

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

RELATÓRIO DE CONTRIBUIÇÕES

CONSULTA PÚBLICA Nº 12/2021

**CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO
DO AEROPORTO DE INTERNACIONAL DE CAMPINAS (SP)**

1. INTRODUÇÃO

De acordo com o Aviso de Consulta Pública nº 12/2021, publicado no Diário Oficial da União de 25 de agosto de 2021, Seção 3, a Diretoria Colegiada desta Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), conforme deliberado na 16ª Reunião Deliberativa, realizada em 24 de agosto de 2021, resolveu submeter à consulta pública os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) e as minutas de Edital de Licitação, Contrato de Concessão e respectivos Anexos relativos à concessão da ampliação, manutenção e exploração do Aeroporto Internacional de Campinas (SP).

De acordo com a Lei Federal nº 13.848, de 25 de junho de 2019, a consulta pública é o instrumento de apoio à tomada de decisão por meio do qual a sociedade é consultada previamente, por meio do envio de críticas, sugestões e contribuições por quaisquer interessados, sobre proposta de norma regulatória aplicável ao setor de atuação da agência reguladora.

Por isso, e conforme determina o artigo 18 da Lei nº 13.448, de 05 de junho de 2017, os referidos documentos foram colocados à disposição do público em geral no sítio desta Agência na rede mundial de computadores por meio do endereço eletrônico <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/concessoes/relicitacao-do-aeroporto-de-viracopos>. Os estudos de viabilidade técnica, por sua vez, foram disponibilizados no sítio eletrônico da Secretaria Nacional de Aviação Civil do Ministério da Infraestrutura - SAC/MI - endereço: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/concessoes/concessoes-aeroportuarias/evtea-viracopos>.

As contribuições foram encaminhadas a esta Agência por formulário eletrônico próprio disponível no sítio da ANAC acima indicado até as 18 horas do dia 11 de outubro de 2021.

A matéria da consulta pública foi igualmente objeto de audiência pública com sessão virtual realizada no dia 13 de setembro de 2021, às 14:00.

Conforme disposto no Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, esclarece que 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 meio do endereço eletrônico secretaria.geral@anac.gov.br, até as 18h do dia 8 de setembro de 2021.

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 de gravação das sessões presenciais. Ressalta-se que o método utilizado foi o da gravação *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.

Registra-se que esta Agência, por meio do Ofício nº 121/2021/SRA-ANAC, de 15 de outubro de 2021, encaminhou à análise da Secretaria Nacional de Aviação Civil as contribuições recebidas no âmbito da Consulta Pública nº 12/2021 relacionadas aos estudos de viabilidade e às diretrizes e políticas de governo, para eventuais alterações e melhorias que aquela Secretaria entendesse conveniente promover, levando a efeito o teor do Decreto Federal nº 10.427/2020. A resposta foi formalizada por meio do Ofício nº 1258/2021/GAB-SAC/SAC, que encaminhou a esta Agência a Nota Técnica nº 88/2021/DPR/SAC e a Nota Técnica nº 152/2021/DEOUP/SAC, elaboradas em resposta às contribuições formuladas.

Isto posto, aponta-se que o presente relatório foi organizado de forma a apresentar, inicialmente, as respostas às contribuições documentais, devidamente identificadas como aquelas recebidas por meio de formulário eletrônico, dentro do sistema estabelecido para esse fim específico, seguidas das contribuições recebidas via Sistema Eletrônico de Informações (SEI – ANAC) e no âmbito das sessões presenciais de audiência pública.

Por fim, ressalte-se que, para assegurar a integralidade da informação ora veiculada, sem prejuízo à compreensão dos interessados, optou-se por apresentar somente um relatório contendo tanto as respostas elaboradas pela Secretaria Nacional de Aviação Civil quanto as elaboradas por esta Agência Reguladora. Ademais, informa-se que, para as contribuições que trataram de temas afetos à SAC e à ANAC, simultaneamente, foi desenvolvida uma única resposta contemplando todos os assuntos, identificando-se, porém, a autoria das informações veiculadas em cada quesito.

Diante de todo o exposto, pelo presente, a Agência Nacional de Aviação Civil, ao lado da Secretaria Nacional de Aviação Civil do Ministério da Infraestrutura, torna

público o Relatório de Contribuições à Consulta Pública nº 12/2021, em consonância com o art. 9º, § 5º, da Lei nº 13.848/2019.

2. ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES

2.1 CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS VIA FORMULÁRIO ELETRÔNICO

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18248
NOME DO CONTRIBUINTE
Secretaria de Promocao da Prod. e Adv. da Concorrencia
CONTRIBUIÇÃO
<p>I -ampliação da publicidade do debate acerca de mudanças nas condições de exploração do ativo concedido, de maneira que as consultas que tenham por objeto alterações das condições de concessão previstas em contrato (a exemplo de regimes de regulação tarifária tarifas) e das propostas apoiadas sejam abertas à participação popular. (Recomendação 01);</p> <p>II - verificação prévia da disponibilidade orçamentária para cumprimento da regra contratual proposta de condicionar o início de eficácia da concessão ao pagamento da indenização devida pela União à concessionária anterior, de maneira a minimizar incertezas que possam impactar o fluxo de caixa da concessionária e retardar o início da nova concessão. (Recomendação 02);</p> <p>III - adoção de metodologia de valoração de ativos a mercado para definir o valor da indenização devido a concessionária anterior (Recomendação 03);</p> <p>IV - especificação mais objetiva e exigência de contratação de apólices específicas com base em eventos fortuitos ou de força maior, evitando assim a insegurança jurídica decorrente de interpretação diversa das cláusulas contratuais. (Recomendação 04);</p> <p>V - avaliação da possibilidade/factibilidade de adoção de alternativas de tarifação híbridas, que considerem componentes de valores fixos para a remuneração das parcelas fixas dos custos incorridos na armazenagem, acrescidos de componentes variáveis (ad valorem) para remuneração apenas dos custos variáveis associados à atividade de armazenagem. (Recomendação 05)</p> <p>Conforme PARECER SEI Nº 15468/2021/ME Processo SEI nº 10099.100764/2021-49</p>
JUSTIFICATIVA
"Contribuições da Seae, nos termos de suas atribuições, definidas na Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011,[1] , e no Decreto nº 9.745, de 8 de abril de 2019".
RESPOSTA
<p>A ANAC e a SAC agradecem as contribuições e quanto a essas esclarecem que:</p> <p>I - As consultas requeridas contratualmente devem envolver as partes interessadas relevantes, o que inclui os prestadores de serviços de transporte aéreo e demais prestadores de atividades operacionais do aeroporto. A ANAC não considera necessário o envolvimento direto do público amplo (participação popular), de forma a tornar mais objetivo o processo de consulta. Ademais, a ANAC considera que os interesses dos usuários finais do transporte aéreo (passageiros), no que diz respeito</p>

a decisões sobre a gestão dos aeroportos, são em grande parte representados pelas empresas aéreas.

II - A SAC/Minfra esclarece que a complementação pela União dos recursos a serem transferidos ao concessionário atual a título de indenização por investimentos em bens reversíveis não amortizados ocorrerá apenas caso o valor arrecadado no leilão seja inferior à indenização devida. Caso isso ocorra, caberá à União efetuar o pagamento da diferença remanescente entre o valor da Contribuição Inicial e o valor da indenização, nos termos previstos no item 2.11.4 da minuta de contrato de concessão.

III - A ANAC informa que as Notas Técnicas nº 28/2019/GEIC/SRA e nº 14/2020/GEIC/SRA detalham as razões pelas quais a argumentação proposta não encontra respaldo na legislação, bem como apresenta equívocos no entendimento de questões contábeis e regulatórias. As notas se encontram disponíveis para consulta pública nos processos 00058.020601/2018-19, referente à proposta de regulamentação da metodologia de cálculo dos valores de indenização referentes aos investimentos vinculados a bens reversíveis não amortizados, e 00058.019308/2020-15, resposta à diligência do TCU sobre o tema. Em resumo, é equivocada a asserção de que a concessionária possui garantia de ressarcimento dos valores contabilizados. Cabe ressaltar que a metodologia proposta pela Resolução nº 533 não pode ser confundida como “critérios contábeis”, como foi exposto, conforme evidenciado pelo disposto no § 3º do Art. 2º da Resolução ANAC nº 533/2019:

§ 3º A reversibilidade do bem e o direito de indenização nos termos desta Resolução independem das práticas contábeis adotadas pela Concessionária.

Além disso, não há taxa de retorno real aplicada sobre os valores investidos. O custo histórico é corrigido pelo IPCA.

Ademais, há que se lembrar que os desembolsos de outorga não são indenizáveis em caso de extinção antecipada por caducidade, nova relicitação ou falência. Deste modo, não se vislumbra neste caso específico risco de comportamento estratégico perverso relacionado à eventual intenção de sobreinvestimento buscando retornos econômicos por meio da indenização em detrimento da prestação do serviço objeto da concessão.

IV - A ANAC esclarece que os riscos decorrentes dos eventos de caso fortuito e força maior recaem, como regra geral, sobre a Concessionária, e por sua vez, o risco decorrente de tais eventos encontra-se alocado ao Poder Concedente tão-somente nos casos em que a sua cobertura não possa ser contratada junto a instituições seguradoras, no mercado brasileiro, na data da sua ocorrência. Registre-se que essa mesma previsão está reproduzida em todos os demais contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária em vigor nesta Agência. Ademais, os contratos de concessão de serviço caracterizam-se por sua incompletude, que, segundo a doutrina jurídica, são aqueles ajustes que não permitem a previsão de todos os eventos passíveis de ocorrer durante a execução contratual. Isso se deve, entre outros fatores, a sua longa duração, associada à complexidade de seu objeto, que os diferencia dos contratos de obras e serviços celebrados pela Administração Pública e regidos exclusivamente pela lei geral de licitações. Assim, em atenção ao disposto no art. 10 da Lei nº 8.987/95, entende-se que contratos de concessão de serviços públicos devem prever, de antemão, a alocação de riscos aplicável ao ajuste, a fim de definir as responsabilidades pelos atos e fatos supervenientes à celebração do contrato que alterem as condições da concessão, contudo infelizmente não é possível que o contrato celebrado hoje já defina os eventos de caso fortuito ou força maior que são seguráveis.

Por fim, acrescenta-se que a exigência de contratação prévia de seguro para todos os eventos de força maior ou caso fortuito teria como consequência causar onerosidade excessiva à concessão. Isso, pois, os eventos de caso fortuito ou força maior, por definição, são aqueles imprevisíveis ou de difícil previsão, que não podem ser evitados e cujas consequências são de difícil mensuração. Nesse sentido, cumpre destacar o desafio mercadológico que se impõe a fim de contratar seguros para eventos de natureza tão incerta e variada como aqueles que podem ser descritos como força maior ou caso fortuito, para os quais ainda não há cobertura disponível no mercado. Logo, as coberturas securitárias exigidas nos itens 3.1.67.1, 3.1.67.2 e 3.1.67.3 do Contrato de Concessão constituem-se nas coberturas mínimas obrigatórias a serem contratadas pela Concessionária. É importante ressaltar que o risco descrito no item 5.2.8 foi inserido na matriz de risco como responsabilidade do Poder Concedente justamente com o intuito de assegurar que as situações de elevada gravidade e que não encontram seguro disponível no mercado brasileiro sejam passíveis de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato. Diante disso, entende-se não adequado exigir a contratação de apólices ainda mais específicas, e que cabe à Concessionária avaliar quais riscos pretende proteger por meio de seguros, em especial considerando o disposto na cláusula 5.2.8 da minuta do Contrato de Concessão.

V - Inicialmente, cumpre informar que, na maior parte dos casos, as tarifas de armazenagem são cobradas em conjunto com as tarifas de capatazia, de forma que as tabelas que englobam a cobrança dessas tarifas em conjunto dispõem de uma cobrança mínima e uma cobrança que varia de acordo com o peso bruto da carga tarifada. Assim sendo, entende-se que o objetivo perseguido por esta SEAE em sua contribuição já está devidamente preservado na proposta atual.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18282
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
<p>O item 2.1.4.3.1 do anexo 4 da minuta do Contrato de Concessão (Tarifas) estipula que o regime dos tetos tarifários de Armazenagem e Capatazia poderá ser substituído, constatando-se efetiva concorrência na prestação de serviços.</p> <p>“2.1.4.3.1. O regime de tetos tarifários aplicável às tarifas de Armazenagem e Capatazia poderá ser substituído por modelo alternativo, desde que sua proposta seja precedida de consulta, nos moldes do Capítulo XV do Contrato, junto às partes interessadas relevantes e condicionada à verificação de efetiva concorrência na prestação destes serviços.”</p> <p>Conforme as informações divulgadas pela ANAC, tal alteração de regime seria em decorrência de mudança na regra de alfandegamento pela Receita Federal do Brasil (RFB) na Portaria nº 921/2020. Segundo tal normativo, vinculativo às hipóteses de alfandegamento, poderia existir concorrência na prestação de serviços de armazenagem e capatazia dentro do aeroporto (entre a Concessionária e seus cessionários ou outros).</p> <p>Contudo, ainda que tal concorrência possa ser formalmente permitida, a partir da alteração do normativo da RFB, ela não é realizada entre agentes do mercado com as mesmas características. É inegável que a Concessionária possui outros custos que deverão ser remunerados pelo regime tarifário, como também o cumprimento das próprias obrigações de serviço público delegadas por meio do Contrato de Concessão. Tais custos são suportados unicamente pela Concessionária e não poderiam ser repassados aos cessionários (justamente por estarem atrelados à própria concessão).</p> <p>Sugere-se, assim, que tal item seja reformulado indicando no Contrato de Concessão que apenas a Concessionária pode ser responsável pela prestação de serviços públicos atrelados ao transporte aeroportuário de passageiros e cargas, bem como do recolhimento das respectivas tarifas.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>A alteração proposta visa garantir a saúde financeira da concessão, bem como preservar as características da prestação dos serviços públicos, no modelo de concessão estipulado no Edital do Leilão. O regime de concorrência no qual as características impostas aos agentes de mercado pelo Poder Público sejam diversas, tende a se tornar abusiva, prejudicando a prestação dos serviços aeroportuários como um todo. O risco neste caso é a própria manutenção da concessão.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a partir da 5ª rodada de concessões, os novos contratos buscaram estimular a concorrência para o setor de armazenagem e capatazia de carga internacional. Com efeito, os contratos dispõem, em seu Capítulo XI Da Utilização de Espaços no Complexo Aeroportuário, das regras acerca do acesso às áreas aeroportuárias, permitindo que interessados possam</p>

arrendar áreas para fins de guarda e movimentação da carga internacional, e impedindo que os operadores aeroportuários criem barreiras artificiais.

Mais especificamente, o modelo contratual adotado a partir da 5ª rodada incluiu a armazenagem e capatazia de cargas internacionais no rol exemplificativo de áreas e atividades operacionais, de modo que, para essas atividades, passaram a incidir também as regras de acesso. Note que o novo arcabouço regulatório visa a descentralizar esta atividade aeroportuária, e a ANAC busca criar regras claras para que os potenciais licitantes compreendam que quaisquer interessados poderão arrendar áreas aeroportuárias e prestar os serviços de armazenagem e capatazia internacional e concorrer com o próprio administrador aeroportuário.

O fato de o aeroporto ter uma estrutura de custos diferente de uma empresa entrante e estar submetido às obrigações contratuais não constitui elemento suficiente para que uma Agência reguladora limite a concorrência, impedindo o desenvolvimento de um mercado que pode resultar na redução do custo dos preços cobrados pela armazenagem e capatazia das cargas importadas e a serem exportadas e melhorar a qualidade dos serviços prestados.

Considerando que os potenciais licitantes têm conhecimento das regras do contrato de Concessão, e tendo em vista que o Edital deixa claro que as proponentes são responsáveis pela análise direta de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, bem como pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, e que o Contrato aloca à Concessionária o risco de demanda, cabe aos proponentes considerar tais aspectos na formulação da sua proposta econômica.

Não obstante, tendo em vista o incremento previsto na fração de cargas importadas que não precisam passar pelo TECA, em virtude das inovações promovidas pela Receita Federal do Brasil, e de forma a estabelecer uma referência inicial para a remuneração ao aeroporto pela infraestrutura disponibilizada, o contrato foi alterado e introduzido um preço por quilograma de carga internacional embarcada ou desembarcada que não requeira processamento no terminal de cargas ou que seja movimentada em área cedida a terceiros. A Concessionária poderá praticar descontos sobre este preço, entretanto majorações ou o estabelecimento de preços diferenciados devido a especificidades das cargas precisarão ser precedidos por consultas aos usuários.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18352
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
<p>A Cláusula 11.13.1. dispõe que a Concessionária poderá cobrar preço específico em caso de dispêndios relativos a cargas que não sejam recebidas e operadas no TECA, desde que observadas as regras de consulta.</p> <p>A minuta do Contrato de Concessão estipula uma nova obrigação às concessionárias aeroportuárias referente às Consultas aos Usuários (Capítulo XV). Tais previsões, contudo, não deixam claro as partes em relação as quais os requisitos devem ser cumpridos, utilizando conceitos abertos e não definidos como “parte interessada relevante”, “parte envolvida”. Além da dificuldade de cumprimento do requisito, acarretando um tempo excessivo para recebimento e tratamento desses dados, a obrigação parece ser totalmente onerosa à concessão, visto que é vinculativa ao cumprimento de outras obrigações do contrato e seus anexos. Com isso, tal obrigação parece ter o resultado impedir não apenas o conhecimento prévio das obrigações e responsabilidades para a formação da proposta, mas também gerar questionamentos futuros e infrações em relação ao seu alcance.</p> <p>Além disso, em relação especificamente ao Terminal de Cargas (TECA), os amplos requisitos de consulta exigidos tornariam tal obrigação inviável de ser cumprida, visto a quantidade de agentes envolvidos na prestação de tais serviços. De fato, para a importação ou exportação de determinado produto, verifica-se o envolvimento de inúmeros agentes, sendo certo que a consulta anterior a cada um deles mostra-se inviável. Quer-se dizer, além da dificuldade de se identificar os parâmetros de cumprimento da obrigação, a realização desse processo complexo de consulta (se possível), tornaria a própria proposta obsoleta. Ao final, as condições poderiam já ter se alterado, ou nem mais estarem vigentes.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>A necessidade de Consulta (de forma abrangente como exigida no Capítulo XV) para a cobrança de preço específico em caso de dispêndios relativos a cargas que não sejam recebidas e operadas no TECA sem a delimitação clara e objetiva dos seus requisitos pode ter como resultado a própria inutilização do comando contratual, trazendo danos imediatos à Concessionária e a manutenção da concessão. Estipulando-se uma nova obrigação contratual, é necessário que sejam estipulados limites e abrangência mínima para sua caracterização, até mesmo para precificação no momento da licitação, ou para aferição do cumprimento durante a execução do Contrato de Concessão. Na forma como apresentada na consulta pública, não é possível identificar tais possibilidades.</p> <p>No caso do TECA essa dificuldade ganha contornos mais efetivos, considerando o número de agentes envolvidos em cada uma das operações ali realizadas.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o objetivo das regras de consulta é incorporar aos contratos de concessão de aeroportos no Brasil uma prática internacional, conhecida como consultation, amplamente difundida em países</p>

que apresentam um mercado de transporte aéreo significativamente desenvolvido, particularmente no que se refere à relação entre aeroportos e seus principais usuários. Essa prática consta, inclusive, como recomendação da ICAO em seu documento de orientação sobre tarifas aeroportuárias (Doc 9082: ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services). Estados membros são encorajados a estabelecer um processo regular de consulta pelos provedores de infraestrutura aeroportuária aos seus usuários.

Dessa forma, as regras de consulta foram introduzidas no Brasil a partir da 4ª rodada de Concessões de Aeroportos para a definição ou alteração de critérios de remuneração de áreas e atividades operacionais, e, na rodada seguinte, foram ampliadas para englobar propostas de tarifação e propostas para cumprimento das obrigações previstas no PEA.

Assim, o Capítulo XV da minuta de Contrato de Concessão apresenta proposta de incorporação de consultation à regulação a ser aplicada ao aeroporto de Campinas, prevendo a realização de consulta em relação aos aspectos fundamentais dos contratos. Espera-se um maior equilíbrio na relação entre aeroportos e seus principais usuários, levando a um crescimento significativo de acordos e soluções negociadas diretamente entre as partes pelo menos em relação às propostas de realização de investimentos, adequações ou alterações na infraestrutura aeroportuária que reduzam de forma significativa a oferta de infraestrutura ou que afetem seus Usuários, às propostas para a remuneração pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais e às propostas de tarifação.

Consequentemente, esse mecanismo permitirá maior racionalização da necessidade de intervenções regulatórias pela ANAC, levando a resultados mais eficientes baseados em soluções de mercado.

Ademais, é importante destacar que o Capítulo XV, ao apresentar princípios gerais para o processo de consulta, estabeleceu alguns dispositivos de forma pouco prescritiva com o objetivo de garantir flexibilidade para o estabelecimento de procedimentos adequados ao tema sob discussão e ao aeroporto e usuários.

Especificamente em relação a identificação das partes interessadas relevantes, o Contrato imputa à Concessionária a responsabilidade pela identificação das partes. Ao identificar as partes, a discricionariedade por parte da Concessionária irá variar de acordo com o objeto de consulta, pois o Contrato delimita as partes interessadas relevantes com diferentes graus de precisão, havendo desde casos em que a identificação cabe totalmente à Concessionária no caso concreto até casos em que a delimitação no Contrato é estrita, cabendo à Concessionária apenas observar o disposto contratualmente.

Além disso, a ANAC informa que, apesar de constituir atribuição da Concessionária, em casos de omissão ou dúvida da Concessionária, a Agência poderá, a seu critério, definir quais partes interessadas devem ser consultadas, conforme dispõe o item 15.8.1. da Minuta de Contrato de Concessão. Ainda, poderá ser submetida à ANAC a relação de partes interessadas relevantes para manifestação anterior à celebração de acordo, embora não constitua uma obrigação da Agência a aprovação prévia das partes consultadas.

Por fim, visando solucionar eventuais problemas de identificação das partes interessadas relevantes em virtude de eventual existência de grande número de agentes, a minuta do Contrato de Concessão ainda previu em seu item 15.9 a possibilidade de realização das consultas por meio de associações, comitês técnicos, fóruns de governança ou outros grupos capazes de intensificar a cooperação entre as partes e colaborar para o alcance de acordos e soluções negociadas. Assim,

espera-se que tais entidades sejam levadas em consideração durante o processo de consulta, justamente pelo potencial de representatividade que possuem.

Não obstante, tendo em vista o incremento previsto na fração de cargas importadas que não precisam passar pelo TECA, em virtude das inovações promovidas pela Receita Federal do Brasil, e de forma a estabelecer uma referência inicial para a remuneração ao aeroporto pela infraestrutura disponibilizada, o contrato foi alterado e introduzido um preço por quilograma de carga internacional embarcada ou desembarcada que não requeira processamento no terminal de cargas ou que seja movimentada em área cedida a terceiros. A Concessionária poderá praticar descontos sobre este preço, entretanto majorações ou o estabelecimento de preços diferenciados devido a especificidades das cargas precisarão ser precedidos por consultas aos usuários.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18353
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
<p>O item 11.12 estabelece que a Concessionária deverá não apenas permitir o livre acesso de terceiros para prestação de serviços de condições adicionais, como também apresentar configurações que promovam concorrência e produtividade dentro das limitações físicas do aeroporto.</p> <p>“11.12. A Concessionária deverá permitir o livre acesso de empresas aéreas ou terceiros para a prestação desses serviços, seja em instalações já existentes ou em novas áreas que ofereçam as condições físicas necessárias para as atividades.</p> <p>11.12.1. Em caso de escassez de áreas imediatamente adjacentes a pátios de aeronaves, e previamente à solicitação de limitação de número de prestadores com acesso imediato aos pátios, nos termos das Cláusulas 11.10.1 e 11.10.2, a Concessionária deverá apresentar à ANAC soluções de configurações que promovam a concorrência e a produtividade dentro das limitações físicas existentes no aeroporto.”</p> <p>Além da ausência de previsão de critérios objetivos relativos a tais soluções de configurações, previstas no item 11.12.1, há nítida diferença entre os custos atrelados à Concessionária e os demais agentes para prestação desses serviços. É inegável que a Concessionária possui outros custos (vinculados à própria concessão), que não são (e nem poderiam ser) arcados ou repassados a terceiros. Neste caso, não obstante privilegiar uma alegada concorrência, a previsão da minuta do Contrato de Concessão acaba por causar uma competição ao menos desleal entre os agentes, em detrimento à Concessionária.</p> <p>Sugere-se a exclusão dos itens 11.12 e 11.12.1.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>O regime de concorrência indicado nas cláusulas 11.12 e 11.12.1, no qual as características impostas aos agentes de mercado pelo Poder Público sejam diversas, tende a se tornar abusiva, prejudicando unicamente a Concessionária.</p> <p>Uma vez que as tarifas para a concessionária são previamente estabelecidas, assim como obrigações com incentivos governamentais como a operação de cargas isentas, benefícios a órgãos públicos e uma série de outros itens previstos no edital, a participação de terceiros sem essas obrigações de custo e limites tarifários tornaria a competição dentro do sítio aeroportuário totalmente desigual.</p> <p>O conceito de livre acesso é muito amplo e abre margem para futuras discussões de reequilíbrio. Ainda que se permita a exploração de alguns serviços dentro do sítio aeroportuário, é fundamental que a decisão do mix de atividades, preços e gestão de áreas seja exclusivamente da concessionária, uma vez que o plano de negócios utilizado para o leilão tem como premissa uma série dessas definições que não podem ir de encontro com o plano da concessionária, por pressões de outros agentes.</p>
RESPOSTA

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a Seção III no Capítulo XI (Da utilização de espaços no complexo aeroportuário) do Contrato de Concessão tem o objetivo de estabelecer regras adicionais de acesso a áreas e instalações destinadas à movimentação de cargas, como forma de reforçar as disposições a respeito do livre acesso e promover a concorrência dentro do sítio aeroportuário.

Embora o conceito de livre acesso já esteja apresentado na Seção II do capítulo e aplicável a todas as áreas e atividades operacionais, considerou-se conveniente detalhá-lo melhor para as atividades cargueiras, de forma a deixar claro o objetivo de promoção de concorrência nessas atividades.

Ainda, para reduzir a probabilidade de práticas que visem a restrição da concorrência, foi estabelecido que, em caso de escassez de áreas, devem ser priorizadas configurações que promovam a concorrência e a produtividade. Essas configurações poderiam ser, por exemplo, a divisão de instalações já existentes para uso de mais de um operador, a criação de canais de passagem de carga dispensada de armazenamento, ou a desverticalização da operação de terminais já existentes com critérios de minimização de preços.

Outrossim, cabe esclarecer que a Seção III se aplica em adição às disposições da Seção II, conforme dispõe o item 11.11 da minuta do Contrato de Concessão. Dada a aplicação da Seção II sobre áreas e instalações de movimentação de carga, é importante frisar que o item 11.10 da Seção II estabelece que o livre acesso relacionado à atuação em áreas e atividades operacionais também está submetido às regras de remuneração de que trata o item 11.6 e 11.6.1., que preveem a livre pactuação dessa remuneração, definida em função de critérios objetivos e não discriminatórios, entre a Concessionária e as partes contratantes como forma de permitir uma precificação eficiente dos serviços e otimizar a utilização da infraestrutura aeroportuária.

Isso posto, a própria minuta de contrato de concessão é clara ao dispor em seu item 11.9.2 que "em caso de descumprimento do disposto nos itens 11.6 e 11.6.1, a ANAC poderá, a qualquer tempo, estabelecer a regulação dos preços relativos à utilização das Áreas e Atividades Operacionais por meio de tarifas-teto, receita máxima ou outro método a ser estabelecido em regulamentação específica após ampla discussão pública, caso em que a Concessionária não fará jus ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato".

Portanto, a minuta do Contrato de Concessão aponta que os contratos firmados entre a Concessionária e seus usuários associados à utilização de áreas e atividades operacionais não estão sujeitos a qualquer tipo de reequilíbrio econômico-financeiro. Ademais, a minuta do Contrato de Concessão ainda prevê em seu item 5.4 que salvo os riscos expressamente alocados ao Poder Concedente no Contrato, a Concessionária é exclusiva e integralmente responsável por todos os demais riscos relacionados à presente Concessão.

Nesse sentido, o contrato alocou ao Poder Concedente apenas o risco de "criação, alteração ou extinção" de isenções e benefícios tarifários pelo Poder Público. Desta forma, eventuais riscos relacionados às isenções e benefícios tarifários anteriores à Concessão deverão ser assumidos pela Concessionária, o que naturalmente é precificado no momento do leilão.

Por fim, cabe destacar que o Anexo 04 da minuta do contrato de concessão determina que "ao estabelecer os valores das Tarifas do aeroporto, a Concessionária deverá observar as diretrizes do item 4.4 do Contrato, além das isenções tarifárias previstas em leis e normativos vigentes". Portanto, não há previsão contratual que desobrigue

a Concessionária de atender as previsões legais e normativas que tratem de incentivos tarifários.

Não obstante, tendo em vista o incremento previsto na fração de cargas importadas que não precisam passar pelo TECA, em virtude das inovações promovidas pela Receita Federal do Brasil, e de forma a estabelecer uma referência inicial para a remuneração ao aeroporto pela infraestrutura disponibilizada, o contrato foi alterado e introduzido um preço por quilograma de carga internacional embarcada ou desembarcada que não requeira processamento no terminal de cargas ou que seja movimentada em área cedida a terceiros. A Concessionária poderá praticar descontos sobre este preço, entretanto majorações ou o estabelecimento de preços diferenciados devido a especificidades das cargas precisarão ser precedidos por consultas aos usuários.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18246 i
NOME DO CONTRIBUINTE
Edgard Antunes Scherer
CONTRIBUIÇÃO
Olá. Sou Edgard Antunes Scherer. Envio arquivo em anexo com sugestões visando contribuir com a evolução da infraestrutura do Aeroporto Internacional de Viracopos na nova concessão que irá acontecer em 2022.
JUSTIFICATIVA
<p>Construção da taxiway LIMA: Este é um dos principais gargalos na movimentação de aeronaves no aeroporto de Viracopos. Esta pista de taxi ligará a PPD com os pátios do TPS, permitindo a separação dos fluxos de aeronaves chegando e saindo do TPS, sem interrupções, hoje impossível. Esta taxiway já estava prevista no EVTEA para a primeira fase, mas destaco a importância dela. Atualmente, com apenas uma taxiway (MIKE, paralela à futura taxiway LIMA) ligando os pátios do TPS a PPD ocorre uma limitação significativa na movimentação de aeronaves, pois, ou apenas movimentamos aeronaves entrando nos pátios, ou apenas saindo. Com o movimento atual, utilizando a cabeceira 15 da PPD por exemplo, são frequentes os registros de atrasos, pois com significativo volume de pousos, as aeronaves dirigindo-se para decolagem na cabeceira 15 ficam aguardando nas taxiways de acesso a referida taxiway MIKE e, até mesmo nesta taxiway, paralisando a movimentação de aeronaves de passageiros que pousaram e dirigem-se ao TPS. Essa limitação na movimentação de aeronaves impacta não apenas no atraso na movimentação de passageiros no TPS (em conexão principalmente), mas também na capacidade de pista do aeroporto, pois em determinados momentos seria possível decolar mais aeronaves, porém, estas sequer conseguem sair do pátio de estacionamento.</p>
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que a construção da Taxiway L está prevista na Fase 1 da concessão, conforme explicitado nos estudos de viabilidade. No entanto, esclarece-se que no estudo em questão a Taxiway L é denominada Taxiway T. Ressalta-se, por fim, que, em virtude das contribuições recebidas no âmbito desta consulta pública e tendo em vista as melhorias previstas na infraestrutura, julga-se adequada uma redução da Fase I-B da concessão para 18 meses. Portanto, as obras de construção da Taxiway T devem estar concluídas no prazo máximo de 18 meses a contar da data de eficácia do contrato de concessão.</p> <p>A ANAC também agradece a contribuição. Primeiramente, em relação às considerações acerca do plano de desenvolvimento do EVTEA, esclarece-se que os estudos não são vinculantes, tendo a Concessionária liberdade para desenvolver o sítio aeroportuário como melhor lhe convier, de acordo com o seu plano de negócios. Isso passa, naturalmente, por prover a capacidade necessária para atender à demanda operada no aeroporto - aí sim uma obrigação contratual - e nesse processo, eventuais gargalos como os que foram apontados devem ser endereçados no planejamento de investimentos. Entende-se que, da forma como o Contrato de Concessão está estruturado, estão postos os incentivos necessários para que, uma vez detectada a necessidade, tais demandas sejam atendidas, até porque tais</p>

investimentos em sistema de pistas e outras intervenções de lado ar que vêm em prol da capacidade operacional do aeroporto também têm, além dos mencionados investimentos em TPS, impactos significativos nas receitas das Concessionária.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18246 ii
NOME DO CONTRIBUINTE
Edgard Antunes Scherer
CONTRIBUIÇÃO
Olá. Sou Edgard Antunes Scherer. Envio arquivo em anexo com sugestões visando contribuir com a evolução da infraestrutura do Aeroporto Internacional de Viracopos na nova concessão que irá acontecer em 2022.
JUSTIFICATIVA
<p>Extensão da taxiway GOLF: Esta taxiway é paralela a PPD e também a taxiway CHARLIE. Atualmente, serve as posições de estacionamento em frente ao TECA (Terminal de Cargas), posições remotas do TPS, faz ligação com as taxiways de acesso a PPD (DELTA e HOTEL), ligação com a taxiway de acesso ao TPS (MIKE) e ligação com os pátios 1 e 2. Pela descrição, permitese compreender ser uma taxiway fundamental na operação do aeroporto e, que tem extensão equivalente à metade do comprimento da PPD. Esta limitação no comprimento impõe mais um gargalo. A extensão desta taxiway até a cabeceira 33 traria alguns benefícios: Melhor distribuição das aeronaves após pouso na cabeceira 15, não obstruindo as taxiways de saída rápida (ALPHA e FOXTROT);</p> <p>permitir melhor sequenciamento para as decolagens da cabeceira 33 baseandose nas diferentes performances das aeronaves e respectivos perfis de saída por instrumentos disponíveis, otimizando a utilização da PPD, reduzindo atrasos, menor desperdício de combustível e poluição. Este sequenciamento para decolagem hoje é restrito devido ao comprimento da taxiway e, mesmo que funcione inicialmente, caso observe-se um número significativo de pousos, as aeronaves de menor performance acabam ficando na frente e torna-se necessário um espaçamento maior entre as decolagens.</p> <p>Com a inauguração do hangar da Azul Linhas Aéreas, paralelo a cabeceira 33, construiu-se a ligação deste hangar com as taxiways GOLF, CHARLIE e ECHO. Na prática, os reboques de aeronaves da Azul dos pátios de estacionamento para o hangar e sentido inverso, utiliza-se a taxiway CHARLIE por inexistência da GOLF, mas para não atrasarmos o taxiamento de aeronaves, esses reboques das aeronaves da Azul só podem ocorrer em horários de baixo movimento para não impactar nas operações do aeroporto, mas que pode impactar as operações da Azul.</p> <p>Outro ponto importante na extensão da taxiway GOLF, ligando com as taxiways FOXTROT e ECHO1 é a necessidade de reforma da taxiway CHARLIE, esta encontra-se a vários anos com pavimento comprometido, principalmente no trecho em que a taxiway GOLF não existe, requerendo muita manutenção e diminuindo a velocidade de taxi das aeronaves. Estima-se que para reformar a PPD seria necessário reformar toda a taxiway CHARLIE, adequando-a para poder ser usada como pista auxiliar, mas para poder reconstruir toda a taxiway CHARLIE seria necessário estender a taxiway GOLF.</p> <p>Logo, a extensão da taxiway GOLF é de suma importância não apenas melhorar o fluxo de aeronaves em taxi/reboque, mas também para permitir a necessária reforma da taxiway CHARLIE e PPD.</p>

RESPOSTA

A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que os estudos serão revisados para contemplar a ampliação da taxiway G na Fase I-B da concessão, provendo melhorias no fluxo de aeronaves para acesso tanto ao pátio de cargas e ao pátio 01, quanto à PPD e ao MRO da Azul.

