aprovação da ANAC, conforme disposto em regulamentação específica vigente, para fins de certificação aeroportuária.

### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Daniela Kappel

**Organização:** Carioca Engenharia

**E-mail:** daniela.kappel@cariocaengenharia.com.br

### MANIFESTAÇÃO Nº 172

**DOCUMENTO:** Minuta de Contrato de Concessão ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO VI – DA REMUNERAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA, Seção II – Das Receitas Alternativas

A regulamentação prevista pela ANAC com relação à porcentagem de receitas alternativas utilizadas revertidas para a modicidade tarifária ainda não foi definida. Sugerimos regular as tarifas aeronáuticas independentemente do aumento das receitas acessórias, dual till system\*. O sistema mais comum, usado pelo Banco Mundial / IFC, é que o valor das receitas tarifárias a ser revertido ao poder concedente seja em relação ao volume de receitas tarifárias total, proporcionando um equilíbrio de riscos mais justo entre o poder concedente e o concessionário e, eventualmente, oferecendo receitas bem superiores às inicialmente previstas pelo poder concedente.

\*Entende-se por dual-till system a distinção dos serviços aeronáuticos e não aeronáuticos. Para os serviços aeronáuticos, a dupla abordagem exige que as receitas cubram os custos da prestação destes serviços diretamente imputáveis, incluindo uma remuneração adequada sobre os ativos que são utilizados exclusivamente para esses serviços, bem como uma contribuição para as despesas que são comuns aos serviços aeronáuticos e não-aeronáuticos. Para os serviços não-aeronáuticos, uma outra distinção é entre os serviços contestáveis e não contestáveis. Os serviços não-aeronáuticos que são considerados contestáveis não estão sujeitos à regulamentação, e serão regidos por concorrência e não restrições à entrada de novos prestadores. Serviços não-aeronáuticos que se consideram não contestáveis estão sujeitos à mesma regulamentação de serviços aeronáuticos, ou seja, as receitas de serviços não-contestáveis não aeronáuticos devem cobrir o custo direto imputável da prestação do serviço e uma contribuição para os custos compartilhados.

### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que as regras básicas que definem a forma como

as receitas alternativas favorecerão a modicidade tarifária já estão disponíveis na nova minuta de Contrato de Concessão, divulgada após consolidação da análise das contribuições recebidas na Audiência Pública nº 21/2010. Recomenda-se nova leitura do Capítulo VI – Da Remuneração da Concessionária.

Com relação aos questionamentos apresentados, em primeiro lugar cumpre esclarecer que a Lei de Concessões (Lei 8.987, de 13 de fevereiro de 1995) não permite a aplicação de um sistema *dual till* puro, ou seja, seria ilegal não prever nenhum percentual das receitas alternativas para favorecer a modicidade tarifária, uma vez que essas receitas estão sendo consideradas em favor da Concessionária. Abaixo, segue transcrito o artigo 11 da referida Lei. Na prática, no Brasil há apenas a possibilidade de aplicação de um *single till* puro ou um *single till* misto ou híbrido.

Art. 11. No atendimento às peculiaridades de cada serviço público, poderá o poder concedente prever, **em favor da Concessionária**, no Edital de licitação, a possibilidade de outras fontes provenientes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, com ou sem exclusividade, **com vistas a favorecer a modicidade das tarifas**, observado o disposto no art. 17 desta Lei. (grifo nosso)

Parágrafo único. As fontes de receita previstas neste artigo serão obrigatoriamente consideradas para a aferição do inicial equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

De outra parte, cabe salientar que as regras básicas que definem a forma como as receitas alternativas favorecerão a modicidade tarifária já estão disponíveis na nova minuta de Contrato de Concessão, divulgada após análise das contribuições recebidas na Audiência Pública nº 21/2010. Recomenda-se, nesse sentido, nova leitura do CAPÍTULO IV – DA REMUNERAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA e do CAPÍTULO VI DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO.

A esse respeito, é importante destacar que o mecanismo de leilão já desempenha o papel de favorecer a modicidade das tarifas, à medida que o valor de outorga mínimo reflete, em valor presente, quanto a proponente tem que se dispor a pagar para explorar aquele serviço público, dadas as tarifas dispostas no Contrato. Se a modelagem financeira que gerou o valor de outorga mínimo não considerasse uma projeção de fluxos de receitas alternativas ao longo do prazo de concessão, as tarifas necessárias para viabilizar o projeto seriam maiores (ou o projeto seria inviável). Portanto, as receitas alternativas projetadas estão favorecendo a modicidade das tarifas.

Não obstante, a cada revisão ordinária a ANAC considerará 100% das receitas alternativas observadas nos 5 anos anteriores ao ano da revisão em andamento para fins de modicidade das tarifas a vigerem até a revisão ordinária seguinte. Entendemos que esse mecanismo não elimina os incentivos para exploração das atividades comerciais por dois motivos principais. Em primeiro lugar, os recursos arrecadados relativos às receitas alternativas irão compor o caixa da empresa durante todo o período da concessão, ou seja, não haverá repasse de recursos ao Poder Concedente. O montante de receitas observadas nos anos anteriores a cada revisão será utilizado para modicidade das tarifas aeroportuárias nos anos seguintes. Dessa forma, a concessionária desfruta de um benefício temporal, pois as tarifas só refletirão a arrecadação de receitas alternativas no futuro, com defasagens de até cinco anos.

Em segundo lugar, as previsões de aumento dessas receitas ao longo dos anos até a revisão seguinte não serão consideradas para efeitos da revisão ordinária em andamento. Sendo assim, até a próxima revisão, todo o aumento de receita destas atividades, realizado nos anos subseqüentes à revisão anterior, será integralmente apropriado pelos administradores aeroportuários, o que assegura a manutenção de incentivos à ampliação da exploração das atividades não reguladas. Além disso, a ANAC poderá rever o percentual a ser considerado a cada revisão ordinária com o objetivo exclusivo de incentivar o desenvolvimento das atividades comerciais.

Por fim, cumpre esclarecer que os beneficiários diretos da modicidade tarifária são os usuários do aeroporto que pagam pelos serviços públicos prestados, ou seja, basicamente passageiros



e empresas aéreas. As tarifas consideradas são aquelas referentes aos serviços públicos concedidos sujeitos a regulação de preço. Grosso modo, são os serviços aeroportuários e aeronáuticos, exceto eventuais serviços sujeitos a liberdade tarifária. O Anexo 8 do Contrato apresenta lista exaustiva e demais informações relativas as tarifas que poderão ser cobradas pela Concessionária.

#### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Daniela Kappel

**Organização:** Carioca Engenharia

**E-mail:** daniela.kappel@cariocaengenharia.com.br

#### MANIFESTAÇÃO Nº 173

**DOCUMENTO:** Minuta de Contrato de Concessão ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO VI – DA REMUNERAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA, Seção II – Das Receitas Alternativas

Solicitação de esclarecimento sobre quais são os serviços considerados auxiliares

Solicitação de esclarecimento se estes serviços fazem parte do cálculo de receitas alternativas, incidindo sobre a modicidade tarifária

Solicitação de esclarecimento se a concessionária, suas subsidiárias integrais e não integrais, coligadas e joint-ventures podem realizar estes serviços

Justificativa: As perguntas acima contém somente pedidos de esclarecimentos. A faculdade de que partes relacionadas exerçam serviços auxiliares é, no entanto muito importante para o concessionário.

#### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que:

1. a definição de serviços auxiliares ao transporte aéreo consta da Resolução nº 116, de 20 de outubro de 2009 (disponível em <http://www.anac.gov.br/biblioteca/resolucao/RA2009-0116.pdf>). Essa resolução se aplica aos serviços auxiliares prestados em todos os aeroportos homologados pela ANAC e se aplicará ao ASGA

2. As receitas provenientes da prestação de serviços auxiliares são classificadas como receitas alternativas e, portanto, serão consideradas pela ANAC com vistas a favorecer a modicidade tarifária. A esse respeito, cumpre ainda tecer os seguintes esclarecimentos:

As regras básicas que definem a forma como as receitas alternativas favorecerão a modicidade tarifária já estão disponíveis na nova minuta de Contrato de Concessão, divulgada após consolidação da análise das contribuições recebidas na Audiência Pública no 21/2010. Recomendamos nova leitura do Capítulo VI – Da Remuneração da Concessionária.