A ANAC também agradece a contribuição. Primeiramente, em relação às considerações acerca do plano de desenvolvimento do EVTEA, esclarece-se que os estudos não são vinculantes, tendo a Concessionária liberdade para desenvolver o sítio aeroportuário como melhor lhe convier, de acordo com o seu plano de negócios. Isso passa, naturalmente, por prover a capacidade necessária para atender à demanda operada no aeroporto - aí sim uma obrigação contratual - e nesse processo, eventuais gargalos como os que foram apontados devem ser endereçados no planejamento de investimentos. Entende-se que, da forma como o Contrato de Concessão está estruturado, estão postos os incentivos necessários para que, uma vez detectada a necessidade, tais demandas sejam atendidas, até porque tais investimentos em sistema de pistas e outras intervenções de lado ar que vêm em prol da capacidade operacional do aeroporto também têm, além dos mencionados investimentos em TPS, impactos significativos nas receitas das Concessionária.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18246 iii
NOME DO CONTRIBUINTE
Edgard Antunes Scherer
CONTRIBUIÇÃO
Olá. Sou Edgard Antunes Scherer. Envio arquivo em anexo com sugestões visando contribuir com a evolução da infraestrutura do Aeroporto Internacional de Viracopos na nova concessão que irá acontecer em 2022.
JUSTIFICATIVA
Construção de nova taxiway de “saída rápida”: O Aeroporto de Viracopos tem como uma de suas características, a utilização quase diária das duas cabeceiras da pista. Apesar da cabeceira 15 ser melhor equipada com auxílios para pouso de precisão, taxiways de saídas rápidas e taxiways para decolagem, as operações na cabeceira 33 são quase tão corriqueiras quanto na 15, incluindo horários de pico, mas sem os mesmos recursos, o que na prática não contribui para um melhor aproveitamento da PPD. Um dos pontos de melhoria, seria a construção de uma taxiway de saída rápida. Minha proposta seria a construção da taxiway no último terço da PPD ligando com a taxiway KILO2, permitindo rápido acesso aos pátios 3 e 4, além das taxiways CHARLIE e GOLF. Esta saída permitiria que as aeronaves de grande porte (categoria 4E e 4F) tivessem uma saída rápida pousando pela 33 o que inexiste atualmente, permitindo que o tempo de ocupação de pista seja menor. Hoje é necessário seguir até o final da PPD para sair por uma taxiway a 90 graus em relação a PPD, ou seja, em velocidade menor, impactando diretamente nas operações, já que na maioria das vezes não é possível efetuar uma decolagem após o pouso de uma aeronave de grande porte e a aeronave seguinte na aproximação.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que, pelas análises de capacidade e das operações da PPD apresentados no Estudo de Engenharia e Afins, realizados com base nos dados disponibilizados sobre a situação atual do aeroporto, a adição de uma nova saída rápida próxima da cabeceira 15 não causaria impacto significativo em termos de capacidade do sistema. Ademais, esclarece-se que outros investimentos para viabilizar operações específicas poderão ser realizados pelo concessionário para atendimento da demanda real verificada durante o período da concessão, caso seja necessário.</p> <p>A ANAC também agradece a contribuição. Primeiramente, em relação às considerações acerca do plano de desenvolvimento do EVTEA, esclarece-se que os estudos não são vinculantes, tendo a Concessionária liberdade para desenvolver o sítio aeroportuário como melhor lhe convier, de acordo com o seu plano de negócios. Isso passa, naturalmente, por prover a capacidade necessária para atender à demanda operada no aeroporto - aí sim uma obrigação contratual - e nesse processo, eventuais gargalos como os que foram apontados devem ser endereçados no planejamento de investimentos. Entende-se que, da forma como o Contrato de Concessão está estruturado, estão postos os incentivos necessários para que, uma vez detectada a necessidade, tais demandas sejam atendidas, até porque tais investimentos em sistema de pistas e outras intervenções de lado ar que vêm em prol</p>

da capacidade operacional do aeroporto também têm, além dos mencionados investimentos em TPS, impactos significativos nas receitas das Concessionária.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18246 iv
NOME DO CONTRIBUINTE
Edgard Antunes Scherer
CONTRIBUIÇÃO
Olá. Sou Edgard Antunes Scherer. Envio arquivo em anexo com sugestões visando contribuir com a evolução da infraestrutura do Aeroporto Internacional de Viracopos na nova concessão que irá acontecer em 2022.
JUSTIFICATIVA
<p>Instalação EMAS Cabeceira 15: Esta é uma obra que até recentemente eu entendia ser impossível de acontecer no país, não por razões técnicas, mas desconhecimento e/ou vontade dos administradores. O EMAS (Engineered Material Arrestor System) contribui imensamente para segurança das operações, pois retém com muita segurança e quase sem danos uma aeronave que venha a sair da pista. Ao contrário do Aeroporto de Congonhas (1º aeroporto da América Latina a ter instalado o EMAS), na cabeceira 15 de Viracopos está disponível uma RESA (Runway End Safety Area) de 240 metros de comprimento, permitindo a instalação do EMAS neste local, a um custo muito menor do que o de Congonhas e com capacidade para atender aeronaves categoria 4E.</p> <p>É preciso lembrar que em algumas ocasiões o Aeroporto de Viracopos serviu como aeródromo de alternativa para aeronaves em emergência devido a sua PPD de grande comprimento, capacidade de atendimento contra incêndio para atender aeronaves de grande porte (atualmente classificado na categoria 10)</p>
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que para o desenvolvimento dos estudos foram seguidos os normativos pertinentes e vigentes da ANAC (RBAC 154), os quais explicitam os parâmetros de garantia de segurança do aeroporto. De acordo com os parâmetros utilizados nos regulamentos vigentes, as dimensões da RESA existente tanto na cabeceira 15 quanto na 33 já atendem aos requisitos de segurança. Nesse mesmo sentido, a ANAC esclarece que, a cabeceira 15 do aeroporto de Viracopos possui Área de Segurança de Fim de Pista (RESA) nas dimensões de 240m x 150m, ou seja, não há a necessidade de implantação de EMAS na área tendo em vista o provimento de RESA nas dimensões previstas no regulamento de projeto de aeródromos.</p> <p>A cabeceira 33 do aeroporto de Viracopos possui atualmente Área de Segurança de Fim de Pista (RESA) de 90m x 90m provida por meio do deslocamento desta cabeceira em 90m. Assim, cabe ao operador aeroportuário a definição da solução a ser adotada para fins de atendimento ao previsto no RBAC 154.</p> <p>Ademais, em relação às considerações acerca do plano de desenvolvimento do EVTEA, esclarece-se que os estudos não são vinculantes, tendo a Concessionária liberdade para desenvolver o sítio aeroportuário como melhor lhe convier, de acordo com o seu plano de negócios. Isso passa, naturalmente, por prover a capacidade necessária para atender à demanda operada no aeroporto - aí sim uma obrigação contratual - e nesse processo, eventuais gargalos como os que foram apontados devem ser endereçados no planejamento de investimentos. Entende-se que, da</p>

forma como o Contrato de Concessão está estruturado, estão postos os incentivos necessários para que, uma vez detectada a necessidade, tais demandas sejam atendidas, até porque tais investimentos em sistema de pistas e outras intervenções de lado ar que vêm em prol da capacidade operacional do aeroporto também têm, além dos mencionados investimentos em TPS, impactos significativos nas receitas das Concessionária.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18246 v
NOME DO CONTRIBUINTE
Edgard Antunes Scherer
CONTRIBUIÇÃO
Olá. Sou Edgard Antunes Scherer. Envio arquivo em anexo com sugestões visando contribuir com a evolução da infraestrutura do Aeroporto Internacional de Viracopos na nova concessão que irá acontecer em 2022.
JUSTIFICATIVA
<p>Novas taxiways de saída rápida da PPD atual: acredito que caso a próxima concessionária construa a segunda PPD (a atuação das concessionárias presentes no país demonstra que não há interesse em um gasto tão grande) essa obra demandará tempo considerável e só ocorrerá de forma reativa, ou seja, quando a saturação da atual PPD for realidade. Mesmo com a nova PPD, a existente continuará recebendo a maior parte das operações devido as suas características. Com o aumento previsto de operações de pousos e decolagens, associado aos diferentes tipos de aeronaves (tamanhos e performances) que deverão continuar operando em Viracopos, haverá ainda mais pressão por uma otimização do tempo de ocupação de pista que só será mitigado com novas taxiways de saída rápida. Sugeri uma taxiway de saída rápida a mais para cada lado da pista, em pontos que favorecem a frenagem das aeronaves que continuarão operando no aeroporto nas próximas décadas.</p>
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que, pelas análises de capacidade e das operações da PPD apresentados no Estudo de Engenharia e Afins, realizados com base nos dados disponibilizados sobre a situação atual do aeroporto, a adição de novas saídas rápidas não causaria impacto significativo em termos de capacidade do sistema. Ademais, esclarece-se que outros investimentos para viabilizar operações específicas poderão ser realizados pelo concessionário para atendimento da demanda real do período da concessão, caso seja necessário.</p> <p>A ANAC também agradece a contribuição. Primeiramente, em relação às considerações acerca do plano de desenvolvimento do EVTEA, esclarece-se que os estudos não são vinculantes, tendo a Concessionária liberdade para desenvolver o sítio aeroportuário como melhor lhe convier, de acordo com o seu plano de negócios. Isso passa, naturalmente, por prover a capacidade necessária para atender à demanda operada no aeroporto - aí sim uma obrigação contratual - e nesse processo, eventuais gargalos como os que foram apontados devem ser endereçados no planejamento de investimentos. Entende-se que, da forma como o Contrato de Concessão está estruturado, estão postos os incentivos necessários para que, uma vez detectada a necessidade, tais demandas sejam atendidas, até porque tais investimentos em sistema de pistas e outras intervenções de lado ar que vêm em prol da capacidade operacional do aeroporto também têm, além dos mencionados investimentos em TPS, impactos significativos nas receitas das Concessionárias.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18246 vi
NOME DO CONTRIBUINTE
Edgard Antunes Scherer
CONTRIBUIÇÃO
Olá. Sou Edgard Antunes Scherer. Envio arquivo em anexo com sugestões visando contribuir com a evolução da infraestrutura do Aeroporto Internacional de Viracopos na nova concessão que irá acontecer em 2022.
JUSTIFICATIVA
<p>Adequações nas laterais da taxiway HOTEL: a taxiway HOTEL é uma das taxiways de acesso a cabeceira 15. Esta taxiway foi construída quando o TPS e o TECA ficavam na parte central em relação a PPD. Esta realidade mudou quando foi construído o novo TPS, deslocando parte significativa das operações para o lado oposto dessa taxiway. O perfil dessa taxiway é em curva para um lado. Como boa parte do movimento é para o lado oposto, não podemos utilizá-la, pois pelo formato das laterais da taxiway as aeronaves não podem curvar. Esse fato cria mais um gargalo em horários de pico, pois gera restrições no taxiamento do TPS para decolagem da cabeceira 15 (sequenciamento de decolagem) e inviabiliza que aeronaves com destino ao TPS saiam da PPD após o pouso na cabeceira 33, ocasionando tempo maior de ocupação de pista. Outro ponto interessante é que quando uma aeronave categoria 4D ou maior entra na PPD para decolagem pela taxiway DELTA (paralela à HOTEL) e, não puder decolar, seja por razões técnicas ou por meteorologia, é necessário que ela faça o deslocamento sobre a PPD até taxiway ALPHA no centro da pista, o que normalmente atrasa as demais decolagens e/ou gera arremetidas das aeronaves em aproximação. Minha sugestão são obras simples e pontuais nos canteiros laterais da taxiway HOTEL para permitir que as aeronaves possam curvar para ambos os lados. Outra medida mitigadora, seria a construção da taxiway de saída rápida proposta na primeira fase com ângulo de curva que venha a permitir uma aeronave de grande porte usá-la para sair, mesmo em sentido oposto.</p>
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que, pelas análises de capacidade e das operações da PPD apresentados no Estudo de Engenharia e Afins, realizados com base nos dados disponibilizados sobre a situação atual do aeroporto, a adequação das dimensões da Taxiway H não causam impacto em termos de capacidade do sistema. Ademais, esclarece-se que outros investimentos para viabilizar operações específicas poderão ser realizados pelo concessionário para atendimento da demanda real do período da concessão, caso seja necessário.</p> <p>A ANAC também agradece a contribuição. Primeiramente, em relação às considerações acerca do plano de desenvolvimento do EVTEA, esclarece-se que os estudos não são vinculantes, tendo a Concessionária liberdade para desenvolver o sítio aeroportuário como melhor lhe convier, de acordo com o seu plano de negócios. Isso passa, naturalmente, por prover a capacidade necessária para atender à demanda operada no aeroporto - aí sim uma obrigação contratual - e nesse processo, eventuais gargalos como os que foram apontados devem ser endereçados no</p>

planejamento de investimentos. Entende-se que, da forma como o Contrato de Concessão está estruturado, estão postos os incentivos necessários para que, uma vez detectada a necessidade, tais demandas sejam atendidas, até porque tais investimentos em sistema de pistas e outras intervenções de lado ar que vêm em prol da capacidade operacional do aeroporto também têm, além dos mencionados investimentos em TPS, impactos significativos nas receitas das Concessionária.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18246 vii
NOME DO CONTRIBUINTE
Edgard Antunes Scherer
CONTRIBUIÇÃO
Olá. Sou Edgard Antunes Scherer. Envio arquivo em anexo com sugestões visando contribuir com a evolução da infraestrutura do Aeroporto Internacional de Viracopos na nova concessão que irá acontecer em 2022.
JUSTIFICATIVA
Taxiway ligando as duas PPDs: No projeto original de construção da segunda pista (concessão de 2012), previu-se pelo menos uma taxiway ligando as PPDs, em outro ponto, distante do atual TPS e próximo ao SCI (seção contra incêndio). O projeto incluiu até mesmo a adequação das vias de acesso ao aeroporto que foram duplicadas e que passariam por baixo dessa taxiway. Essa taxiway trará um ganho significativo de eficiência ao aeroporto, pois agilizará em muito o deslocamento de aeronaves entre uma parte e outra do aeroporto, sem ter que passar pelo TPS, não permitindo que aconteça o que ocorre no Aeroporto J.K. em Brasília, onde aeronaves cargueiras e/ou aviação geral que tenham como destino algum lugar ao sul do DF tenham que cruzar todo o aeroporto para decolar, percorrendo mais de 4km, gerando atrasos, maior consumo de combustível e poluição.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que, conforme análises feitas nos estudos de viabilidade, as taxiways T e M previstas no Plano de Desenvolvimento do Estudo de Engenharia e Afins proveem operacionalidade adequada para a demanda de movimentos projetada para o aeroporto. Ademais, esclarece-se que outros investimentos para viabilizar operações específicas poderão ser realizados pelo concessionário para atendimento da demanda real do período da concessão, caso seja necessário.</p> <p>A ANAC também agradece a contribuição. Primeiramente, em relação às considerações acerca do plano de desenvolvimento do EVTEA, esclarece-se que os estudos não são vinculantes, tendo a Concessionária liberdade para desenvolver o sítio aeroportuário como melhor lhe convier, de acordo com o seu plano de negócios. Isso passa, naturalmente, por prover a capacidade necessária para atender à demanda operada no aeroporto - aí sim uma obrigação contratual - e nesse processo, eventuais gargalos como os que foram apontados devem ser endereçados no planejamento de investimentos. Entende-se que, da forma como o Contrato de Concessão está estruturado, estão postos os incentivos necessários para que, uma vez detectada a necessidade, tais demandas sejam atendidas, até porque tais investimentos em sistema de pistas e outras intervenções de lado ar que vêm em prol da capacidade operacional do aeroporto também têm, além dos mencionados investimentos em TPS, impactos significativos nas receitas das Concessionária.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18246 viii
NOME DO CONTRIBUINTE
Edgard Antunes Scherer
CONTRIBUIÇÃO
Olá. Sou Edgard Antunes Scherer. Envio arquivo em anexo com sugestões visando contribuir com a evolução da infraestrutura do Aeroporto Internacional de Viracopos na nova concessão que irá acontecer em 2022.
JUSTIFICATIVA
Ampliação pátio 1: Esse pátio de estacionamento de aeronaves é atualmente utilizado principalmente pela aviação geral. Com a extensão da taxiway GOLF, parte do pátio seria perdida (2 posições de estacionamento), mas do lado oposto a GOLF é possível ampliá-lo sem grandes modificações, pois existe uma parte contígua, plana, o que amenizaria a falta de posições de estacionamento de aeronaves.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que os estudos serão revisados para contemplar a ampliação da taxiway G na Fase I-B da concessão, provendo melhorias no fluxo de aeronaves para acesso tanto ao pátio de cargas e ao pátio 01, quanto à PPD e ao MRO da Azul. Com isso, proceder-se-á à ampliação do pátio 01 para atender à demanda de posições de estacionamento de aeronaves projetada pelos estudos de viabilidade.</p> <p>A ANAC também agradece a contribuição. Primeiramente, em relação às considerações acerca do plano de desenvolvimento do EVTEA, esclarece-se que os estudos não são vinculantes, tendo a Concessionária liberdade para desenvolver o sítio aeroportuário como melhor lhe convier, de acordo com o seu plano de negócios. Isso passa, naturalmente, por prover a capacidade necessária para atender à demanda operada no aeroporto - aí sim uma obrigação contratual - e nesse processo, eventuais gargalos como os que foram apontados devem ser endereçados no planejamento de investimentos. Entende-se que, da forma como o Contrato de Concessão está estruturado, estão postos os incentivos necessários para que, uma vez detectada a necessidade, tais demandas sejam atendidas, até porque tais investimentos em sistema de pistas e outras intervenções de lado ar que vêm em prol da capacidade operacional do aeroporto também têm, além dos mencionados investimentos em TPS, impactos significativos nas receitas das Concessionária.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18246 ix
NOME DO CONTRIBUINTE
Edgard Antunes Scherer
CONTRIBUIÇÃO
Olá. Sou Edgard Antunes Scherer. Envio arquivo em anexo com sugestões visando contribuir com a evolução da infraestrutura do Aeroporto Internacional de Viracopos na nova concessão que irá acontecer em 2022.
JUSTIFICATIVA
Ajuste em taxiway de acesso a nova PPD: Sugiro um pequeno ajuste em uma taxiway da nova PPD, ligando-a diretamente com a taxiway de saída rápida. Essa ligação melhorará o fluxo das aeronaves em táxi tanto para decolagem quanto para pouso na cabeceira 33L, além de facilitar o sequenciamento do táxi de aeronaves que pousaram na cabeceira 15R.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que está prevista para a Fase 3 do Plano de Desenvolvimento descrito nos estudos a construção de mais taxiways perpendiculares à taxiway AA, o que mitigaria possíveis congestionamentos de aeronaves por conta da utilização da nova PPD.</p> <p>A ANAC também agradece a contribuição. Primeiramente, em relação às considerações acerca do plano de desenvolvimento do EVTEA, esclarece-se que os estudos não são vinculantes, tendo a Concessionária liberdade para desenvolver o sítio aeroportuário como melhor lhe convier, de acordo com o seu plano de negócios. Isso passa, naturalmente, por prover a capacidade necessária para atender à demanda operada no aeroporto - aí sim uma obrigação contratual - e nesse processo, eventuais gargalos como os que foram apontados devem ser endereçados no planejamento de investimentos. Entende-se que, da forma como o Contrato de Concessão está estruturado, estão postos os incentivos necessários para que, uma vez detectada a necessidade, tais demandas sejam atendidas, até porque tais investimentos em sistema de pistas e outras intervenções de lado ar que vêm em prol da capacidade operacional do aeroporto também têm, além dos mencionados investimentos em TPS, impactos significativos nas receitas das Concessionária.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18246 x
NOME DO CONTRIBUINTE
Edgard Antunes Scherer
CONTRIBUIÇÃO
Olá. Sou Edgard Antunes Scherer. Envio arquivo em anexo com sugestões visando contribuir com a evolução da infraestrutura do Aeroporto Internacional de Viracopos na nova concessão que irá acontecer em 2022.
JUSTIFICATIVA
<p>Implantação EMAS cabeceira 33R: Se houver a instalação do EMAS na cabeceira 15(L), seria adequado que fosse implantado o mesmo dispositivo na cabeceira oposta, lembrando que naquele ponto encontra-se a Rodovia Santos Dumont e um acidente com runway excursion pode gerar muitas fatalidades atingindo também aqueles que trafegam na rodovia.</p> <p>Este EMAS seria mais curto (por falta de espaço) do que aquele proposto na cabeceira 15, mas traria quase os mesmos benefícios, reduzindo apenas a categoria de aeronaves a ser suportada.</p> <p>Importante salientar que devido a diferença no comprimento entre as PPDs, caso de uma aeronave tenha uma pane de flaps ou freios, certamente a tripulação preferirá a pista de maior comprimento, por isso, não sugeri o EMAS na segunda PPD.</p>
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que para o desenvolvimento dos estudos foram seguidos os normativos pertinentes e vigentes da ANAC (RBAC 154), os quais explicitam os parâmetros de garantia de segurança do aeroporto. De acordo com os parâmetros utilizados nos regulamentos vigentes, as dimensões da RESA existente tanto na cabeceira 15 quanto na 33 já atendem aos requisitos de segurança. Nesse mesmo sentido, a ANAC esclarece que, a cabeceira 15 do aeroporto de Viracopos possui Área de Segurança de Fim de Pista (RESA) nas dimensões de 240m x 150m, ou seja, não há a necessidade de implantação de EMAS na área tendo em vista o provimento de RESA nas dimensões previstas no regulamento de projeto de aeródromos.</p> <p>A cabeceira 33 do aeroporto de Viracopos possui atualmente Área de Segurança de Fim de Pista (RESA) de 90m x 90m provida por meio do deslocamento desta cabeceira em 90m. Assim, cabe ao operador aeroportuário a definição da solução a ser adotada para fins de atendimento ao previsto no RBAC 154.</p> <p>Ademais, as considerações acerca do plano de desenvolvimento do EVTEA, esclarece-se que os estudos não são vinculantes, tendo a Concessionária liberdade para desenvolver o sítio aeroportuário como melhor lhe convier, de acordo com o seu plano de negócios. Isso passa, naturalmente, por prover a capacidade necessária para atender à demanda operada no aeroporto - aí sim uma obrigação contratual - e nesse processo, eventuais gargalos como os que foram apontados devem ser endereçados no planejamento de investimentos. Entende-se que, da forma como o Contrato de Concessão está estruturado, estão postos os incentivos necessários para que, uma vez detectada a necessidade, tais demandas sejam atendidas, até</p>

porque tais investimentos em sistema de pistas e outras intervenções de lado ar que vêm em prol da capacidade operacional do aeroporto também têm, além dos mencionados investimentos em TPS, impactos significativos nas receitas das Concessionária.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18246 xi
NOME DO CONTRIBUINTE
Edgard Antunes Scherer
CONTRIBUIÇÃO
Olá. Sou Edgard Antunes Scherer. Envio arquivo em anexo com sugestões visando contribuir com a evolução da infraestrutura do Aeroporto Internacional de Viracopos na nova concessão que irá acontecer em 2022.
JUSTIFICATIVA
<p>Gostaria de pontuar sobre o TECA, hoje batendo recordes de movimentação, grande gerador de receitas para o aeroporto. Não vou me aprofundar pois não tenho conhecimento técnico para isso, mas no EVTEA apresentado, o TECA não recebeu o destaque devido. A movimentação de cargas em Viracopos é muito expressiva, a localização do aeroporto é excelente e, apresenta muito espaço para crescimento, tanto na movimentação internacional, como doméstica. Os terminais de carga precisam também receber atenção especial na futura concessão e, um ponto de melhoria em Viracopos é uma conectividade direta com o ramal ferroviário que passa as margens do aeroporto. Porque não criar um terminal intermodal no aeroporto?</p> <p>Além da parte intermodal de cargas, faz-se necessário pensar sobre o futuro do aeroporto, a ligação ferroviária de passageiros. Existe o projeto do trem interidades ligando São Paulo ao interior do estado, passando por Campinas e com estudos de uma ligação com Viracopos, que seria separada do ramal ferroviário atual, sem contar que, dependendo da ampliação dos TPS, uma movimentação via trilhos entre os terminais será uma necessidade.</p>
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que as estimativas para o processamento de cargas internacionais foram elaboradas utilizando metodologias usualmente empregadas para a projeção, dimensionamento e avaliação de ativos aeroportuários. Mais especificamente, as projeções de passageiros e cargas se baseiam em modelos econométricos, comparação de resultados com benchmarks do setor e utilização de manuais e critérios de dimensionamento. Ademais, destaca-se que os estudos se limitaram a estudar o ativo aeroportuário. Portanto, eventuais ramais de acesso situados fora do sítio aeroportuário (i.e. trem interidades) não fazem parte do escopo da análise. Com relação à criação de um terminal intermodal de cargas no aeroporto e à inclusão de uma conexão ferroviária interna de passageiros, tais necessidades não foram identificadas na elaboração dos estudos técnicos, mas poderão ser objeto do Plano de Desenvolvimento proposto pelo futuro concessionário.</p> <p>A ANAC também agradece a contribuição. Primeiramente, em relação às considerações acerca do plano de desenvolvimento do EVTEA, esclarece-se que os estudos não são vinculantes, tendo a Concessionária liberdade para desenvolver o sítio aeroportuário como melhor lhe convier, de acordo com o seu plano de negócios. Isso passa, naturalmente, por prover a capacidade necessária para atender à demanda operada no aeroporto - aí sim uma obrigação contratual - e nesse processo, eventuais gargalos como os que foram apontados devem ser endereçados no</p>

planejamento de investimentos. Entende-se que, da forma como o Contrato de Concessão está estruturado, estão postos os incentivos necessários para que, uma vez detectada a necessidade, tais demandas sejam atendidas, até porque tais investimentos em sistema de pistas e outras intervenções de lado ar que vêm em prol da capacidade operacional do aeroporto também têm, além dos mencionados investimentos em TPS, impactos significativos nas receitas das Concessionária.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18249
NOME DO CONTRIBUINTE
Secretaria de Promocao da Prod. e Adv. da Concorrencia
CONTRIBUIÇÃO
Verificação prévia da disponibilidade orçamentária para cumprimento da regra contratual proposta de condicionar o início de eficácia da concessão ao pagamento da indenização devida pela União à concessionária anterior, de maneira a minimizar incertezas que possam impactar o fluxo de caixa da concessionária e retardar o início da nova concessão. (Recomendação 02) Conforme PARECER SEI Nº 15468/2021/ME - Processo SEI nº 10099.100764/2021-49
JUSTIFICATIVA
"Contribuições da Seae, nos termos de suas atribuições, definidas na Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011,[1] , e no Decreto nº 9.745, de 8 de abril de 2019".
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que a complementação pela União dos recursos a serem transferidos ao concessionário atual a título de indenização por investimentos em bens reversíveis não amortizados ocorrerá apenas caso o valor arrecadado no leilão seja inferior à indenização devida. Caso isso ocorra, caberá à União efetuar o pagamento da diferença remanescente entre o valor da Contribuição Inicial e o valor da indenização, nos termos previstos no item 2.11.4 da minuta de contrato de concessão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18250
NOME DO CONTRIBUINTE
Secretaria de Promocao da Prod. e Adv. da Concorrencia
CONTRIBUIÇÃO
Verificação prévia da disponibilidade orçamentária para cumprimento da regra contratual proposta de condicionar o início de eficácia da concessão ao pagamento da indenização devida pela União à concessionária anterior, de maneira a minimizar incertezas que possam impactar o fluxo de caixa da concessionária e retardar o início da nova concessão. (Recomendação 02); Conforme PARECER SEI Nº 15468/2021/ME Processo SEI nº 10099.100764/2021-49
JUSTIFICATIVA
Contribuições da Seae, nos termos de suas atribuições, definidas na Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011,[1] , e no Decreto nº 9.745, de 8 de abril de 2019
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que a complementação pela União dos recursos a serem transferidos ao concessionário atual a título de indenização por investimentos em bens reversíveis não amortizados ocorrerá apenas caso o valor arrecadado no leilão seja inferior à indenização devida. Caso isso ocorra, caberá à União efetuar o pagamento da diferença remanescente entre o valor da Contribuição Inicial e o valor da indenização, nos termos previstos no item 2.11.4 da minuta de contrato de concessão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18251
NOME DO CONTRIBUINTE
TS INFRAESTRUTURA E ENGENHARIA S.A
CONTRIBUIÇÃO
Incorporação no Plano Diretor do Aeroporto de Viracopos de área para implantação de estação de transporte público metro ferroviário e delimitação de faixa para implantação de via até a referida estação. A estação deve prever um espaço mínimo de aproximadamente 15 metros de largura e 80 metros de comprimento. A via deve prever uma largura mínima de 8 metros de largura ao longo do viário de acesso ao aeroporto, via elevada, compilares de cerca de 1 metro e meio de diâmetro.
JUSTIFICATIVA
O Aeroporto de Viracopos é e será um dos mais importantes aeroportos de passageiros do Brasil e conforme a evolução de sua demanda necessitará da implantação de uma conexão baseada no transporte público, utilizando uma tecnologia segregada metro ferroviária. Esta diretriz é adotada em todos os grandes aeroportos do mundo e se torna mais importante em função das metas de atendimento ao carbono neutro das quais o Brasil é signatário. Uma estação de passageiros não ocupa um espaço demasiado grande e pode ser inserido dentro do plano de massas disponibilizado no termo de referência e a faixa de servidão para implantação da via tão pouco gerará algum inconveniente a concepção hora estabelecida para o aeroporto. Não prever, por outro lado, a existência desta funcionalidade no plano do aeroporto poderá criar uma defasagem de difícil solução e que poderá trazer problemas a relação entre o poder concedente e o concessionário privado no futuro.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que, conforme explicitado no Item 1.6.2.3 do Relatório de Estudos de Engenharia e Afins, o sistema viário de acesso ao aeroporto possui capacidade para atender à demanda projetada para todo o período da concessão. Ademais, acrescenta-se que, apesar do sistema viário ser suficiente para atender a demanda projetada, o concessionário poderá realizar investimentos em outras formas de acesso ao aeroporto com o objetivo de atender à demanda existente no decorrer da concessão, negociando tais investimentos com o governo local.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18252
NOME DO CONTRIBUINTE
00.394.460/0558-09
CONTRIBUIÇÃO
Adoção de metodologia de valoração de ativos a mercado para definir o valor da indenização devido a concessionária anterior (Recomendação 03); Conforme PARECER SEI Nº 15468/2021/ME Processo SEI nº 10099.100764/2021-49
JUSTIFICATIVA
Contribuições da Seae, nos termos de suas atribuições, definidas na Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011,[1] , e no Decreto nº 9.745, de 8 de abril de 2019
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que as Notas Técnicas nº 28/2019/GEIC/SRA e nº 14/2020/GEIC/SRA detalham as razões pelas quais a argumentação proposta não encontra respaldo na legislação, bem como apresenta equívocos no entendimento de questões contábeis e regulatórias. As notas se encontram disponíveis para consulta pública nos processos 00058.020601/2018-19, referente à proposta de regulamentação da metodologia de cálculo dos valores de indenização referentes aos investimentos vinculados a bens reversíveis não amortizados, e 00058.019308/2020-15, resposta à diligência do TCU sobre o tema. Em resumo, é equivocada a asserção de que a concessionária possui garantia de ressarcimento dos valores contabilizados. Cabe ressaltar que a metodologia proposta pela Resolução nº 533 não pode ser confundida como “critérios contábeis”, como foi exposto, conforme evidenciado pelo disposto no § 3º do Art. 2º da Resolução ANAC nº 533/2019:</p> <p>§ 3º A reversibilidade do bem e o direito de indenização nos termos desta Resolução independem das práticas contábeis adotadas pela Concessionária.</p> <p>Além disso, não há taxa de retorno real aplicada sobre os valores investidos. O custo histórico é corrigido pelo IPCA.</p> <p>Ademais, há que se lembrar que os desembolsos de outorga não são indenizáveis em caso de extinção antecipada por caducidade, nova licitação ou falência. Deste modo, não se vislumbra neste caso específico risco de comportamento estratégico perverso relacionado à eventual intenção de sobreinvestimento buscando retornos econômicos por meio da indenização em detrimento da prestação do serviço objeto da concessão.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18253
NOME DO CONTRIBUINTE
Secretaria de Promocao da Prod. e Adv. da Concorrencia
CONTRIBUIÇÃO
Especificação mais objetiva e exigência de contratação de apólices específicas com base em eventos fortuitos ou de força maior, evitando assim a insegurança jurídica decorrente de interpretação diversa das cláusulas contratuais. (Recomendação 04); Conforme PARECER SEI Nº 15468/2021/ME Processo SEI nº 10099.100764/2021-49
JUSTIFICATIVA
Contribuições da Seae, nos termos de suas atribuições, definidas na Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011,[1] , e no Decreto nº 9.745, de 8 de abril de 2019.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que as coberturas securitárias exigidas nos itens 3.1.67.1, 3.1.67.2 e 3.1.67.3 do Contrato de Concessão constituem-se nas coberturas mínimas obrigatórias a serem contratadas pela Concessionária. É importante ressaltar que o risco descrito no item 5.2.8 foi inserido na matriz de risco como responsabilidade do Poder Concedente justamente com o intuito de assegurar que as situações de elevada gravidade e que não encontram seguro disponível no mercado brasileiro sejam passíveis de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato. Diante disso, entende-se não adequado exigir a contratação de apólices ainda mais específicas, e que cabe à Concessionária avaliar quais riscos pretende proteger por meio de seguros, em especial considerando o disposto na cláusula 5.2.8 da minuta do Contrato de Concessão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18254
NOME DO CONTRIBUINTE
Secretaria de Promocao da Prod. e Adv. da Concorrencia
CONTRIBUIÇÃO
Avaliação da possibilidade/factibilidade de adoção de alternativas de tarifação híbridas, que considerem componentes de valores fixos para a remuneração das parcelas fixas dos custos incorridos na armazenagem, acrescidos de componentes variáveis (ad valorem) para remuneração apenas dos custos variáveis associados à atividade de armazenagem. (Recomendação 05) Conforme PARECER SEI Nº 15468/2021/ME Processo SEI nº 10099.100764/2021-49
JUSTIFICATIVA
Contribuições da Seae, nos termos de suas atribuições, definidas na Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011,[1] , e no Decreto nº 9.745, de 8 de abril de 2019
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. Inicialmente, cumpre informar que, na maior parte dos casos, as tarifas de armazenagem são cobradas em conjunto com as tarifas de capatazia, de forma que as tabelas que englobam a cobrança dessas tarifas em conjunto dispõem de uma cobrança mínima e uma cobrança que varia de acordo com o peso bruto da carga tarifada. Assim sendo, entende-se que o objetivo perseguido por esta SEAE em sua contribuição já está devidamente preservado na proposta atual.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18255
NOME DO CONTRIBUINTE
TS INFRAESTRUTURA E ENGENHARIA S.A
CONTRIBUIÇÃO
Incorporação no Plano Diretor do Aeroporto de Viracopos de área para implantação de estação de transporte público metro ferroviário e delimitação de faixa para implantação de via até a referida estação. A estação deve prever um espaço mínimo de aproximadamente 15 metros de largura e 80 metros de comprimento. A via deve prever uma largura mínima de 8 metros de largura ao longo do viário de acesso ao aeroporto, via elevada, compilares de cerca de 1 metro e meio de diâmetro.
JUSTIFICATIVA
O Aeroporto de Viracopos é e será um dos mais importantes aeroportos de passageiros do Brasil e conforme a evolução de sua demanda necessitará da implantação de uma conexão baseada no transporte público, utilizando uma tecnologia segregada metro ferroviária. Esta diretriz é adotada em todos os grandes aeroportos do mundo e se torna mais importante em função das metas de atendimento ao carbono neutro das quais o Brasil é signatário. Uma estação de passageiros não ocupa um espaço demasiado grande e pode ser inserido dentro do plano de massas disponibilizado no termo de referência e a faixa de servidão para implantação da via tão pouco gerará algum inconveniente a concepção hora estabelecida para o aeroporto. Não prever, por outro lado, a existência desta funcionalidade no plano do aeroporto poderá criar uma defasagem de difícil solução e que poderá trazer problemas a relação entre o poder concedente e o concessionário privado no futuro.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que, conforme explicitado no Item 1.6.2.3 do Relatório de Estudos de Engenharia e Afins, o sistema viário de acesso ao aeroporto possui capacidade para atender à demanda projetada para todo o período da concessão. Ademais, acrescenta-se que, apesar do sistema viário ser suficiente para atender a demanda projetada, o concessionário poderá realizar investimentos em outras formas de acesso ao aeroporto com o objetivo de atender à demanda existente no decorrer da concessão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18256
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
<p>O item 4.3 do anexo 2 da minuta do Contrato de Concessão (PEA) indica que a Concessionária será imitada na posse das áreas descritas nos itens 4.1.1 a 4.1.5, relativos ao Complexo Aeroportuário, da seguinte forma:</p> <p>“4.3. Respeitadas as fases de transição operacional dispostas no presente contrato, a Concessionária imitar-se-á na posse imediata da área descrita nos subitens 4.1.1, 4.1.2, 4.1.3, 4.1.4 e 4.1.5.”</p> <p>Neste caso, pode-se considerar a possibilidade de a Concessionária também utilizar os direitos reais de tais imóveis durante o período da concessão, incrementando sua receita e a própria prestação dos serviços.</p> <p>Sugere-se que, além da imissão da posse, seja garantido à Concessionária a possibilidade de usufruir dos direitos reais atrelados a tais imóveis, podendo, inclusive, dá-los em garantia ou realizar investimentos imobiliários durante o prazo da concessão, desde que não desviem do objeto concedido e com a concordância do Poder Concedente.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>A utilização dessas áreas para tais fins garantiria uma nova fonte de receitas para a Concessionária, possibilitando maior eficiência na prestação dos serviços concedidos. A aprovação prévia do Poder Concedente, mediante requisitos determinados, poderia afastar qualquer risco de desnaturação dos imóveis em questão e a fiscalização de tal utilização.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que a área que compõe o complexo aeroportuário (Anexo 2 do Contrato de Concessão (PEA) - APÊNDICE F) encontra-se sob gestão do Governo Federal por meio da Secretaria de Aviação Civil do Ministério da Infraestrutura, constituindo uma universalidade de bens, equiparadas a bens públicos federais, segundo o caput do art. 38 do Código Brasileiro de Aeronáutica, para fins de exploração. Dessa forma, tais imóveis não podem ser onerados, sem prejuízo ao disposto no art. 28 e 28-A da Lei n. 8.987/1995.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18257
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
<p>Em relação à Tabela 2 - Valores de referência para os Indicadores de Qualidade de Serviço, constante do Apêndice A do Anexo 2 da minuta do Contrato de Concessão (PEA), sugere-se a alteração da metodologia, nos seguintes termos: Metodologia para definição dos valores de referência da Tabela 2 Pesquisa de Satisfação dos Passageiros</p> <p>a) Valor inferior: percentil 10 dos resultados históricos (médias) mensais da cesta de aeroportos com características semelhantes (Movimentação de pax e maturidade da Concessão);</p> <p>b) Padrão: média dos resultados históricos mensais (médias) ponderados pela movimentação de passageiros da cesta de aeroportos com características semelhantes (Movimentação de pax e maturidade da Concessão);</p> <p>c) Valor superior: percentil 90 dos resultados históricos (médias) mensais da cesta de aeroportos com características semelhantes (Movimentação de pax e maturidade da Concessão).</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Segundo Binder e Roberts (2001), no longo prazo, há uma tendência a estabilização das notas, pois o perfil de respostas em pesquisas qualitativas pode levar a homogeneidade de resultados, e desta forma faz com que as medidas de tendência central não variem no tempo. Isto pode causar dificuldades para detectar mudanças em indicadores, principalmente em pesquisas de satisfação e de qualidade de serviços.</p> <p>A tendência identificada na avaliação dos dados internacionais, é a estabilização da percepção dos passageiros no longo prazo, tanto no caso dos aeroportos australianos, quanto nos aeroportos de Heathrow e Gatwick.</p> <p>Como ressalta o relatório da FIPE, apresentado pela ANEAA à ANAC em 2019, “uma regulação tarifária eficaz de aeroportos deve ter como objetivos últimos 1) incentivar a boa gestão e 2) a realização de investimentos em melhoria aeroportuária, de forma a incrementar a satisfação de passageiros”. Porém, como apresentado no referido relatório, os itens vinculados à PSP possuem problemas graves ínsitos, pois as percepções mais favoráveis decorrentes das melhorias, tendem a ser reduzidas ao longo do tempo devido ao que se chamou de hipótese de “Percepção Declinante de Novidade”. Verificada esta tendência natural de percepção declinante, aumentar os parâmetros e metas apenas faria aumentar a distorção na medição, revelando de modo incontrastável a impropriedade de tal medida.</p> <p>Então, no médio prazo é esperado que as respostas obtidas na PSP se estabilizem dentre do intervalo de confiança. Individualmente, as notas não devem mudar de patamar, a menos que ocorra um evento de grande magnitude, como a construção de um novo terminal ou uma mudança tecnológica significativa, por exemplo.</p> <p>Tendo em vista que o Aeroporto de VCP já realiza a Pesquisa desde o início da concessão anterior, a metodologia proposta para definição dos valores de referência não é razoável.</p>

Diante do exposto, e ainda com objetivo de se expurgar os efeitos dos outliers presentes nos resultados históricos, sugere-se a nova metodologia.

RESPOSTA

A ANAC agradece a contribuição. Esclarece-se que a escolha regulatória adotada visa a garantia da adequada prestação de serviços e melhoria contínua dos contratos de concessão. Nesse sentido, a regulação de qualidade de serviços proposta no novo contrato apresenta evoluções em relação ao atual contrato de concessão, incorporando melhorias regulatórias e estudos da ANAC ao longo deste tempo. Ainda, a nova Concessionária do Aeroporto de Viracopos não estará, naturalmente, vinculada aos procedimentos operacionais do atual operador, tampouco à exata utilização da infraestrutura tal como atualmente posta (já que há, inclusive, a previsão de realização de investimentos); portanto, entende-se ser adequada a atualização dos valores de referência para a regulação de qualidade, considerando os resultados históricos deste e de outros aeroportos. Por fim, destaca-se que o fato de já haver a realização de pesquisa de satisfação no aeroporto não pode ser motivo para a não atualização, seja da pesquisa, seja dos valores de referência. Esta argumentação não se mostra razoável, considerando que, vários aeroportos, mesmos aqueles operados pela Infraero, já passam por pesquisas de satisfação dos passageiros e, ainda assim, os contratos de concessão propõe nova abordagem, visando a evolução regulatória e a melhoria contínua na prestação do serviço. O objetivo da regulação de qualidade, conforme exposto, é incentivar a melhoria e a adequada prestação de serviços - eventual obtenção de bônus aos operadores aeroportuários deve decorrer unicamente da prestação do serviços. Pelo exposto, a sugestão não será acatada.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18258
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
Em relação à Tabela 2 - Valores de referência para os Indicadores de Qualidade de Serviço, constante do Apêndice A do Anexo 2 da minuta do Contrato de Concessão (PEA), requer-se o esclarecimento se os valores Padrão dos indicadores, que foram calculados com base na média setorial observada nos dados de 2019, segundo o documento ANAC CP132021.
JUSTIFICATIVA
Necessidade de entendimento se contemplou a ponderação pela movimentação dos aeroportos no cálculo.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que para o cálculo dos valores de referência foram utilizadas ponderações pelas movimentações mensais dos aeroportos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18259
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
Em relação à Tabela 2 - Valores de referência para os Indicadores de Qualidade de Serviço, constante do Apêndice A do Anexo 2 da minuta do Contrato de Concessão (PEA), requer-se o esclarecimento se os valores Padrão dos indicadores de disponibilidade de equipamentos foram calculados com base no resultado histórico dos equipamentos classificados pela Agência como essenciais.
JUSTIFICATIVA
É necessário estabelecer, de forma objetiva, a abrangência das obrigações da Concessionária.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os valores de referência para "disponibilidade de equipamentos" originaram da 1ª Revisão dos Parâmetros da Concessão de Galeão e Confins. Os detalhes sobre o cálculo desses valores são públicos e estão apresentados no item II.4 do documento SEI 3560690 e itens 8.2.14 e 8.2.15 do documento SEI 3414571, ambos disponíveis para consulta em https://www.gov.br/anac/pt-br/sistemas/protocolo-eletronico-sei/pesquisa-publica-de-processos-e-documentos .

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18260
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
Em relação aos Indicadores de Qualidade de Serviços, constantes do Apêndice A do Anexo 2 da minuta do Contrato de Concessão (PEA), sugere-se a inclusão de item contemplando que a ANAC estabelecerá, em acordo com a Concessionária e mediante consulta pública, os padrões de desempenho dos Indicadores de Qualidade de Serviço, que estejam alinhados às boas práticas aeroportuárias reconhecidas internacionalmente, conforme contratos de concessão anteriores.
JUSTIFICATIVA
<p>Sugere-se incluir a oportunidade das Concessionárias se manifestarem e apresentarem contribuições, no que tange aos valores de referência, no período da RPC.</p> <p>A sugestão de inclusão feita nada mais é do que a manutenção/reinserção de cláusula que já consta nos contratos de concessão anteriores. Anteriormente, a Agência manifestou-se pela necessidade de exclusão desta cláusula por causar “interpretação dúbia”, e por tratar-se a RPC de “mecanismo contratual, previsto forçosamente”. Discorda-se da justificativa dada pela Agência, pois, apesar da RPC ser procedimento mandatório, seu processo de elaboração e construção é consensual. O fato de haver um entendimento sobre determinado ponto contratual divergente não permite que, unilateralmente, seja suprimida uma passagem do contrato para impor a interpretação da Agência.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição. Cabe dizer que esta Agência envida seus melhores esforços para estimular a participação das Concessionárias nos temas de interesse públicos, seja por meio de contribuições aos aspectos regulatórios ora em discussão, seja pela apresentação de novas propostas a demais aspectos avaliados. Tal prática demonstra o interesse desta Agência em atuar de uma maneira transparente e aderente aos princípios norteadores de suas ações. Em adendo, cumpre destacar que, durante o processo de resposta às contribuições encaminhadas pela audiência pública nº 16/2011, foi exarado por esta Agência o entendimento de que o processo da RPC, envolto em ampla discussão pública, tal como previsto nos contratos de concessão, busca permitir a participação de todos os agentes envolvidos, em especial as concessionárias, havendo oportunidade para manifestação de propostas, sugestões e preocupações. Contudo, esta Agência pontuou a importância de observar o princípio da supremacia do interesse público sobre o particular, ou seja, os interesses dos principais atores do processo não poderão se sobrepor ao interesse público. Ante o exposto, resta claro que o regulador deve sempre buscar pelo melhor atingimento do interesse público e pela adoção das melhores práticas regulatórias, ainda que a decisão a ser tomada, conflite, em algum momento, com interesses particulares dos envolvidos na temática. Dessa forma, a contribuição não será acatada.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18261
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
<p>O item 4 do anexo 2 da minuta do Contrato de Concessão (PEA) indica as características físicas do Complexo Aeroportuário. Além dessas características físicas, é importante definir neste anexo a situação da descrição de bens, especialmente as informações sobre os passivos de cargas sob controle aduaneiro, autos de infrações a serem apresentadas pela Receita Federal do Brasil (RFB), registros das cargas armazenadas, assim como eventuais responsabilidades por avarias em cargas, referentes a ocorrências prévias ao início da prestação de serviços da nova concessionária.</p> <p>Sugere-se a inclusão de informações relativas a tais itens.</p>
JUSTIFICATIVA
É importante que o edital contenha as informações completas do aeroporto, para conhecimento e precificação das licitantes e operação da concessão.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que, em atenção ao disposto no item 10.15 do Edital de Chamamento Público de Estudos nº 01/2019, encontra-se em elaboração pelo consórcio selecionado para a realização dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) a lista de bens móveis relevantes para a operação do aeroporto. Uma vez concluída, tal lista será disponibilizada a todo e qualquer interessado no dataroom do processo de relicitação mantido pela SAC/Minfra e subsidiará a elaboração da lista mínima de bens que será incorporada aos documentos jurídicos da concessão.</p> <p>A Anac também agradece a contribuição e informa que, no entanto, não será acatada. As Proponentes, de acordo com o item 1.30 do Edital, são responsáveis pela análise direta das condições do respectivo Complexo Aeroportuário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, bem como pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, devendo arcar com seus respectivos custos e despesas, inclusive, mas não exaustivamente, no tocante à realização de estudos, investigações, levantamentos, projetos e investimentos. Para tanto, será facultado às interessadas a realização de visitas técnicas, a fim de vistoriar o Complexo Aeroportuário, na forma do item 1.16 do Edital, ocasião em que devem verificar as características dos bens que serão a ela transferidos no final da Fase I, conforme destaca o item 1.1 do Anexo 22 do Edital. Desse modo, a ANAC reitera, no item 1.29 do Edital, que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA não encerram todas as informações referentes ao futuro aeroporto concedido, não possuindo caráter vinculativo, de modo que as informações por ele prestadas ou omitidas não têm o condão de responsabilizar o Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Concessionária, tendo em vista que seu objetivo é exclusivamente o de permitir ao Governo Federal a precificação da concessão. Isso posto, a obrigação de levantar tais informações é das interessadas,</p>

que deverão fazê-lo diretamente junto a órgãos públicos e aos atuais operadores aeroportuários.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18262
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
De acordo com o item 4.5 do anexo 2 da minuta do Contrato de Concessão (PEA), a Concessionária deverá buscar os meios jurídicos para a manutenção da posse das áreas do Complexo Aeroportuário, nos seguintes termos: “4.5. A concessionária deverá buscar os meios jurídicos para a continuidade da defesa da posse de áreas aeroportuárias, nos casos de ações judiciais possessórias já ajuizadas com tal objeto, assim como adotar todas as medidas administrativas e judiciais com vistas à defesa da posse de outras áreas constatadas como irregularmente ocupadas.” Questiona-se se, além das áreas indicadas no item 4.1.6, existem outras discussões possessórias atualmente em vigor em relação ao Complexo Aeroportuário?
JUSTIFICATIVA
Além da importância de delimitação do Complexo Aeroportuário, a necessidade de adoção de outras medidas pode impactar na operação da concessão e na precificação das propostas.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que o item 4.5 tem por finalidade advertir o licitante de que pode haver ações judiciais possessórias (e não expropriatórias) movidas pelo atual concessionário com vistas à desocupação de áreas integrantes do sítio aeroportuário. Considerando tal hipótese, o concessionário deverá assumir tais ações em curso para continuidade da defesa da posse de tais áreas. Ademais, a ANAC também agradece a contribuição e esclarece que a descrição das áreas do sítio aeroportuário decorrem dos estudos, pesquisas, e levantamentos disponibilizados pela Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC), que compõem o EVTEA. Vale ressaltar que, segundo o Edital de Licitação, tais informações foram obtidas 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. Adicionalmente, informa que segundo o item 1.33 da minuta de Edital, as Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do respectivo Complexo Aeroportuário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, bem como pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, devendo arcar com seus respectivos custos e despesas, inclusive no tocante à realização de estudos, investigações, levantamentos, projetos e investimentos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18263
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
Em relação à fórmula para aferição dos Indicadores relacionados ao aspecto “Pesquisa de Satisfação de Passageiros” (item 16.4 do Apêndice A do Anexo 2 da minuta do Contrato de Concessão (PEA), sugere-se a alteração da fórmula de cálculo no que tange ao bônus da PSP.
JUSTIFICATIVA
<p>Considerando que: (i) o objetivo da regulação é avaliar a variação de qualidade percebida, e a revisão da literatura e a análise de dados internacionais demonstrou que a avaliação por pesquisa de satisfação tende a se tornar constante no longo prazo; (ii) a evolução dos dados históricos demonstra que para cada um dos aeroportos, em um Intervalo de Confiança de 95%, os Valores Inferiores (VI) e os Valores Superiores (VS) são muito próximos à média;</p> <p>Sugere-se que o formato da curva seja linear para o componente de bonificação dos indicadores da PSP, mantendo o formato para o decréscimo como proposto pela ANAC, considerando que o peso do decréscimo é superior ao impacto da bonificação e que a ANAC já conta com outros mecanismos de sanção caso as Concessionárias não atinjam o padrão estipulado. No caso do decréscimo, o incentivo está adequadamente desenhado.</p>
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. A curva de interpolação para o cálculo do bônus foi construída em consonância ao que foi estabelecido para o cálculo do decréscimo. Em ambos os casos, considera-se que a interpolação linear não se alinha com os incentivos marginais que a Agência pretende estabelecer em cada caso.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18264
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
<p>O item 4.7 do anexo 2 da minuta do contrato (PEA) indica que caberá ao Poder Concedente arcar com as indenizações das áreas previstas no item 4.1.6.</p> <p>4.7. Caberá ao Poder Público arcar com todas as indenizações para as desapropriações já iniciadas, correspondentes às áreas citadas nos subitens 4.1.6. No entanto, o Complexo Aeroportuário é composto por outras áreas cujas propriedade se mantém com terceiros (itens 4.1.4, 4.1.5). Questiona-se se não há pendências de valores devidos em relação a tais áreas. Sendo desapropriações iniciadas antes do processo licitatório, seus custos também serão arcados pelo Poder Concedente?</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Além da importância de delimitação do Complexo Aeroportuário, a necessidade de adoção de outras medidas pode impactar na operação da concessão e na precificação das propostas.</p>
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que será realizado ajuste na modelagem de modo a alocar integralmente ao futuro concessionário os custos decorrentes dos processos de desapropriação ainda pendentes de resolução. Entre os processos de desapropriação ainda pendentes de resolução, incluem-se aqueles referentes a áreas atualmente de posse do concessionário, bem como aqueles referentes a áreas de posse de terceiros.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18265
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
Em relação ao item 21 do Apêndice A do Anexo 2 da minuta do Contrato de Concessão (PEA), sugere-se a alteração para trocar a expressão “definidos pela ANAC” por “que processem parcela relevante do fluxo de passageiros”. Da seguinte forma: “A medição dos IQS de Tempo de Espera nas Filas de Inspeção de Segurança será feita nos componentes operacionais de inspeção que processem parcela relevante do fluxo de passageiros.”
JUSTIFICATIVA
Sugere-se definir os componentes operacionais de inspeção a serem monitorados no IQS com base na relevância dos mesmos para operação.
RESPOSTA
A ANAC agradece sua contribuição e informa que a sugestão não será acatada. A definição da ANAC sobre os componentes operacionais de inspeção e os horários para a medição dos IQS de Tempo de Espera nas Filas de Inspeção de Segurança tem por objetivo garantir a adequada prestação de serviço no fluxo de processamento de passageiros e já possibilita a adoção, se for o caso, metodologia proposta nesta contribuição.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18266
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
<p>O item 4.9.1 do anexo 2 da minuta do contrato (PEA) indica o prazo de 180 (cento e oitenta) dias para finalização dos processos de transferência de titularidade de áreas adquiridas pela Concessionária no decorrer da concessão, nos seguintes termos:</p> <p>“4.9.1. Caberá à concessionária transferir para a União Federal a propriedade de todas as áreas por ela adquiridas para a expansão do Sítio Aeroportuário durante a vigência do contrato de concessão, sendo que, após concretizada a aquisição, terá até 180 (cento e oitenta) dias para finalizar os processos de transferência de titularidade, compreendidos todos os encaminhamentos referentes aos serviços cartoriais para o devido registro formal do imóvel, bem como arcar com as correspondentes despesas.”</p> <p>Sugere-se a alteração para incluir a possibilidade desse prazo ser prorrogado, mediante requerimento fundamentado da Concessionária, ou mesmo que tal formalização da transferência ocorra apenas no término do Contrato de Concessão. Ainda, sugere-se que seja garantido à Concessionária a possibilidade de usufruir dos direitos reais atrelados a tais imóveis, podendo, inclusive, dá-los em garantia ou realizar investimentos imobiliários durante o prazo da concessão, desde que não desviem do objeto concedido e com a concordância do Poder Concedente.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Trata-se de processo que não depende apenas da Concessionária, envolvendo outros órgãos públicos. O prazo prorrogado deve ser justificado, assim como a alternativa de finalização das formalidades da transferência apenas no término do Contrato de Concessão, quando tais bens, de fato, reverterão à posse da União.</p> <p>Ademais, a utilização dessas áreas para tais fins garantiria uma nova fonte de receitas para a Concessionária, possibilitando maior eficiência na prestação dos serviços concedidos.</p>
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que entende como suficiente o prazo de que trata o item 4.9.1 do Anexo II da minuta do contrato. Caso ocorram atrasos para a finalização dos registros em decorrência dos trâmites cartoriais ou outros fatos não imputáveis ao concessionário, poderia não haver a responsabilização do concessionário, sujeito à manifestação da autoridade reguladora responsável pela gestão do contrato de concessão.</p> <p>Com relação à possibilidade de usufruir de direitos reais sobre os imóveis, a ANAC agradece a contribuição e esclarece que a área que compõe o complexo aeroportuário constitui uma universalidade de bens, equiparados a bens públicos federais, segundo o caput do art. 38 do Código Brasileiro de Aeronáutica, para fins de exploração. Dessa forma, tais imóveis não podem ser onerados, sem prejuízo ao disposto no art. 28 e 28-A da Lei n. 8.987/1995.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18267
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
Em relação ao item 22 do Apêndice A do Anexo 2 da minuta do Contrato de Concessão (PEA), sugere-se a alteração do número de amostras diárias para medição, da seguinte forma: “O número de medições está limitado a um total de 15 (quinze) amostras diárias em cada componente operacional de inspeção, com intervalos entre amostras não inferiores a 15 (quinze) minutos.”
JUSTIFICATIVA
Sugere-se alterar o número de medições para um total de 15 (quinze) medições por dia em cada componente, pois com uma amostra de 13 medições por dia já é possível garantir a confiabilidade estatística do resultado em 95% (13 amostras x 30 dias = 390 amostras). Adotando-se 15 amostras por canal por dia, tem-se uma margem de 15%. Além disso, a realização de até 32 amostras diárias requer maior recurso para aferição do indicador e armazenamento das evidências.
RESPOSTA
A ANAC agradece sua contribuição e informa: o número máximo de amostras foi definido de forma a permitir ajustamento adequado da distribuição horária das amostras em relação à demanda horária de passageiros, garantindo assim a confiabilidade estatística do resultado do IQS. Entretanto, entende-se que a confiabilidade estatística do dado pode ser prejudicada nos casos em que houver falha na coleta dos dados. Dessa forma, visando a garantia da confiabilidade, alinhamento de incentivos a padronização da metodologia, o contrato será alterado para refletir a regulação proposta para a 7ª rodada de concessão, que possui mecanismo de controle visando garantir a confiabilidade estatística dos dados

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18268
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
<p>Nas Especificações Mínimas da Infraestrutura Aeroportuária, o anexo 2 da minuta do Contrato de Concessão (PEA) estabelece várias obrigações da Concessionária em relação às “melhores práticas nacionais e internacionais em projetos similares” ou “outras entidades ou referências técnicas de reconhecimento internacional no tema” (conforme itens 5.1, 5.3, 5.15). Não há uma indicação específica de quais seriam tais práticas ou referências, ou mesmo como elas seriam traduzidas no contexto aeroportuário brasileiro.</p> <p>Sugere-se, assim, que seja incluído na redação dos itens que tais referências internacionais deverão ser seguidas, atendendo-se ao contexto e às características do cenário brasileiro. Deve-se ainda incluir na redação do item que a fiscalização adotar requisitos razoáveis para a verificação da sua adoção.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Os conceitos utilizados são bastante abrangentes e podem chegar a conclusões diversas a respeito do cumprimento de obrigações da Concessionária. Diante dessa abrangência, é necessário garantir segurança jurídica para adoção de alternativas que, ainda dentro da esfera de melhores práticas de mercado, venham ser questionadas pela fiscalização regulatório e controle.</p>
RESPOSTA
<p>O conceito de "melhores práticas", aplicado a diversas disciplinas (dentre elas o projeto de instalações aeroportuárias) é abrangente por natureza, e dinâmico - ainda mais se considerado o prazo de vigência dos contratos, não sendo possível portanto elencá-las de forma exaustiva; espera-se, com sua introdução no Contrato, que a Concessionária aplique conceitos contemporâneos e atualizados no desenvolvimento da infraestrutura sob sua gestão.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18269
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
<p>O item 5.14 indica que a Concessionária deverá elaborar documentos da concessão (anteprojetos e PGI) com a integração dos sistemas de acesso aos terminais. Utiliza a expressão “no que couber ao aeroporto”, da seguinte forma:</p> <p>“5.14. A integração do sistema de acesso aos terminais de passageiros com os diversos modos de transporte urbano deverá ser objeto de estudo quando da elaboração dos anteprojetos e do PGI, os quais deverão, durante toda a Concessão, no que couber ao aeroporto, prever os espaços e infraestrutura para que essa integração ocorra de forma eficiente e simplificada ao Usuário.”</p> <p>Os modais de transporte ao Complexo Aeroportuário são de responsabilidade de outros entes federativos (Estado e Município). Considerando a expressão utilizada no item, entende-se que a responsabilidade da Concessionária está limitada tão somente à abrangência dos estudos de integração. É correto o referido entendimento?</p>
JUSTIFICATIVA
A Concessionária não pode ficar obrigada ou responsável pela integração de sistemas ou modais de transporte cuja titularidade pertence a outros entes federativos.
RESPOSTA
O entendimento não está correto. Quando da execução das obras de responsabilidade do poder público (por exemplo, um terminal de ônibus, uma estação de metrô, de trem urbano, VLT, etc.) para integração de outros modais de transporte com o aeroporto, a Concessionária não estará totalmente isenta de eventuais custos para adequação e integração da infraestrutura do aeroporto sob sua responsabilidade com a daqueles modais, a depender do caso concreto. Daí a importância de se considerar tal integração nos documentos de sua responsabilidade, também visando conferir previsibilidade (inclusive financeira) ao planejamento.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18270
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se a exclusão do item 29.2 do Apêndice A do Anexo 2 da minuta do Contrato de Concessão (PEA).
JUSTIFICATIVA
Sugere-se a exclusão da distinção dos equipamentos considerados essenciais, visto que tem-se objetivamente definido que os equipamentos a serem monitorados são apenas os que compõe o fluxo do passageiro.
RESPOSTA
O entendimento não está correto. Nem todos os equipamentos localizados no fluxo de passageiros podem ser considerados essenciais. Dessa forma, visando a otimização de recursos e uma abordagem mais eficiente do acompanhamento da qualidade de serviço, mantém-se a redação atual.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18271
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
<p>O item 7.2.1 do anexo 2 da minuta de Contrato de Concessão (PEA) indica os investimentos que deverão ser realizados pela Concessionária, na seguinte hipótese: “7.2.1. Quando a demanda do sistema de pistas atingir 125.000 movimentos anuais de aeronaves, a Concessionária deverá apresentar à ANAC o anteprojeto e o cronograma detalhado da implantação de nova pista de pouso e decolagem, com comprimento mínimo de 2.200 (dois mil e duzentos) metros, paralela à pista 15/33, incluindo sistema de pistas de táxi, adequada aos requisitos regulamentares de projeto para: código de referência de aeródromo 4E; pista de aproximação de precisão, Categoria I, tanto para operações diurnas como noturnas; e aproximações paralelas independentes. As pistas devem ser construídas e estarem plenamente operacionais antes de a demanda atingir 140.000 movimentos anuais de aeronaves.” Questiona-se se tal item é referente ao gatilho de investimento em relação ao sistema de pistas, previsto no item 8.11.3.4 no PMI e na cláusula 1.1.33 da minuta do Contrato de Concessão.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Não obstante a minuta do Contrato de Concessão definir os Gatilhos de Investimento, parece que tal definição não é utilizada nos outros itens relacionados ao assunto, o que pode suscitar dúvidas.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o entendimento não está correto. O investimento relativo à pista de pouso e decolagem mencionado é prescritivo, e embora esteja inserido em contexto semelhante (de investimentos que acompanham o crescimento gradual da demanda), não se confunde com o dispositivo do gatilho de investimentos aplicado ao desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária na Fase II como um todo. O disparo dos gatilhos de investimento conforme tipificado na minuta de Contrato obedecerá ritos específicos, no caso concreto.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18272
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
A Cláusula 15.2 da minuta do contrato dispõe acerca das consultas específicas que a concessionária realizar junto às partes interessadas relevantes, mas não identifica quem seriam as referidas partes.
JUSTIFICATIVA
<p>A minuta do Contrato de Concessão estipula uma nova obrigação às concessionárias aeroportuárias referente às Consultas aos Usuários (Capítulo XV). Tais previsões, contudo, não deixam claro as partes em relação as quais os requisitos devem ser cumpridos, utilizando conceitos abertos e não definidos como “parte interessada relevante”, “parte envolvida”. Além da dificuldade de cumprimento do requisito, acarretando um tempo excessivo para recebimento e tratamento desses dados, a obrigação parece ser totalmente onerosa à concessão, visto que é vinculativa ao cumprimento de outras obrigações do contrato e seus anexos. Com isso, tal obrigação parece ter como resultado impedir não apenas o conhecimento prévio das obrigações e responsabilidades para a formação da proposta, mas também gerar questionamentos futuros e infrações em relação ao seu alcance.</p> <p>Na Cláusula 15.2 foram previstas as matérias específicas sobre as quais a concessionária está obrigada a submeter à consulta das “partes interessadas relevantes”. Sem uma delimitação específica dos requisitos, tal obrigação não apenas importa em um ônus à Concessionária, como pode impedir a própria finalidade do documento. Conforme previsto, sem critérios claros, nunca será possível saber se tal obrigação foi ou não cumprida pela Concessionária, além do critério poder variar para cada aeroporto.</p> <p>Além disso, em relação especificamente ao Terminal de Cargas (TECA), os amplos requisitos de consulta exigidos tornariam tal obrigação inviável de ser cumprida, visto a quantidade de agentes envolvidos na prestação de tais serviços. De fato, para a importação ou exportação de determinado produto, verifica-se o envolvimento de inúmeros agentes, sendo certo que a consulta anterior a cada um deles mostra-se inviável. Quer-se dizer, além da dificuldade de se identificar os parâmetros de cumprimento da obrigação, a realização desse processo complexo de consulta (se possível), tornaria a própria proposta obsoleta. Ao final, as condições poderiam já ter se alterado, ou nem mais estarem vigentes.</p>
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. O objetivo das regras de consulta é incorporar aos contratos de concessão de aeroportos no Brasil uma prática internacional, conhecida como consultation, amplamente difundida em países que apresentam um mercado de transporte aéreo significativamente desenvolvido, particularmente no que se refere à relação entre aeroportos e seus principais usuários. Essa prática consta, inclusive, como recomendação da ICAO em seu documento de orientação sobre tarifas

aeroportuárias (Doc 9082: ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services). Estados membros são encorajados a estabelecer um processo regular de consulta pelos provedores de infraestrutura aeroportuária aos seus usuários.

Dessa forma, as regras de consulta foram introduzidas no Brasil a partir da 4ª rodada de Concessões de Aeroportos para a definição ou alteração de critérios de remuneração de áreas e atividades operacionais, e, na rodada seguinte, foram ampliadas para englobar propostas de tarifação e propostas para cumprimento das obrigações previstas no PEA.

Assim, o Capítulo XV da minuta de Contrato de Concessão apresenta proposta de incorporação de consulta à regulação a ser aplicada ao aeroporto de Campinas, prevendo a realização de consulta em relação aos aspectos fundamentais dos contratos. Espera-se um maior equilíbrio na relação entre aeroportos e seus principais usuários, levando a um crescimento significativo de acordos e soluções negociadas diretamente entre as partes pelo menos em relação às propostas de realização de investimentos, adequações ou alterações na infraestrutura aeroportuária que reduzam de forma significativa a oferta de infraestrutura ou que afetem seus Usuários, às propostas para a remuneração pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais e às propostas de tarifação.

Conseqüentemente, esse mecanismo permitirá maior racionalização da necessidade de intervenções regulatórias pela ANAC, levando a resultados mais eficientes baseados em soluções de mercado.

Ademais, é importante destacar que o Capítulo XV, ao apresentar princípios gerais para o processo de consulta, estabeleceu alguns dispositivos de forma pouco prescritiva com o objetivo de garantir flexibilidade para o estabelecimento de procedimentos adequados ao tema sob discussão e ao aeroporto e usuários.

Especificamente em relação a identificação das partes interessadas relevantes, o Contrato imputa à Concessionária a responsabilidade pela identificação das partes. Ao identificar as partes, a discricionariedade por parte da Concessionária irá variar de acordo com o objeto de consulta, pois o Contrato delimita as partes interessadas relevantes com diferentes graus de precisão, havendo desde casos em que a identificação cabe totalmente à Concessionária no caso concreto até casos em que a delimitação no Contrato é estrita, cabendo à Concessionária apenas observar o disposto contratualmente.

A consulta aos usuários, conforme definida na minuta de Contrato, visa assegurar que o planejamento da Concessionária para o desenvolvimento e operação da infraestrutura está em linha com as necessidades do público que utiliza o aeroporto (passageiros, empresas aéreas, órgãos públicos, operadores logísticos, aviação geral, etc.). Definições precisas para as expressões "parte envolvida" e "partes interessadas relevantes" necessitam ser apropriadas a todos os casos possíveis de aplicação e permanecer apropriadas por todo o prazo da concessão a despeito das evoluções do setor. A composição desse público pelas partes interessadas na consulta é dinâmica, com novos agentes que podem vir a operar no aeroporto, bem como outros que deixam de operar, ou aumentam/reduzem sua operação (e, logo, sua relevância). Diante da impossibilidade de se prever todas as situações regulatórias possíveis, definições precisas seriam inadequadas para os fins a serem alcançados pelo dispositivo em questão. Ademais, ambas expressões podem convergir para um mesmo grupo a depender do caso concreto. Desta forma, a análise quanto ao atendimento destes princípios será realizada no caso concreto.

Além disso, a ANAC informa que, apesar de constituir atribuição da Concessionária, em casos de omissão ou dúvida da Concessionária, a Agência poderá, a seu critério, definir quais partes interessadas devem ser consultadas, conforme dispõe o item 15.8.1. da Minuta de Contrato de Concessão. Ainda, poderá ser submetida à ANAC a relação de partes interessadas relevantes para manifestação anterior à celebração de acordo, embora não constitua uma obrigação da Agência a aprovação prévia das partes consultadas.