A Lei nº. 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, não permite a aplicação de um sistema dual till puro, ou seja, sem a previsão de reversão de percentual de receitas alternativas para favorecer a modicidade tarifária, conforme estabelece o art. 11 da referida lei:

Art. 11. No atendimento às peculiaridades de cada serviço público, poderá o poder concedente prever, em favor da Concessionária, no Edital de licitação, a possibilidade de outras fontes provenientes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, com ou sem exclusividade, com vistas a favorecer a modicidade das tarifas, observado o disposto no art. 17 desta Lei. (grifo não constante do original)

Parágrafo único. As fontes de receita previstas neste artigo serão obrigatoriamente consideradas para a aferição do inicial equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Na prática, no Brasil há apenas a possibilidade de aplicação de um single till puro ou um single till misto ou híbrido.

A esse respeito, impende salientar que, no presente caso, o mecanismo de leilão já desempenha o papel de favorecer a modicidade das tarifas, ou seja, cumpre a exigência legal na medida em que o valor de outorga mínimo reflete, em valor presente, quanto a Proponente tem que se dispor a pagar para explorar aquele serviço público, dadas as tarifas dispostas no Contrato. De outro modo, caso a modelagem financeira que gerou o valor de outorga mínimo não considerasse uma projeção de fluxos de receitas alternativas ao longo do prazo de concessão, as tarifas necessárias para viabilizar o projeto seriam maiores (ou o projeto seria inviável). Portanto, as receitas alternativas projetadas favorecem a modicidade das tarifas.

3.. De acordo com o contrato, a Concessionária poderá prestar os serviços auxiliares diretamente, por meio de subsidiária integral, ou por meio de contratos com terceiros, sendo vedada a celebração de contratos com partes relacionadas.

#### DADOS DO COLABORADOR

**Nome:** Daniela Kappel

**Organização:** Carioca Engenharia

**E-mail:** daniela.kappel@cariocaengenharia.com.br

#### MANIFESTAÇÃO Nº 174

**DOCUMENTO:** Minuta de Contrato de Concessão ASGA

**ITEM:** CAPÍTULO VI – DA REMUNERAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA, Seção I – Das Receitas Tarifárias

Solicitação de reavaliação da definição do sistema de receitas tarifárias

Justificativa: Em uma concessão do tipo BOT (Build-Operate-Transfer), como é o caso em São Gonçalo do Amarante, o sistema de tarifa teto fixa pode não ser o mais interessante tanto para o poder concedente, quanto para a concessionário, uma vez que prejudica o concessionário durante os primeiros anos (menor flexibilidade financeira), quando as receitas são menores.

O sistema mais comum, usado pelo Banco Mundial / IFC, é que o valor das receitas tarifárias a ser revertido ao poder concedente seja em relação ao volume de receitas tarifárias total, proporcionando um equilíbrio de riscos mais justo entre o poder concedente e o concessionário e, eventualmente, oferecendo receitas bem superiores às inicialmente previstas pelo poder concedente.

#### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a determinação de tarifas teto para a exploração do ASGA deve-se ao fato da infraestrutura aeroportuária ser considerada, dadas as suas características, como um monopólio natural. Dessa forma, entende-se que a ausência de concorrência poderia causar perda de bem estar social, entendido, na literatura econômica, como a oferta de bens ou serviços por um preço muito superior àquele que prevaleceria em um mercado competitivo. A definição de tarifas teto é bastante comum em regulação de infraestrutura concedida à iniciativa privada.

<b>DADOS DO COLABORADOR</b>
<b>Nome:</b> Marcos Thadeu Q. Magalhães
<b>Organização:</b> Não informado
<b>E-mail:</b> thadillo@gmail.com
<b>MANIFESTAÇÃO Nº 175</b>
<b>DOCUMENTO:</b> Relatório 2 – Estudo de Mercado
<b>ITEM:</b> Estudo de Mercado
<p>1. Pesquisa toma por base dados obtidos em uma única semana do mês de Fevereiro, que sabidamente guarda comportamento próprio em relação ao ciclo anual. Não há qualquer tipo de estudo sobre o comportamento dos dados pesquisados ao longo do ano. Tampouco é possível saber em que medida os dados utilizados são representativos. A realização de entrevistas, como referido no relatório, não tem, neste contexto, qualquer suporte técnico ou científico, e <b>NÃO É SUFICIENTE PARA CONTORNAR A NÃO-REPRESENTATIVIDADE DOS DADOS</b>. Isto posto, considerando o contexto da aplicação dos dados e a importância da decisão a ser tomada, conclui-se que os dados não são confiáveis. Para solucionar, deve-se realizar pesquisas num período mais amplo do ano, de forma a se produzir um estudo estatístico mais confiável, tendo ciência da possibilidade, ou não, de extrapolação dos dados coletados. O ESTUDO, PARA RESPALDAR QUALQUER DECISÃO, DEVE SER REFEITO TENDO UM PERÍODO MAIOR DE COLETA DE DADOS E, EM DUAS ETAPAS: EXPLORATÓRIA(LEVANTAR COMPORTAMENTO E FATORES DETERMINANTES DA MOVIMENTAÇÃO DE PASSAGEIROS QUE SEJAM PASSÍVEIS DE GENERALIZAÇÃO) E EFETIVA (DADOS COLETADOS PARA EFEITO DE ESTIMATIVA).</p> <p>2. O estudo se limita a levantar aspectos de competitividade modal e intermodal. Essa abordagem não é adequada. O desenvolvimento de sistemas de transportes eficazes e eficientes deve ser pautada na articulação e cooperação modal, tirando proveito dos pontos fortes de cada tecnologia. A visão de necessidade de competição modal é ultrapassada e ineficiente, produzindo sistemas de transportes onerosos e pouco eficientes. No caso, sem essas informações não é possível julgar adequadamente o mérito da proposta, nem avaliar sua viabilidade.</p> <p>3. Erros de português são abundantes, a exemplo de: “modal rodoviário”, “modal aéreo”. Nossa gramática é clara: o termo “modal” é um ADVÉRBIO, derivado do substantivo “MODO”. Portanto, o uso é INCORRETO e indica descuido na preparação do material.</p> <p>4. A utilização de modelos gravitacionais para a previsão de demanda por transportes, apesar de muito difundido, não tem fundamento científico. Não é razoável acreditar que a movimentação de passageiros segue leis da física (gravitação universal), visto que o primeiro é um fenômeno humano e, portanto, socialmente determinado. Fora desse contexto (o social), estimativas sobre demanda são meras adivinhações sem respaldo científico. Sobre isso ver Tese de Doutorado “Fundamentos para a Pesquisa em Transportes: Reflexões Filosóficas e a Contribuição da Ontologia de Bunge” defendida na Universidade de Brasília. Alternativas mais válidas são os modelos de preferência declarada e modelos comportamentais e intencionais, baseados em tecnologias multi-agentes.</p> <p>5. Outra falha grave do estudo é que não há a apresentação, análise e síntese da função do aeroporto em questão no contexto da rede de transporte aéreo nacional e regional. Isso é muito pouco explorado, apesar de ser algo crucial para a tomada de decisão sob</p>
<b>RESPOSTA DA ANAC</b>
A ANAC agradece a manifestação e esclarece que os estudos utilizados serviram como mera

referência para subsidiar as análises do governo na definição da modelagem e estabelecimento da outorga mínima. Deve-se considerar que, no Contrato de Concessão, os principais riscos para exploração do empreendimento serão transferidos ao parceiro privado, inclusive o risco de demanda, de dimensionamento do aeroporto e da realização do projeto que será efetivamente implantado. Nesse sentido, entendeu-se adequado o estudo realizado para os fins desejados.

Quanto à representatividade da pesquisa O/D, vale dizer que seus resultados foram corroborados por outra pesquisa realizada em período distinto, no âmbito do Estudo do Setor de Transporte Aéreo.

Os ajustes ortográficos e gramaticais serão considerados na revisão do relatório.

## 2.2.2. ENCAMINHADAS POR ESCRITO

<b>DADOS DO COLABORADOR</b>
<b>Nome:</b> Nilton Andrade Chaves
<b>Organização:</b> Consórcio Fidens - GA
<b>MANIFESTAÇÃO Nº 1</b>
Conferir anexo digitalizado
<b>RESPOSTA DA ANAC</b>
<p>A ANAC agradece a sua manifestação e esclarece que em atenção à referida sugestão, a subcláusula 3.9.1 passará a vigorar com a seguinte redação:</p> <p style="padding-left: 40px;">3.9.1.compromisso de Constituição de Sociedade de Propósito Específico, subscrito pelos consorciados, nos termos Anexo 20 – Instruções para Termo de Compromisso de Constituição de Sociedade de Propósito Específico deste Edital, a ser apresentado juntamente com os documentos de Representação em que conste:</p>
<b>MANIFESTAÇÃO Nº 2</b>
Conferir anexo digitalizado
<b>RESPOSTA DA ANAC</b>
<p>A ANAC agradece a sua contribuição e informa que o Anexo 4 – Modelo de Procuração (Proponentes em Consórcio) se aplica tanto à empresas brasileiras quanto às empresas estrangeiras.</p>
<b>MANIFESTAÇÃO Nº 3</b>
Conferir anexo digitalizado
<b>RESPOSTA DA ANAC</b>
<p>A ANAC agradece a sua contribuição e informa que, no intuito de facilitar a compreensão acerca das formalidades relativas às exigências aplicáveis especificamente para as Proponentes pessoa jurídica estrangeira, será acrescido ao edital, no CAPÍTULO III – DA PARTICIPAÇÃO, a Seção I – Da Participação de Empresa Estrangeira, nos seguintes termos:</p> <p style="text-align: center;"><b>Seção I - Da Participação de Empresa Estrangeira</b></p> <p>3.5. As Proponentes pessoas jurídicas estrangeiras deverão apresentar, tanto para a participação isolada como em consórcio, os documentos equivalentes aos —Documentos para a habilitação   , autenticados pela autoridade consular brasileira de seu país de origem e traduzidos por tradutor juramentado, na forma do disposto no § 4º do art. 32 da Lei nº 8.666, de 1993.</p> <p>3.6. As Proponentes pessoas jurídicas estrangeiras deverão apresentar atestado expedido pela Embaixada do País de origem no Brasil, certificando a correlação entre os documentos administrativos legais e suas validades, normalmente exigidos em licitações no Brasil e os correspondentes no País de origem.</p> <p>3.7. Os documentos de habilitação equivalentes devem ser apresentados de forma a possibilitar a análise acerca da sua validade, exigibilidade e eficácia.</p>

3.8. Na hipótese da inexistência de documentos equivalentes aos solicitados neste Edital e/ou de órgão(s) no país de origem que os autentique(m), deverá ser apresentada declaração, informando tal fato, por parte de instituição de direito público ou de notário público, devidamente autenticada pela autoridade consular brasileira do país de origem e traduzida por tradutor juramentado.

3.9. Considera-se Representante Legal da Proponentes pessoas jurídicas estrangeiras a pessoa legalmente credenciada, com poderes expressos, mediante procuração por instrumento público ou particular, com firma reconhecida em cartório, para receber citação e responder administrativa e judicialmente no Brasil, bem como para representá-la em todas as fases do processo, condições essas que deverão estar expressamente indicadas em seus documentos de habilitação jurídica.

#### **MANIFESTAÇÃO Nº 4**

Conferir anexo digitalizado

#### **RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que, apesar de o edital e a legislação aplicável não impor a constituição prévia do consórcio para a participação na licitação, no caso do ASGA, da sociedade de propósito específico, nada obsta que as proponentes, por deliberalidade, o façam. Portanto, ainda que remota essa possibilidade, é cabível a apresentação da garantia de proposta pelo consórcio/sociedade de propósito específico.

No entanto, de forma a facilitar as condições de participação e, portanto, favorecer a ampliação da concorrência no certame, sem prejudicar a segurança do processo, a subcláusula 4.14.4 da minuta de edital passará a vigorar com a seguinte redação:

4.14.4. se a Proponente for consórcio, a Garantia da Proposta deverá ser apresentada em nome do consórcio ou de uma ou mais consorciadas e deverá indicar, explicitamente, o nome do Consórcio e de todas as consorciadas com suas respectivas participações percentuais, independentemente da Garantia da Proposta ter sido prestada por um ou mais consorciado. Nesse caso, é ainda admissível o aporte do montante total devido, segregado entre as consorciadas, as quais poderão optar por uma das modalidades de garantia, sem prejuízo da escolha, pelas demais consorciadas, por modalidade diversa.

#### **MANIFESTAÇÃO Nº 5**

Conferir anexo digitalizado

#### **RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece sua manifestação e esclarece que a garantia da proposta visa assegurar a manutenção da proposta pela proponente até o momento da contratação. O seu estabelecimento em processos licitatórios ainda tem o efeito de afastar eventuais proponentes que não gozam das condições necessárias para a participação no certame, conferindo maior segurança ao certame. No intuito de facilitar a compreensão das hipóteses aptas a ensejar a execução da garantia da proposta, a subcláusula 4.18 da minuta de edital passará a vigorar com a seguinte redação:

4.19. As Garantias de Proposta poderão ser executadas pela ANAC, mediante prévia notificação, sem prejuízo das demais penalidades previstas no Edital e na legislação aplicável, nas seguintes hipóteses:

4.18.1. inadimplemento total ou parcial, por parte das Proponentes, das obrigações por elas assumidas em virtude de sua participação no Leilão,

4.18.2. apresentação, pela Proponente que tenha ofertado maior valor de outorga, dos documentos de Habilitação, da Metodologia de Execução e do Plano de Negócios em

desconformidade com o estabelecido pelo Edital,

4.18.3. não cumprimento, pela Adjudicatária, das obrigações prévias à celebração do contrato de concessão;

4.18.4. recusa da Adjudicatária em celebrar o contrato de concessão;

4.18.5. cobertura de multas, penalidades e indenizações eventualmente devidas pelas Proponentes à ANAC da data da apresentação da Garantia de Proposta até a data prevista para sua restituição, exceto quanto à Adjudicatária, cujo prazo se estende até a celebração do contrato de concessão.

#### **MANIFESTAÇÃO Nº 6**

Conferir anexo digitalizado

#### **RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a contribuição e informa que, em acatamento ao entendimento pacífico do Tribunal de Contas da União (TCU) de que a “exigência simultânea de capital social/patrimônio líquido mínimo com a prestação de garantia da proposta para certificação da qualificação econômico-financeira da proponente atenta contra o que reza o art. 31, § 2º, da Lei nº 8.666/93” (Acórdãos ns. 1.039/2008 - 1ª Câmara, 701/2007 - Plenário, 1.028/2007 – Plenário - Excerto do AC-1924-28/10-P Sessão: 04/08/10), a Agência, por considerar que a exigência de garantia de proposta melhor resguarda os interesses que competem à Administração Pública preservar, dispensará a exigência de comprovação de patrimônio líquido, mantida a exigência de garantia da proposta.

No tocante ao critério para definição do valor do contrato, a ANAC entende que, por se tratar de valor que constitui referência para inúmeras outras obrigações previstas no edital e no contrato, tais como garantia da proposta e garantia da execução, a adoção de referência vinculada às receitas auferidas com a concessão teria uma repercussão negativa para o processo, uma vez que ampliaria, desnecessariamente, os custos de participação no certame.

Ademais, importa frisar que o valor do Contrato, em especial para o caso do ASGA, tem efeito meramente indicativo, não podendo ser utilizado por nenhuma das Partes para pleitear a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato. Não obstante, no intuito de corroborar esse entendimento será realizada a seguinte adequação na Seção III – Do Valor do Contrato do CAPÍTULO II – DO OBJETO:

2.6. O valor do Contrato é de R\$ 650.000.000,00(seiscentos e cinquenta milhões de Reais).

2.7. O valor do Contrato tem efeito meramente indicativo, não podendo ser utilizado por nenhuma das Partes para pleitear a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

#### **MANIFESTAÇÃO Nº 7**

Conferir anexo digitalizado

#### **RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a contribuição e informa que as especificações de formação e capacitação do profissional citado no item 4.48.5 encontram-se detalhadas no Programa Nacional de Instrução em Segurança da Aviação Civil – PNIIVSEC, disponível no sítio da ANAC na internet.

### **MANIFESTAÇÃO Nº 8**

Conferir anexo digitalizado

### **RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a participação e informa que o entendimento é de que a inversão de fases do leilão, havendo a habilitação após a fase de lances, torna o processo licitatório mais célere, o que poupa recursos da Administração Pública. Ademais, a postergação da fase de habilitação gera uma menor quantidade de litígios, pois evita ações judiciais desnecessárias e com finalidade meramente protelatória. Cabe ainda esclarecer que a adoção da inversão de fases no leilão não traz prejuízo à qualidade do certame, uma vez que a proponente vencedora continua obrigada a demonstrar da sua habilitação técnica, jurídica, fiscal e econômico-financeira. Ademais, cumpre destacar que a minuta de edital contempla outros instrumentos, como a apresentação da Garantia de Proposta, que coíbem a participação de proponentes que não tenham real interesse na Concessão.