Por fim, visando solucionar eventuais problemas de identificação das partes interessadas relevantes em virtude de eventual existência de grande número de agentes, a minuta do Contrato de Concessão ainda previu em seu item 15.9 a possibilidade de realização das consultas por meio de associações, comitês técnicos, fóruns de governança ou outros grupos capazes de intensificar a cooperação entre as partes e colaborar para o alcance de acordos e soluções negociadas. Assim, espera-se que tais entidades sejam levadas em consideração durante o processo de consulta, justamente pelo potencial de representatividade que possuem.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18273
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se a exclusão da Cláusula 8.6 do Anexo 2 da minuta de Contrato de Concessão (PEA). "8.6. Ao apresentar o PGI, a Concessionária poderá, por meio de relatório de consulta elaborado nos termos do item 15.5 do Contrato, demonstrar que o mesmo foi apresentado aos Usuários interessados do aeroporto."
JUSTIFICATIVA
A previsão não pode subsistir, tendo em vista que as licitantes, ao apresentarem suas propostas, levam em conta os parâmetros, dados e números estabelecidos nos documentos do certame para apresentarem seu PGI. Caso essa equação possa ser livremente alterada por meio do processo de consulta ao longo da execução do contrato, a Concessionária terá direito ao reequilíbrio econômico-financeiro a fim de manter as condições propostas, nos termos determinados pela legislação em vigor.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. O entendimento não está correto. As informações disponibilizadas no momento da licitação, incluindo os estudos de viabilidade, não são vinculantes. Ademais, o objetivo do PGI é ser uma peça que deve ser alterada ao longo da vida do contrato, de forma a apresentar a versão mais atual do plano de desenvolvimento do aeroporto, considerando atualizações tecnológicas, mudanças de previsão de demanda, alterações no perfil do aeroporto, entre outras questões. Nesta linha, o contrato traz como obrigação a atualização do PGI, seja por variações entre a demanda projetada e a demanda realizada, seja por decurso do tempo desde a apresentação do PGI anterior. Ademais, alterações nas premissas e atualizações nos PGI não ensejam reequilíbrio econômico-financeiro.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18274
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
Correção de referência cruzada no item 8.11.3.2: "8.11.3.2. Para os terminais de passageiros, os Gatilhos de Investimento deverão ser avaliados para cada componente operacional, no momento em que a demanda de passageiros na Hora Pico atingir 85% da capacidade do componente, nos termos do item 1.1.31 do Contrato de Concessão." Na verdade, a cláusula da minuta do Contrato de Concessão que trata dos Gatilhos de Investimento dos terminais de passageiros é a 1.1.32.
JUSTIFICATIVA
Correção de equívoco formal da minuta.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição foi acatada e a referência será ajustada para correção da falha apontada.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18275
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
<p>O item 8.11.6 do anexo 2 da minuta de Contrato de Concessão (PEA) prevê a necessidade de o PMI estar articulado com outros poderes públicos, na seguinte forma:</p> <p>“8.11.6. O PMI deve estar de acordo com o Plano Diretor do aeroporto, com as normas e regulamentos da ANAC e do Comando da Aeronáutica, bem como considerar a articulação com os poderes públicos municipais e estaduais e com entidades da sociedade da área de influência do aeroporto.”</p> <p>Deve-se ficar claro que tal articulação deverá ser estabelecida dentro das responsabilidades e obrigações assumidas pela Concessionária no Contrato de Concessão, não podendo ser atribuída responsabilidade que extrapole tais limites. Sugere-se a inclusão da expressão “bem como considerar, dentro dos limites de execução do objeto concedido, a articulação (...)”.</p>
JUSTIFICATIVA
Trazer segurança jurídica e clareza para as obrigações da Concessionária.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o objeto do contrato é bem especificado nos documentos jurídicos que fazem parte da concessão. Dessa forma, quaisquer obrigações, não somente aquelas referentes ao PMI, estão limitadas aos termos do Contrato de Concessão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18276
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se a inclusão, ao final da Cláusula 4.4.1, do trecho “com a necessária adequação ao cenário aeroportuário brasileiro”. Conforme: 4.4.1. A tarifação deverá seguir boas práticas de precificação de infraestrutura e serviços aeroportuários, a exemplo daquelas descritas em manuais de organizações internacionais tais como International Civil Aviation Organization (ICAO), Internacional Air Transport Association (IATA) e Airports Council International (ACI), com a necessária adequação ao cenário aeroportuário brasileiro.
JUSTIFICATIVA
Há necessidade de adequação das normas e melhores práticas dispostas em manuais internacionais ao cenário brasileiro, que possui suas próprias condições, como por exemplo, as diversas isenções e demais benefícios tarifários que devem ser observados pelos operadores aeroportuários que não encontram equivalência nos mercados internacionais.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. As boas práticas de precificação de infraestrutura e serviços aeroportuários disseminados pelas organizações internacionais possuem caráter abrangente, de forma que não são necessárias adequações para serem implementadas. Ademais, eventuais isenções e benefícios tarifários aplicados à Concessão, por se tratarem de políticas públicas incluídas no Contrato de Concessão, não configuram a atribuição de precificação a que a Concessionária está submetida, a qual é tratada no item 4.4.1. Por fim, a inclusão do texto sugerido poderia gerar juízos distintos quanto à aplicabilidade das citadas práticas de precificação, inviabilizando o efetivo cumprimento do item em questão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18277
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
<p>O Apêndice A do anexo 2 da minuta de Contrato de Concessão (PEA) prevê a obrigação da Concessionária na manutenção de sistema específico para registro e tratamento das demandas relacionadas à prestação dos serviços:</p> <p>“1. A Concessionária deverá dispor de Sistema de registro e tratamento das demandas relacionadas à prestação do serviço apto a gerar relatório contendo as informações sobre as manifestações recebidas, assegurando à ANAC o acesso aos dados brutos do referido sistema, nos termos e prazos definidos no Contrato e demais regulamentos expedidos pela ANAC.”</p> <p>Contudo, não há prazo estipulado para a implementação desse sistema. Sugere-se a inclusão de prazo razoável, a partir da eficácia do Contrato de Concessão.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>É importante definir as obrigações da Concessionária no PEA, inclusive em relação aos prazos para cumprimento das obrigações.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que o contrato será alterado, estabelecendo prazo de 180 dias a partir do término da Fase I-A para disponibilização do sistema de registro e tratamento das demandas relacionadas à prestação do serviço.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18278
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
<p>No item 9 do Apêndice A do anexo 2 da minuta de Contrato de Concessão (PEA) foi previsto que a reincidência de baixo desempenho na qualidade de serviço por 2 (dois) períodos (consecutivos ou alternados) em um prazo de 5 (cinco) anos configuraria infração. Indica ainda que (i) cada período seria contabilizado uma única vez; e (ii) a continuidade do baixo desempenho em novo período subsequente configuraria nova infração.</p> <p>Pela leitura da redação do item, não ficou claro como esses períodos de baixo desempenho serão contabilizados para cada infração, visto que podem se estabelecer de forma consecutiva ou alternada.</p> <p>Sugere-se que a redação deixe mais evidente como cada um desses períodos serão contabilizados.</p>
JUSTIFICATIVA
É importante deixar as obrigações da Concessionária (sobretudo em relação às possíveis infrações contratuais) previstas da forma mais clara possível
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que caracterização de reincidência de baixo desempenho leva em consideração quaisquer 2 (dois) períodos, consecutivos ou alternados, no prazo de 5 anos. A continuidade do baixa de desempenho considera apenas períodos consecutivos, dentro do prazo de 5 anos, após a ocorrência de reincidência de baixo de desempenho.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18279
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
<p>A minuta do Contrato de Concessão estipula uma nova obrigação às concessionárias aeroportuárias referente às Consultas aos Usuários (Capítulo XV). Tais previsões, contudo, não deixam claro as partes em relação as quais os requisitos devem ser cumpridos, utilizando conceitos abertos e não definidos como “parte interessada relevante”, “parte envolvida”. Além da dificuldade de cumprimento do requisito, acarretando um tempo excessivo para recebimento e tratamento desses dados, a obrigação parece ser totalmente onerosa à concessão, visto que é vinculativa ao cumprimento de outras obrigações do contrato e seus anexos. Com isso, tal obrigação parece ter o resultado impedir não apenas o conhecimento prévio das obrigações e responsabilidades para a formação da proposta, mas também gerar questionamentos futuros e infrações em relação ao seu alcance.</p> <p>No item 56 do Apêndice A do anexo 2 da minuta de Contrato de Concessão (PEA) foi prevista a necessidade de consulta à comunidade aeroportuária envolvida (outro termo não definido) para o Plano de Ação da Concessionária. Sem uma delimitação específica dos requisitos, tal obrigação não apenas importa em um ônus à Concessionária, como pode impedir a própria finalidade do documento. Conforme previsto, sem critérios claros, nunca será possível saber se tal obrigação foi ou não cumprida pela Concessionária, além do critério poder variar de acordo para cada aeroporto.</p> <p>Sugere-se, assim, a exclusão do referido item 56 e 56.1.</p>
JUSTIFICATIVA
É importante que estejam definidas as obrigações da Concessionária no PEA, inclusive em relação ao âmbito e os requisitos para cumprimento das obrigações.
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. A consulta aos usuários, conforme definida na minuta de Contrato, visa assegurar que o planejamento da Concessionária para o desenvolvimento e operação da infraestrutura está em linha com as necessidades do público que utiliza o aeroporto (passageiros, empresas aéreas, órgãos públicos, operadores logísticos, aviação geral, etc.). Definições precisas para as expressões "parte envolvida" e "partes interessadas relevantes" necessitam ser apropriadas a todos os casos possíveis de aplicação e permanecer apropriadas por todo o prazo da concessão a despeito das evoluções do setor. A composição desse público pelas partes interessadas na consulta é dinâmica, com novos agentes que podem vir a operar no aeroporto, bem como outros que deixam de operar, ou aumentam/reduzem sua operação (e, logo, sua relevância). Diante da impossibilidade de se prever todas as situações regulatórias possíveis, definições precisas seriam inadequadas para os fins a serem alcançados pelo dispositivo em questão. Ademais, ambas expressões podem convergir para um mesmo grupo a depender do caso concreto. Desta forma, a análise quanto ao atendimento destes princípios será realizada no caso concreto.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18280
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
<p>Em relação ao item 34 do Apêndice A do Anexo 2 da minuta do Contrato de Concessão (PEA), relativo à desconsideração de paradas de equipamentos, sugere-se a inclusão de consideração de todas as indisponibilidades para cálculo do indicador, independente do motivo causador, como por exemplo: mau uso de terceiros, motivo de segurança, força maior, inspeções por lei etc.</p> <p>Nesse sentido, sugere-se a inclusão do item, possibilitando a apresentação de pleito de desconsideração deste tipo de evento por parte das Concessionárias para avaliação da Agência.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Na prática, acarreta a responsabilização das Concessionárias pelo resultado do Indicador, até mesmo nos casos em que esta não tenha qualquer ingerência sobre tais motivos, bem como condições de previsibilidade, o que torna complexa, e até mesmo inviável, a construção de planos de ação para mitigar eventos deste tipo.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. A partir dos aprendizados de rodadas anteriores, entendeu-se que é mais adequado a calibração dos indicadores, considerando todas as paradas, de forma a aumentar os incentivos à eficiência e reduzir assimetrias de informação e custos administrativos e regulatórios na análise de cada caso em que ocorrer a parada. Dessa forma, entende-se adequada a manutenção da redação atual.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18281
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
<p>Em relação ao item 33 do Apêndice A do Anexo 2 da minuta do Contrato de Concessão (PEA), sugere-se a inclusão de subitem, com a seguinte redação:</p> <p>“33. Sempre que possível, e eficaz em termos de custo, a medição deve ser automatizada e avanços nesse sentido devem ser relatados no Plano de Qualidade de Serviço - PQS.</p> <p>33.1. Por ocasião do cálculo do Fator Q, a Concessionária poderá submeter à ANAC pleito de desconsideração de eventos que tenham afetado a disponibilidade de seus equipamentos nos horários de medição, desde que os eventos apresentados estejam devidamente comprovados e que não sejam de responsabilidade da Concessionária.”</p>
JUSTIFICATIVA
<p>A consideração de todas as indisponibilidades para cálculo do indicador, independente do motivo causador, como por exemplo: mau uso de terceiros, motivo de segurança, força maior, inspeções por lei etc. Na prática, a redação proposta acarreta a responsabilização das Concessionárias pelo resultado do Indicador, até mesmo nos casos em que esta não tenha qualquer ingerência sobre tais motivos, bem como condições de previsibilidade, o que torna complexa, e até mesmo inviável, a construção de planos de ação para mitigar eventos deste tipo.</p> <p>Nesse sentido, sugere-se a inclusão do item, possibilitando a apresentação de pleito de desconsideração deste tipo de evento por parte das Concessionárias para avaliação da Agência.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa: a partir dos aprendizados de rodadas anteriores, entendeu-se que é mais adequado a calibração dos indicadores, considerando todas as paradas, de forma a aumentar os incentivos à eficiência e reduzir assimetrias de informação e custos administrativos e regulatórios na análise de cada caso em que ocorrer a parada. Dessa forma, entende-se adequada a manutenção da redação atual. Não obstante, entende-se importante que haja o registro do motivo das paralisações dos equipamentos, de forma a possibilitar eventuais pleitos da Concessionária, bem como verificações por parte da ANAC. Por este motivo, os documentos serão alterados de forma a refletir o exato modelo proposto para a 7ª rodada, que possui mecanismo para mitigar esta omissão contratual</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18283
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
<p>O item 2.1.4.3.1 do anexo 4 da minuta do Contrato de Concessão (Tarifas) estipula que o regime dos tetos tarifários de Armazenagem e Capatazia poderá ser substituído, constatando-se efetiva concorrência na prestação de serviços, mediante Consulta realizada nos moldes do Capítulo XV da minuta do Contrato de Concessão.</p> <p>“2.1.4.3.1. O regime de tetos tarifários aplicável às tarifas de Armazenagem e Capatazia poderá ser substituído por modelo alternativo, desde que sua proposta seja precedida de consulta, nos moldes do Capítulo XV do Contrato, junto às partes interessadas relevantes e condicionada à verificação de efetiva concorrência na prestação destes serviços.”</p> <p>Por sua vez, a minuta do Contrato de Concessão estipula uma nova obrigação às concessionárias aeroportuárias referente às Consultas aos Usuários (Capítulo XV). Tais previsões, contudo, não deixam claro as partes em relação as quais os requisitos devem ser cumpridos, utilizando conceitos abertos e não definidos como “parte interessada relevante”, “parte envolvida”. Além da dificuldade de cumprimento do requisito, acarretando um tempo excessivo para recebimento e tratamento desses dados, a obrigação parece ser totalmente onerosa à concessão, visto que é vinculativa ao cumprimento de outras obrigações do contrato e seus anexos. Com isso, tal obrigação parece ter o resultado impedir não apenas o conhecimento prévio das obrigações e responsabilidades para a formação da proposta, mas também gerar questionamentos futuros e infrações em relação ao seu alcance.</p> <p>Sugere-se, assim, a exclusão da necessidade de Consulta na forma exigida no item 2.1.4.3.1, ou a sua melhor delimitação.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>A necessidade de Consulta (de forma abrangente como exigida no Capítulo XV) para alteração do regime tarifário sem a delimitação clara e objetiva dos seus requisitos pode ter como resultado a própria inutilização do comando contratual, trazendo danos imediatos à Concessionária e a manutenção da concessão. Estipulando-se uma nova obrigação contratual, é necessário que sejam estipulados limites e abrangência mínima para sua caracterização, até mesmo para precificação no momento da licitação, ou para aferição do cumprimento durante a execução do Contrato de Concessão. Na forma como apresentada na consulta pública, não é possível identificar tais possibilidades.</p>
RESPOSTA
<p>A sugestão não será acatada. O objetivo das regras de consulta é incorporar aos contratos de concessão de aeroportos no Brasil uma prática internacional, conhecida como consultation, amplamente difundida em países que apresentam um mercado de transporte aéreo significativamente desenvolvido, particularmente no que se refere à relação entre aeroportos e seus principais usuários. Essa prática consta, inclusive, como recomendação da ICAO em seu documento de orientação sobre tarifas aeroportuárias (Doc 9082: ICAO's Policies on Charges</p>

for Airports and Air Navigation Services). Estados membros são encorajados a estabelecer um processo regular de consulta pelos provedores de infraestrutura aeroportuária aos seus usuários.

Dessa forma, as regras de consulta foram introduzidas no Brasil a partir da 4ª rodada de Concessões de Aeroportos para a definição ou alteração de critérios de remuneração de áreas e atividades operacionais, e, na rodada seguinte, foram ampliadas para englobar propostas de tarifação e propostas para cumprimento das obrigações previstas no PEA.

Assim, o Capítulo XV da minuta de Contrato de Concessão apresenta proposta de incorporação de consultation à regulação a ser aplicada ao aeroporto de Campinas, prevendo a realização de consulta em relação aos aspectos fundamentais dos contratos. Espera-se um maior equilíbrio na relação entre aeroportos e seus principais usuários, levando a um crescimento significativo de acordos e soluções negociadas diretamente entre as partes pelo menos em relação às propostas de realização de investimentos, adequações ou alterações na infraestrutura aeroportuária que reduzam de forma significativa a oferta de infraestrutura ou que afetem seus Usuários, às propostas para a remuneração pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais e às propostas de tarifação.

Conseqüentemente, esse mecanismo permitirá maior racionalização da necessidade de intervenções regulatórias pela ANAC, levando a resultados mais eficientes baseados em soluções de mercado.

Ademais, é importante destacar que o Capítulo XV, ao apresentar princípios gerais para o processo de consulta, estabeleceu alguns dispositivos de forma pouco prescritiva com o objetivo de garantir flexibilidade para o estabelecimento de procedimentos adequados ao tema sob discussão e ao aeroporto e usuários.

Especificamente em relação a identificação das partes interessadas relevantes, o Contrato imputa à Concessionária a responsabilidade pela identificação das partes. Ao identificar as partes, a discricionariedade por parte da Concessionária irá variar de acordo com o objeto de consulta, pois o Contrato delimita as partes interessadas relevantes com diferentes graus de precisão, havendo desde casos em que a identificação cabe totalmente à Concessionária no caso concreto até casos em que a delimitação no Contrato é estrita, cabendo à Concessionária apenas observar o disposto contratualmente.

Além disso, a ANAC informa que, apesar de constituir atribuição da Concessionária, em casos de omissão ou dúvida da Concessionária, a Agência poderá, a seu critério, definir quais partes interessadas devem ser consultadas, conforme dispõe o itens 15.8.1. da Minuta de Contrato de Concessão. Ainda, poderá ser submetida à ANAC a relação de partes interessadas relevantes para manifestação anterior à celebração de acordo, embora não constitua uma obrigação da Agência a aprovação prévia das partes consultadas.

Por fim, visando solucionar eventuais problemas de identificação das partes interessadas relevantes em virtude de eventual existência de grande número de agentes, a minuta do Contrato de Concessão ainda previu em seu item 15.9 a possibilidade de realização das consultas por meio de associações, comitês técnicos, fóruns de governança ou outros grupos capazes de intensificar a cooperação entre as partes e colaborar para o alcance de acordos e soluções negociadas. Assim, espera-se que tais entidades sejam levadas em consideração durante o processo de consulta, justamente pelo potencial de representatividade que possuem.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18284
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
Existe erro de redação no item 3.3.1 do anexo 4 da minuta do Contrato de Concessão (Tarifas). Onde consta Tabela 6, deveria constar Tabela 2: “3.3.1. (...): i. Aplicar-se-á 50% (cinquenta por cento) da tarifa prevista na Tabela 6, nos casos de: (...)” Sugere-se a correção do item.
JUSTIFICATIVA
Correção de equívoco formal da minuta.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a correção será realizada.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18285
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
<p>No item 5.1 do anexo 4 da minuta do Contrato de Concessão (Tarifas), foi estipulado que a Concessionária deveria implementar sistema próprio de cobrança, desde a assunção das operações:</p> <p>“5.1. A Concessionária deverá manter, desde a assunção das operações até o término da concessão, sistema de cobrança das tarifas aeroportuárias que contemple os processos coleta, cobrança e pagamento das tarifas aeroportuárias.”</p> <p>Tal item, contudo, não deixa claro um prazo específico para implementação do sistema. Questiona-se se tal sistema deverá estar pronto para ser operado antes da eficácia do Contrato de Concessão (i.e., antes mesmo de a Concessionária assumir a prestação dos serviços).</p>
JUSTIFICATIVA
É importante estipular as obrigações da Concessionária de forma clara e específica.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que ao assumir a operação do aeroporto o sistema de cobranças de tarifas aeroportuárias deve estar em plena operação, conforme dispõe o item 5.1 da minuta do Anexo 04 do Contrato de Concessão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18286
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
<p>No item 5.8 do anexo 4 da minuta do Contrato de Concessão (Tarifas), foi estipulado que a ANAC poderá recorrer a serviço técnico independente, a ser contratado pela Concessionária, para avaliar a metodologia de coleta de dados do sistema de cobrança de tarifas:</p> <p>“5.8. Para avaliação da metodologia de coleta dos dados, cobrança das tarifas aeroportuárias e verificação da consistência e fidedignidade dos dados reportados pela Concessionária, a ANAC poderá recorrer a serviço técnico de empresa especializada de auditoria independente, a ser indicada, contratada e remunerada pela Concessionária, cabendo a ANAC o direito de veto na indicação realizada pela Concessionária.”</p> <p>Contudo, não fica claro em quais situações tal consultoria deve ser requerida, uma vez que não há requisitos objetivos ou mesmo indício de periodicidade. Considerando que tal contratação pode gerar custos à Concessionária, questiona-se em quais hipóteses ela poderá ser requerida pela Agência.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Considerando que tal previsão pode gerar custos à Concessionária, é importante deixar claro as situações específicas nas quais tal requerimento de fiscalização seja aplicável.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a realização de auditorias previstas na cláusula 5.8 do Anexo 4 refere-se a situações excepcionais na gestão do contrato de concessão. Sendo assim, os procedimentos para sua realização serão avaliados pelo Poder Concedente conforme as especificidades que cada caso concreto requerer.</p> <p>De toda forma, importante ressaltar que, em qualquer caso, é assegurado o direito ao contraditório e à ampla defesa da Concessionária face às decisões tomadas pela ANAC.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18287
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
<p>O item 5.7 do anexo 4 da minuta do Contrato de Concessão (Tarifas) estipula a prerrogativa da ANAC em relação ao sistema de cobrança de tarifas aeroportuárias, a ser implementado pela Concessionária:</p> <p>“5.7. A ANAC poderá, a qualquer momento, realizar auditorias, requisitar a exportação imediata de registros eletrônicos constante no sistema de cobrança das tarifas aeroportuárias durante a fiscalização, exigir a apresentação de quaisquer documentos ou informações necessárias à verificação da fidedignidade, consistência e precisão dos dados registrados”.</p> <p>Como se sabe, a cobrança de tais tarifas (em especial no regime tarifário adotado neste caso) também se refere a informações comerciais sigilosas, tanto da Concessionária, quanto dos Usuários do aeroporto (notadamente em relação aos serviços de carga). Nesse sentido, requer-se a inclusão de subitem com obrigações que garantam o sigilo de tais informações prestadas ou recebidas pela Agência em relação ao assunto.</p>
JUSTIFICATIVA
Considerando a sensibilidade de tais informações, é necessário prever mecanismos que garantam o sigilo comercial em relação a terceiros.
RESPOSTA
A ANAC esclarece que os dados levantados em processo de auditoria recebem tratamento especial, não sofrendo publicação automática. Entretanto, cabe ressaltar que os dados serão tratados conforme a Lei de Acesso a Informação (LEI Nº 12.527, DE 18 DE NOVEMBRO DE 2011) e a Lei geral de Proteção de Dados Pessoais (LEI Nº 13.709, DE 14 DE AGOSTO DE 2018).

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18288
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
<p>O item 4.1 do anexo 4 da minuta do Contrato de Concessão (Tarifas) indica que a Concessionária deverá apresentar relatório de remuneração de tarifas aeroportuárias:</p> <p>“4.1. A Concessionária deverá apresentar mensalmente à ANAC, até o dia 25 (vinte e cinco) do mês subsequente ao que se refere a informação, os seguintes Relatórios de Remuneração das Tarifas aeroportuárias: (...)”</p> <p>Os relatórios parecem conter informações relativas às possíveis negociações dos Usuários com a Concessionária, que possuem critérios específicos de sigilo comercial. Questiona-se qual seria o critério de fiscalização da Agência sobre os relatórios. Isso porque a possível interferência da fiscalização da ANAC na flexibilização das remunerações poderia trazer insegurança ao regime tarifário a ser adotado pela Concessionária.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Não está claro qual seria a visão da ANAC a respeito da utilização desses relatórios, em especial se tal fiscalização poderia interferir na flexibilização do regime tarifário, gerando insegurança e incertezas mútuas entre Usuários e Concessionária na definição desses limites.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC esclarece que a fiscalização dos referidos relatórios visa os seguintes objetivos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) acompanhamento dos cálculos de receita por passageiro ajustada; 2) garantia de qualidade da informação através da identificação de falhas decorrentes da implementação sistêmica; 3) fiscalização de outras obrigações contratuais, como as relacionadas a tratamento não discriminatório, por exemplo. <p>Adicionalmente, cabe ressaltar que os dados serão tratados conforme a Lei de Acesso a Informação (LEI Nº 12.527, DE 18 DE NOVEMBRO DE 2011) e a Lei geral de Proteção de Dados Pessoais (LEI Nº 13.709, DE 14 DE AGOSTO DE 2018).</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18289
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
<p>A cláusula 2.4 indica que eventuais desocupações de áreas localizadas no sítio aeroportuário serão de integral responsabilidade da Concessionária, nos seguintes termos:</p> <p>“2.4. Eventuais desocupações de áreas localizadas no sítio aeroportuário, em posse ou detenção de terceiros, prévias ou posteriores à celebração do Contrato, serão de integral responsabilidade da Concessionária.”</p> <p>Contudo, devem ser ressalvadas as áreas que já estejam ocupadas. A Concessionária não pode ser responsável por eventos anteriores à eficácia do Contrato de Concessão, os quais devem ser atribuídos ao Poder Concedente, em especial em relação à ocupação ilícita, posse e detenção de terceiros.</p> <p>Sugere-se, assim, a alteração da cláusula 2.4 para incluir a ressalva “exceto pelas áreas ocupadas que já sejam de conhecimento do Poder Concedente.”</p>
JUSTIFICATIVA
<p>A Concessionária não poderá ser responsável por eventos (iniciados ou em andamento) anteriores à participação da licitação ou da celebração do Contrato de Concessão.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a posse da área do aeroporto será transferida à Concessionária, concomitantemente à celebração do Contrato, no estado em que se encontra. Portanto, julga-se que o agente privado possuirá melhores condições de gerenciar a desocupação da área do aeroporto, nos moldes definidos em seu projeto. Pelas razões expostas, a alocação das obrigações e riscos relacionados à desocupação do complexo aeroportuário seguirá o disposto nos itens 2.4, 3.1.51 e 5.5.23 da minuta de Contrato.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18290
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se a exclusão da expressão voos alternados no item 2.1.4.2.2 do Anexo 4 - Tarifas, que impõe que “as Tarifas de Pouso e Permanência incidentes sobre (...) voos (...) alternados (...) devem ser iguais ou inferiores àquelas incidentes sobre operações sujeitas à receita regulada.”.
JUSTIFICATIVA
<p>Considerando que em parcela significativa dos eventos de voos alternados nos Sistemas Multiaeroporto (SMA) como o que o Aeroporto de Viracopos está inserido, não há ocorrência de reembarque, uma vez que os usuários preferem prosseguir por meio terrestre para o destino original.</p> <p>Considerando adicionalmente que conforme o item 2.1.4.1. do Anexo 4 - Tarifas e a Resolução ANAC nº 432/2017, a remuneração dos serviços relacionados ao desembarque de passageiros está prevista apenas na Tarifa de Embarque.</p> <p>Resta inadequado limitar superiormente as Tarifas de Pouso e Permanência incidentes sobre voos alternados, devido à ausência de previsão de remuneração regulada pelos serviços prestados aos atendimentos desses usuários.</p>
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. Considerando que as receitas provenientes dos voos de serviço, alternados e de retorno não fazem parte da Receita Regulada, conforme definição constante do item 1.2.1.7, é necessário estabelecer um limite para as tarifas de pouso e permanência.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18291
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
<p>Sugere-se alteração das alíquotas previstas na tabela 2 para a seguinte redação:</p> <p>“Tabela 2 – Teto da Tarifa de Armazenagem da Carga Importada Períodos de Armazenagem Percentual sobre o valor CIF 1º - Até 1 dia útil 0,25% 2º - Até 2 dias úteis 0,55% 3º - Até 5 dias úteis 1,10% 4º - Até 10 dias úteis para 1,65% 5º - Até 20 dias úteis 3,30% Para cada 10 dias úteis ou fração, além do 4º período, até a retirada da mercadoria. 1,65% Observações: 1. A partir do 4º (quarto) período os percentuais são cumulativos; 2. Esta Tabela é aplicada cumulativamente com a Tabela 3.”</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Os valores apresentados devem ser alterados, uma vez que ao retirar o impacto da incorporação do ATAERO, os resultados obtidos ficaram ainda menores do que se aplicada a mesma metodologia de cálculo quando da incorporação do referido Adicional. Como é de conhecimento, as tarifas originais dos contratos de concessão foram acrescidas de 1,359 quando da extinção do ATAERO. De forma exemplificativa, uma tarifa de 0,55%, que pós incorporação do valor passou a ser 0,75% deveria retornar a 0,55% e não a 0,50% conforme disposto na referida tabela. Destaca-se, que o impacto, em termos de competitividade para o Aeroporto de VCP é positivo, uma vez que aumenta a capacidade de competir com outros recintos localizados em Zona Secundária (onde tal cobrança não existe). Contudo, cria um desequilíbrio na competição com os demais Aeroportos concedidos, pelos seguintes motivos:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Por se tratar de um aeroporto predominantemente cargueiro, com capacidade de malha muito mais flexível ao movimento das cargas, uma tarifa mais baixa em VCP torna esse aeroporto mais atrativo às importações de cargas que poderiam ser realizadas por meio de outros Aeroportos. Além disso, quando se reconhece que a estrutura tarifária proposta torna esse aeroporto mais competitivo junto aos portos secos, por similaridade, os outros aeroportos, que possuem volumes relevantes de carga, ficam menos competitivos.2. Nos casos de trânsito aduaneiro de cargas, tal desequilíbrio também se justifica, uma vez que importadores com plantas em outros estados e que atualmente utilizam VCP como gateway, mas direcionam as cargas para outros estados em trânsito aduaneiro, deixariam de usar esse modelo, já que ao desembarçar a carga em VCP estaria submetido a uma tarifa muito menor do que nos destinos reais, aumentando ainda mais a concentração de carga no Aeroporto de Campinas.

3. Como consequência do modelo proposto, ainda que os demais aeroportos reduzissem suas tarifas com objetivo de competir com a tarifa proposta, não seria possível já que uma vez que VCP não teria a dedução da contribuição mensal, que os outros aeroportos com operação de cargas relevante têm. Os demais aeroportos que não tivessem suas tarifas ajustadas competiriam com margens muito inferiores ao do aeroporto de Campinas, claramente um fator de desequilíbrio nessa concorrência.

RESPOSTA

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que ao longo dos processos de concessão de aeroportos, o modelo regulatório passou por transformações relevantes que foram reconhecidas pelo mercado, por órgãos de governo e até mesmo pela academia como avanços positivos a serem seguidos por outros setores. Entre estas melhorias, podemos destacar as mudanças do modelo de pagamento das outorgas, das obrigações de investimento e nível de serviço, a introdução e aperfeiçoamento dos mecanismos de consultas e de Proposta Apoiada, e as mudanças relativas às tarifas aeroportuárias. Com efeito, antes de cada processo licitatório, as áreas técnicas responsáveis, em conjunto com a Secretária de Aviação Civil, avaliam cuidadosamente as especificidades dos ativos a serem concedidos, e consideram toda a experiência adquirida com a gestão contratual até o momento.

Da mesma forma, diante da relicitação do aeroporto de Viracopos, conclui-se pela necessidade de realizar ajustes na modelagem contratual. Especificamente quanto aos ajustes propostos para as tarifas de armazenagem e capatazia, destaca-se que o documento Justificativa da Concessão para ampliação, manutenção e exploração do Aeroporto Internacional de Viracopos levada à Audiência Pública apresentou os motivos que embasaram a decisão desta Agência.

O referido documento apresentou detalhes sobre a distribuição das receitas de carga, pontuando que grande parte do VPL do projeto é proveniente da atividade de armazenagem e capatazia de cargas internacionais, o que evidencia que, mesmo com a redução proposta, a atividade apresenta receitas muito superiores aos custos. De acordo com aquele documento, as principais fontes de receitas de carga internacional esperadas para o aeroporto são as tarifas de armazenagem de cargas importadas de caso geral (atual Tabela 7), com 56,2% da receita, e das cargas de alto valor específico (atual Tabela 11), com 38,6%. Em ambas as tabelas o critério de tarifação é o valor CIF da mercadoria que, no caso geral, parte de 0,75% do valor CIF para o período de 2 dias. Para cargas de alto valor específico, a tarifa parte de 0,15% para o período de 3 dias, para mercadorias com valor específico superior a R\$ 80.000/kg.

Adicionalmente, o documento menciona que as tarifas de armazenagem em aeroportos são superiores aos preços de serviços de armazenagem em área alfandegada de outros prestadores de serviços, tais como operadores e zonas secundárias.

É importante lembrar que o modelo de regulação por tarifa-teto proposto parte da atual estrutura tarifária do aeroporto, composta por 6 tabelas, elencadas no Anexo 4 do Contrato de Concessão vigente, mas contempla alterações com objetivo de atenuar distorções existentes.

A tabela 2 ganhou faixa adicional que estabelece tarifa-teto para as cargas importadas cujo tempo de armazenagem se restrinja a 01 dia útil, e as tabelas 4 e 7 (atuais tabelas 9 e 12), por sua vez, tiveram o período relativo à primeira faixa de armazenagem reduzido de 04 para 02 dias úteis e a partir do 2º período, o valor da

tarifa é majorado em 25%. Estas últimas alterações se justificam principalmente em razão das medidas de facilitação do comércio exterior que vêm sendo implementadas pelo órgão anuente, tornando procedimentos aduaneiros mais simples e eficientes, com objetivo de reduzir o tempo de desembaraço da carga. Destaca-se ainda que a proposta de incluir a faixa adicional à tabela 2 partiu de recomendação da própria Receita Federal.

Conforme pontuado na Justificativa, os valores vigentes são resultado de um processo de reequilíbrio econômico e financeiro que criou a Contribuição Mensal, diante do fim do ATAERO e do aumento tarifário, ambos determinados pela Lei nº 13.319, de 25 de julho de 2016. O ATAERO, até então, equivalia 35,9% dos valores das tarifas aeroportuárias, contudo, antes da publicação da Lei nº 12.648/2012, seu valor era resultado da incidência de uma alíquota de 50%.

É importante notar que mesmo com a redução dos valores das tarifas de importação de caso geral e de alto valor específico, as margens destas atividades continuam muito elevadas, o que pode ser constatado pelo alto VPL do projeto, e pelo fato de que maior parte deste VPL é proveniente destas atividades.

Além disso, a Justificativa levada à audiência Pública apresenta outros dois argumentos muito importantes para justificar tais reduções tarifárias. Primeiramente, tendo em vista que o objetivo da ANAC é o de promover a concorrência por meio da instalação de outros operadores de recintos aduaneiros no Aeroporto, é salutar que se evite aumentar as margens do aeroporto sobre tais atividades, pois isso aumentaria os incentivos do aeroporto para dificultar a instalação de recintos concorrentes. Ora, ao se estabelecer um conjunto de regras, uma agência reguladora deve observar se a estrutura de incentivos criada é consistente com os objetivos pré-definidos.

Não menos importante, conforme apresentado na Justificativa, as incertezas associadas à estimativa de receitas de armazenagem e capatazia são muito grandes, considerando as incertezas quanto ao cenário concorrencial e as mudanças que têm sido promovidas pela Receita Federal e pelos órgãos anuentes. Tais mudanças podem fazer com que as cargas importadas não precisem mais passar pelo terminal de cargas do aeroporto (ou tenham um tempo de permanência muito menor), fazendo com que as receitas de armazenagem e capatazia efetivamente auferidas futuramente sejam significativamente menores do que as estimadas pela proponente vencedora. Assim, a redução dos tetos tarifários reduz de forma significativa as incertezas associadas à estimativa de receitas.

Sobre estes últimos dois argumentos, cabe apresentar a transcrição do texto da Justificativa:

95. Caso a concorrência se torne efetiva a ponto de reduzir as tarifas cobradas pelo Aeroporto de Campinas ou a quantidade de carga processada, haverá frustração da receita estimada. Considerando que a receita com atividades de carga corresponde a 2/3 (dois terços) das receitas tarifárias do aeroporto e que o EVTEA prevê a manutenção desta proporção, é perceptível que referido cenário trará grande impacto sobre os resultados financeiros da Concessionária. Ainda que se alegue que a Contribuição Fixa se trata de custo afundado, pago majoritariamente na assinatura do contrato, e que o risco de demanda é suportado pela Concessionária, deve haver realismo com relação aos futuros desdobramentos de uma concessão fadada a não recuperar os investimentos feitos e outorgas pagas.

96. Por outro lado, caso a concorrência não se torne efetiva e a Concessionária esteja apta a exercer poder de mercado, a ANAC deverá atuar ativamente para barrar majorações de tarifas e preços. Considerando que os instrumentos da ANAC para

esta atuação envolvem discricionariedade e subjetividade, é possível prever contestação da Concessionária a respeito da atuação da Agência, bem como o uso de artifícios para incrementar a receita por meios não previstos pelo contrato.

97. Acrescentam-se ao ambiente de incerteza, as evoluções em andamento na Receita Federal do Brasil e outros órgãos anuentes, que podem reduzir substancialmente os prazos de permanência (dwell time) das cargas e, na mesma proporção, as receitas da Concessionária.

98. Assim, a proposta da ANAC para a regulação do Aeroporto tem, primeiramente, o objetivo de promover a concorrência pelas atividades de carga internacional no sítio do aeroporto. Para isso, são introduzidas regras de acesso para favorecer a instalação de outros operadores de recintos aduaneiros no Aeroporto. 99.

Adicionalmente, por meio da redução dos tetos tarifários considerados sobreremunerados, em especial a tarifa de armazenagem de caso geral, espera-se reduzir as margens do Aeroporto sobre as atividades cargueiras, reduzindo os incentivos que ele naturalmente teria em dificultar a instalação de recintos concorrentes.

100. Como consequência dessa proposta, há uma natural redução das incertezas sobre as receitas futuras. Primeiro porque as regras de acesso tornam mais provável o cenário de acirramento da concorrência dentro do sítio aeroportuário. Segundo, porque a redução dos tetos tarifários reduz o impacto da efetivação da concorrência sobre as expectativas de receita, visto que a eventual necessidade de redução de preços e a redução da carga processada diretamente pelo operador do Aeroporto são menos relevantes quando as estimativas iniciais adotam tetos tarifários mais baixos. O mesmo pode ser dito sobre os impactos das medidas de facilitação da Receita Federal e órgãos anuentes sobre o tempo médio de permanência das cargas e, conseqüentemente, sobre a receita de armazenagem.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18292
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
<p>Alteração das alíquotas previstas no primeiro período da tabela 2: “Tabela 2 – Teto da Tarifa de Armazenagem da Carga Importada Períodos de Armazenagem Percentual sobre o valor CIF 1º - Até 1 dia útil 0,25% 2º - Até 2 dias úteis 0,5% 3º - Até 5 dias úteis 1,0% 4º - Até 10 dias úteis 1,5% 5º - Até 20 dias úteis 3,0% Para cada 10 dias úteis ou fração, além do 4º período, até a retirada da mercadoria. 1,5% Observações: 1. A partir do 4º (quarto) período os percentuais são cumulativos; 2. Esta Tabela é aplicada cumulativamente com a Tabela 3”.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>A criação de remuneração para o período de 1 (um) dia de permanência da carga é positiva, considerando as medidas que vêm sendo adotadas pelo controle aduaneiro e demais órgãos reguladores voltadas à modernização, simplificação e desburocratização dos processos. Entretanto, uma vez que essa condição seria aplicada de forma exclusiva neste Contrato de Concessão, identifica-se um desequilíbrio na relação com os demais aeroportos. Neste sentido, caso não seja replicada a mesma condição aos contratos de concessão dos outros aeroportos, a fim de promover o reequilíbrio de valores para as respectivas concessionárias, propõe-se a alteração do dispositivo contratual, excluindo o referido período de 1 (um) dia.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que ao longo dos processos de concessão de aeroportos, o modelo regulatório passou por transformações relevantes que foram reconhecidas pelo mercado, por órgãos de governo e até mesmo pela academia como avanços positivos a serem seguidos por outros setores. Entre estas melhorias, podemos destacar as mudanças do modelo de pagamento das outorgas, das obrigações de investimento e nível de serviço, a introdução e aperfeiçoamento dos mecanismos de consultas e de Proposta Apoiada, e as mudanças relativas às tarifas aeroportuárias. Com efeito, antes de cada processo licitatório, as áreas técnicas responsáveis, em conjunto com a Secretária de Aviação Civil, avaliam cuidadosamente as especificidades dos ativos a serem concedidos, e consideram toda a experiência adquirida com a gestão contratual até o momento. Da mesma forma, diante da relicitação do aeroporto de Viracopos, conclui-se pela necessidade de realizar ajustes na modelagem contratual. Especificamente quanto aos ajustes propostos para as tarifas de armazenagem e capatazia, destaca-se que o documento Justificativa da Concessão para ampliação, manutenção e exploração</p>

do Aeroporto Internacional de Viracopos levada à Audiência Pública apresentou os motivos que embasaram a decisão desta Agência.

O referido documento apresentou detalhes sobre a distribuição das receitas de carga, pontuando que grande parte do VPL do projeto é proveniente da atividade de armazenagem e capatazia de cargas internacionais, o que evidencia que, mesmo com a redução proposta, a atividade apresenta receitas muito superiores aos custos. De acordo com aquele documento, as principais fontes de receitas de carga internacional esperadas para o aeroporto são as tarifas de armazenagem de cargas importadas de caso geral (atual Tabela 7), com 56,2% da receita, e das cargas de alto valor específico (atual Tabela 11), com 38,6%. Em ambas as tabelas o critério de tarifação é o valor CIF da mercadoria que, no caso geral, parte de 0,75% do valor CIF para o período de 2 dias. Para cargas de alto valor específico, a tarifa parte de 0,15% para o período de 3 dias, para mercadorias com valor específico superior a R\$ 80.000/kg.

Adicionalmente, o documento menciona que as tarifas de armazenagem em aeroportos são superiores aos preços de serviços de armazenagem em área alfandegada de outros prestadores de serviços, tais como operadores e zonas secundárias.

É importante lembrar que o modelo de regulação por tarifa-teto proposto parte da atual estrutura tarifária do aeroporto, composta por 6 tabelas, elencadas no Anexo 4 do Contrato de Concessão vigente, mas contempla alterações com objetivo de atenuar distorções existentes.

A tabela 2 ganhou faixa adicional que estabelece tarifa-teto para as cargas importadas cujo tempo de armazenagem se restrinja a 01 dia útil, e as tabelas 4 e 7 (atuais tabelas 9 e 12), por sua vez, tiveram o período relativo à primeira faixa de armazenagem reduzido de 04 para 02 dias úteis e a partir do 2º período, o valor da tarifa é majorado em 25%. Estas últimas alterações se justificam principalmente em razão das medidas de facilitação do comércio exterior que vêm sendo implementadas pelo órgão anuente, tornando procedimentos aduaneiros mais simples e eficientes, com objetivo de reduzir o tempo de desembaraço da carga. Destaca-se ainda que a proposta de incluir a faixa adicional à tabela 2 partiu de recomendação da própria Receita Federal.

Conforme pontuado na Justificativa, os valores vigentes são resultado de um processo de reequilíbrio econômico e financeiro que criou a Contribuição Mensal, diante do fim do ATAERO e do aumento tarifário, ambos determinados pela Lei nº 13.319, de 25 de julho de 2016. O ATAERO, até então, equivalia 35,9% dos valores das tarifas aeroportuárias, contudo, antes da publicação da Lei nº 12.648/2012, seu valor era resultado da incidência de uma alíquota de 50%.

É importante notar que mesmo com a redução dos valores das tarifas de importação de caso geral e de alto valor específico, as margens destas atividades continuam muito elevadas, o que pode ser constatado pelo alto VPL do projeto, e pelo fato de que maior parte deste VPL é proveniente destas atividades.

Além disso, a Justificativa levada à audiência Pública apresenta outros dois argumentos muito importantes para justificar tais reduções tarifárias. Primeiramente, tendo em vista que o objetivo da ANAC é o de promover a concorrência por meio da instalação de outros operadores de recintos aduaneiros no Aeroporto, é salutar que se evite aumentar as margens do aeroporto sobre tais atividades, pois isso aumentaria os incentivos do aeroporto para dificultar a instalação de recintos concorrentes. Ora, ao se estabelecer um conjunto de regras, uma agência reguladora

deve observar se a estrutura de incentivos criada é consistente com os objetivos pré-definidos.

Não menos importante, conforme apresentado na Justificativa, as incertezas associadas à estimativa de receitas de armazenagem e capatazia são muito grandes, considerando as incertezas quanto ao cenário concorrencial e as mudanças que têm sido promovidas pela Receita Federal e pelos órgãos anuentes. Tais mudanças podem fazer com que as cargas importadas não precisem mais passar pelo terminal de cargas do aeroporto (ou tenham um tempo de permanência muito menor), fazendo com que as receitas de armazenagem e capatazia efetivamente auferidas futuramente sejam significativamente menores do que as estimadas pela proponente vencedora. Assim, a redução dos tetos tarifários reduz de forma significativa as incertezas associadas à estimativa de receitas.

Sobre estes últimos dois argumentos, cabe apresentar a transcrição do texto da Justificativa:

95. Caso a concorrência se torne efetiva a ponto de reduzir as tarifas cobradas pelo Aeroporto de Campinas ou a quantidade de carga processada, haverá frustração da receita estimada. Considerando que a receita com atividades de carga corresponde a 2/3 (dois terços) das receitas tarifárias do aeroporto e que o EVTEA prevê a manutenção desta proporção, é perceptível que referido cenário trará grande impacto sobre os resultados financeiros da Concessionária. Ainda que se alegue que a Contribuição Fixa se trata de custo afundado, pago majoritariamente na assinatura do contrato, e que o risco de demanda é suportado pela Concessionária, deve haver realismo com relação aos futuros desdobramentos de uma concessão fadada a não recuperar os investimentos feitos e outorgas pagas.

96. Por outro lado, caso a concorrência não se torne efetiva e a Concessionária esteja apta a exercer poder de mercado, a ANAC deverá atuar ativamente para barrar majorações de tarifas e preços. Considerando que os instrumentos da ANAC para esta atuação envolvem discricionariedade e subjetividade, é possível prever contestação da Concessionária a respeito da atuação da Agência, bem como o uso de artifícios para incrementar a receita por meios não previstos pelo contrato.

97. Acrescentam-se ao ambiente de incerteza, as evoluções em andamento na Receita Federal do Brasil e outros órgãos anuentes, que podem reduzir substancialmente os prazos de permanência (dwell time) das cargas e, na mesma proporção, as receitas da Concessionária.

98. Assim, a proposta da ANAC para a regulação do Aeroporto tem, primeiramente, o objetivo de promover a concorrência pelas atividades de carga internacional no sítio do aeroporto. Para isso, são introduzidas regras de acesso para favorecer a instalação de outros operadores de recintos aduaneiros no Aeroporto. 99. Adicionalmente, por meio da redução dos tetos tarifários considerados sobreremunerados, em especial a tarifa de armazenagem de caso geral, espera-se reduzir as margens do Aeroporto sobre as atividades cargueiras, reduzindo os incentivos que ele naturalmente teria em dificultar a instalação de recintos concorrentes.

100. Como consequência dessa proposta, há uma natural redução das incertezas sobre as receitas futuras. Primeiro porque as regras de acesso tornam mais provável o cenário de acirramento da concorrência dentro do sítio aeroportuário. Segundo, porque a redução dos tetos tarifários reduz o impacto da efetivação da concorrência sobre as expectativas de receita, visto que a eventual necessidade de redução de preços e a redução da carga processada diretamente pelo operador do Aeroporto são menos relevantes quando as estimativas iniciais adotam tetos tarifários mais baixos.

O mesmo pode ser dito sobre os impactos das medidas de facilitação da Receita Federal e órgãos anuentes sobre o tempo médio de permanência das cargas e, conseqüentemente, sobre a receita de armazenagem.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18293
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
<p>Alteração das alíquotas previstas no primeiro período da tabela 3: “Tabela 3 – Teto da Tarifa de Capatazia da Carga Importada Valor Sobre o Peso Bruto Verificado R\$ 0,0638 por quilograma R\$ 0,0732 Observações: 1. Esta tabela é aplicada cumulativamente com a Tabela 7; 2. O valor da tarifa aeroportuária de capatazia será cobrado uma única vez; 3. Cobrança mínima: R\$21,28 (vinte e um reais e vinte e oito centavos)”.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Os valores apresentados devem ser alterados, uma vez que ao retirar o impacto da incorporação do ATAERO, os resultados obtidos ficaram ainda menores do que se aplicada a mesma metodologia de cálculo quando da incorporação do referido Adicional. Como é de conhecimento, as tarifas originais dos contratos de concessão foram acrescidas de 1,359 quando da extinção do ATAERO. De forma exemplificativa, uma tarifa de 0,55%, que pós incorporação do valor passou a ser 0,75% deveria retornar a 0,55% e não a 0,50% conforme disposto na referida tabela. Destaca-se, que o impacto, em termos de competitividade para o Aeroporto de VCP é positivo, uma vez que aumenta a capacidade de competir com outros recintos localizados em Zona Secundária (onde tal cobrança não existe). Contudo, cria um desequilíbrio na competição com os demais Aeroportos concedidos, pelos seguintes motivos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Por se tratar de um aeroporto predominantemente cargueiro, com capacidade de malha muito mais flexível ao movimento das cargas, uma tarifa mais baixa em VCP torna esse aeroporto mais atrativo às importações de cargas que poderiam ser realizadas por meio de outros Aeroportos. Além disso, quando se reconhece que a estrutura tarifária proposta torna esse aeroporto mais competitivo junto aos portos secos, por similaridade, os outros aeroportos, que possuem volumes relevantes de carga, ficam menos competitivos. 2. Nos casos de trânsito aduaneiro de cargas, tal desequilíbrio também se justifica, uma vez que importadores com plantas em outros estados e que atualmente utilizam VCP como gateway, mas direcionam as cargas para outros estados em trânsito aduaneiro, deixariam de usar esse modelo, já que ao desembarçar a carga em VCP estaria submetido a uma tarifa muito menor do que nos destinos reais, aumentando ainda mais a concentração de carga no Aeroporto de Campinas. 3. Como consequência do modelo proposto, ainda que os demais aeroportos reduzissem suas tarifas com objetivo de competir com a tarifa proposta, não seria possível já que uma vez que VCP não teria a dedução da contribuição mensal, que os outros aeroportos com operação de cargas relevante têm. Os demais aeroportos que não tivessem suas tarifas ajustadas competiriam com margens muito inferiores ao do aeroporto de Campinas, claramente um fator de desequilíbrio nessa concorrência.

RESPOSTA

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que ao longo dos processos de concessão de aeroportos, o modelo regulatório passou por transformações relevantes que foram reconhecidas pelo mercado, por órgãos de governo e até mesmo pela academia como avanços positivos a serem seguidos por outros setores. Entre estas melhorias, podemos destacar as mudanças do modelo de pagamento das outorgas, das obrigações de investimento e nível de serviço, a introdução e aperfeiçoamento dos mecanismos de consultas e de Proposta Apoiada, e as mudanças relativas às tarifas aeroportuárias. Com efeito, antes de cada processo licitatório, as áreas técnicas responsáveis, em conjunto com a Secretária de Aviação Civil, avaliam cuidadosamente as especificidades dos ativos a serem concedidos, e consideram toda a experiência adquirida com a gestão contratual até o momento.

Da mesma forma, diante da relicitação do aeroporto de Viracopos, conclui-se pela necessidade de realizar ajustes na modelagem contratual. Especificamente quanto aos ajustes propostos para as tarifas de armazenagem e capatazia, destaca-se que o documento Justificativa da Concessão para ampliação, manutenção e exploração do Aeroporto Internacional de Viracopos levada à Audiência Pública apresentou os motivos que embasaram a decisão desta Agência.

O referido documento apresentou detalhes sobre a distribuição das receitas de carga, pontuando que grande parte do VPL do projeto é proveniente da atividade de armazenagem e capatazia de cargas internacionais, o que evidencia que, mesmo com a redução proposta, a atividade apresenta receitas muito superiores aos custos. De acordo com aquele documento, as principais fontes de receitas de carga internacional esperadas para o aeroporto são as tarifas de armazenagem de cargas importadas de caso geral (atual Tabela 7), com 56,2% da receita, e das cargas de alto valor específico (atual Tabela 11), com 38,6%. Em ambas as tabelas o critério de tarifação é o valor CIF da mercadoria que, no caso geral, parte de 0,75% do valor CIF para o período de 2 dias. Para cargas de alto valor específico, a tarifa parte de 0,15% para o período de 3 dias, para mercadorias com valor específico superior a R\$ 80.000/kg.

Adicionalmente, o documento menciona que as tarifas de armazenagem em aeroportos são superiores aos preços de serviços de armazenagem em área alfandegada de outros prestadores de serviços, tais como operadores e zonas secundárias.

É importante lembrar que o modelo de regulação por tarifa-teto proposto parte da atual estrutura tarifária do aeroporto, composta por 6 tabelas, elencadas no Anexo 4 do Contrato de Concessão vigente, mas contempla alterações com objetivo de atenuar distorções existentes.

A tabela 2 ganhou faixa adicional que estabelece tarifa-teto para as cargas importadas cujo tempo de armazenagem se restrinja a 01 dia útil, e as tabelas 4 e 7 (atuais tabelas 9 e 12), por sua vez, tiveram o período relativo à primeira faixa de armazenagem reduzido de 04 para 02 dias úteis e a partir do 2º período, o valor da tarifa é majorado em 25%. Estas últimas alterações se justificam principalmente em razão das medidas de facilitação do comércio exterior que vêm sendo implementadas pelo órgão anuente, tornando procedimentos aduaneiros mais simples e eficientes, com objetivo de reduzir o tempo de desembarço da carga. Destaca-se ainda que a proposta de incluir a faixa adicional à tabela 2 partiu de recomendação da própria Receita Federal.

Conforme pontuado na Justificativa, os valores vigentes são resultado de um processo de reequilíbrio econômico e financeiro que criou a Contribuição Mensal, diante do fim do ATAERO e do aumento tarifário, ambos determinados pela Lei nº 13.319, de 25 de julho de 2016. O ATAERO, até então, equivalia 35,9% dos valores das tarifas aeroportuárias, contudo, antes da publicação da Lei nº 12.648/2012, seu valor era resultado da incidência de uma alíquota de 50%.

É importante notar que mesmo com a redução dos valores das tarifas de importação de caso geral e de alto valor específico, as margens destas atividades continuam muito elevadas, o que pode ser constatado pelo alto VPL do projeto, e pelo fato de que maior parte deste VPL é proveniente destas atividades.

Além disso, a Justificativa levada à audiência Pública apresenta outros dois argumentos muito importantes para justificar tais reduções tarifárias. Primeiramente, tendo em vista que o objetivo da ANAC é o de promover a concorrência por meio da instalação de outros operadores de recintos aduaneiros no Aeroporto, é salutar que se evite aumentar as margens do aeroporto sobre tais atividades, pois isso aumentaria os incentivos do aeroporto para dificultar a instalação de recintos concorrentes. Ora, ao se estabelecer um conjunto de regras, uma agência reguladora deve observar se a estrutura de incentivos criada é consistente com os objetivos pré-definidos.

Não menos importante, conforme apresentado na Justificativa, as incertezas associadas à estimativa de receitas de armazenagem e capatazia são muito grandes, considerando as incertezas quanto ao cenário concorrencial e as mudanças que têm sido promovidas pela Receita Federal e pelos órgãos anuentes. Tais mudanças podem fazer com que as cargas importadas não precisem mais passar pelo terminal de cargas do aeroporto (ou tenham um tempo de permanência muito menor), fazendo com que as receitas de armazenagem e capatazia efetivamente auferidas futuramente sejam significativamente menores do que as estimadas pela proponente vencedora. Assim, a redução dos tetos tarifários reduz de forma significativa as incertezas associadas à estimativa de receitas.

Sobre estes últimos dois argumentos, cabe apresentar a transcrição do texto da Justificativa:

95. Caso a concorrência se torne efetiva a ponto de reduzir as tarifas cobradas pelo Aeroporto de Campinas ou a quantidade de carga processada, haverá frustração da receita estimada. Considerando que a receita com atividades de carga corresponde a 2/3 (dois terços) das receitas tarifárias do aeroporto e que o EVTEA prevê a manutenção desta proporção, é perceptível que referido cenário trará grande impacto sobre os resultados financeiros da Concessionária. Ainda que se alegue que a Contribuição Fixa se trata de custo afundado, pago majoritariamente na assinatura do contrato, e que o risco de demanda é suportado pela Concessionária, deve haver realismo com relação aos futuros desdobramentos de uma concessão fadada a não recuperar os investimentos feitos e outorgas pagas.

96. Por outro lado, caso a concorrência não se torne efetiva e a Concessionária esteja apta a exercer poder de mercado, a ANAC deverá atuar ativamente para barrar majorações de tarifas e preços. Considerando que os instrumentos da ANAC para esta atuação envolvem discricionariedade e subjetividade, é possível prever contestação da Concessionária a respeito da atuação da Agência, bem como o uso de artifícios para incrementar a receita por meios não previstos pelo contrato.

97. Acrescentam-se ao ambiente de incerteza, as evoluções em andamento na Receita Federal do Brasil e outros órgãos anuentes, que podem reduzir

substancialmente os prazos de permanência (dwell time) das cargas e, na mesma proporção, as receitas da Concessionária.

98. Assim, a proposta da ANAC para a regulação do Aeroporto tem, primeiramente, o objetivo de promover a concorrência pelas atividades de carga internacional no sítio do aeroporto. Para isso, são introduzidas regras de acesso para favorecer a instalação de outros operadores de recintos aduaneiros no Aeroporto. 99. Adicionalmente, por meio da redução dos tetos tarifários considerados sobreremunerados, em especial a tarifa de armazenagem de caso geral, espera-se reduzir as margens do Aeroporto sobre as atividades cargueiras, reduzindo os incentivos que ele naturalmente teria em dificultar a instalação de recintos concorrentes.

100. Como consequência dessa proposta, há uma natural redução das incertezas sobre as receitas futuras. Primeiro porque as regras de acesso tornam mais provável o cenário de acirramento da concorrência dentro do sítio aeroportuário. Segundo, porque a redução dos tetos tarifários reduz o impacto da efetivação da concorrência sobre as expectativas de receita, visto que a eventual necessidade de redução de preços e a redução da carga processada diretamente pelo operador do Aeroporto são menos relevantes quando as estimativas iniciais adotam tetos tarifários mais baixos. O mesmo pode ser dito sobre os impactos das medidas de facilitação da Receita Federal e órgãos anuentes sobre o tempo médio de permanência das cargas e, conseqüentemente, sobre a receita de armazenagem.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18294
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
<p>Sugere-se que seja excluída a limitação prevista na Cláusula 6.24.1 quanto à relevância do valor de impacto das receitas para fins de revisão extraordinária do Contrato de Concessão.</p> <p>6.24.1. Para efeitos do disposto no caput, será considerada alteração relevante o evento que causar impacto superior a 1% (um por cento) da receita bruta anual média da Concessão referente aos 3 (três) exercícios anteriores ao início do processo de Revisão Extraordinária.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Todos os eventos que afetam as receitas e custos devem ser levados em consideração para reequilíbrio contratual. A exclusão desse direito viola o artigo 37, XXI da Constituição Federal. Além disso, a limitação à revisão extraordinária pode influir na elaboração da proposta econômica, uma vez que o licitante deverá considerar o impacto de riscos concretizados, mas não passíveis de reequilíbrio.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o intuito desse requisito não é obstaculizar possíveis pedidos de Revisão Extraordinária, ou limitar consequências às alterações sofridas pela Concessionária no âmbito da exploração do serviço público, mas sim conferir a correta aplicabilidade dos preceitos teóricos envolvidos na questão, o cumprimento do critério presente em todos os demais Contratos de Concessão e com base em critério objetivo reduzir a insegurança jurídica associada à discricionariedade do regulador ao definir, caso a caso, quais alterações seriam consideradas (ir)relevantes. Cumpre registrar que o requisito da alteração relevante se faz presente desde a primeira rodada de Concessão, de forma que contribui para o aperfeiçoamento do processo de Revisão Extraordinária estabelecido pela Agência. Nesse sentido, o racional econômico da cláusula é justamente captar as alterações que tenham impacto na equação econômico-financeira, na mesma medida em que direciona o olhar do regulador para aquilo que realmente tenha o condão de causar impacto no Contrato, contribuindo com a própria noção da eficiência administrativa. O texto constitucional, no que a doutrina se refere ao princípio da intangibilidade da equação econômico-financeira, revela que esse direito não é absoluto, visto que se deve interpretar e balizar tal princípio nos moldes da legislação infraconstitucional. Legislação que, por sua vez, também traz comandos claros de que o direito ao reequilíbrio não se consubstancia como algo absoluto. A Lei 8.987/95, por exemplo, traz disposição expressa que condiciona o direito ao cumprimento de certos requisitos: “quando comprovado seu impacto”; “sempre que forem atendidas as condições do contrato”.</p> <p>O Tribunal de Contas da União, por sua vez, estabeleceu requisitos para o reequilíbrio econômico-financeiro de contratos administrativos, notadamente quando da ocorrência de fato do príncipe. Os ensinamentos jurisprudenciais da Corte de Contas</p>

revelam que se deve respeitar três requisitos para a aplicabilidade da teoria em comento, quais sejam: nexos de causalidade, imprevisibilidade do ônus, materialidade. Nessa esteira, destaca-se o entendimento jurisprudencial do TCU em relação ao restabelecimento da equação econômico-financeira original em decorrência da instituição de tributos antes inexistentes, conforme Acórdão 45/1999, Acórdão 698/2000, Acórdão 538/2008.

O entendimento jurisprudencial da Corte de Contas afirma que a materialidade do fato é elemento necessário para que se configure a alteração do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, configurando-se como requisito necessário na análise da revisão extraordinária. Consta-se que alterações de baixa magnitude não apresentaram, na opinião do tribunal, materialidade suficiente a fim de ensejar o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos.

Adicionalmente, o TCU, no Acórdão 2195/2019, recomendou à ANTT a adoção de uma “cláusula de relevância” que estabeleça valor mínimo a partir do qual seja cabível a análise dos pleitos, tal como ocorre em outras agências, a exemplo da Anac. Assim, propôs: “recomendar à ANTT que avalie a pertinência e a oportunidade de se instituir na minuta do contrato de concessão a ser celebrado, bem como em outros posteriores, uma “cláusula de relevância” em relação aos pleitos de revisões contratuais, de forma a limitar ou excluir a possibilidade de apresentação de pedidos de reequilíbrio de pequena materialidade”. O Tribunal entendeu pertinente a adoção da referida cláusula com o objetivo de desonerar a agência dos esforços necessários para o exame de questões de baixa relevância.

Do ponto de vista doutrinário, convém ressaltar que parcela importante do direito administrativo brasileiro (referenciada ao final) defende que não é qualquer alteração que abala a estabilidade da equação econômico-financeira do Contrato de Concessão, na medida em que termos como “reflexos fortes na sua execução”, “restabelecer equilíbrio toda vez que de alguma forma mais profunda for ele rompido”, “o impacto for relevante na quebra da equação”, “onera substancialmente a execução do contrato administrativo” são defendidos por essa importante parcela da doutrina administrativista para que se configure a possibilidade do reequilíbrio contratual.

Nesse sentido, percebe-se que o requisito contratual da alteração relevante converge com os ensinamentos supracitados.

Portanto, a definição do critério de alteração relevante, ao passo que dá efetividade a um importante conceito presente nos Contratos de Concessão, o qual, diga-se, não deve ser ignorado, a fim de se atender ao interesse público, está investida de razoabilidade e balizada na experiência adquirida com a gestão dos Contratos de Concessão. Desse modo, com amparo nos estudos jurisprudenciais do Tribunal de Contas da União e nos entendimentos da doutrina administrativista, conclui-se que a melhor opção regulatória consiste em estabelecer parâmetro objetivo que de fato “implique em alteração relevante dos custos ou receitas da Concessionária”.

Referências Acórdão TCU 45/1999, Processo n. 001.025/1998-8, DOU 19.05.1999.

Acórdão TCU 698/2000, Processo n. 675.047/1996-0, DOU 11.09.2000.

Acórdão TCU 538/2008, Processo n. 016.905/2002-3, DOU 04.04.2008.

Acórdão TCU 2195/2019, Processo n. 012.263/2019-2. DOU 02/04/2019.

CARVALHO FILHO, José dos Santos. Manual de direito administrativo. 25 ed. São Paulo: Atlas, 2012, p. 197, 211.

GASPARINI, Diógenes. Direito administrativo. 17 ed. São Paulo: Saraiva, 2012, p. 435, 822.

MEIRELLES, Hely Lopes. Direito Administrativo Brasileiro . 23. ed. São Paulo: Malheiros, 1998, p. 214.

MEDAUAR, Odete. Direito administrativo moderno. 17 ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2013, p. 256.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18295
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
<p>O anexo 4 da minuta do Contrato de Concessão (Tarifas) propõe uma nova tabela para as tarifas de armazenagem e de capatazia de carga importada aplicada em casos especiais. A previsão parece violar a isonomia regulatória entre os demais aeroportos concedidos, uma vez que prevê condições de mercado mais agressivas a serem ofertadas pelo aeroporto de Viracopos.</p> <p>Em relação à Tabela 4, relativa ao Tetos das Tarifas acima, sugere-se retornar aos valores previstos nos contratos de GRU e GIG, ou reajustar todos os contratos para a mesma condição tarifária.</p> <p>A elevação dessa tarifa pode ter impacto na movimentação desse tipo de carga, muito menos lucrativa operacionalmente, para os aeroportos submetidos as tarifas das rodadas iniciais. Ou seja, quando se determina uma nova regulação de tarifa que ampliará o custo dessa operação em VCP, usuários desse tipo de carga tendem a optar por utilizar outros aeroportos cujas tarifas permanecem mais baixas, claramente causando um desequilíbrio ao mercado.</p> <p>Destaca-se ainda que entre os casos especiais previstos para aplicação dessa tarifa consta justamente a operação de remoção TECA-TECA, que é mais um ponto que reforçaria a falta de isonomia entre os aeroportos, uma vez que uma carga que chegasse GRU ou GIG, por exemplo, e fosse removida para VCP pagaria uma mais de 10 vezes menor do que uma carga recebida em VCP e fosse removida para qualquer outro aeroporto, gerando vantagem para o aeroporto de Campinas em ambos os sentidos em detrimento dos demais.</p>
JUSTIFICATIVA
Não criar uma condição competitiva desequilibrada através de iniciativas de concessão de outros aeroportos pela ANAC.
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que ao longo dos processos de concessão de aeroportos, o modelo regulatório passou por transformações relevantes que foram reconhecidas pelo mercado, por órgãos de governo e até mesmo pela academia como avanços positivos a serem seguidos por outros setores. Entre estas melhorias, podemos destacar as mudanças do modelo de pagamento das outorgas, das obrigações de investimento e nível de serviço, a introdução e aperfeiçoamento dos mecanismos de consultas e de Proposta Apoiada, e as mudanças relativas às tarifas aeroportuárias. Com efeito, antes de cada processo licitatório, as áreas técnicas responsáveis, em conjunto com a Secretária de Aviação Civil, avaliam cuidadosamente as especificidades dos ativos a serem concedidos, e consideram toda a experiência adquirida com a gestão contratual até o momento.</p> <p>Da mesma forma, diante da relicitação do aeroporto de Viracopos, conclui-se pela necessidade de realizar ajustes na modelagem contratual. Especificamente quanto aos ajustes propostos para as tarifas de armazenagem e capatazia, destaca-se que o documento Justificativa da Concessão para ampliação, manutenção e exploração</p>

do Aeroporto Internacional de Viracopos levada à Audiência Pública apresentou os motivos que embasaram a decisão desta Agência.

O referido documento apresentou detalhes sobre a distribuição das receitas de carga, pontuando que grande parte do VPL do projeto é proveniente da atividade de armazenagem e capatazia de cargas internacionais, o que evidencia que, mesmo com a redução proposta, a atividade apresenta receitas muito superiores aos custos. De acordo com aquele documento, as principais fontes de receitas de carga internacional esperadas para o aeroporto são as tarifas de armazenagem de cargas importadas de caso geral (atual Tabela 7), com 56,2% da receita, e das cargas de alto valor específico (atual Tabela 11), com 38,6%. Em ambas as tabelas o critério de tarifação é o valor CIF da mercadoria que, no caso geral, parte de 0,75% do valor CIF para o período de 2 dias. Para cargas de alto valor específico, a tarifa parte de 0,15% para o período de 3 dias, para mercadorias com valor específico superior a R\$ 80.000/kg.

Adicionalmente, o documento menciona que as tarifas de armazenagem em aeroportos são superiores aos preços de serviços de armazenagem em área alfandegada de outros prestadores de serviços, tais como operadores e zonas secundárias.

É importante lembrar que o modelo de regulação por tarifa-teto proposto parte da atual estrutura tarifária do aeroporto, composta por 6 tabelas, elencadas no Anexo 4 do Contrato de Concessão vigente, mas contempla alterações com objetivo de atenuar distorções existentes.

A tabela 2 ganhou faixa adicional que estabelece tarifa-teto para as cargas importadas cujo tempo de armazenagem se restrinja a 01 dia útil, e as tabelas 4 e 7 (atuais tabelas 9 e 12), por sua vez, tiveram o período relativo à primeira faixa de armazenagem reduzido de 04 para 02 dias úteis e a partir do 2º período, o valor da tarifa é majorado em 25%. Estas últimas alterações se justificam principalmente em razão das medidas de facilitação do comércio exterior que vêm sendo implementadas pelo órgão anuente, tornando procedimentos aduaneiros mais simples e eficientes, com objetivo de reduzir o tempo de desembaraço da carga. Destaca-se ainda que a proposta de incluir a faixa adicional à tabela 2 partiu de recomendação da própria Receita Federal.

Conforme pontuado na Justificativa, os valores vigentes são resultado de um processo de reequilíbrio econômico e financeiro que criou a Contribuição Mensal, diante do fim do ATAERO e do aumento tarifário, ambos determinados pela Lei nº 13.319, de 25 de julho de 2016. O ATAERO, até então, equivalia 35,9% dos valores das tarifas aeroportuárias, contudo, antes da publicação da Lei nº 12.648/2012, seu valor era resultado da incidência de uma alíquota de 50%.

É importante notar que mesmo com a redução dos valores das tarifas de importação de caso geral e de alto valor específico, as margens destas atividades continuam muito elevadas, o que pode ser constatado pelo alto VPL do projeto, e pelo fato de que maior parte deste VPL é proveniente destas atividades.

Além disso, a Justificativa levada à audiência Pública apresenta outros dois argumentos muito importantes para justificar tais reduções tarifárias. Primeiramente, tendo em vista que o objetivo da ANAC é o de promover a concorrência por meio da instalação de outros operadores de recintos aduaneiros no Aeroporto, é salutar que se evite aumentar as margens do aeroporto sobre tais atividades, pois isso aumentaria os incentivos do aeroporto para dificultar a instalação de recintos concorrentes. Ora, ao se estabelecer um conjunto de regras, uma agência reguladora

deve observar se a estrutura de incentivos criada é consistente com os objetivos pré-definidos.

Não menos importante, conforme apresentado na Justificativa, as incertezas associadas à estimativa de receitas de armazenagem e capatazia são muito grandes, considerando as incertezas quanto ao cenário concorrencial e as mudanças que têm sido promovidas pela Receita Federal e pelos órgãos anuentes. Tais mudanças podem fazer com que as cargas importadas não precisem mais passar pelo terminal de cargas do aeroporto (ou tenham um tempo de permanência muito menor), fazendo com que as receitas de armazenagem e capatazia efetivamente auferidas futuramente sejam significativamente menores do que as estimadas pela proponente vencedora. Assim, a redução dos tetos tarifários reduz de forma significativa as incertezas associadas à estimativa de receitas.

Sobre estes últimos dois argumentos, cabe apresentar a transcrição do texto da Justificativa:

95. Caso a concorrência se torne efetiva a ponto de reduzir as tarifas cobradas pelo Aeroporto de Campinas ou a quantidade de carga processada, haverá frustração da receita estimada. Considerando que a receita com atividades de carga corresponde a 2/3 (dois terços) das receitas tarifárias do aeroporto e que o EVTEA prevê a manutenção desta proporção, é perceptível que referido cenário trará grande impacto sobre os resultados financeiros da Concessionária. Ainda que se alegue que a Contribuição Fixa se trata de custo afundado, pago majoritariamente na assinatura do contrato, e que o risco de demanda é suportado pela Concessionária, deve haver realismo com relação aos futuros desdobramentos de uma concessão fadada a não recuperar os investimentos feitos e outorgas pagas.