### **MANIFESTAÇÃO Nº 9**

Conferir anexo digitalizado

### **RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece sua manifestação e esclarece que a garantia da proposta visa assegurar a manutenção da proposta pela proponente até o momento da contratação. O seu estabelecimento em processos licitatórios ainda tem o efeito de afastar eventuais proponentes que não gozam das condições necessárias para a participação no certame, conferindo maior segurança ao certame.

Desse modo, fica mantida a possibilidade de execução da garantia da proposta em razão da apresentação, pela Proponente que tenha ofertado maior valor de outorga, dos documentos de Habilitação, da Metodologia de Execução e do Plano de Negócios em desconformidade com o estabelecido pelo Edital.

No entanto, tendo em vista a necessidade de compatibilização do texto com as demais alterações introduzidas e no intuito de facilitar a compreensão das hipóteses aptas a ensejar a execução da garantia da proposta, a subcláusula 4.18 da minuta de edital passará a vigorar com a seguinte redação:

4.18. As Garantias de Proposta poderão ser executadas pela ANAC, mediante prévia notificação, sem prejuízo das demais penalidades previstas no Edital e na legislação aplicável, nas seguintes hipóteses:

4.18.1. inadimplemento total ou parcial, por parte das Proponentes, das obrigações por elas assumidas em virtude de sua participação no Leilão,

4.18.2. apresentação, pela Proponente que tenha ofertado maior valor de outorga, dos documentos de Habilitação, da Metodologia de Execução e do Plano de Negócios em desconformidade com o estabelecido pelo Edital,

4.18.3. não cumprimento, pela Adjudicatária, das obrigações prévias à celebração do contrato de concessão;

4.18.4. recusa da Adjudicatária em celebrar o contrato de concessão;

4.18.5. cobertura de multas, penalidades e indenizações eventualmente devidas pelas Proponentes à ANAC da data da apresentação da Garantia de Proposta até a data prevista para sua restituição, exceto quanto à Adjudicatária, cujo prazo se estende até a celebração do contrato de concessão.



**MANIFESTAÇÃO Nº 10**

Conferir anexo digitalizado

**RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece sua manifestação e esclarece inicialmente que a garantia da proposta, em suas diversas modalidades, visa assegurar a manutenção da proposta pela proponente até o momento da contratação. O seu estabelecimento em processos licitatórios ainda tem o efeito de afastar eventuais proponentes que não gozam das condições necessárias para a participação no certame, conferindo maior segurança ao certame.

Desse modo, fica mantida a possibilidade de execução da garantia da proposta em razão da apresentação, pela Proponente que tenha ofertado maior valor de outorga, dos documentos de Habilitação, da Metodologia de Execução e do Plano de Negócios em desconformidade com o estabelecido pelo Edital.

No entanto, tendo em vista a necessidade de compatibilização do texto com as demais alterações introduzidas, será acrescido à Seção I – Das Obrigações Prévias da Adjudicatária do CAPÍTULO VI – DO CONTRATO DE CONCESSÃO a seguinte subcláusula (já renumerados em virtude de outras alterações):

6.1. A Adjudicatária, em até 45 (quarenta e cinco) dias após a publicação do ato de homologação, prorrogáveis, justificadamente, a critério da ANAC, deverá apresentar:

**MANIFESTAÇÃO Nº 11**

Conferir anexo digitalizado

**RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece sua manifestação e esclarece inicialmente que a garantia da proposta, em suas diversas modalidades, visa assegurar a manutenção da proposta pela proponente até o momento da contratação. O seu estabelecimento em processos licitatórios ainda tem o efeito de afastar eventuais proponentes que não gozam das condições necessárias para a participação no certame, conferindo maior segurança ao certame.

Desse modo, fica mantida a possibilidade de execução da garantia da proposta em razão da apresentação, pela Proponente que tenha ofertado maior valor de outorga, dos documentos de Habilitação, da Metodologia de Execução e do Plano de Negócios em desconformidade com o estabelecido pelo Edital.

No entanto, tendo em vista a necessidade de compatibilização do texto com as demais alterações introduzidas, o primeiro parágrafo do Anexo 4 da minuta de Edital será alterado, para constar:

Pelo presente instrumento de mandato, [Consoiciada], [qualificação], doravante denominada "Outorgante", nomeia e constitui, de modo irrevogável e irretatável, sua bastante procuradora, a empresa [qualificação], líder do Consórcio [Nome do Consórcio], [qualificação], praticar os seguintes atos:

**MANIFESTAÇÃO Nº 12**

Conferir anexo digitalizado

**RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece sua manifestação e esclarece inicialmente que a garantia da proposta, em suas diversas modalidades, visa assegurar a manutenção da proposta pela proponente até o

momento da contratação. O seu estabelecimento em processos licitatórios ainda tem o efeito de afastar eventuais proponentes que não gozam das condições necessárias para a participação no certame, conferindo maior segurança ao certame.

Desse modo, fica mantida a possibilidade de execução da garantia da proposta em razão da apresentação, pela Proponente que tenha ofertado maior valor de outorga, dos documentos de Habilitação, da Metodologia de Execução e do Plano de Negócios em desconformidade com o estabelecido pelo Edital.

No entanto, tendo em vista a necessidade de compatibilização do texto com as demais alterações introduzidas, o item 3.1 do Anexo 7 da minuta de Edital será alterado, para constar:

3.1 Garantir a indenização, no montante de até R\$ (Valor em Reais), no caso de a Proponente incorrer nas hipóteses de execução da garantia da proposta previstas na Seção III – Da Garantia da Proposta do CAPÍTULO IV – DA DOCUMENTAÇÃO do Edital.

### **MANIFESTAÇÃO Nº 13**

Conferir anexo digitalizado

### **RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece sua manifestação e esclarece inicialmente que a garantia da proposta, em suas diversas modalidades, visa assegurar a manutenção da proposta pela proponente até o momento da contratação. O seu estabelecimento em processos licitatórios ainda tem o efeito de afastar eventuais proponentes que não gozam das condições necessárias para a participação no certame, conferindo maior segurança ao certame.

Desse modo, fica mantida a possibilidade de execução da garantia da proposta em razão da apresentação, pela Proponente que tenha ofertado maior valor de outorga, dos documentos de Habilitação, da Metodologia de Execução e do Plano de Negócios em desconformidade com o estabelecido pelo Edital.

No entanto, tendo em vista a necessidade de compatibilização do texto com as demais alterações introduzidas, o segundo parágrafo do Anexo 8 da minuta de Edital será alterado, para constar:

2 Obriga-se o Banco Fiador a pagar à ANAC valor total de até R\$ 6.500.000,00 (seis milhões e quinhentos mil Reais) (“Fiança”) no caso de a Proponente incorrer nas hipóteses de execução da garantia da proposta previstas na Seção III – Da Garantia da Proposta do CAPÍTULO IV – DA DOCUMENTAÇÃO do Edital.

### **MANIFESTAÇÃO Nº 14**

Conferir anexo digitalizado

### **RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a sua contribuição e esclarece que a obrigação de apresentar a Declaração de Inexistência de Processo Falimentar, Recuperação Judicial, Extrajudicial ou regime de Insolvência – Anexo 13 – Modelo de Carta de Declaração Inexistência de Processo Falimentar, Recuperação Judicial, Extrajudicial ou regime de Insolvência é extensiva a todos os integrantes do consórcio. No intuito de esclarecer e reforçar esse entendimento, a subcláusula 3.10.1 da Seção II – Da Participação em Consórcio do CAPÍTULO III – DA PARTICIPAÇÃO (já renumerado em virtude de outras alterações), passará a vigorar com a seguinte redação:

3.10.1. cada consorciado deverá atender individualmente às exigências relativas à apresentação das declarações preliminares, regularidade jurídica e fiscal e econômico-financeira, no que couber, prevista no Edital; e

### MANIFESTAÇÃO Nº 15

Conferir anexo digitalizado

### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a sua contribuição e esclarece que a obrigação de apresentar a Declaração de Capacidade Financeira – Anexo 15 – Modelo de Declaração de Capacidade Financeira é extensiva a todos os integrantes do consórcio. No intuito de esclarecer e reforçar esse entendimento, as subcláusulas 3.10.1 da Seção II – Da Participação em Consórcio do CAPÍTULO III – DA PARTICIPAÇÃO e 4.42 da Seção II – Da Habilitação Econômico-Financeira do CAPÍTULO IV – DA DOCUMENTAÇÃO (já renumerados em virtude de outras alterações), passarão a vigorar com a seguinte redação:

3.10.1. cada consorciado deverá atender individualmente às exigências relativas à apresentação das declarações preliminares, regularidade jurídica e fiscal e econômico-financeira, no que couber, prevista no Edital; e

(...)