96. Por outro lado, caso a concorrência não se torne efetiva e a Concessionária esteja apta a exercer poder de mercado, a ANAC deverá atuar ativamente para barrar majorações de tarifas e preços. Considerando que os instrumentos da ANAC para esta atuação envolvem discricionariedade e subjetividade, é possível prever contestação da Concessionária a respeito da atuação da Agência, bem como o uso de artifícios para incrementar a receita por meios não previstos pelo contrato.

97. Acrescentam-se ao ambiente de incerteza, as evoluções em andamento na Receita Federal do Brasil e outros órgãos anuentes, que podem reduzir substancialmente os prazos de permanência (dwell time) das cargas e, na mesma proporção, as receitas da Concessionária.

98. Assim, a proposta da ANAC para a regulação do Aeroporto tem, primeiramente, o objetivo de promover a concorrência pelas atividades de carga internacional no sítio do aeroporto. Para isso, são introduzidas regras de acesso para favorecer a instalação de outros operadores de recintos aduaneiros no Aeroporto. 99. Adicionalmente, por meio da redução dos tetos tarifários considerados sobreremunerados, em especial a tarifa de armazenagem de caso geral, espera-se reduzir as margens do Aeroporto sobre as atividades cargueiras, reduzindo os incentivos que ele naturalmente teria em dificultar a instalação de recintos concorrentes.

100. Como consequência dessa proposta, há uma natural redução das incertezas sobre as receitas futuras. Primeiro porque as regras de acesso tornam mais provável o cenário de acirramento da concorrência dentro do sítio aeroportuário. Segundo, porque a redução dos tetos tarifários reduz o impacto da efetivação da concorrência sobre as expectativas de receita, visto que a eventual necessidade de redução de preços e a redução da carga processada diretamente pelo operador do Aeroporto são menos relevantes quando as estimativas iniciais adotam tetos tarifários mais baixos.

O mesmo pode ser dito sobre os impactos das medidas de facilitação da Receita Federal e órgãos anuentes sobre o tempo médio de permanência das cargas e, conseqüentemente, sobre a receita de armazenagem.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18296
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
<p>O item 3.1.54.1 do Contrato de Concessão indica que é permitido à Concessionária “celebrar contratos com suas Partes Relacionadas para realização de obras e serviços”. Por outro lado, o item 3.1.55 determina que é vedado à Concessionária “celebrar contratos com suas Partes Relacionadas para explorar atividades econômicas que gerem Receitas Não Tarifárias”.</p> <p>Considerando que a realização de obras e serviços por Partes Relacionadas (permitida nos termos do item 3.1.54.1) geraria Receitas Não Tarifárias para a Concessionária, solicitamos esclarecimentos a respeito da vedação contida no item 3.1.55.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>É importante regular de forma clara nos termos do Contrato de Concessão a abrangência da relação da Concessionária e suas Partes Relacionadas.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que o item 3.1.55 veda à Concessionária a celebração de contratos com Partes Relacionadas que gerem receitas não tarifárias para a própria Concessionária. De outro modo, a permissão para a celebração de contratos com Partes Relacionadas para a realização de obras e serviços constante do item 3.1.54.1 resulta em despesa ou investimento para a Concessionária, visto que a Concessionária figurará como tomadora dos serviços e/ou obras.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18297
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
<p>Alteração das alíquotas previstas no primeiro período da tabela 4: “Tabela 4 – Tetos das Tarifas de Armazenagem e de Capatazia da Carga Importada Aplicada em Casos Especiais Períodos de Armazenagem Sobre o Peso Bruto 1º - Até 2 dias úteis R\$ 0,7823 2º - Para cada 2 dias úteis ou fração, além do 1º período, até a retirada da mercadoria R\$ 0,9778 Observações: 1. A tarifa mínima a ser cobrada será correspondente a 97,76 (noventa e sete reais e setenta e seis centavos).”</p>
JUSTIFICATIVA
<p>A tabela proposta teve como objetivo equilibrar a viabilidade das operações de cargas especiais, que hoje são subsidiadas pelas demais tarifas de importação. Entretanto, identifica-se um aumento significativo na tabela 4 (aproximadamente 10 vezes mais ao valor praticado em outros Aeroportos concedidos), com distorção em relação a outros Aeroportos, os quais continuarão com suas tarifas muito menores. Neste sentido, importadores com cargas dessas naturezas vão direcionar seus volumes para os aeroportos submetidos as tarifas menores. Ou seja, essa evidente alteração tarifária implica em um aumento da operação menos lucrativa para outros aeroportos concedidos.</p> <p>Os aeroportos sujeitos a estrutura tarifária antiga terão sua lucratividade reduzida, já que o aumento do volume dessas cargas em condições especiais (causados pela fuga desses importadores de VCP) implicaria num aumento de custos em uma operação que os valores atualmente praticados de tarifa são deficitários.</p> <p>Portanto, ou se exclui esse aumento de tarifa proposto, ou se replica o mesmo modelo aos demais aeroportos.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que ao longo dos processos de concessão de aeroportos, o modelo regulatório passou por transformações relevantes que foram reconhecidas pelo mercado, por órgãos de governo e até mesmo pela academia como avanços positivos a serem seguidos por outros setores. Entre estas melhorias, podemos destacar as mudanças do modelo de pagamento das outorgas, das obrigações de investimento e nível de serviço, a introdução e aperfeiçoamento dos mecanismos de consultas e de Proposta Apoiada, e as mudanças relativas às tarifas aeroportuárias. Com efeito, antes de cada processo licitatório, as áreas técnicas responsáveis, em conjunto com a Secretária de Aviação Civil, avaliam cuidadosamente as especificidades dos ativos a serem concedidos, e consideram toda a experiência adquirida com a gestão contratual até o momento.</p> <p>Da mesma forma, diante da relicitação do aeroporto de Viracopos, conclui-se pela necessidade de realizar ajustes na modelagem contratual. Especificamente quanto aos ajustes propostos para as tarifas de armazenagem e capatazia, destaca-se que</p>

o documento Justificativa da Concessão para ampliação, manutenção e exploração do Aeroporto Internacional de Viracopos levada à Audiência Pública apresentou os motivos que embasaram a decisão desta Agência.

O referido documento apresentou detalhes sobre a distribuição das receitas de carga, pontuando que grande parte do VPL do projeto é proveniente da atividade de armazenagem e capatazia de cargas internacionais, o que evidencia que, mesmo com a redução proposta, a atividade apresenta receitas muito superiores aos custos. De acordo com aquele documento, as principais fontes de receitas de carga internacional esperadas para o aeroporto são as tarifas de armazenagem de cargas importadas de caso geral (atual Tabela 7), com 56,2% da receita, e das cargas de alto valor específico (atual Tabela 11), com 38,6%. Em ambas as tabelas o critério de tarifação é o valor CIF da mercadoria que, no caso geral, parte de 0,75% do valor CIF para o período de 2 dias. Para cargas de alto valor específico, a tarifa parte de 0,15% para o período de 3 dias, para mercadorias com valor específico superior a R\$ 80.000/kg.

Adicionalmente, o documento menciona que as tarifas de armazenagem em aeroportos são superiores aos preços de serviços de armazenagem em área alfandegada de outros prestadores de serviços, tais como operadores e zonas secundárias.

É importante lembrar que o modelo de regulação por tarifa-teto proposto parte da atual estrutura tarifária do aeroporto, composta por 6 tabelas, elencadas no Anexo 4 do Contrato de Concessão vigente, mas contempla alterações com objetivo de atenuar distorções existentes.

A tabela 2 ganhou faixa adicional que estabelece tarifa-teto para as cargas importadas cujo tempo de armazenagem se restrinja a 01 dia útil, e as tabelas 4 e 7 (atuais tabelas 9 e 12), por sua vez, tiveram o período relativo à primeira faixa de armazenagem reduzido de 04 para 02 dias úteis e a partir do 2º período, o valor da tarifa é majorado em 25%. Estas últimas alterações se justificam principalmente em razão das medidas de facilitação do comércio exterior que vêm sendo implementadas pelo órgão anuente, tornando procedimentos aduaneiros mais simples e eficientes, com objetivo de reduzir o tempo de desembaraço da carga. Destaca-se ainda que a proposta de incluir a faixa adicional à tabela 2 partiu de recomendação da própria Receita Federal.

Conforme pontuado na Justificativa, os valores vigentes são resultado de um processo de reequilíbrio econômico e financeiro que criou a Contribuição Mensal, diante do fim do ATAERO e do aumento tarifário, ambos determinados pela Lei nº 13.319, de 25 de julho de 2016. O ATAERO, até então, equivalia 35,9% dos valores das tarifas aeroportuárias, contudo, antes da publicação da Lei nº 12.648/2012, seu valor era resultado da incidência de uma alíquota de 50%.

É importante notar que mesmo com a redução dos valores das tarifas de importação de caso geral e de alto valor específico, as margens destas atividades continuam muito elevadas, o que pode ser constatado pelo alto VPL do projeto, e pelo fato de que maior parte deste VPL é proveniente destas atividades.

Além disso, a Justificativa levada à audiência Pública apresenta outros dois argumentos muito importantes para justificar tais reduções tarifárias. Primeiramente, tendo em vista que o objetivo da ANAC é o de promover a concorrência por meio da instalação de outros operadores de recintos aduaneiros no Aeroporto, é salutar que se evite aumentar as margens do aeroporto sobre tais atividades, pois isso aumentaria os incentivos do aeroporto para dificultar a instalação de recintos concorrentes. Ora, ao se estabelecer um conjunto de regras, uma agência reguladora

deve observar se a estrutura de incentivos criada é consistente com os objetivos pré-definidos.

Não menos importante, conforme apresentado na Justificativa, as incertezas associadas à estimativa de receitas de armazenagem e capatazia são muito grandes, considerando as incertezas quanto ao cenário concorrencial e as mudanças que têm sido promovidas pela Receita Federal e pelos órgãos anuentes. Tais mudanças podem fazer com que as cargas importadas não precisem mais passar pelo terminal de cargas do aeroporto (ou tenham um tempo de permanência muito menor), fazendo com que as receitas de armazenagem e capatazia efetivamente auferidas futuramente sejam significativamente menores do que as estimadas pela proponente vencedora. Assim, a redução dos tetos tarifários reduz de forma significativa as incertezas associadas à estimativa de receitas.

Sobre estes últimos dois argumentos, cabe apresentar a transcrição do texto da Justificativa:

95. Caso a concorrência se torne efetiva a ponto de reduzir as tarifas cobradas pelo Aeroporto de Campinas ou a quantidade de carga processada, haverá frustração da receita estimada. Considerando que a receita com atividades de carga corresponde a 2/3 (dois terços) das receitas tarifárias do aeroporto e que o EVTEA prevê a manutenção desta proporção, é perceptível que referido cenário trará grande impacto sobre os resultados financeiros da Concessionária. Ainda que se alegue que a Contribuição Fixa se trata de custo afundado, pago majoritariamente na assinatura do contrato, e que o risco de demanda é suportado pela Concessionária, deve haver realismo com relação aos futuros desdobramentos de uma concessão fadada a não recuperar os investimentos feitos e outorgas pagas.

96. Por outro lado, caso a concorrência não se torne efetiva e a Concessionária esteja apta a exercer poder de mercado, a ANAC deverá atuar ativamente para barrar majorações de tarifas e preços. Considerando que os instrumentos da ANAC para esta atuação envolvem discricionariedade e subjetividade, é possível prever contestação da Concessionária a respeito da atuação da Agência, bem como o uso de artifícios para incrementar a receita por meios não previstos pelo contrato.

97. Acrescentam-se ao ambiente de incerteza, as evoluções em andamento na Receita Federal do Brasil e outros órgãos anuentes, que podem reduzir substancialmente os prazos de permanência (dwell time) das cargas e, na mesma proporção, as receitas da Concessionária.

98. Assim, a proposta da ANAC para a regulação do Aeroporto tem, primeiramente, o objetivo de promover a concorrência pelas atividades de carga internacional no sítio do aeroporto. Para isso, são introduzidas regras de acesso para favorecer a instalação de outros operadores de recintos aduaneiros no Aeroporto. 99. Adicionalmente, por meio da redução dos tetos tarifários considerados sobreremunerados, em especial a tarifa de armazenagem de caso geral, espera-se reduzir as margens do Aeroporto sobre as atividades cargueiras, reduzindo os incentivos que ele naturalmente teria em dificultar a instalação de recintos concorrentes.

100. Como consequência dessa proposta, há uma natural redução das incertezas sobre as receitas futuras. Primeiro porque as regras de acesso tornam mais provável o cenário de acirramento da concorrência dentro do sítio aeroportuário. Segundo, porque a redução dos tetos tarifários reduz o impacto da efetivação da concorrência sobre as expectativas de receita, visto que a eventual necessidade de redução de preços e a redução da carga processada diretamente pelo operador do Aeroporto são menos relevantes quando as estimativas iniciais adotam tetos tarifários mais baixos.

O mesmo pode ser dito sobre os impactos das medidas de facilitação da Receita Federal e órgãos anuentes sobre o tempo médio de permanência das cargas e, conseqüentemente, sobre a receita de armazenagem.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18298
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
<p>Alteração das alíquotas previstas no primeiro período da tabela 5: “Tabela 5 - Tarifas de Capatazia da Carga Importada em Trânsito Valor Sobre o Peso Bruto Verificado R\$ 0,8980 Observações: 1. Cobrança mínima: R\$ 89,80 (oitenta e nove reais e oitenta centavos); 2. Esta tabela aplica-se à carga com permanência máxima de 24 (vinte e quatro) horas no TECA; 3. Excedido o prazo de 24 (vinte e quatro) horas, após a entrada da carga no TECA, deverão ser aplicadas as Tabelas 7 e 8 ou a Tabela 11 deste Anexo.”</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Os valores apresentados devem ser alterados, uma vez que ao retirar o impacto da incorporação do ATAERO, os resultados obtidos ficaram ainda menores do que se aplicada a mesma metodologia de cálculo quando da incorporação do referido Adicional. Como é de conhecimento, as tarifas originais dos contratos de concessão foram acrescidas de 1,359 quando da extinção do ATAERO. De forma exemplificativa, uma tarifa de 0,55%, que pós incorporação do valor passou a ser 0,75% deveria retornar a 0,55% e não a 0,50% conforme disposto na referida tabela. Destaca-se que o impacto, em termos de receita de cargas para o Aeroporto é positivo, uma vez que aumenta a capacidade de competir com outros recintos localizados em Zona Secundária (onde tal cobrança não existe). Contudo, cria-se um desequilíbrio na competição com os demais Aeroportos concedidos, pelos seguintes motivos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Por se tratar de um aeroporto predominantemente cargueiro, com capacidade muito mais flexível ao movimento das cargas, torna-se mais atrativo às importações de cargas que poderiam ser realizadas por meio de outros Aeroportos. Em alguns casos, Aeroportos que possuem limitações de slots e com predominância de voos de passageiros, poderiam ter inviabilizada a obtenção de novas rotas. 2. Nos casos de trânsito aduaneiro de cargas, tal desequilíbrio também se justifica, uma vez que importadores com plantas em outros estados, e que atualmente utilizam VCP como gateway, mas direcionam as cargas para outros estados, deixariam de usar esse modelo, já que ao desembarçar a carga em VCP estaria submetido a uma tarifa muito menor do que nos destinos reais, aumentando ainda mais a concentração de carga no Aeroporto.
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que ao longo dos processos de concessão de aeroportos, o modelo regulatório passou por transformações relevantes que foram reconhecidas pelo mercado, por órgãos de governo e até mesmo pela academia como avanços positivos a serem seguidos por outros setores.</p>

Entre estas melhorias, podemos destacar as mudanças do modelo de pagamento das outorgas, das obrigações de investimento e nível de serviço, a introdução e aperfeiçoamento dos mecanismos de consultas e de Proposta Apoiada, e as mudanças relativas às tarifas aeroportuárias. Com efeito, antes de cada processo licitatório, as áreas técnicas responsáveis, em conjunto com a Secretária de Aviação Civil, avaliam cuidadosamente as especificidades dos ativos a serem concedidos, e consideram toda a experiência adquirida com a gestão contratual até o momento.

Da mesma forma, diante da relicitação do aeroporto de Viracopos, conclui-se pela necessidade de realizar ajustes na modelagem contratual. Especificamente quanto aos ajustes propostos para as tarifas de armazenagem e capatazia, destaca-se que o documento Justificativa da Concessão para ampliação, manutenção e exploração do Aeroporto Internacional de Viracopos levada à Audiência Pública apresentou os motivos que embasaram a decisão desta Agência.

O referido documento apresentou detalhes sobre a distribuição das receitas de carga, pontuando que grande parte do VPL do projeto é proveniente da atividade de armazenagem e capatazia de cargas internacionais, o que evidencia que, mesmo com a redução proposta, a atividade apresenta receitas muito superiores aos custos. De acordo com aquele documento, as principais fontes de receitas de carga internacional esperadas para o aeroporto são as tarifas de armazenagem de cargas importadas de caso geral (atual Tabela 7), com 56,2% da receita, e das cargas de alto valor específico (atual Tabela 11), com 38,6%. Em ambas as tabelas o critério de tarifação é o valor CIF da mercadoria que, no caso geral, parte de 0,75% do valor CIF para o período de 2 dias. Para cargas de alto valor específico, a tarifa parte de 0,15% para o período de 3 dias, para mercadorias com valor específico superior a R\$ 80.000/kg.

Adicionalmente, o documento menciona que as tarifas de armazenagem em aeroportos são superiores aos preços de serviços de armazenagem em área alfandegada de outros prestadores de serviços, tais como operadores e zonas secundárias.

É importante lembrar que o modelo de regulação por tarifa-teto proposto parte da atual estrutura tarifária do aeroporto, composta por 6 tabelas, elencadas no Anexo 4 do Contrato de Concessão vigente, mas contempla alterações com objetivo de atenuar distorções existentes.

A tabela 2 ganhou faixa adicional que estabelece tarifa-teto para as cargas importadas cujo tempo de armazenagem se restrinja a 01 dia útil, e as tabelas 4 e 7 (atuais tabelas 9 e 12), por sua vez, tiveram o período relativo à primeira faixa de armazenagem reduzido de 04 para 02 dias úteis e a partir do 2º período, o valor da tarifa é majorado em 25%. Estas últimas alterações se justificam principalmente em razão das medidas de facilitação do comércio exterior que vêm sendo implementadas pelo órgão anuente, tornando procedimentos aduaneiros mais simples e eficientes, com objetivo de reduzir o tempo de desembarço da carga. Destaca-se ainda que a proposta de incluir a faixa adicional à tabela 2 partiu de recomendação da própria Receita Federal.

Conforme pontuado na Justificativa, os valores vigentes são resultado de um processo de reequilíbrio econômico e financeiro que criou a Contribuição Mensal, diante do fim do ATAERO e do aumento tarifário, ambos determinados pela Lei nº 13.319, de 25 de julho de 2016. O ATAERO, até então, equivalia 35,9% dos valores das tarifas aeroportuárias, contudo, antes da publicação da Lei nº 12.648/2012, seu valor era resultado da incidência de uma alíquota de 50%.

É importante notar que mesmo com a redução dos valores das tarifas de importação de caso geral e de alto valor específico, as margens destas atividades continuam muito elevadas, o que pode ser constatado pelo alto VPL do projeto, e pelo fato de que maior parte deste VPL é proveniente destas atividades.

Além disso, a Justificativa levada à audiência Pública apresenta outros dois argumentos muito importantes para justificar tais reduções tarifárias. Primeiramente, tendo em vista que o objetivo da ANAC é o de promover a concorrência por meio da instalação de outros operadores de recintos aduaneiros no Aeroporto, é salutar que se evite aumentar as margens do aeroporto sobre tais atividades, pois isso aumentaria os incentivos do aeroporto para dificultar a instalação de recintos concorrentes. Ora, ao se estabelecer um conjunto de regras, uma agência reguladora deve observar se a estrutura de incentivos criada é consistente com os objetivos pré-definidos.

Não menos importante, conforme apresentado na Justificativa, as incertezas associadas à estimativa de receitas de armazenagem e capatazia são muito grandes, considerando as incertezas quanto ao cenário concorrencial e as mudanças que têm sido promovidas pela Receita Federal e pelos órgãos anuentes. Tais mudanças podem fazer com que as cargas importadas não precisem mais passar pelo terminal de cargas do aeroporto (ou tenham um tempo de permanência muito menor), fazendo com que as receitas de armazenagem e capatazia efetivamente auferidas futuramente sejam significativamente menores do que as estimadas pela proponente vencedora. Assim, a redução dos tetos tarifários reduz de forma significativa as incertezas associadas à estimativa de receitas.

Sobre estes últimos dois argumentos, cabe apresentar a transcrição do texto da Justificativa:

95. Caso a concorrência se torne efetiva a ponto de reduzir as tarifas cobradas pelo Aeroporto de Campinas ou a quantidade de carga processada, haverá frustração da receita estimada. Considerando que a receita com atividades de carga corresponde a 2/3 (dois terços) das receitas tarifárias do aeroporto e que o EVTEA prevê a manutenção desta proporção, é perceptível que referido cenário trará grande impacto sobre os resultados financeiros da Concessionária. Ainda que se alegue que a Contribuição Fixa se trata de custo afundado, pago majoritariamente na assinatura do contrato, e que o risco de demanda é suportado pela Concessionária, deve haver realismo com relação aos futuros desdobramentos de uma concessão fadada a não recuperar os investimentos feitos e outorgas pagas.

96. Por outro lado, caso a concorrência não se torne efetiva e a Concessionária esteja apta a exercer poder de mercado, a ANAC deverá atuar ativamente para barrar majorações de tarifas e preços. Considerando que os instrumentos da ANAC para esta atuação envolvem discricionariedade e subjetividade, é possível prever contestação da Concessionária a respeito da atuação da Agência, bem como o uso de artifícios para incrementar a receita por meios não previstos pelo contrato.

97. Acrescentam-se ao ambiente de incerteza, as evoluções em andamento na Receita Federal do Brasil e outros órgãos anuentes, que podem reduzir substancialmente os prazos de permanência (dwell time) das cargas e, na mesma proporção, as receitas da Concessionária.

98. Assim, a proposta da ANAC para a regulação do Aeroporto tem, primeiramente, o objetivo de promover a concorrência pelas atividades de carga internacional no sítio do aeroporto. Para isso, são introduzidas regras de acesso para favorecer a instalação de outros operadores de recintos aduaneiros no Aeroporto. 99. Adicionalmente, por meio da redução dos tetos tarifários considerados

sobreremunerados, em especial a tarifa de armazenagem de caso geral, espera-se reduzir as margens do Aeroporto sobre as atividades cargueiras, reduzindo os incentivos que ele naturalmente teria em dificultar a instalação de recintos concorrentes.

100. Como consequência dessa proposta, há uma natural redução das incertezas sobre as receitas futuras. Primeiro porque as regras de acesso tornam mais provável o cenário de acirramento da concorrência dentro do sítio aeroportuário. Segundo, porque a redução dos tetos tarifários reduz o impacto da efetivação da concorrência sobre as expectativas de receita, visto que a eventual necessidade de redução de preços e a redução da carga processada diretamente pelo operador do Aeroporto são menos relevantes quando as estimativas iniciais adotam tetos tarifários mais baixos. O mesmo pode ser dito sobre os impactos das medidas de facilitação da Receita Federal e órgãos anuentes sobre o tempo médio de permanência das cargas e, conseqüentemente, sobre a receita de armazenagem.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18299
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
<p>Alteração das alíquotas previstas no primeiro período da tabela 6 para as seguintes: “Tabela 6 - Preço Cumulativo das Tarifas de Armazenagem e Capatazia da Carga Importada de Alto Valor Especifico Períodos de Armazenagem Faixa (R\$) Percentual sobre o Valor CIF 3 dias úteis ou fração, a contar da data do recebimento no TECA de 5.000,00 a 19.999,99/kg 0,44% de 20.000,00 a 79.999,99/kg 0,22% acima de 80.000,00/kg 0,11% Observações: 1. O valor CIF por quilograma tem como referencial para cálculo o peso líquido da carga. 2. Para cargas retiradas em até 1 dia útil deverá ser cobrado o percentual sobre valor CIF menos oneroso entre aqueles indicados nas Tabelas 2 e 6”.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Os valores apresentados devem ser alterados, uma vez que ao retirar o impacto da incorporação do ATAERO, os resultados obtidos ficaram ainda menores do que se aplicada a mesma metodologia de cálculo quando da incorporação do referido Adicional. Como é de conhecimento, as tarifas originais dos contratos de concessão foram acrescidas de 1,359 quando da extinção do ATAERO. De forma exemplificativa, uma tarifa de 0,55%, que pós incorporação do valor passou a ser 0,75% deveria retornar a 0,55% e não a 0,50% conforme disposto na referida tabela. Destaca-se que o impacto, em termos de receita de cargas para o Aeroporto é positivo, uma vez que aumenta a capacidade de competir com outros recintos localizados em Zona Secundária (onde tal cobrança não existe). Contudo, cria-se um desequilíbrio na competição com os demais Aeroportos concedidos, pelos seguintes motivos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Por se tratar de um aeroporto predominantemente cargueiro, com capacidade muito mais flexível ao movimento das cargas, torna-se mais atrativo às importações de cargas que poderiam ser realizadas por meio de outros Aeroportos. Em alguns casos, Aeroportos que possuem limitações de slots e com predominância de voos de passageiros, poderiam ter inviabilizada a obtenção de novas rotas. 2. Nos casos de trânsito aduaneiro de cargas, tal desequilíbrio também se justifica, uma vez que importadores com plantas em outros estados, e que atualmente utilizam VCP como gateway, mas direcionam as cargas para outros estados, deixariam de usar esse modelo, já que ao desembarçar a carga em VCP estaria submetido a uma tarifa muito menor do que nos destinos reais, aumentando ainda mais a concentração de carga no Aeroporto.

RESPOSTA

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que ao longo dos processos de concessão de aeroportos, o modelo regulatório passou por transformações relevantes que foram reconhecidas pelo mercado, por órgãos de governo e até mesmo pela academia como avanços positivos a serem seguidos por outros setores. Entre estas melhorias, podemos destacar as mudanças do modelo de pagamento das outorgas, das obrigações de investimento e nível de serviço, a introdução e aperfeiçoamento dos mecanismos de consultas e de Proposta Apoiada, e as mudanças relativas às tarifas aeroportuárias. Com efeito, antes de cada processo licitatório, as áreas técnicas responsáveis, em conjunto com a Secretária de Aviação Civil, avaliam cuidadosamente as especificidades dos ativos a serem concedidos, e consideram toda a experiência adquirida com a gestão contratual até o momento.

Da mesma forma, diante da relicitação do aeroporto de Viracopos, conclui-se pela necessidade de realizar ajustes na modelagem contratual. Especificamente quanto aos ajustes propostos para as tarifas de armazenagem e capatazia, destaca-se que o documento Justificativa da Concessão para ampliação, manutenção e exploração do Aeroporto Internacional de Viracopos levada à Audiência Pública apresentou os motivos que embasaram a decisão desta Agência.

O referido documento apresentou detalhes sobre a distribuição das receitas de carga, pontuando que grande parte do VPL do projeto é proveniente da atividade de armazenagem e capatazia de cargas internacionais, o que evidencia que, mesmo com a redução proposta, a atividade apresenta receitas muito superiores aos custos. De acordo com aquele documento, as principais fontes de receitas de carga internacional esperadas para o aeroporto são as tarifas de armazenagem de cargas importadas de caso geral (atual Tabela 7), com 56,2% da receita, e das cargas de alto valor específico (atual Tabela 11), com 38,6%. Em ambas as tabelas o critério de tarifação é o valor CIF da mercadoria que, no caso geral, parte de 0,75% do valor CIF para o período de 2 dias. Para cargas de alto valor específico, a tarifa parte de 0,15% para o período de 3 dias, para mercadorias com valor específico superior a R\$ 80.000/kg.

Adicionalmente, o documento menciona que as tarifas de armazenagem em aeroportos são superiores aos preços de serviços de armazenagem em área alfandegada de outros prestadores de serviços, tais como operadores e zonas secundárias.

É importante lembrar que o modelo de regulação por tarifa-teto proposto parte da atual estrutura tarifária do aeroporto, composta por 6 tabelas, elencadas no Anexo 4 do Contrato de Concessão vigente, mas contempla alterações com objetivo de atenuar distorções existentes.

A tabela 2 ganhou faixa adicional que estabelece tarifa-teto para as cargas importadas cujo tempo de armazenagem se restrinja a 01 dia útil, e as tabelas 4 e 7 (atuais tabelas 9 e 12), por sua vez, tiveram o período relativo à primeira faixa de armazenagem reduzido de 04 para 02 dias úteis e a partir do 2º período, o valor da tarifa é majorado em 25%. Estas últimas alterações se justificam principalmente em razão das medidas de facilitação do comércio exterior que vêm sendo implementadas pelo órgão anuente, tornando procedimentos aduaneiros mais simples e eficientes, com objetivo de reduzir o tempo de desembarço da carga. Destaca-se ainda que a proposta de incluir a faixa adicional à tabela 2 partiu de recomendação da própria Receita Federal.

Conforme pontuado na Justificativa, os valores vigentes são resultado de um processo de reequilíbrio econômico e financeiro que criou a Contribuição Mensal, diante do fim do ATAERO e do aumento tarifário, ambos determinados pela Lei nº 13.319, de 25 de julho de 2016. O ATAERO, até então, equivalia 35,9% dos valores das tarifas aeroportuárias, contudo, antes da publicação da Lei nº 12.648/2012, seu valor era resultado da incidência de uma alíquota de 50%.

É importante notar que mesmo com a redução dos valores das tarifas de importação de caso geral e de alto valor específico, as margens destas atividades continuam muito elevadas, o que pode ser constatado pelo alto VPL do projeto, e pelo fato de que maior parte deste VPL é proveniente destas atividades.

Além disso, a Justificativa levada à audiência Pública apresenta outros dois argumentos muito importantes para justificar tais reduções tarifárias. Primeiramente, tendo em vista que o objetivo da ANAC é o de promover a concorrência por meio da instalação de outros operadores de recintos aduaneiros no Aeroporto, é salutar que se evite aumentar as margens do aeroporto sobre tais atividades, pois isso aumentaria os incentivos do aeroporto para dificultar a instalação de recintos concorrentes. Ora, ao se estabelecer um conjunto de regras, uma agência reguladora deve observar se a estrutura de incentivos criada é consistente com os objetivos pré-definidos.

Não menos importante, conforme apresentado na Justificativa, as incertezas associadas à estimativa de receitas de armazenagem e capatazia são muito grandes, considerando as incertezas quanto ao cenário concorrencial e as mudanças que têm sido promovidas pela Receita Federal e pelos órgãos anuentes. Tais mudanças podem fazer com que as cargas importadas não precisem mais passar pelo terminal de cargas do aeroporto (ou tenham um tempo de permanência muito menor), fazendo com que as receitas de armazenagem e capatazia efetivamente auferidas futuramente sejam significativamente menores do que as estimadas pela proponente vencedora. Assim, a redução dos tetos tarifários reduz de forma significativa as incertezas associadas à estimativa de receitas.

Sobre estes últimos dois argumentos, cabe apresentar a transcrição do texto da Justificativa:

95. Caso a concorrência se torne efetiva a ponto de reduzir as tarifas cobradas pelo Aeroporto de Campinas ou a quantidade de carga processada, haverá frustração da receita estimada. Considerando que a receita com atividades de carga corresponde a 2/3 (dois terços) das receitas tarifárias do aeroporto e que o EVTEA prevê a manutenção desta proporção, é perceptível que referido cenário trará grande impacto sobre os resultados financeiros da Concessionária. Ainda que se alegue que a Contribuição Fixa se trata de custo afundado, pago majoritariamente na assinatura do contrato, e que o risco de demanda é suportado pela Concessionária, deve haver realismo com relação aos futuros desdobramentos de uma concessão fadada a não recuperar os investimentos feitos e outorgas pagas.

96. Por outro lado, caso a concorrência não se torne efetiva e a Concessionária esteja apta a exercer poder de mercado, a ANAC deverá atuar ativamente para barrar majorações de tarifas e preços. Considerando que os instrumentos da ANAC para esta atuação envolvem discricionariedade e subjetividade, é possível prever contestação da Concessionária a respeito da atuação da Agência, bem como o uso de artifícios para incrementar a receita por meios não previstos pelo contrato.

97. Acrescentam-se ao ambiente de incerteza, as evoluções em andamento na Receita Federal do Brasil e outros órgãos anuentes, que podem reduzir

substancialmente os prazos de permanência (dwell time) das cargas e, na mesma proporção, as receitas da Concessionária.

98. Assim, a proposta da ANAC para a regulação do Aeroporto tem, primeiramente, o objetivo de promover a concorrência pelas atividades de carga internacional no sítio do aeroporto. Para isso, são introduzidas regras de acesso para favorecer a instalação de outros operadores de recintos aduaneiros no Aeroporto. 99. Adicionalmente, por meio da redução dos tetos tarifários considerados sobreremunerados, em especial a tarifa de armazenagem de caso geral, espera-se reduzir as margens do Aeroporto sobre as atividades cargueiras, reduzindo os incentivos que ele naturalmente teria em dificultar a instalação de recintos concorrentes.

100. Como consequência dessa proposta, há uma natural redução das incertezas sobre as receitas futuras. Primeiro porque as regras de acesso tornam mais provável o cenário de acirramento da concorrência dentro do sítio aeroportuário. Segundo, porque a redução dos tetos tarifários reduz o impacto da efetivação da concorrência sobre as expectativas de receita, visto que a eventual necessidade de redução de preços e a redução da carga processada diretamente pelo operador do Aeroporto são menos relevantes quando as estimativas iniciais adotam tetos tarifários mais baixos. O mesmo pode ser dito sobre os impactos das medidas de facilitação da Receita Federal e órgãos anuentes sobre o tempo médio de permanência das cargas e, conseqüentemente, sobre a receita de armazenagem.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18300
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
<p>Em relação à Tabela 7 do anexo 4 da minuta do Contrato de Concessão (Tarifas), sugere-se que a previsão esteja coerente com os demais aeroportos concedidos: “Tabela 7 - Preço Cumulativo das Tarifas de Armazenagem e Capatazia da Carga destinada à Exportação</p> <p>Períodos de Armazenagem - Valor Sobre o Peso Bruto</p> <p>1º - Até 2 dias úteis - R\$ 0,7823</p> <p>2º - Para cada 2 dias úteis ou fração, além do 1º período, até a retirada da mercadoria- R\$ 0,9778</p> <p>Observações:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tarifa mínima de R\$ 78,23 (setenta e oito reais e vinte e três centavos) no TECA de origem e R\$ 39,12 (trinta e nove reais e doze centavos) no TECA de trânsito; 2. Os valores são cumulativos a partir do 2º período; 3. Redução de 50% (cinquenta por cento) nos casos de retorno de carga perecível ao TECA, decorrente de atraso ou cancelamento de transporte aéreo previsto”.
JUSTIFICATIVA
<p>A tabela proposta teve como objetivo equilibrar a viabilidade das operações de exportação, que hoje são subsidiadas pela tarifa de importação. Logo, identifica-se um aumento significativo na tabela 7 (aproximadamente 10 vezes mais ao valor praticado em outros Aeroportos concedidos), que implica na distorção em relação a outros Aeroportos concedidos, que continuarão com suas tarifas muito menores. Neste sentido, exportadores de commodities de baixo valor (como frutas e pescados, que integram grande parte do volume de exportações) vão direcionar seus volumes para os aeroportos submetidos as tarifas menores.</p> <p>Por consequência, os aeroportos sujeitos a estrutura tarifária antiga terão sua lucratividade reduzida, já que o aumento do volume de exportações causados pela fuga de exportadores de VCP, implicaria em um aumento de custos em uma operação na qual os valores atualmente praticados de tarifa são deficitários.</p> <p>Portanto, ou se exclui esse aumento de tarifa proposto, ou se replica o mesmo modelo aos demais aeroportos.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que ao longo dos processos de concessão de aeroportos, o modelo regulatório passou por transformações relevantes que foram reconhecidas pelo mercado, por órgãos de governo e até mesmo pela academia como avanços positivos a serem seguidos por outros setores. Entre estas melhorias, podemos destacar as mudanças do modelo de pagamento das outorgas, das obrigações de investimento e nível de serviço, a introdução e aperfeiçoamento dos mecanismos de consultas e de Proposta Apoiada, e as mudanças da relativa às tarifas aeroportuárias.</p>

Especificamente quanto aos ajustes propostos para as tarifas de armazenagem e capatazia, destaca-se que o documento Justificativa da Concessão para ampliação, manutenção e exploração do Aeroporto Internacional de Viracopos levada à Audiência Pública apresentou os motivos que embasaram a decisão desta Agência. O referido documento apresentou detalhes sobre a distribuição das receitas de carga, pontuando que grande parte do VPL do projeto é devido à atividade de armazenagem e capatazia de cargas internacionais, o que evidencia que mesmo com a redução proposta a atividade apresenta receitas muito superiores aos custos.

De acordo com aquele documento, as principais fontes de receitas de carga internacional esperadas para o aeroporto são as tarifas de armazenagem de cargas importadas de caso geral (atual Tabela 7), com 56,2% da receita, e das cargas de alto valor específico (atual Tabela 11), com 38,6%. Em ambas as tabelas o critério de tarifação é o valor CIF da mercadoria que, no caso geral, parte de 0,75% do valor CIF para o período de 2 dias. Para cargas de alto valor específico, a tarifa parte de 0,15% para o período de 3 dias, para mercadorias com valor específico superior a R\$ 80.000/kg.

Adicionalmente, o documento menciona que as tarifas de armazenagem em aeroportos são superiores aos preços de serviços de armazenagem em área alfandegada de outros prestadores de serviços, tais como operadores e zonas secundárias.

É importante lembrar que o modelo de regulação por tarifa-teto proposto parte da atual estrutura tarifária do aeroporto, composta por 6 tabelas, elencadas no Anexo 4 do Contrato de Concessão vigente, mas contempla alterações com objetivo de atenuar distorções existentes.

A tabela 2 ganhou faixa adicional que estabelece tarifa-teto para as cargas importadas cujo tempo de armazenagem se restrinja a 01 dia útil, e as tabelas 4 e 7 (atuais tabelas 9 e 12), por sua vez, tiveram o período relativo à primeira faixa de armazenagem reduzido de 04 para 02 dias úteis e a partir do 2º período, o valor da tarifa é majorado em 25%. Estas últimas alterações se justificam principalmente em razão das medidas de facilitação do comércio exterior que vêm sendo implementadas pelo órgão anuente, tornando procedimentos aduaneiros mais simples e eficientes, com objetivo de reduzir o tempo de desembarço da carga. Destaca-se ainda que a proposta de incluir a faixa adicional à tabela 2 partiu de recomendação da própria Receita Federal. Especificamente em relação às tarifas de exportação, conforme reconhecido na contribuição e mencionado na Justificativa, tais valores sub-remuneram as atividades, gerando incentivos para que os serviços sejam prestados de forma precária.

Conforme pontuado na Justificativa, os valores vigentes são resultado de um processo de reequilíbrio econômico e financeiro que criou a Contribuição Mensal, diante do fim do ATAERO e do aumento tarifário, ambos determinados pela Lei nº 13.319, de 25 de julho de 2016. O ATAERO, até então, equivalia 35,9% dos valores das tarifas aeroportuárias, contudo, antes da publicação da Lei nº 12.648/2012, seu valor era resultado da incidência de uma alíquota de 50%.

É importante notar que mesmo com a redução dos valores das tarifas de importação de caso geral e de alto valor específico, as margens destas atividades continuam muito elevadas, o que pode ser constatado pelo alto VPL do projeto, e pelo fato de que maior parte deste VPL é proveniente destas atividades.

Além disso, a Justificativa levada à audiência Pública apresenta outros dois argumentos muito importantes para justificar tais reduções tarifárias. Primeiramente, tendo em vista que o objetivo da ANAC é o de promover a concorrência por meio da

instalação de outros operadores de recintos aduaneiros no Aeroporto, é salutar que se evite aumentar as margens do aeroporto sobre tais atividades, pois isso aumentaria os incentivos do aeroporto para dificultar a instalação de recintos concorrentes. Ora, ao se estabelecer um conjunto de regras, uma agência reguladora deve observar se a estrutura de incentivos criada é consistente com os objetivos pré-definidos.

Não menos importante, conforme apresentado na Justificativa, as incertezas associadas à estimativa de receitas de armazenagem e capatazia são muito grandes, considerando as incertezas quanto ao cenário concorrencial e as mudanças que têm sido promovidas pela Receita Federal e pelos órgãos anuentes. Tais mudanças podem fazer com que as cargas importadas não precisem mais passar pelo terminal de cargas do aeroporto (ou tenham um tempo de permanência muito menor), fazendo com que as receitas de armazenagem e capatazia efetivamente auferidas futuramente sejam significativamente menores do que as estimadas pela proponente vencedora. Assim, a redução dos tetos tarifários reduz de forma significativa as incertezas associadas à estimativa de receitas.

Sobre estes últimos dois argumentos, cabe apresentar a transcrição do texto da Justificativa:

95. Caso a concorrência se torne efetiva a ponto de reduzir as tarifas cobradas pelo Aeroporto de Campinas ou a quantidade de carga processada, haverá frustração da receita estimada. Considerando que a receita com atividades de carga corresponde a 2/3 (dois terços) das receitas tarifárias do aeroporto e que o EVTEA prevê a manutenção desta proporção, é perceptível que referido cenário trará grande impacto sobre os resultados financeiros da Concessionária. Ainda que se alegue que a Contribuição Fixa se trata de custo afundado, pago majoritariamente na assinatura do contrato, e que o risco de demanda é suportado pela Concessionária, deve haver realismo com relação aos futuros desdobramentos de uma concessão fadada a não recuperar os investimentos feitos e outorgas pagas.

96. Por outro lado, caso a concorrência não se torne efetiva e a Concessionária esteja apta a exercer poder de mercado, a ANAC deverá atuar ativamente para barrar majorações de tarifas e preços. Considerando que os instrumentos da ANAC para esta atuação envolvem discricionariedade e subjetividade, é possível prever contestação da Concessionária a respeito da atuação da Agência, bem como o uso de artifícios para incrementar a receita por meios não previstos pelo contrato.

97. Acrescentam-se ao ambiente de incerteza, as evoluções em andamento na Receita Federal do Brasil e outros órgãos anuentes, que podem reduzir substancialmente os prazos de permanência (dwell time) das cargas e, na mesma proporção, as receitas da Concessionária.

98. Assim, a proposta da ANAC para a regulação do Aeroporto tem, primeiramente, o objetivo de promover a concorrência pelas atividades de carga internacional no sítio do aeroporto. Para isso, são introduzidas regras de acesso para favorecer a instalação de outros operadores de recintos aduaneiros no Aeroporto. 99. Adicionalmente, por meio da redução dos tetos tarifários considerados sobreremunerados, em especial a tarifa de armazenagem de caso geral, espera-se reduzir as margens do Aeroporto sobre as atividades cargueiras, reduzindo os incentivos que ele naturalmente teria em dificultar a instalação de recintos concorrentes.

100. Como consequência dessa proposta, há uma natural redução das incertezas sobre as receitas futuras. Primeiro porque as regras de acesso tornam mais provável o cenário de acirramento da concorrência dentro do sítio aeroportuário. Segundo,

porque a redução dos tetos tarifários reduz o impacto da efetivação da concorrência sobre as expectativas de receita, visto que a eventual necessidade de redução de preços e a redução da carga processada diretamente pelo operador do Aeroporto são menos relevantes quando as estimativas iniciais adotam tetos tarifários mais baixos. O mesmo pode ser dito sobre os impactos das medidas de facilitação da Receita Federal e órgãos anuentes sobre o tempo médio de permanência das cargas e, conseqüentemente, sobre a receita de armazenagem.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18301
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
O item 3.1.54 do Contrato de Concessão indica que é permitido à Concessionária “celebrar contratos com suas Partes Relacionadas para realização de obras e serviços”. Favor esclarecer se o desenvolvimento de outras atividades por Partes Relacionadas, como a comercialização de produtos, estaria vedado nos termos do Contrato de Concessão.
JUSTIFICATIVA
É importante regular de forma clara nos termos do Contrato de Concessão a abrangência da relação da Concessionária e suas Partes Relacionadas.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que o item 3.1.55 veda à Concessionária a celebração de contratos com Partes Relacionadas que gerem receitas não tarifárias para a própria Concessionária. Desse modo, qualquer envolvimento entre a Concessionária e suas Partes Relacionadas que gere receitas não tarifárias para a Concessionária, como, por exemplo, a cessão de espaço comercial da Concessionária para sua parte relacionada, é vedada pelo Contrato de Concessão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18302
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se a alteração da Cláusula 3.1.52 da seguinte maneira: “3.1.52. Exceto no que se refere aos contratos de mútuo, que estarão sujeitos à aprovação prévia da ANAC nos termos do item 3.1.54.2.1 abaixo, a Concessionária deverá enviar à ANAC, para conhecimento, todos os contratos com Partes Relacionadas em até 15 (quinze) dias após a sua celebração, com justificativa da administração para a contratação com a Parte Relacionada em vista das alternativas de mercado.”
JUSTIFICATIVA
O item 3.1.52 do Contrato de Concessão prevê que a Concessionária deverá enviar à ANAC todos os contratos com partes relacionadas em até 15 (quinze) dias após a sua celebração. Por sua vez, o item 3.1.54.2.1 determina que os contratos de mútuo devem ser previamente aprovados pela ANAC. Dessa forma, parece haver uma contradição entre as previsões dos referidos itens, que seria sanada pela redação proposta acima para o item 3.1.52, que excetua os contratos de mútuo e deixa claro que, em relação aos demais contrato, a sua apresentação à ANAC será apenas para conhecimento.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a necessidade de prévia aprovação de contratos de mútuo a serem firmados com Partes Relacionadas é devidamente endereçada no item 3.1.54.2.1 do Contrato de Concessão e possibilita adequado entendimento sobre o regramento aplicável a esses casos, de modo que observa-se a necessidade de alteração da redação do Contrato de Concessão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18303
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se a alteração da Cláusula 3.1.55.2 da seguinte forma: "3.1.55. É vedado à Concessionária: (...) 3.1.55.2. a concessão de empréstimos e financiamentos para Partes Relacionadas;"
JUSTIFICATIVA
O item 3.1.55 trata das vedações à celebração de contratos com Partes Relacionadas. Dessa forma, entendemos que a vedação à concessão de empréstimos e financiamentos a terceiros não é aplicável a este item. Em relação à vedação em relação aos acionistas da Concessionária, entendemos que estes já estão incluídos no conceito de Partes Relacionadas.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a vedação à concessão de empréstimos e financiamentos a terceiros têm por objetivo evitar que os recursos da Concessionária, que devem ter por objetivo precípuo a execução do Contrato de Concessão, sejam utilizados em atividades diversas do propósito da companhia.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18304
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
O item 2.4 do Anexo 3 estabelece os critérios que devem ser observados para definição da aplicação de multa nos casos não especificados nas tabelas do referido anexo. Sugere-se a definição de forma clara dos critérios que a ANAC deverá considerar para a aplicação de tais penalidades.
JUSTIFICATIVA
A previsão de conceitos abertos e indefinidos vai de encontro ao devido processo administrativo sancionador e devem ser estipulados limites e abrangência mínima, de forma a observar os princípios constitucionais da tipificação, segurança jurídica, ampla defesa, entre outros.
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição. Entende-se, contudo, que os critérios de ponderação descritos no item 2.4 do Anexo 03 são, em sua redação atual, suficientemente claros para viabilizar o exercício da ampla defesa e do contraditório por parte da concessionária, ao passo que possuem a abertura necessária para permitir que o julgador possa, mediante a análise do caso concreto, atuar de modo que a intensidade da sanção a ser aplicada corresponda à gravidade da falta constatada, em atenção à proporcionalidade e à razoabilidade que devem orientar a atuação administrativa.</p> <p>Destaca-se, ainda, que a concessionária tem a oportunidade de se manifestar sobre os referidos critérios previamente à decisão em primeira instância, e, caso discorde da ponderação nela realizada, poderá optar pela interposição de recurso administrativo, na forma da regulamentação aplicável.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18305
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
<p>A resolução ANAC nº 599/2020 não define um conceito de infração continuada. De acordo com o item 2.9 do anexo 3 da minuta do Contrato de Concessão, tal natureza infracional corresponde a condutas que se incidirão desde a data de cessão do cumprimento da obrigação até em que este seja retomado, ou da data do decurso do prazo fixado, até a data que seja verificado o adimplemento da obrigação.</p> <p>Contudo, a definição contida no referido item permite enquadrar, dentro da natureza continuada, condutas que correspondam a infrações específicas, consumadas em um único ato. Nesse sentido, a interpretação da norma poderia levar a conclusão de que infrações contratuais consumadas seriam consideradas de forma continuada pela Agência.</p> <p>Sugere-se a melhor definição de infração continuada ou a supressão do item, tendo em vista os direitos da Concessionária a respeito da atividade sancionatória da ANAC.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>É importante definir corretamente o conceito de infração continuada e sua aplicabilidade, sob pena de violação dos direitos da Concessionária.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição, mas informa que a aplicação do item 2.9 do Anexo 03 do Contrato de Concessão é feita em conjugação com os critérios de incidência dispostos nas tabelas de referência daquele anexo, garantindo previsibilidade à concessionária acerca da atuação administrativa. Dessa forma, entende-se despidendo que o contrato de concessão contenha, em si, a definição do conceito de “infrações de natureza continuada”.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18306
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
<p>O item A-55 da Tabela A do Anexo 3 do Contrato dispõe sobre a penalidade a ser aplicada no caso de a Concessionária não realizar consultas às partes interessadas relevantes conforme previsto nos itens 15.1 e 15.2 do Contrato.</p> <p>A minuta do Contrato de Concessão estipula uma nova obrigação às concessionárias aeroportuárias referente às Consultas aos Usuários (Capítulo XV). Tais previsões, contudo, não deixam claro as partes em relação as quais os requisitos devem ser cumpridos, utilizando conceitos abertos e não definidos como “parte interessada relevante”, “parte envolvida”. Além da dificuldade de cumprimento do requisito, acarretando um tempo excessivo para recebimento e tratamento desses dados, a obrigação parece ser totalmente onerosa à concessão, visto que é vinculativa ao cumprimento de outras obrigações do contrato e seus anexos. Com isso, tal obrigação parece ter o resultado impedir não apenas o conhecimento prévio das obrigações e responsabilidades para a formação da proposta, mas também gerar questionamentos futuros e infrações em relação ao seu alcance.</p> <p>Nesse sentido, questiona-se quais seriam os requisitos necessários ao processo de consulta, considerando que seu não cumprimento está sujeito à aplicação da referida penalidade.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Estipulando-se uma nova obrigação contratual sujeita à penalidade, é necessário que sejam estipulados limites e abrangência mínima para sua caracterização, de forma a observar os princípios constitucionais da tipificação, segurança jurídica, ampla defesa, entre outros.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o objetivo das regras de consulta é incorporar aos contratos de concessão de aeroportos no Brasil uma prática internacional, conhecida como consultation, amplamente difundida em países que apresentam um mercado de transporte aéreo significativamente desenvolvido, particularmente no que se refere à relação entre aeroportos e seus principais usuários. Essa prática consta, inclusive, como recomendação da ICAO em seu documento de orientação sobre tarifas aeroportuárias (Doc 9082: ICAO’s Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services). Estados membros são encorajados a estabelecer um processo regular de consulta pelos provedores de infraestrutura aeroportuária aos seus usuários.</p> <p>Dessa forma, as regras de consulta foram introduzidas no Brasil a partir da 4ª rodada de Concessões de Aeroportos para a definição ou alteração de critérios de remuneração de áreas e atividades operacionais, e, na rodada seguinte, foram ampliadas para englobar propostas de tarifação e propostas para cumprimento das obrigações previstas no PEA.</p>

Assim, o Capítulo XV da minuta de Contrato de Concessão apresenta proposta de incorporação de consultation à regulação a ser aplicada ao aeroporto de Campinas, prevendo a realização de consulta em relação aos aspectos fundamentais dos contratos. Espera-se um maior equilíbrio na relação entre aeroportos e seus principais usuários, levando a um crescimento significativo de acordos e soluções negociadas diretamente entre as partes pelo menos em relação às propostas de realização de investimentos, adequações ou alterações na infraestrutura aeroportuária que reduzam de forma significativa a oferta de infraestrutura ou que afetem seus Usuários, às propostas para a remuneração pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais e às propostas de tarifação.

Conseqüentemente, esse mecanismo permitirá maior racionalização da necessidade de intervenções regulatórias pela ANAC, levando a resultados mais eficientes baseados em soluções de mercado.

Ademais, é importante destacar que o Capítulo XV, ao apresentar princípios gerais para o processo de consulta, estabeleceu alguns dispositivos de forma pouco prescritiva com o objetivo de garantir flexibilidade para o estabelecimento de procedimentos adequados ao tema sob discussão e ao aeroporto e usuários. Todavia, é possível encontrar nos capítulos que abordam as consultas específicas de que trata o item 15.2 alguns princípios e diretrizes a respeito das respectivas consultas.

Especificamente em relação a identificação das partes interessadas relevantes, o Contrato imputa à Concessionária a responsabilidade pela identificação das partes. Ao identificar as partes, a discricionariedade por parte da Concessionária irá variar de acordo com o objeto de consulta, pois o Contrato delimita as partes interessadas relevantes com diferentes graus de precisão, havendo desde casos em que a identificação cabe totalmente à Concessionária no caso concreto até casos em que a delimitação no Contrato é estrita, cabendo à Concessionária apenas observar o disposto contratualmente.

Além disso, a ANAC informa que, apesar de constituir atribuição da Concessionária, em casos de omissão ou dúvida da Concessionária, a Agência poderá, a seu critério, definir quais partes interessadas devem ser consultadas, conforme dispõe o item 15.8.1. da Minuta de Contrato de Concessão. Ainda, poderá ser submetida à ANAC a relação de partes interessadas relevantes para manifestação anterior à celebração de acordo, embora não constitua uma obrigação da Agência a aprovação prévia das partes consultadas.

Por fim, visando solucionar eventuais problemas de identificação das partes interessadas relevantes em virtude de eventual existência de grande número de agentes, a minuta do Contrato de Concessão ainda previu em seu item 15.9 a possibilidade de realização das consultas por meio de associações, comitês técnicos, fóruns de governança ou outros grupos capazes de intensificar a cooperação entre as partes e colaborar para o alcance de acordos e soluções negociadas. Assim, espera-se que tais entidades sejam levadas em consideração durante o processo de consulta, justamente pelo potencial de representatividade que possuem.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18307
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
Em relação ao item 6.8 do Anexo 2 da minuta do Contrato de Concessão (PEA), sugere-se a exclusão do subitem item 6.8.2, tendo em vista o alto impacto no plano de negócios da Concessionária: “6.8.2 Os demais parâmetros utilizados no cálculo da capacidade de processamento de passageiros poderão ser revisados durante o processo de Revisão dos Parâmetros da Concessão.”
JUSTIFICATIVA
Tal previsão traria alto impacto para o plano de negócios da Concessionária.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. O objetivo dessa cláusula é permitir a flexibilização regulatória para acomodar novos arranjos de mercado e avanços tecnológicos. Desse modo, esta Agência entende que ao invés de trazer impacto negativo no plano de negócio, a possibilidade de haver uma flexibilidade permite que se mantenha o equilíbrio-financeiro do contrato frente às mudanças inerentes do setor de aviação civil.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18308
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
<p>Em relação aos itens 56 e 56.1 do Apêndice A do Anexo 2 da minuta do Contrato de Concessão (PEA), sugere-se a alteração, retirando-se às menções “a comunidade aeroportuária envolvida nas questões a serem tratadas” e “nos termos do item 15.5 do Contrato”.</p> <p>Sugere-se que a consulta seja realizada com as Companhias Aéreas, a fim de representar a maior parte dos usuários do Aeroporto, com objetivo de consolidar as propostas da Comunidade em um único player.</p>
JUSTIFICATIVA
Impossibilidade de consulta nos termos amplos adotados pela minuta.
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. O Plano de Ações é um documento em que são apresentadas as medidas para sanar as deficiências na prestação dos serviços ou atender as necessidades dos usuários identificadas por meio dos sistemas de atendimento. Desse modo, apesar das Companhias Aéreas serem importantes usuários dos aeroportos, a comunidade aeroportuária não se restringe somente a estes. Cabe dizer que o objetivo da Consulta aos Usuários é construir um espaço de diálogo e colaboração, por meio do qual possam surgir soluções mais eficientes do que as inicialmente cogitadas, propiciando melhor comunicação e alinhamento entre a Concessionária e as partes relevantes no aeroporto. Além disso, a Concessionária terá liberdade para selecionar os agentes a serem consultados, conforme a relevância pra o tema em questão. Dessa forma, entende-se adequada a manutenção da redação atual do subitem.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18309
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
Em relação ao item 55 do Apêndice A do Anexo 2 da minuta do Contrato de Concessão (PEA), sugere-se a alteração com a retirada do início da frase. Sugere-se, assim, que a redação do item seja: “Cabe a Concessionária, seu cumprimento e implementação, sujeitando-se às obrigações previstas neste Apêndice, no Contrato e seus Anexos.”
JUSTIFICATIVA
Os requisitos e efeitos do Plano de Ação já são abordados no Contrato de Concessão.
RESPOSTA
A sugestão será parcialmente acatada. Os documentos serão ajustados conforme previsto na minuta de contrato da 7ª rodada de concessões, que adequa o tema, tirando o papel vinculante do plano de ações.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18310
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se a exclusão do item 50.5 do Apêndice A do Anexo 2 da minuta do Contrato de Concessão (PEA).
JUSTIFICATIVA
O item possibilita a extensão da pesquisa de satisfação a “Outros usuários”, ou seja, Comunidade Aeroportuária. Isto não é oportuno, visto que a avaliação dos indicadores pode sofrer influência por motivos alheios a experiência no aeroporto na data específica.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a consulta o universo de usuários dos aeroportos não se limita aos passageiros, ainda que o foco principal da regulação de qualidade seja voltada a este público. Neste contexto, entende-se adequada a manutenção do item, de forma que evoluções regulatórias possam ser possíveis no sentido de abrangência do público alvo das Pesquisas de Satisfação.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18311
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
Em relação ao item 9.2 do Anexo 2 da minuta do Contrato de Concessão (PEA), sugere-se a exclusão da parte “quanto para os demais parâmetros de desempenho de serviço estabelecidos no Apêndice A.”
JUSTIFICATIVA
Custo para adequação do sistema e/ou processo em um intervalo de tempo pequeno.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. O objetivo dessa cláusula é permitir a flexibilização regulatória para acomodar novos arranjos de mercado e avanços tecnológicos. Desse modo, a possibilidade de haver uma flexibilidade permite que se mantenha o equilíbrio-financeiro do contrato frente às mudanças inerentes do setor de aviação civil. A operação nos aeroportos é dinâmica ao longo do período da Concessão e o engessamento desses requisitos, ao longo do tempo, pode levar à inefetividade das medições para a qualidade do serviço prestado, de modo que considera-se adequada a manutenção da redação atual do item. Ademais, em caso de eventual alteração, será garantido tempo hábil à Concessionária para eventuais adequações no sistema.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18312
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
Em relação ao item 3 do Apêndice A do Anexo 2 da minuta do Contrato de Concessão (PEA): “3. O Sistema de registro e tratamento das demandas relacionadas à prestação de serviço deverá ser capaz de gerar relatórios de controle e gestão.” Questiona-se o que é definido pela ANAC como “controle e gestão”.
JUSTIFICATIVA
É necessário estabelecer, de forma objetiva, a abrangência das obrigações da Concessionária.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o sistema de registro deve ser capaz de prover informações que permitam a classificação das manifestações do usuário, das causas dos principais problemas identificados, das ações e respectivos prazos de implementação, bem como a efetividade das mesmas etc., que sirva como insumo para definição de medidas que melhorem a qualidade do serviço prestado.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18313
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
Em relação ao item 4 do Apêndice A do Anexo 2 da minuta do Contrato de Concessão (PEA): “4. A Concessionária deverá encaminhar periodicamente, à ANAC, as informações coletadas por meio do Sistema de registro, juntamente com as seguintes considerações: 4.1 Análise crítica das causas dos principais problemas identificados; e 4.2 Registro das ações planejadas, ações realizadas e análise de efetividade dessas na solução dos problemas.” Questiona-se se se haverá definição prévia desta periodicidade de encaminhamento de informações, e se será uma obrigação contínua.
JUSTIFICATIVA
É necessário estabelecer, de forma objetiva, a abrangência das obrigações da Concessionária.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a Agência poderá solicitar as informações coletadas por meio do Sistema de registro a qualquer tempo, conforme os prazos definidos em cada caso.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18314
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
Em relação ao item 5 do Apêndice A do Anexo 2 da minuta do Contrato de Concessão (PEA): “5. O Sistema de registro e tratamento das demandas relacionadas à prestação do serviço poderá ser auditado pela ANAC a qualquer tempo.” Questiona-se por quanto tempo será necessário o armazenamento destes registros.
JUSTIFICATIVA
É necessário estabelecer, de forma objetiva, a abrangência das obrigações da Concessionária.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a Concessionária deverá guardar esses registros pelo prazo de 5 anos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18315
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
Em relação ao item 12.1 do Apêndice A do Anexo 2 da minuta do Contrato de Concessão (PEA), sugere-se a alteração da redação nos seguintes termos: 12.1. A Concessionária deve manter os vídeos utilizados para aferição do indicador do Tempo na fila de inspeção de segurança no máximo até o reajuste da receita teto referente a este dado.
JUSTIFICATIVA
Considerando que: (i) o armazenamento de registros, especialmente vídeos, possui um valor de investimento extremamente elevado; (ii) os registros são assegurados por auditoria independente, realizada por empresa chancelada pela ANAC; e que, (iii) a ANAC realiza visitas técnicas nos aeroportos concedidos, oportunidade na qual também vistoria os registros em questão. Desta maneira, propõe-se que o armazenamento de registros de vídeos esteja disponível, no máximo, até a data do reajuste da receita teto, momento este em que os eventos listados acima já terão se encerrado.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a Concessionária deverá guardar os vídeos até a data do reajuste subsequente.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18316
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se a alteração da Cláusula 3.1.50 da seguinte forma: “3.1.50. A Concessionária deverá, em até 90 (noventa) dias contados do início da vigência deste Contrato, desenvolver, publicar e implantar Política de Transações com Partes Relacionadas, observando, no que couber, as melhores práticas de governança corporativa, e contendo, no mínimo, os seguintes elementos:”
JUSTIFICATIVA
O item 3.1.50 determina que a Política de Transações com Partes Relacionadas deverá ser desenvolvida, publicada e implantada pela Concessionária no prazo de 1 (um) mês contado do início da vigência do Contrato de Concessão. No entanto, entendemos que este prazo é demasiadamente curto, de forma que seria necessário prazo de, pelo menos, 90 (noventa) dias para desenvolvimento, publicação e implementação da referida política.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão foi aceita.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18317
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se a alteração da Cláusula 10.3 da seguinte forma: "10.3 Durante todo o prazo da Concessão, fica vedada a cisão, a fusão, a transformação ou a incorporação da Concessionária, sem a prévia e expressa anuência da ANAC."
JUSTIFICATIVA
O item 10.3 proíbe em qualquer hipótese a realização de operações de cisão, fusão, transformação ou incorporação da Concessionária. Sugerimos que, assim como no caso de alienação do controle da Concessionária, a realização das referidas operações somente seja vedada sem a prévia e expressa anuência da ANAC.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que não será acatada, esclarecendo-se que, durante a 6ª Rodada, após novas reflexões regulatórias, a área técnica compreendeu que a cisão, fusão, transformação ou incorporação da Concessionária seriam medidas conflitantes com sua natureza de Sociedade de Propósito Específico, constituída necessariamente sob a forma de Sociedade Anônima e dedicada exclusivamente à exploração do serviço público concedido, nos termos do item 6.2.4.5 do Edital. Com efeito, considerou-se que não seria dado à ANAC autorizar a transformação da Companhia, passando a admitir a adoção de tipo societário distinto, e que também não seria possível consentir com sua aglutinação com outro grupo econômico, por meio de fusão ou incorporação, pois afrontaria a natureza personalíssima do vínculo estabelecido entre Concedente e Concessionária, após rigoroso processo licitatório. Da mesma forma, a fragmentação da pessoa jurídica, a partir da sua cisão com consequente transferência de seu patrimônio para outra sociedade, comprometeria de modo significativo a execução do contrato de concessão, quiçá o impediria em absoluto, o que deve ser repellido por esta Agência.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18318
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
Solicita-se esclarecimento quanto ao anexo 22 da minuta do Edital, que descreve a lista mínima de bens presentes no aeroporto: “Anexo 22 – Lista mínima de bens presentes no aeroporto;”
JUSTIFICATIVA
A minuta do anexo 22 disponível para consulta não traz a lista dos bens no aeroporto, apenas o modelo pelo qual essa lista será futuramente disponibilizada. Tendo em vista a essencialidade dos bens reversíveis não só para a prestação dos serviços como também para a elaboração da proposta, faz-se necessária a divulgação de uma lista de bens, ainda que preliminar.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que, em atenção ao disposto no item 10.15 do Edital de Chamamento Público de Estudos nº 01/2019, encontra-se em elaboração pelo consórcio selecionado para a realização dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) a lista de bens móveis relevantes para a operação do aeroporto. Uma vez concluída, tal lista será disponibilizada a todo e qualquer interessado no dataroom do processo de relicitação mantido pela SAC/Minfra e subsidiará a elaboração da lista mínima de bens que será incorporada aos documentos jurídicos da concessão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18319
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se a inclusão da seguinte cláusula: "10.2.2. A ANAC autorizará ou não o pedido de transferência de participação do Operador Aeroportuário na Concessionária que implique redução de sua participação societária na Concessionária a patamar inferior a 15% (quinze por cento), por meio de ato devidamente motivado."
JUSTIFICATIVA
Sugere-se que a redação do item 10.5 do Contrato de Concessão seja replicada para a hipótese de transferência de participação societária na Concessionária a patamar inferior a 15% (quinze por cento).
RESPOSTA
A Anac agradece a contribuição e informa que a sugestão não foi acatada, pois a menção ao item 10.5 ao final do item 10.2 é suficiente para obter o efeito pretendido pela inclusão proposta.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18320
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
Solicita-se a apresentação de esclarecimento por parte da ANAC quanto ao valor da proposta econômica e a futura indenização ao concessionário anterior, nos termos do item 4.22 do edital: “Cap. IV, Seção IV - Da Proposta Econômica 4.22. A proposta econômica ofertada versará sobre o valor de Contribuição Inicial a ser paga, nas condições definidas no Anexo 23- Minuta de Contrato de Concessão.”
JUSTIFICATIVA
Favor esclarecer o mecanismo de pagamento da indenização à concessionária anterior por meio do pagamento da contribuição inicial e a forma de compensação prevista na cláusula 2.11 da minuta do contrato de concessão, à luz das discussões que ocorrem no âmbito do processo administrativo de relicitação do aeroporto de São Gonçalo do Amarante em trâmite no Tribunal de Contas da União (processo nº 028.391/2020-9).
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que o pagamento da Contribuição Inicial, pela nova concessionária, é uma das condições de eficácia do novo contrato de concessão, conforme itens 2.8 e seguintes do Contrato de Concessão.</p> <p>Há dois possíveis cenários decorrentes do leilão, à luz do comando normativo para que a indenização seja custeada pelo futuro contratado (artigo 10 do Decreto nº 9.957/2019). No primeiro, o valor da Contribuição Inicial é superior ao da indenização a ser paga à Concessionária Anterior. Neste caso, a ANAC indicará a parcela da Contribuição Inicial que corresponderá à indenização a ser recolhida ao antigo contratado, conforme disposto no §3º do art. 15 da Lei 13.448. Nesse primeiro cenário, o valor excedente deverá ser objeto de recolhimento complementar junto ao FNAC – Fundo Nacional de Aviação Civil.</p> <p>No segundo cenário, o valor da Contribuição Inicial é igual ou inferior ao valor da indenização prevista no predo § 3º do art. 15 da Lei 13.448. Neste caso, a ANAC indicará que a totalidade do valor ofertado deverá ser recolhido à Concessionária Anterior e, se houver necessidade, o valor complementar da indenização calculada pela ANAC será pago pelo Poder Público. Assim, nessa situação, em que o Poder Público não conseguirá se valer apenas da Contribuição Inicial do novo contrato para completa satisfação de sua obrigação, o prazo para o pagamento da outorga pelo adjudicatário se iniciará somente após a União Federal realizar o pagamento do montante que lhe couber à Concessionária Anterior. A ordem dos pagamentos é um importante fator para mitigar o risco para os licitantes, pois minimiza o risco de que eventual intempestividade no cumprimento da obrigação da União resulte no comprometimento de recursos do futuro adjudicatário sem os respectivos benefícios da assunção das operações do ativo licitado, visto que o futuro operador somente terá que realizar o pagamento da contribuição inicial após o pagamento da União.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18321
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se a exclusão da Cláusula 10.6: "10.6. É permitida a alienação de ações da Concessionária para terceiros, de acordo com as condições estabelecidas nos itens 10.7 e 10.8 do presente Contrato."
JUSTIFICATIVA
Tendo em vista que o item 10.7 não traz qualquer hipótese em que é permitida a alienação de ações da Concessionária para terceiros, mas tão somente vedações, parece-nos que a previsão do item 10.6 não seria aplicável. Dessa forma, sugerimos a exclusão deste item por completo.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não foi acatada. O item 10.7 e 10.8 estabelecem condições e restrições para a alienação de ações a terceiros de que trata o item 10.6. O fato de o contrato limitar ou estabelecer regras especiais para que o referido direito seja exercido pela Concessionária não o anula ou tampouco se confunde com uma vedação irrestrita.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18322
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
Sugere se a exclusão da previsão que trata do benefício previsto na Medida Provisória 2.199-14, constante do item 4.25 do edital: “Cap. V, Seção I - Da Apresentação dos Documentos 4.25. Para a definição do valor mínimo de que trata o item 4.23 não foi considerado o benefício de que trata o art. 1º da Medida Provisória nº 2.199-14, de 24 de agosto de 2001. 4.25.1. A obtenção do benefício não ensejará a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.”
JUSTIFICATIVA
O artigo 1º da MP estabelece que as pessoas jurídicas que tenham projeto protocolizado e aprovado até 31 de dezembro de 2023 para instalação, ampliação, modernização ou diversificação, enquadrado em setores da economia considerados, em ato do Poder Executivo, prioritários para o desenvolvimento regional, nas áreas de atuação da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (Sudene) e da Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (Sudam), terão direito à redução de 75% (setenta e cinco por cento) do imposto sobre a renda e adicionais calculados com base no lucro da exploração. Tendo em vista a previsão e aplicação acima e a localização do aeroporto de Viracopos, sugere-se a exclusão da referida previsão.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que os itens 4.25 e seu subitem 4.25.1 serão excluídas, com a devida renumeração dos itens seguintes.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18323
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se a alteração da Cláusula 10.7.2 para a seguinte redação: "10.7.2. A mudança de composição acionária da Concessionária poderá ser efetuada sem a prévia anuência da ANAC, devendo ser comunicada à ANAC em até 15 (quinze) dias após a mudança, exceto nas hipóteses previstas os itens 10.1, 10.2 e 10.7.1, em que será necessária a autorização prévia da ANAC."
JUSTIFICATIVA
Tendo em vista a existência de vedações relacionadas à alienação do controle da Concessionária e à realização de operações que impliquem redução da participação societária do Operador Aeroportuário na Concessionária a patamar inferior a 15% (quinze por cento), sugerimos que sejam permitidas as alienações de participações societárias que não se enquadrem nos critérios indicados acima.
RESPOSTA
A Anac agradece a contribuição e informa que a sugestão não foi acatada. Portanto ocorrerá a anuência prévia e expressa da ANAC para toda e qualquer mudança da composição acionária da Concessionária somente nos 5 (cinco) primeiro anos do prazo da concessão, conforme o item 10.7.2 da minuta de Contrato. Após esses 5 (cinco) primeiros anos, segundo o item 10.8.2, "a mudança de composição acionária da Concessionária que não implique mudança de controle societário poderá ser efetuada sem a prévia anuência da ANAC, devendo ser comunicada à ANAC em até 15 (quinze) dias após a mudança". O regime mais restritivo para os 5 (cinco) primeiros anos do Contrato de concessão pretende viabilizar um controle mais eficiente por parte do Poder Concedente, acerca da preservação de todas as condições editalícias, incluindo mas não se limitando à habilitação técnica. Com efeito, nos cinco primeiro anos da concessão, a ANAC opta por exercer controle prévio - e não a posteriori - acerca dos atos societários que têm o condão de afetar premissas adotadas na condução do processo licitatório, seja quanto à habilitação jurídica, econômico-financeira e técnica, ou quanto à presença, no quadro societário da Concessionária, de pessoas sujeitas às limitações e impedimentos de que trata o item 3.15 e seguintes do Edital.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18324
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se a alteração da Cláusula 10.8.2 da seguinte forma: "10.8.2. A mudança de composição acionária da Concessionária poderá ser efetuada sem a prévia anuência da ANAC, devendo ser comunicada à ANAC em até 15 (quinze) dias após a mudança, exceto nas hipóteses previstas os itens 10.1, 10.2 e 10.8.1, em que será necessária a autorização prévia da ANAC."
JUSTIFICATIVA
A alteração sugerida no item 10.8.2 visa esclarecer as operações que podem e que não podem ser praticadas sem a autorização prévia da ANAC.
RESPOSTA
A Anac agradece a contribuição e informa que a sugestão não foi acatada, pois a redação originalmente prevista além de explicitar os itens do contrato que estão ressaltados, também enfatiza e excepciona a situação geral de "mudança de controle societário" para dispensa da prévia anuência.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18325
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
Em relação ao Capítulo IV da minuta do Edital, questiona-se quais as condutas já adotadas pela Concessionária Aeroportos Brasil – Viracopos (“Concessionária”) com a finalidade de adequação do tratamento de dados pessoais, que realiza na administração do Aeroporto Internacional de Viracopos, à Lei federal nº 13.709/2018 (Lei Geral de Proteção de Dados), destacando, em especial as medidas de segurança da informação empregadas pela Concessionária.
JUSTIFICATIVA
<p>Em linhas gerais, o questionamento ocorre com a finalidade de aferição do orçamento que deverá ser investido no projeto de adequação do Aeroporto Internacional de Viracopos (“Aeroporto”) à Lei nº 13.709/2018 (“Lei Geral de Proteção de Dados”), em particular, nos recursos que deverão ser destinados à implementação de mecanismos de segurança de tecnologia da informação (TI) capazes de impedir que pessoas não autorizadas acessem às informações confidenciais, ou aos dados pessoais em posse do Aeroporto.</p> <p>Indicamos que as potenciais consequências da inobservância à Lei Geral de Proteção de Dados incluem o pagamento de indenizações em ações judiciais coletivas e individuais, bem como medidas e sanções administrativas movidas por entes da Administração Pública Direta e Indireta, bem como o Ministério Público, que incluem sanções desde simples advertência até multas de 2% (dois por cento) do faturamento do grupo no Brasil (limitado a R\$ 50.000.000,00) por ocorrência, a serem aplicadas pela Autoridade Nacional de Proteção de Dados (ANPD).</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que todos os dados disponíveis, relacionados ao respectivo Complexo Aeroportuário objeto da Concessão e à sua exploração, decorrem das informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos apresentados pela Secretaria Nacional de Aviação Civil. Tais informações, segundo o Edital de Licitação, foram obtidas 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, de modo que caberá à Proponente considerar os custos relativos a esse risco na formulação de sua proposta. Ressalta-se, adicionalmente, que segundo o item 1.33 da minuta de Edital, as Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do respectivo Complexo Aeroportuário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, bem como pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, devendo arcar com seus respectivos custos e despesas, inclusive no tocante à realização de estudos, investigações, levantamentos, projetos e investimentos.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18326
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
Questiona-se em que momento, durante a Fase II, há o gatilho de investimento em pátios de aeronaves, conforme definição da Cláusula 1.1.34.
JUSTIFICATIVA
A Cláusula 1.1.34. dispõe genericamente que o gatilho de investimento em pátios de aeronaves ocorre no momento, durante a Fase II da Concessão, em que a demanda de movimentação de aeronaves enseja a necessidade de realização de investimentos em pátios de aeronaves. Considerando que (i) tal investimento é dever da Concessionária e (ii) a não apresentação de plano de ações em cada Gatilho de Investimento é sujeita à aplicação da penalidade disposta no item A-50 da Tabela A do Anexo 3 do Contrato, suas condições de execução devem estar definidas na minuta do Contrato.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o monitoramento dos gatilhos de investimento, em todos os componentes aeroportuários, é iniciado a partir da Fase II do Contrato. Especificamente sobre o pátio de aeronaves, a avaliação deve considerar as condições específicas do aeroporto (temporal, de demanda, e geométrica) de forma que a determinação ex ante de um conceito fixo de gatilho não se mostrou viável até o momento.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18327
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se a inclusão da seguinte cláusula: "10.8.4. Será permitida a realização de oferta pública de ações."
JUSTIFICATIVA
Tendo em vista que o item 10.7.1, que trata das regras aplicáveis nos 5 (cinco) primeiros anos do prazo da Concessão, indica que "não será permitida a realização de oferta pública de ações", sugerimos que seja incluído no item 10.8, que trata das regras aplicáveis após o prazo de 5 (cinco) anos do prazo da Concessão, um subitem indicando que, após este prazo, será permitida a realização de oferta pública de ações.
RESPOSTA
A Anac agradece a contribuição e informa que a sugestão não foi acatada, esclarecendo-se que, nos cinco primeiros anos da concessão, a ANAC opta por exercer controle prévio - e não a posteriori - acerca dos atos societários que têm o condão de afetar premissas adotadas na condução do processo licitatório, seja quanto à habilitação jurídica, econômico-financeira e técnica, ou quanto à presença, no quadro societário da Concessionária, de pessoas sujeitas às limitações e impedimentos de que trata o item 3.15 e seguintes do Edital. Ademais, no item 10.6, há previsão de permissão de alienação de ações para terceiros, desde que atendidas as determinações dos itens 10.7 e 10.8, isto é, conforme a concessão tenha menos ou mais de cinco anos já em vigor. De toda forma, o item 10.6.1 dispõe que regulamentação da Anac poderá disciplinar a alienação das ações da Concessionária por meio de oferta pública de ações em Bolsa de Valores.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18328
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
<p>A Cláusula 2.11.4 prevê a hipótese de que, caso a indenização devida à concessionária anterior seja igual ou superior ao valor da Contribuição Inicial, a Concessionária deverá recolher a totalidade da Contribuição Inicial à concessionária anterior, cabendo à União Federal a satisfação da diferença remanescente, se houver. O eventual atraso do pagamento remanescente pela União Federal poderia afetar a transferência da concessão?</p> <p>Além disso, considerando a ausência de previsão sobre tal hipótese, sugere-se a inclusão de mecanismo que assegure a saída da concessionária anterior e a transferência da concessão, ainda que haja o débito por parte da União Federal.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>As discussões existentes no âmbito do processo de relicitação do aeroporto de São Gonçalo do Amarante no Tribunal de Contas da União (processo nº 028.391/2020-9) acerca da anterioridade da definição do valor a ser pago à título de indenização à concessionária anterior, impõem a previsão de hipóteses contratuais sobre a possibilidade de atraso de pagamento pela União Federal e da eficácia do Contrato de Concessão.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que, conforme sistemática de pagamento disciplinada pelo item 2.11 do Contrato de Concessão, o prazo para o pagamento da outorga pelo adjudicatário se iniciará somente após a União Federal realizar o pagamento do montante que lhe couber à Concessionária Anterior. A ordem dos pagamentos é um importante fator para mitigar o risco para os licitantes, pois minimiza o risco de que eventual intempestividade no cumprimento da obrigação da União resulte no comprometimento de recursos do futuro adjudicatário sem os respectivos benefícios da assunção das operações do ativo licitado, visto que o futuro operador somente terá que realizar o pagamento da contribuição inicial após o pagamento da União.</p> <p>Ademais, cumpre-se esclarecer que o pagamento da indenização devida por conta de investimentos em bens reversíveis ainda não amortizados é condição para o início do novo contrato de parceria nos termos do § 3º do art. 15 da Lei nº 13.448/2017.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18329
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
Na hipótese do pagamento da indenização à concessionária anterior pela União Federal constante da Cláusula 2.11.4, haverá previsão orçamentária para o referido pagamento?
JUSTIFICATIVA
<p>Considerando a hipótese do pagamento da indenização à concessionária anterior pela União Federal constante da Cláusula 2.11.4 e que, no custeamento pela União Federal, deverão ser verificados os prazos e procedimentos orçamentários vigentes, a imprevisibilidade da data de efetivação do contrato bem como das receitas futuras afeta a estabilidade e a segurança jurídica a serem observadas no processo licitatório. Assim, recomenda-se que seja verificada a disponibilidade de recursos orçamentários e demais condições para a sua execução para minimizar o risco de impedimento de efetivação do contrato.</p> <p>Além disso, a referida previsão se mostra ainda mais necessária considerando que 2022 se trata de ano eleitoral sujeito às restrições de contratação de despesas dispostas no art. 42 da Lei de Responsabilidade Fiscal (Lei Complementar nº 101/2000).</p>
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que a complementação pela União dos recursos a serem transferidos ao concessionário atual a título de indenização por investimentos em bens reversíveis não amortizados ocorrerá apenas caso o valor arrecadado no leilão seja inferior à indenização devida. Caso isso ocorra, caberá à União efetuar o pagamento da diferença remanescente entre o valor da Contribuição Inicial e o valor da indenização, nos termos previstos no item 2.11.4 da minuta de contrato de concessão.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18330
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
Há obrigatoriedade na sub-rogação aos contratos celebrados com a Concessionária Anterior que envolvam a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário?
JUSTIFICATIVA
<p>Há aparente contradição na minuta do contrato, na medida em que a Cláusula 2.19.4 dispõe que a concessionária deve informar a todas as pessoas físicas e jurídicas sobre a sua intenção de sub-rogar ou não nos contratos celebrados com a Concessionária Anterior que envolvam a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário, enquanto a Cláusula 3.1.7 dispõe que a concessionária deve assumir integralmente os Contratos que envolvam a cessão de espaços no Complexo Aeroportuário celebrados pela Concessionária Anterior mediante sub-rogação integral.</p> <p>Caso haja diferenciação na obrigatoriedade de sub-rogação dentre os contratos de cessão dos espaços no Complexo Aeroportuário em vigor atualmente, favor esclarecer quais os critérios que devem ser levados em consideração pela futura concessionária.</p>
RESPOSTA
A Anac agradece a contribuição e informa que o clausulado referente à sub-rogação de contratos que envolvam a cessão de espaços no Complexo Aeroportuário será alterado, com a finalidade de atender orientação da Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC/MInfra) decorrente de diretrizes de políticas públicas complementares constantes do Ofício Nº 43/2022/GAB-SAC/SAC (SEI nº 6684062).