4.40. A Proponente e no caso de consórcio, cada consorciado individual e proporcionalmente a sua participação no consórcio, deverá declarar que dispõe ou que tem capacidade de obter recursos financeiros suficientes para cumprir as obrigações de aporte de recursos próprios necessários à consecução do objeto desta Concessão, nos termos do Anexo 15- Modelo de Declaração de Capacidade Financeira.

### MANIFESTAÇÃO Nº 16

Conferir anexo digitalizado

### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que a sugestão será acatada.

### MANIFESTAÇÃO Nº 17

Conferir anexo digitalizado

### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que a obrigação de prestar as declarações preliminares relacionadas na Seção I – Das Declarações Preliminares do CAPÍTULO IV – DA DOCUMENTAÇÃO é extensiva a todos os integrantes do consórcio, conforme se depreende da subcláusula 4.5 da referida seção. Veja-se:

4.5. As Proponentes participantes do certame na qualidade de Consórcio deverão apresentar, **adicionalmente**, a declaração de que trata a subcláusula 3.14.1.4 da Seção I – Da Participação em Consórcio do CAPÍTULO III – DA PARTICIPAÇÃO do presente edital. (grifo não constante do original)

Não obstante, no intuito de tornar mais clara essa obrigação, a subcláusula 3.10.1 da Seção II – Da Participação em Consórcio do CAPÍTULO III – DA PARTICIPAÇÃO (já renumerado em virtude de outras alterações), passará a vigorar com a seguinte redação:

3.10.1. cada consorciado deverá atender individualmente às exigências relativas à apresentação das declarações preliminares, regularidade jurídica e fiscal e econômico-financeira, no que couber, prevista no Edital;

**MANIFESTAÇÃO Nº 18**

Conferir anexo digitalizado

**RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que o benefício fiscal concedido pela Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE) tem por objetivo incentivar o desenvolvimento econômico da região nordeste. Esse benefício tem sido reiteradamente renovado desde sua criação, na década de 1950. Caberá ao licitante avaliar a possibilidade de incorporar essa premissa no cálculo da sua oferta.

Não obstante, para conferir maior clareza ao texto, a subcláusula 2.1.4 do Anexo 17 do Edital passará a apresentar a seguinte redação:

2.1.4. o regime fiscal vigente no País, incluindo créditos sobre o Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), sobre a Contribuição para o Programa de Integração Social (PIS) e sobre a Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS) incidentes no faturamento, vedada a consideração de quaisquer outros benefícios fiscais, sejam eles federais, estaduais ou municipais, exceto a utilização dos benefícios fiscais decorrentes: i) do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infra-estrutura (REIDI), instituído pela Lei nº 11.488/2007; ii) da Lei Municipal n.º 1.232 da Prefeitura Municipal de São Gonçalo do Amarante, de 14 de outubro de 2010, que reduz a alíquota do Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza – ISS, e; iii) de incentivos relacionados ao desenvolvimento da região em que se situa o empreendimento.

**MANIFESTAÇÃO Nº 19**

Conferir anexo digitalizado

**RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que os investimentos aos quais a subcláusula 2.1.5 do Anexo 17 do Edital se refere são aqueles relativos à construção do aeroporto, anteriores ao início da operação. Em outros termos, são exclusivamente aqueles relativos à Fase I do projeto, conforme definido na minuta de Contrato de Concessão. Para conferir maior clareza ao texto, a sugestão será acatada e o texto passará a apresentar a seguinte redação:

2.1.5. prazo total de concessão de 28 (vinte e oito anos), contados a partir da Data de Eficácia do Contrato de Concessão, e prazo de construção de até 36 (trinta e seis) meses, relativo à Fase I do projeto, conforme definido na minuta de Contrato de Concessão.

**MANIFESTAÇÃO Nº 20**

Conferir anexo digitalizado

**RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que não há obrigação da Concessionária atingir ICSD mínimo. Cabe aos interessados avaliar suas fontes de financiamento e as respectivas condições (volume, prazo e outros). No EVTEA do ASGA, apenas foram aferidos os contornos do financiamento que seria compatível com a capacidade de pagamento do aeroporto, com a finalidade exclusiva de subsidiar as análises do Governo Federal.

Não obstante, para conferir maior clareza ao texto, a subcláusula 2.5.1 do Anexo 17 do Edital

passará a apresentar a seguinte redação:

2.5.1. O ICSD (Indicador de Cobertura do Serviço da Dívida) projetado para todos os anos de operação, considerando todos os financiamentos previstos, durante toda a vigência da concessão. Caso em algum ano específico não haja qualquer desembolso referente ao serviço de dívida, o campo referente àquele ano deve ser deixado em branco;

#### **MANIFESTAÇÃO Nº 21**

Conferir anexo digitalizado

#### **RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que a sugestão não será acatada. A TIR e o VPL a serem apresentados no Plano de Negócios devem ser determinados pelas próprias Proponentes. A redação da subcláusula 4.31 apenas impõe uma restrição ao estabelecer que esses valores devem ser não negativos. Os valores apresentados no Relatório Preliminar Consolidado, relativos ao WACC, TIRM e VPL do fluxo de caixa, não são vinculativos e cumprem tão somente a função de referência para a outorga mínima do procedimento licitatório. Dessa forma, não será informado o valor de qualquer taxa para cálculo do VPL.

#### **MANIFESTAÇÃO Nº 22**

Conferir anexo digitalizado

#### **RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a sua contribuição e informa, inicialmente, que a garantia da proposta, em suas diversas modalidades, visa assegurar a manutenção da proposta pela proponente até o momento da contratação. O seu estabelecimento em processos licitatórios ainda tem o efeito de afastar eventuais proponentes que não gozam das condições necessárias para a participação no certame, conferindo maior segurança ao certame.

Desse modo, fica mantida a possibilidade de execução da garantia da proposta em razão da apresentação, pela Proponente que tenha ofertado maior valor de outorga, dos documentos de Habilitação, da Metodologia de Execução e do Plano de Negócios em desconformidade com o estabelecido pelo Edital.

#### **MANIFESTAÇÃO Nº 23**

Conferir anexo digitalizado

#### **RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que a sugestão será acatada. Para tanto, a subcláusula 2.5 do Anexo 18 do Edital passa a apresentar a seguinte redação:

“2.5. O crescimento do número de passageiros na hora-pico tende a ser menos acentuado que o crescimento do número total de passageiros que passam pelo aeroporto anualmente. Isso se traduz em um fator de concentração decrescente. Desse modo, a projeção da hora-pico depende da estimativa do ritmo de decréscimo do fator de concentração ao longo do período de concessão, que deve ser expressa em uma curva de decréscimo. A metodologia de construção da referida curva fica a critério da licitante, entretanto, a memória de cálculo resultante deve ser apresentada à ANAC e estará sujeita à sua avaliação.” (grifo não constante do original).

**MANIFESTAÇÃO Nº 24**

Conferir anexo digitalizado

**RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que o entendimento está correto. O item apontado será corrigido.

**MANIFESTAÇÃO Nº 25**

Conferir anexo digitalizado

**RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que, de acordo com a minuta de contrato de concessão submetida a audiência pública, as metodologias de cálculo dos fatores X e Q seriam definidas por ocasião da 1ª revisão ordinária, prevista para acontecer após 5 (cinco) anos contados da data de eficácia do contrato, portanto, após a construção e início da exploração do aeroporto.

No intuito de mitigar eventuais riscos associados à ausência de prévia definição de metodologia de cálculo dos fatores X e Q, a minuta do contrato de concessão assegura que tanto o fator X quanto o fator Q serão definidos após ampla discussão pública, por meio dos mecanismos de consulta e audiência públicas, dos quais participará inclusive a concessionária.

A fim de contribuir para esse propósito, o texto do contrato será alterado de maneira que a definição da metodologia e do valor do Fator X, a vigorar nos primeiros cinco anos de operação do aeroporto, e a definição da metodologia do Fator Q ocorram anteriormente ao início da Fase II, o que reduzirá o nível de incerteza quanto à exploração do ASGA. Adicionalmente, o Fator Q assumirá valor igual a zero nos primeiros cinco anos de operação. Além de contribuir para menor insegurança, isso permitirá que sejam colhidos dados para a definição do valor do Fator Q na revisão ordinária seguinte.

Por fim, cabe ressaltar que situação semelhante (ausência de conhecimento prévio da metodologia de cálculo dos fatores X e Q) já ocorreu em outros setores e não gerou maiores problemas para as licitantes.

**MANIFESTAÇÃO Nº 26**

Conferir anexo digitalizado

**RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que, de acordo com a minuta de contrato de concessão submetida a audiência pública, as metodologias de cálculo dos fatores X e Q seriam definidas por ocasião da 1ª revisão ordinária, prevista para acontecer após 5 (cinco) anos contados da data de eficácia do contrato, portanto, após a construção e início da exploração do aeroporto.

No intuito de mitigar eventuais riscos associados à ausência de prévia definição de metodologia de cálculo dos fatores X e Q, a minuta do contrato de concessão assegura que tanto o fator X quanto o fator Q serão definidos após ampla discussão pública, por meio dos mecanismos de consulta e audiência públicas, dos quais participará inclusive a concessionária.

A fim de contribuir para esse propósito, o texto do contrato será alterado de maneira que a definição da metodologia e do valor do Fator X, a vigorar nos primeiros cinco anos de operação do aeroporto, e a definição da metodologia do Fator Q ocorram anteriormente ao início da Fase

II, o que reduzirá o nível de incerteza quanto à exploração do ASGA. Adicionalmente, o Fator Q assumirá valor igual a zero nos primeiros cinco anos de operação. Além de contribuir para menor insegurança, isso permitirá que sejam colhidos dados para a definição do valor do Fator Q na revisão ordinária seguinte.

Por fim, cabe ressaltar que situação semelhante (ausência de conhecimento prévio da metodologia de cálculo dos fatores X e Q) já ocorreu em outros setores e não gerou maiores problemas para as licitantes.

#### **MANIFESTAÇÃO Nº 27**

Conferir anexo digitalizado

#### **RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que a contribuição mencionada, que sugeria alteração da subcláusula 4.36 da minuta de Edital (versão submetida a audiência pública), não foi acatada. Dessa forma, não se faz necessária a adequação sugerida na presente manifestação.

No tocante ao critério para definição do valor do Contrato, a ANAC entende que, por se tratar de valor que constitui referência para inúmeras outras obrigações previstas no Edital e no Contrato, tais como garantia da proposta e garantia da execução, a adoção de referência vinculada às receitas auferidas com a concessão teria uma repercussão negativa para o processo, uma vez que ampliaria, desnecessariamente, os custos de participação no certame.

Ademais, importa frisar que o valor do Contrato, em especial para o caso do ASGA, tem efeito meramente indicativo, não podendo ser utilizado por nenhuma das Partes para pleitear a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato. Não obstante, no intuito de corroborar esse entendimento será realizada a seguinte adequação na Seção III – Do Valor do Contrato do CAPÍTULO II – DO OBJETO:

2.6. O valor do Contrato é de R\$ 650.000.000,00 (seiscentos e cinquenta milhões de Reais).

2.7. O valor do Contrato tem efeito meramente indicativo, não podendo ser utilizado por nenhuma das Partes para pleitear a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

#### **MANIFESTAÇÃO Nº 28**

Conferir anexo digitalizado

#### **RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que a sugestão apresentada não altera o significado da redação original, não contribuindo para maior clareza do texto. Dessa forma, ficará mantida a redação original. Contribuição não acolhida.

#### **MANIFESTAÇÃO Nº 29**

Conferir anexo digitalizado

#### **RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que em acatamento ao entendimento pacífico do Tribunal de Contas da União (TCU) de que a “exigência simultânea de capital social/patrimônio líquido mínimo com a prestação de garantia da proposta para certificação da qualificação econômico-financeira da proponente atenta contra o que reza o art. 31, § 2º, da Lei

nº 8.666/93” (Acórdãos ns. 1.039/2008 - 1ª Câmara, 701/2007 - Plenário, 1.028/2007 – Plenário - Excerto do AC-1924-28/10-P Sessão: 04/08/10), a Agência, por considerar que a exigência de garantia de proposta melhor resguarda os interesses que competem à Administração Pública preservar, dispensará a exigência de comprovação de patrimônio líquido, mantida a exigência de garantia da proposta.

Não obstante, constitui obrigação da Concessionária, nos termos da subcláusula 3.1.4 da minuta de contrato de concessão, a manutenção, durante a execução do contrato, de todas as condições de habilitação e qualificação exigidas na licitação. Observa-se, contudo, assim como assinalado pelo colaborador, que algumas das exigências impostas aos licitantes não se aplicam à Concessionária. Desse modo, no intuito de conferir maior razoabilidade ao dispositivo, a subcláusula 3.1.4 passará a vigorar com a seguinte redação:

3.1.4. manter, durante a execução do Contrato, no que for aplicável, todas as condições de habilitação e qualificação exigidas na licitação;

### MANIFESTAÇÃO Nº 30

Conferir anexo digitalizado

### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que a sugestão de redução do capital social mínimo será acolhida, de modo a conferir maior flexibilidade à formação da estrutura de capital do projeto.

Para tanto, será assumido como novo valor mínimo de capital a ser integralizado o equivalente a 20% do valor de investimentos estimados para **FASE I**, o que corresponde a R\$ 84.392.327,00 (oitenta e quatro milhões, trezentos e noventa e dois mil e trezentos e vinte e sete de reais) em capital social mínimo a ser integralizado, dos quais R\$ 16.878.465,40 (dezesesseis milhões, oitocentos e setenta e oito mil, quatrocentos e sessenta e cinco reais e quarenta centavos), devem ser integralizados em dinheiro.

Na definição desse novo valor foi considerada a possibilidade de eventual financiamento do empreendimento pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que admite o financiamento de até 80% do total de investimentos previstos.

Nesse sentido, as subcláusulas 6.1.1, vii da minuta de edital, o Anexo 15 - Modelo de Declaração de Capacidade Financeira da minuta de edital e a subcláusula 3.1.39 da minuta de contrato passarão a vigorar com a seguinte redação, cujos valores, por medida de simplificação serão arredondados:

6.1.1. (...)

vii. o capital social inicial subscrito de, no mínimo, R\$84.000.000,00 (oitenta e quatro milhões de Reais), com parcela integralizada de, no mínimo, 32.500.000,00 (trinta e dois milhões e quinhentos mil Reais), dos quais, no mínimo, R\$16.000.000,00 (dezesesseis milhões Reais), deverão ser integralizados em dinheiro;

Em atendimento à subcláusula 4.42 do Edital, a [Proponente], por seu(s) representante(s) credenciado(s) abaixo assinado(s), declara, sob as penas da legislação aplicável, que dispõe ou tem capacidade de obter recursos financeiros suficientes para cumprir as obrigações de aporte de recursos próprios e de terceiros necessários à consecução do objeto da concessão. Declara, além disso, que (i) tem condições de contratar todos os seguros necessários à consecução do objeto da concessão e (ii) dispõe ou tem capacidade de obter os recursos para a integralização mínima do capital social da SPE, em moeda corrente nacional, no montante de R\$ 16.000.000,00 (dezesesseis milhões de reais) e apresentar a Garantia de Execução do Contrato no valor 65.000.000,00 (sessenta e cinco milhões de reais) no prazo de até 45 (quarenta e cinco) dias após a publicação do ato de



homologação indicado na subcláusula 6.1 do Edital em referência.

3.1.39. manter capital social subscrito de, no mínimo, R\$84.000.000,00 (oitenta e quatro milhões de Reais), com parcela integralizada, em dinheiro, de no mínimo R\$ 16.000.000,00 (dezesesseis milhões de reais), vedada, em qualquer hipótese, a sua redução sem a prévia e expressa autorização da ANAC;

### MANIFESTAÇÃO Nº 31

Conferir anexo digitalizado

### RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece sua manifestação e informa que a sugestão de redução do capital social mínimo será acolhida, de modo a conferir maior flexibilidade à formação da estrutura de capital do projeto.

Para tanto, será assumido como novo valor mínimo de capital a ser integralizado o equivalente a 20% do valor de investimentos estimados para **FASE I**, o que corresponde a R\$ 84.392.327,00 (oitenta e quatro milhões, trezentos e noventa e dois mil e trezentos e vinte e sete de reais) em capital social mínimo a ser integralizado, dos quais R\$ 16.878.465,40 (dezesesseis milhões, oitocentos e setenta e oito mil, quatrocentos e sessenta e cinco reais e quarenta centavos), devem ser integralizados em dinheiro.

Na definição desse novo valor foi considerada a possibilidade de eventual financiamento do empreendimento pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que admite o financiamento de até 80% do total de investimentos previstos.

Nesse sentido, as subcláusulas 6.1.1, vii da minuta de edital, o Anexo 15 - Modelo de Declaração de Capacidade Financeira da minuta de edital e a subcláusula 3.1.39 da minuta de contrato passarão a vigorar com a seguinte redação, cujos valores, por medida de simplificação serão arredondados:

6.1.1. (...)

vii. o capital social inicial subscrito de, no mínimo, R\$84.000.000,00 (oitenta e quatro milhões de Reais), com parcela integralizada de, no mínimo, 32.500.000,00 (trinta e dois milhões e quinhentos mil Reais), dos quais, no mínimo, R\$16.000.000,00 (dezesesseis milhões Reais), deverão ser integralizados em dinheiro;

Em atendimento à subcláusula 4.42 do Edital, a [Proponente], por seu(s) representante(s) credenciado(s) abaixo assinado(s), declara, sob as penas da legislação aplicável, que dispõe ou tem capacidade de obter recursos financeiros suficientes para cumprir as obrigações de aporte de recursos próprios e de terceiros necessários à consecução do objeto da concessão. Declara, além disso, que (i) tem condições de contratar todos os seguros necessários à consecução do objeto da concessão e (ii) dispõe ou tem capacidade de obter os recursos para a integralização mínima do capital social da SPE, em moeda corrente nacional, no montante de R\$ 16.000.000,00 (dezesesseis milhões de reais) e apresentar a Garantia de Execução do Contrato no valor 65.000.000,00 (sessenta e cinco milhões de reais) no prazo de até 45 (quarenta e cinco) dias após a publicação do ato de homologação indicado na subcláusula 6.1 do Edital em referência.

3.1.39. manter capital social subscrito de, no mínimo, R\$84.000.000,00 (oitenta e quatro milhões de Reais), com parcela integralizada, em dinheiro, de no mínimo R\$ 16.000.000,00 (dezesesseis milhões de reais), vedada, em qualquer hipótese, a sua redução sem a prévia e expressa autorização da ANAC;

**MANIFESTAÇÃO Nº 32**

Conferir anexo digitalizado

**RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece sua manifestação e informa que o tempo de vigência dos seguros exigidos na subcláusula 3.1.48 da minuta de contrato não se restringe a FASE I, mas se estende por todo o prazo de concessão. A contratação dos referidos seguros se dará antes do início da FASE I que contempla a maior parte dos investimentos a serem realizados. Sugestão não acolhida.

**MANIFESTAÇÃO Nº 33**

Conferir anexo digitalizado

**RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece sua manifestação e informa que: o seguro previsto na alínea i da subcláusula 3.1.48 da minuta de contrato, Seguro Garantia de Conclusão do Projeto (*Completion Bond*), visa garantir a conclusão do projeto para o investidor. O *Completion Bond* é emitido no momento do fechamento da operação financeira e no início do desembolso dos recursos, podendo ser utilizado para cobrir diversos tipos de projeto de infraestrutura. Dessa forma esse instrumento ameniza possíveis riscos, valida o projeto e tem como beneficiários Instituições Financeiras ou Fundos de Investimentos que desejam aportar recursos em um determinado projeto. O *Completion Bond* substitui, ainda, a garantia real nos casos em que o empreendedor busca financiamento com bancos públicos e privados, principalmente o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), um dos potenciais financiadores do projeto em tela. Esta é uma operação estruturada de financiamento do projeto com base na capacidade de pagamento, com diferentes conjuntos de garantias durante as fases de implantação e operação. Contribuição não acolhida.

**MANIFESTAÇÃO Nº 34**

Conferir anexo digitalizado

**RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece sua manifestação e informa que o seguro de riscos de engenharia (*all risks*) fornece cobertura para riscos relacionados ao projeto, incluindo obras civis em construções, instalações e montagens, bem como quaisquer acidentes que possam ocorrer durante a execução dos serviços. Assim esse instrumento garante a indenização pelas avarias, perdas e danos decorrentes de acidentes ocorridos na fase de construção e eventos futuros ao longo da operação.,

Diante do exposto e considerando essas e outras sugestões acerca do tópico a subcláusula 3.1.48 e seguintes serão alteradas e passarão a vigorar com a seguinte redação:

3.1.48. contratar, perante seguradoras em funcionamento no Brasil, anteriormente ao início da FASE I, as seguintes apólices de seguro, com vigência mínima de 12 (doze) meses e renováveis, sucessivamente, por igual período, durante todo o prazo da Concessão:

i.Seguro Garantia de Conclusão do Projeto (*Completion Bond*): cobertura integral da execução dos investimentos previstos para o Aeroporto;

ii.Seguro de responsabilidade civil: com cobertura para a Concessionária e a ANAC, bem como seus administradores, empregados, funcionários, prepostos ou delegados, pelos montantes que possam ser responsabilizados a título de danos materiais ou morais,

decorrentes das atividades executadas durante todo o prazo da concessão, inclusive danos involuntários pessoais, mortes e danos materiais causados a terceiros,

iii. Seguro de Riscos de Engenharia (All Risks) com cobertura de perda ou dano decorrente das obras civis em construção, da instalação e montagem de máquinas e equipamentos, quebra de máquinas e equipamentos eletrônicos.

3.1.49. Contratar, perante seguradoras em funcionamento no Brasil, anteriormente ao início da FASE II, as seguintes apólices de seguro, com vigência mínima de 12 (doze) meses e renováveis, sucessivamente, por igual período, durante todo o prazo da Concessão:

i) Seguro de danos patrimoniais: cobertura de 100% (cem por cento) do patrimônio do Aeroporto contra riscos operacionais.

3.1.50. contratar, na ocorrência de um novo ciclo de investimentos durante a FASE II, os seguros indicados no item 3.1.48 e 3.1.49, com vigência mínima de 12 (doze) meses e renováveis, sucessivamente, por igual período, durante todo o prazo da Concessão, perante seguradoras em funcionamento no Brasil;

3.1.51. informar à ANAC todos os bens cobertos pelos seguros e a forma de cálculo do limite máximo de indenização de cada apólice de seguro, por dano provável, o qual deverá ser integralmente coberto pelos seguros de responsabilidade civil e de riscos de engenharia;

3.1.52. responder pela abrangência ou omissões decorrentes da realização dos seguros, bem como pelo pagamento integral da franquia na hipótese de ocorrência do sinistro;

3.1.53. estabelecer a Concessionária e a ANAC como co-segurada de todos os seguros, de acordo com a característica, finalidade e titularidade dos bens envolvidos. As apólices de seguro poderão estabelecer, adicionalmente, como beneficiária, instituição financeira credora da Concessionária;

3.1.54. fazer acompanhar as apólices de seguro da expressa autorização à seguradora para contratar o resseguro diretamente no exterior, bem como de resseguro junto às resseguradoras internacionais, quando for o caso;

3.1.55. encaminhar à ANAC, com antecedência mínima de 30 (trinta) dias de seu vencimento, a comprovação de que as apólices dos seguros foram renovadas ou serão incondicionalmente renovadas antes do seu vencimento; Caso a Concessionária não comprove a renovação das apólices no prazo acima, a ANAC poderá contratar os seguros e cobrar da Concessionária o valor total do prêmio, sem prejuízo das sanções contratuais cabíveis, sem responsabilização da ANAC no caso de optar pela não contratação do seguro;

#### **MANIFESTAÇÃO Nº 35**

Conferir anexo digitalizado

#### **RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece sua manifestação e informa que sua sugestão será acolhida. Dessa forma será acrescentado uma subcláusula na Seção I – Dos Riscos do Poder Concedente do Capítulo V – Da Alocação de riscos da minuta de contrato com o seguinte texto:

5.2.16. manifestações sociais e/ou públicas que afetem de qualquer forma a execução das obras ou a prestação dos serviços relacionados ao Contrato, com exceção dos casos previstos na subcláusula 5.4.18;

#### **MANIFESTAÇÃO Nº 36**

Conferir anexo digitalizado

#### **RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece sua manifestação e informa que o texto referente ao subcláusula 2.5 da minuta de anexos do contrato, Anexo 2 – PEA- Plano de Exploração Aeroportuária, será

revisada e passará a ter como redação o seguinte texto:

2.5. Ao longo de todo o período de concessão, deverão ser disponibilizados, no mínimo, as instalações e equipamentos integrantes dos sistemas enumerados abaixo, observadas as normas técnicas em vigor, os Parâmetros Mínimos de Dimensionamento especificados no item 1.2.2 deste Anexo, os Indicadores de Qualidade dos Serviços especificados no item 3 deste Anexo e o disposto no Edital, Contrato e respectivos anexos:

#### **MANIFESTAÇÃO Nº 37**

Conferir anexo digitalizado

#### **RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece sua manifestação e informa que o símbolo mencionado na manifestação trata-se da meta de inflação fixada pelo Conselho Monetário Nacional para o ano em que ocorre a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro conforme texto explicativo constante da alínea i da subcláusula 1.2 da minuta de anexo 9 do contrato (Fluxo de Caixa Marginal). Dessa forma a redação do texto passará a ser:

$$(1 + TJLP + 8\%) - 1$$

$$(1 + \pi)$$

Onde:

(i)  $\pi$  equivale à meta para a inflação fixada pelo Conselho Monetário Nacional para o ano em que ocorreu a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro e”

#### **MANIFESTAÇÃO Nº 38**

Conferir anexo digitalizado

#### **RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece sua manifestação e informa que o termo critérios de mercado referem-se as práticas regulatórias vigentes no país e já aplicadas e consagradas em outros setores regulados como energia elétrica, telecomunicações e rodovias, bem como as técnicas e métodos de cálculo e aferição amplamente conhecidos na literatura técnica, para estimação e previsão dos impactos em termos de investimentos, custos e despesas resultantes dos eventos que venham a gerar desequilíbrio. O detalhamento e aplicabilidade desses critérios serão objeto de regulamentação futura do ente regulador, no caso ANAC, que considerará na sua elaboração ampla discussão pública e o contexto econômico vigente do setor de infraestrutura aeroportuária.

#### **MANIFESTAÇÃO Nº 39**

Conferir anexo digitalizado

#### **RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece sua manifestação e informa que para estimação dos referidos dispêndios marginais serão considerados os critérios de mercado, conforme explicado na resposta a manifestação nº38, os quais contemplam, ainda, os custos e investimentos eficientes entre outros a serem determinados com base na observação e análise do setor de infraestrutura aeroportuária. A substituição dos dispêndios marginais calculados com essas bases por aqueles declarados pela concessionária pode gerar incentivos a comportamentos oportunistas

por parte do ente regulado, o que acarretaria em baixa eficiência operacional e econômica e desequilíbrios onerosos ao contrato de concessão. Sugestão não acolhida.

#### **MANIFESTAÇÃO Nº 40**

Conferir anexo digitalizado

#### **RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece sua manifestação e informa, de acordo com a resposta dada a manifestação nº 39, que para estimação dos referidos dispêndios marginais serão considerados os critérios de mercado, conforme explicado na resposta a manifestação nº38, os quais contemplam, ainda, os custos e investimentos eficientes entre outros a serem determinados com base na observação e análise do setor de infraestrutura aeroportuária. A substituição dos dispêndios marginais calculados com essas bases por aqueles declarados pela concessionário pode gerar incentivos a comportamentos oportunistas por parte do concessionário o que acarretaria em baixa eficiência operacional e econômica e desequilíbrios onerosos ao contrato de concessão. Sugestão não acolhida.

#### **MANIFESTAÇÃO Nº 41**

Conferir anexo digitalizado

#### **RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece sua manifestação e informa que a situação em tela é contemplada na minuta de contrato, Capítulo V – Da Alocação dos riscos, riscos suportados pelo poder concedente, subcláusula 5.2.3, a qual trata:

5.2.3. restrição operacional decorrente de decisão ou omissão de entes públicos;

#### **MANIFESTAÇÃO Nº 42**

Conferir anexo digitalizado

#### **RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece sua manifestação e informa que a situação em tela é contemplada na minuta de contrato, Capítulo V – Da Alocação dos riscos, subcláusula 5.2.4, a qual trata:

5.2.4. atrasos na liberação do acesso ao local das obras ou impossibilidade de imissão na posse por fatos não imputáveis à Concessionária e que gerem prejuízos a ela;

Dessa forma pendências na regularização fundiária do sítio aeroportuário são riscos suportados pelo poder concedente e sua ocorrência ensejará revisão extraordinária para fins de reequilíbrio do contrato.

Considerando ainda a sugestão posta de utilização de recursos do ATAERO pela concessionária para fins de custeio dos dispêndios relativos à desapropriação do sítio aeroportuário, esclarece-se que não há previsão legal de repasse dos recursos do ATAERO para o concessionário, sendo vedada essa possibilidade da forma sugerida.

#### **MANIFESTAÇÃO Nº 43**

Conferir anexo digitalizado

#### **RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a minuta de contrato de concessão confere à Concessionária a exploração da infraestrutura aeroportuária. Para tanto, essa infraestrutura deve ser dotada dos serviços públicos necessários à prestação dos serviços aeroportuários. Nesse sentido, cabe à Concessionária adotar as medidas necessárias para prover o aeroporto dos serviços necessários à regular prestação dos serviços aeroportuários.

No intuito de contribuir com esse propósito, é que consta dos deveres do Poder Concedente, item 3.6.11 da minuta de contrato de concessão, a obrigação de “firmar todos os convênios e parcerias necessárias para a execução do objeto da presente concessão”

Ademais, a subcláusula 5.2.3 da minuta de Contrato de Concessão estabelece que o risco de restrição operacional decorrente de decisão ou omissão de entes públicos é do Poder Concedente. Observa-se, a partir desses dispositivos, que a minuta de contrato de concessão já disciplina as responsabilidades de cada uma das partes.

Cumpra salientar que tal dever não confere à Concessionária a responsabilidade pela prestação desses serviços, cuja titularidade permanece com os respectivos órgãos e entidades.

#### **MANIFESTAÇÃO Nº 44**

Conferir anexo digitalizado

#### **RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece sua contribuição e informa que o regramento e procedimentos referentes a sistemática para cobrança das Tarifas Aeroportuárias pelo uso dos serviços, bem como o mecanismo de repasse das tarifas aeroportuárias arrecadadas pelas empresas aéreas encontram-se detalhados na seção 5 Da Sistemática de Arrecadação do anexo 8 (Tarifas) da minuta de anexos do contrato.

#### **MANIFESTAÇÃO Nº 45**

Conferir anexo digitalizado

#### **RESPOSTA DA ANAC**

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a qualidade dos serviços prestados em um aeroporto é decorrente de uma conjunção de esforços de todos os agentes atuantes em suas instalações. A disponibilização de áreas e equipamentos adequados para determinado órgão público, por exemplo, poderá afetar diretamente no desempenho das suas atividades.

Ademais, o art. 36 da Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, em seu §4º, estabelece que o responsável pela administração aeroportuária, a fim de alcançar e manter a boa qualidade operacional do aeroporto, coordenará as atividades dos órgãos públicos que, por disposição legal, nele devam funcionar.

Portanto, a Concessionária, no papel de operador aeroportuário, deverá buscar os meios para garantir a boa qualidade dos serviços aeroportuários prestados aos seus clientes.

No entanto, de modo a não onerá-la indevidamente a Concessionária não será penalizada nas hipóteses em que for demonstrado que a eventual avaliação negativa da qualidade de serviço se der por responsabilidade de terceiros.

Também quanto à possibilidade de que passageiros, empresas aéreas e demais clientes do aeroporto avaliem negativamente os serviços prestados pela Concessionária, no intuito de reduzirem os valores das tarifas cobradas, vale ressaltar que, ao longo da concessão, será formado um banco de dados consistente que estabelecerá a relação entre os parâmetros de avaliação objetivos e os subjetivos, previstos no Contrato de Concessão. Com isso, o Poder Concedente disporá de instrumentos que permitirão identificar desvios nesta relação e poderá

buscar avaliações alternativas, caso necessário.

Nesse sentido, serão acrescentados ao Anexo 2 - Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), os seguintes itens:

3.3. A ANAC implementará um canal de comunicação para que a Concessionária possa relatar procedimentos indevidos realizados pelas companhias aéreas e órgãos públicos que atuem no aeroporto, que possam afetar a qualidade do serviço prestado.

3.4. Não haverá penalidade à Concessionária em casos de comprovada influência negativa na avaliação da qualidade de serviço em componentes que possuem infraestrutura provida pela Concessionária, mas são operados por terceiros, tais como check-in, controle de passaporte e controle de alfândega.