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18331
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
Quais seriam os itens de estoque os quais a concessionária é responsável pela aquisição conforme disposto na Cláusula 2.21.1?
JUSTIFICATIVA
A Cláusula 2.21.1 dispõe que a Concessionária é responsável pela aquisição dos itens de estoque, mas apenas cita exemplos. Considerando que se trata de obrigação da concessionária sujeita à penalidade, é necessário o esclarecimento de quais seriam os itens de estoque a serem adquiridos.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que, nos termos do Pronunciamento Técnico 16(R1) emitido pelo Comitê de Pronunciamentos Contábeis, os estoques, no contexto de empresas prestadoras de serviços, são itens na forma de materiais ou suprimentos a serem consumidos ou transformados na prestação de serviços. Tendo em vista a variedade de itens que podem ser caracterizados como estoques, é inviável enumerar exaustivamente todos os itens de estoques. A Concessionária avaliará as necessidades operacionais, podendo negociar com o operador atual a aquisição de parte ou de todo o estoque existente no aeroporto, conforme cláusula 2.21.1

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18332
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
<p>Sugere-se as seguintes alterações das Cláusulas 2.27.1 e 2.27.2:</p> <p>“2.27.1. No prazo máximo de 30 (trinta) dias a ANAC fará a análise e aprovação do Anteprojeto, podendo emitir autorizações parciais de construção durante o período de análise. A aprovação do Anteprojeto pela ANAC não supre o atendimento à legislação vigente ou a exigência de outras entidades da administração pública, tendo em vista a observância dos requisitos de licenciamento ambiental, de uso do solo e de zoneamento urbano e da observância de condicionantes impostos pelo órgão responsável pelo controle do espaço aéreo, bem como as responsabilidades nas esferas civil, penal, administrativa e técnica, inclusive perante o Conselho Regional de Engenharia e Agronomia, o Conselho de Arquitetura e Urbanismo, e outros órgãos.”</p> <p>“2.27.2. A aprovação do Anteprojeto pela ANAC não exclui eventual necessidade de sua alteração posterior para adequação aos requisitos constantes no contrato, nos seus anexos, legislação e normas aplicáveis, somente sendo cabível a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro nas situações previstas no Capítulo V, Seção I, deste Contrato.”</p>
JUSTIFICATIVA
Considerando que tais intervenções são essenciais para a Fase I-B do Contrato de Concessão, suas condições de execução devem estar definidas na minuta do Contrato.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. Esclarece-se que a análise do anteprojeto não é condição para o início de quaisquer trabalhos ou obras no sítio aeroportuário. O objetivo da análise por parte da ANAC é orientar e pontuar questões em etapas iniciais de projeto, visando o atendimento ao contrato, de maneira consultiva e colaborativa, sempre orientada ao resultado. A conclusão da obrigação contratual referente à etapa inicial de investimento somente se dá ao final da Fase IB

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18333
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se a seguinte alteração da Cláusula 3.1.42: “submeter à aprovação da ANAC, que se dará no prazo máximo de 30 (trinta) dias, os investimentos a serem realizados para a operação das novas instalações do Aeroporto;”
JUSTIFICATIVA
Considerando que tais investimentos são deveres da Concessionária, suas condições de execução devem estar definidas na minuta do Contrato.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. Esclarece-se que a análise do anteprojeto não é condição para o início de quaisquer trabalhos ou obras no sítio aeroportuário. O objetivo da análise por parte da ANAC é orientar e pontuar questões em etapas iniciais de projeto, visando o atendimento ao contrato, de maneira consultiva e colaborativa, sempre orientada ao resultado. A conclusão da obrigação contratual referente à etapa inicial de investimento somente se dá ao final da Fase IB

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18334
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
<p>Sugere-se a exclusão da Cláusula 2.27.4, referente à obrigatoriedade do processo de consulta na elaboração do Anteprojeto, considerando o prazo estabelecido pela Cláusula 2.27 da minuta do Contrato.</p> <p>“2.27.4. Ao elaborar o Anteprojeto, a Concessionária deverá realizar o processo de consulta, nos termos do item 15.2 do Contrato. 2.27.4.1. A Concessionária deverá apresentar à ANAC as contribuições recebidas e justificativas para as contribuições não aceitas, podendo a ANAC solicitar informações, esclarecimentos e documentos adicionais.”</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Tendo em vista a necessidade de observância do prazo de 180 (cento e oitenta) dias da data da eficácia para que a Concessionária encaminhe o Anteprojeto, não é factível na prática a realização de processo de consulta, cujas condições sequer estão delimitadas na minuta do Contrato.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o prazo foi definido com base na evolução regulatória ao longo das últimas rodadas de concessão. Assim, informa-se que a Concessionária deve apresentar e realizar o processo de consulta referente ao anteprojeto junto às partes interessadas antes de apresentar o anteprojeto à ANAC, observado o prazo de apresentação do anteprojeto à ANAC.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18335
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
<p>Propõe-se a alteração da cláusula 11.7 para que o processo de consulta não seja obrigatório.</p> <p>"11.7. As propostas de definição e de alteração dos valores e critérios de remuneração, bem como de criação de novas cobranças pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais, podem ser precedidas de consulta às partes interessadas relevantes, conforme previsto no item 15.2.2."</p>
JUSTIFICATIVA
<p>O processo de consulta prévia às partes interessadas relevantes acerca das propostas em questão não deveria ser obrigatório. Entende-se que, uma vez responsável pela administração e exploração da infraestrutura, assumindo todos riscos e obrigações inerentes, deve possuir a prerrogativa de estruturar suas propostas, sem a necessidade de consultar as partes relacionadas. Ademais, quem seriam as partes relevantes em cada situação? Não há uma definição clara no contrato de tal conceito.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. O objetivo das regras de consulta é incorporar aos contratos de concessão de aeroportos no Brasil uma prática internacional, conhecida como consultation, amplamente difundida em países que apresentam um mercado de transporte aéreo significativamente desenvolvido, particularmente no que se refere à relação entre aeroportos e seus principais usuários. Essa prática consta, inclusive, como recomendação da ICAO em seu documento de orientação sobre tarifas aeroportuárias (Doc 9082: ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services). Estados membros são encorajados a estabelecer um processo regular de consulta pelos provedores de infraestrutura aeroportuária aos seus usuários.</p> <p>Dessa forma, as regras de consulta foram introduzidas no Brasil a partir da 4ª rodada de Concessões de Aeroportos para a definição ou alteração de critérios de remuneração de áreas e atividades operacionais, e, na rodada seguinte, foram ampliadas para englobar propostas de tarifação e propostas para cumprimento das obrigações previstas no PEA.</p> <p>Assim, o Capítulo XV da minuta de Contrato de Concessão apresenta proposta de incorporação de consultation à regulação a ser aplicada ao aeroporto de Campinas, prevendo a realização de consulta em relação aos aspectos fundamentais dos contratos. Espera-se um maior equilíbrio na relação entre aeroportos e seus principais usuários, levando a um crescimento significativo de acordos e soluções negociadas diretamente entre as partes pelo menos em relação às propostas de realização de investimentos, adequações ou alterações na infraestrutura aeroportuária que reduzam de forma significativa a oferta de</p>

infraestrutura ou que afetem seus Usuários, às propostas para a remuneração pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais e às propostas de tarifação.

Conseqüentemente, esse mecanismo permitirá maior racionalização da necessidade de intervenções regulatórias pela ANAC, levando a resultados mais eficientes baseados em soluções de mercado.

Ademais, é importante destacar que o Capítulo XV, ao apresentar princípios gerais para o processo de consulta, estabeleceu alguns dispositivos de forma pouco prescritiva com o objetivo de garantir flexibilidade para o estabelecimento de procedimentos adequados ao tema sob discussão e ao aeroporto e usuários.

Especificamente em relação a identificação das partes interessadas relevantes, o Contrato imputa à Concessionária a responsabilidade pela identificação das partes.

Ao identificar as partes, a discricionariedade por parte da Concessionária irá variar de acordo com o objeto de consulta, pois o Contrato delimita as partes interessadas relevantes com diferentes graus de precisão, havendo desde casos em que a identificação cabe totalmente à Concessionária no caso concreto até casos em que a delimitação no Contrato é estrita, cabendo à Concessionária apenas observar o disposto contratualmente.

Além disso, a ANAC informa que, apesar de constituir atribuição da Concessionária, em casos de omissão ou dúvida da Concessionária, a Agência poderá, a seu critério, definir quais partes interessadas devem ser consultadas, conforme dispõe o item 15.8.1. da Minuta de Contrato de Concessão. Ainda, poderá ser submetida à ANAC a relação de partes interessadas relevantes para manifestação anterior à celebração de acordo, embora não constitua uma obrigação da Agência a aprovação prévia das partes consultadas.

Por fim, visando solucionar eventuais problemas de identificação das partes interessadas relevantes em virtude de eventual existência de grande número de agentes, a minuta do Contrato de Concessão ainda previu em seu item 15.9 a possibilidade de realização das consultas por meio de associações, comitês técnicos, fóruns de governança ou outros grupos capazes de intensificar a cooperação entre as partes e colaborar para o alcance de acordos e soluções negociadas. Assim, espera-se que tais entidades sejam levadas em consideração durante o processo de consulta, justamente pelo potencial de representatividade que possuem.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18336
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
<p>A Cláusula 2.27.4 prevê a obrigatoriedade do processo de consulta para a elaboração do Anteprojeto da Fase I-B, na forma do Capítulo XV do Contrato.</p> <p>“2.27.4. Ao elaborar o Anteprojeto, a Concessionária deverá realizar o processo de consulta, nos termos do item 15.2 do Contrato. 2.27.4.1. A Concessionária deverá apresentar à ANAC as contribuições recebidas e justificativas para as contribuições não aceitas, podendo a ANAC solicitar informações, esclarecimentos e documentos adicionais.”</p> <p>A minuta do Contrato de Concessão estipula uma nova obrigação às concessionárias aeroportuárias referente às Consultas aos Usuários (Capítulo XV). Tais previsões, contudo, não deixam claro as partes em relação a quais os requisitos devem ser cumpridos, utilizando conceitos abertos e não definidos como “parte interessada relevante”, “parte envolvida”. Além da dificuldade de cumprimento do requisito, acarretando um tempo excessivo para recebimento e tratamento desses dados, a obrigação parece ser totalmente onerosa à concessão, visto que é vinculativa ao cumprimento de outras obrigações do contrato e seus anexos. Com isso, tal obrigação parece ter o resultado de impedir não apenas o conhecimento prévio das obrigações e responsabilidades para a formação da proposta, mas também gerar questionamentos futuros e infrações em relação ao seu alcance.</p> <p>Nesse sentido, questiona-se quais seriam os requisitos necessários ao processo de consulta, em especial, considerando o exíguo tempo dado à Concessionária para o encaminhamento do Anteprojeto no qual o relatório de consulta deverá ser inserido. Sem uma delimitação específica dos requisitos, tal obrigação não apenas importa em um ônus à Concessionária, como pode impedir a própria finalidade do documento. Conforme previsto, sem critérios claros, nunca será possível saber se tal obrigação foi ou não cumprida pela Concessionária, além do critério poder variar de acordo para cada aeroporto.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>A necessidade de Consulta (de forma abrangente como exigida no Capítulo XV) para cumprimento de obrigação de elaboração de Anteprojeto, sem a delimitação clara e objetiva dos seus requisitos pode ter como resultado a própria inutilização do comando contratual, trazendo danos imediatos à Concessionária e a manutenção da concessão. Estipulando-se uma nova obrigação contratual, é necessário que sejam estipulados limites e abrangência mínima para sua caracterização, até mesmo para precificação no momento da licitação, ou para aferição do cumprimento durante a execução do Contrato de Concessão. Na forma como apresentada na consulta pública, não é possível identificar tais possibilidades.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a consulta aos usuários, conforme definida na minuta de Contrato, visa assegurar que o planejamento da</p>

Concessionária para o desenvolvimento da infraestrutura está em linha com as necessidades do público que utiliza o aeroporto (passageiros, empresas aéreas, órgãos públicos, operadores logísticos, aviação geral, etc.). Diante da impossibilidade de se prever todas as situações regulatórias possíveis, limitações de escopo e objetivos relacionados ao processo seriam inadequadas para os fins a serem alcançados pelo dispositivo em questão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18337
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
A Cláusula 2.30.1 faz referência equivocada às Cláusulas 2.26.1 a 2.26.6. Considerando que a Cláusula 2.30.1 dispõe acerca da possibilidade de apresentação do anteprojeto, sugere-se a alteração para as referências corretas às Cláusulas 2.27.1 a 2.27.6.
JUSTIFICATIVA
Não há na minuta do contrato as Cláusulas 2.26.1 a 2.26.6, fazendo-se necessária a correção à referência constante na Cláusula 2.30.1.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a redação será ajustada para correção da falha apontada

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18338
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
Propõe-se a alteração do item 11.9.1. tendo em vista a inexistência de parâmetros de mercado para avaliação da ANAC. “11.9.1 Para avaliar a observância do disposto nos itens 11.6 e 11.6.1, a ANAC poderá monitorar os preços praticados pela Concessionária nas Áreas e Atividades Operacionais e a análise dos custos relativos à utilização das Áreas e Atividades Operacionais.”
JUSTIFICATIVA
Sugere-se que o item seja alterado, face à inexistência desse mercado no Brasil para algumas dessas atividades. Entende-se que não seria viável comparar preços de mercado em um cenário onde podemos ter, como exemplo, concessionárias que podem apresentar um determinado ágio para um aeroporto em comparação a outra, em outro Aeroporto, considerando em seu planejamento de receitas percentuais diferentes, estipulados como parcela da receita associada ao pagamento de outorga. Nesse sentido, se, em um planejamento inicial baseado em um player único de armazém de cargas internacionais se projeta uma determinada receita, só faz sentido para a concessionária essa operação, se economicamente for mais vantajosa.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que eventuais diferenças entre o Aeroporto de Campinas e outros aeroportos serão levadas em consideração. Contudo, é importante reforçar que eventual valor de contribuição paga ao governo não pode ser apresentado como elemento que justifique um aumento da remuneração pelo uso para áreas operacionais ou pela prestação de atividades operacionais, pois esta devem estar relacionadas com os custos relativos à utilização das Áreas e Atividades Operacionais.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18339
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
A Cláusula 2.31 faz referência equivocada às Cláusulas 2.26.1 a 2.26.6. Considerando a Cláusula 2.31 dispõe sobre a apresentação de anteprojeto acerca dos Gatilhos de Investimento, sugere-se a alteração para a referência às Cláusulas 2.27.1 a 2.27.6.
JUSTIFICATIVA
Não há na minuta do contrato as Cláusulas 2.26.1 a 2.26.6, fazendo-se necessária a correção à referência constante na Cláusula 2.31.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a redação será ajustada para correção da falha apontada

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18340
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
<p>Conforme a Cláusula 4.4.3., as propostas de tarifação que envolvam aumentos tarifários deverão ser precedidas de consulta às partes interessadas relevantes.</p> <p>A minuta do Contrato de Concessão estipula uma nova obrigação às concessionárias aeroportuárias referente às Consultas aos Usuários (Capítulo XV). Tais previsões, contudo, não deixam claro as partes em relação as quais os requisitos devem ser cumpridos, utilizando conceitos abertos e não definidos como “parte interessada relevante”, “parte envolvida”. Além da dificuldade de cumprimento do requisito, acarretando um tempo excessivo para recebimento e tratamento desses dados, a obrigação parece ser totalmente onerosa à concessão, visto que é vinculativa ao cumprimento de outras obrigações do contrato e seus anexos. Com isso, tal obrigação parece ter o resultado de impedir não apenas o conhecimento prévio das obrigações e responsabilidades para a formação da proposta, mas também gerar questionamentos futuros e infrações em relação ao seu alcance.</p> <p>Além disso, em relação especificamente ao Terminal de Cargas (TECA), os amplos requisitos de consulta exigidos tornariam tal obrigação inviável de ser cumprida, visto a quantidade de agentes envolvidos na prestação de tais serviços. De fato, para a importação ou exportação de determinado produto, verifica-se o envolvimento de inúmeros agentes, sendo certo que a consulta anterior a cada um deles mostra-se inviável. Quer-se dizer, além da dificuldade de se identificar os parâmetros de cumprimento da obrigação, a realização desse processo complexo de consulta (se possível), tornaria a própria proposta obsoleta. Ao final, as condições poderiam já ter se alterado, ou nem mais estarem vigentes.</p> <p>Sugere-se assim, a exclusão da cláusula 4.4.3.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>A necessidade de Consulta (de forma abrangente como exigida no Capítulo XV) para propostas de aumentos tarifários sem a delimitação clara e objetiva dos seus requisitos pode ter como resultado a própria inutilização do comando contratual, trazendo danos imediatos à Concessionária e a manutenção da concessão. Estipulando-se uma nova obrigação contratual, é necessário que sejam estipulados limites e abrangência mínima para sua caracterização, até mesmo para precificação no momento da licitação, ou para aferição do cumprimento durante a execução do Contrato de Concessão. Na forma como apresentada na consulta pública, não é possível identificar tais possibilidades.</p> <p>Além disso, é necessário considerar o possível conflito de interesses na consulta obrigatória às partes diretamente afetadas pelo aumento da tarifação pela Concessionária.</p> <p>No caso do TECA essa dificuldade ganha contornos mais efetivos, considerando o número de agentes envolvidos em cada uma das operações ali realizadas.</p>
RESPOSTA

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a sugestão não será acatada. O objetivo das regras de consulta é incorporar aos contratos de concessão de aeroportos no Brasil uma prática internacional, conhecida como consultation, amplamente difundida em países que apresentam um mercado de transporte aéreo significativamente desenvolvido, particularmente no que se refere à relação entre aeroportos e seus principais usuários. Essa prática consta, inclusive, como recomendação da ICAO em seu documento de orientação sobre tarifas aeroportuárias (Doc 9082: ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services). Estados membros são encorajados a estabelecer um processo regular de consulta pelos provedores de infraestrutura aeroportuária aos seus usuários.

Nesse sentido, o Capítulo XV da minuta de Contrato de Concessão apresenta proposta de incorporação de consultation à regulação a ser aplicada ao aeroporto de Campinas, prevendo a realização de consulta em relação a aspectos fundamentais dos contratos. A proposta estabelece, portanto, que o aeroporto deve consultar as partes interessadas relevantes e se engajar em processo de negociação sobre aspectos cruciais dos contratos de concessão. Espera-se um maior equilíbrio na relação entre aeroportos e seus principais usuários, levando a um crescimento significativo de acordos e soluções negociadas diretamente entre as partes pelo menos em relação às propostas de realização de investimentos, adequações ou alterações na infraestrutura aeroportuária que reduzam de forma significativa a oferta de infraestrutura ou que afetem seus Usuários, às propostas para a remuneração pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais e às propostas de tarifação.

Assim, esse mecanismo permitirá maior racionalização da necessidade de intervenções regulatórias pela ANAC, levando a resultados mais eficientes baseados em soluções de mercado.

Ademais, é importante destacar que o Capítulo XV, ao apresentar princípios gerais para o processo de consulta, estabeleceu alguns dispositivos de forma pouco prescritiva com o objetivo de garantir flexibilidade para o estabelecimento de procedimentos adequados ao tema sob discussão e ao aeroporto e usuários.

Especificamente em relação a identificação das partes interessadas relevantes, o Contrato imputa à Concessionária a responsabilidade pela identificação das partes. Ao identificar as partes, a discricionariedade por parte da Concessionária irá variar de acordo com o objeto de consulta, pois o Contrato delimita as partes interessadas relevantes com diferentes graus de precisão, havendo desde casos em que a identificação cabe totalmente à Concessionária no caso concreto até casos em que a delimitação no Contrato é estrita, cabendo à Concessionária apenas observar o disposto contratualmente.

Além disso, a ANAC informa que, apesar de constituir atribuição da Concessionária, em casos de omissão ou dúvida da concessionária, a Agência poderá, a seu critério, definir quais partes interessadas devem ser consultadas, conforme dispõe o item 15.8.1. da Minuta de Contrato de Concessão. Ainda, poderá ser submetida à ANAC a relação de partes interessadas relevantes para manifestação anterior à celebração de acordo, embora não constitua uma obrigação da Agência a aprovação prévia das partes consultadas.

Por fim, visando solucionar eventuais problemas de identificação das partes interessadas relevantes em virtude de eventual existência de grande número de agentes, a minuta do Contrato de Concessão ainda previu em seu item 15.9 a possibilidade de realização das consultas por meio de associações, comitês técnicos,

fóruns de governança ou outros grupos capazes de intensificar a cooperação entre as partes e colaborar para o alcance de acordos e soluções negociadas. Assim, espera-se que tais entidades sejam levadas em consideração durante o processo de consulta, justamente pelo potencial de representatividade que possuem.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18341
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
A Cláusula 5.2.4.1.1 faz referência equivocada à Cláusula 6.31. considerando que a Cláusula 5.2.4.1.1 dispõe sobre a possibilidade de revisão Extraordinária em razão do atraso na disponibilização das áreas, sugere-se a alteração para a referência à Cláusula 6.30.1.
JUSTIFICATIVA
Não há na minuta do contrato a Cláusula 6.31, fazendo-se necessária a correção à referência constante na Cláusula 5.2.4.1.1.
RESPOSTA
A Anac agradece a contribuição e informa que procederá a correção da referência constante na cláusula 5.2.4.1.1.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18342
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se a exclusão da Cláusula 5.2.4.1 que prevê que não será risco do Poder Concedente os danos decorrentes do atraso na disponibilização das áreas descritas no PEA superior a 12 (doze) meses caso o atraso impeça o início ou a conclusão do processo de transferência operacional do aeroporto.
JUSTIFICATIVA
Considerando que o atraso previsto na Cláusula 5.2.4.1 não está sujeito ao gerenciamento de risco pela Concessionária e que ela já terá realizado investimentos para o início da transferência operacional, tal ônus não pode ser exclusivamente suportado pela Concessionária.
RESPOSTA
A Anac agradece a contribuição e esclarece que, nos termos do disposto no item 5.2.4.1, o risco de atraso na disponibilização das áreas descritas no Anexo 02 que impeça o início ou conclusão do processo de transferência das operações do Aeroporto, conforme descrito no Anexo 7 - Plano de Transferência Operacional (PTO), será de responsabilidade do Poder Concedente, ainda que o predito atraso seja inferior a 12 (doze) meses.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18343
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
Há algum requisito de quantidade ou qualificação dos agentes que farão parte da Proposta Apoiada disposta na Cláusula 6.16?
JUSTIFICATIVA
A Cláusula 6.16 dispõe genericamente que a Concessionária poderá ser apoiada pelas Empresas Aéreas e por operadores de aviação geral para apresentar Proposta Apoiada sem especificar os requisitos mínimos para a participação dos referidos agentes. Ao se utilizar de conceito aberto e indefinido, a redação não deixa claro quais seriam os critérios mínimos poderiam qualificar ou quantificar os agentes que poderiam apoiar a Concessionária na elaboração da Proposta Apoiada (por exemplo: percentual mínimo de empresas aéreas em operação no aeroporto), acarretando dificuldades e incertezas para a celebração do acordo e a apresentação da referida proposta junto à ANAC.
RESPOSTA
A Anac agradece a contribuição e esclarece que a Proposta Apoiada é um mecanismo de flexibilização regulatória, facultativo, cuja iniciativa depende da Concessionária. Regras e procedimentos para elaboração e aprovação da Proposta Apoiada poderão ser previstos em regulação superveniente. Poderão ser detalhados, por exemplo, prazos para submissão da proposta e para aprovação pela ANAC, representatividade requerida de empresas aéreas em uma Proposta Apoiada, regulação tarifária que irá vigorar ao fim da vigência de uma Proposta Apoiada caso uma nova não seja aprovada, possível atuação da ANAC em caso de divergências nas negociações de uma Proposta Apoiada etc. No entanto, de forma a manter maior flexibilidade desse mecanismo, optou-se por expor em minuta do Contrato de Concessão como requisitos para a proposta apenas que ela seja apoiada por Empresas Aéreas e por operadores de aviação geral, em conjunto ou isoladamente, ao ser apresentada pela Concessionária.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18344
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
<p>Requer-se esclarecimento das regras de livre acesso das empresas aéreas e terceiros, conforme previsto na cláusula 11.10.</p> <p>“11.10. Fica assegurado o livre acesso para que as Empresas Aéreas ou terceiros possam atuar na prestação dos serviços de que trata o item 11.5, inclusive quando houver prestação direta desses serviços pela Concessionária, sendo vedadas quaisquer práticas discriminatórias, observada a legislação vigente e a regulamentação da ANAC.”</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Requer-se esclarecimento pela ANAC sobre as regras do livre acesso na atuação de Empresas Aéreas ou terceiros na prestação dos serviços previstos no contrato, a fim de que sejam estabelecidas as bases dos possíveis contratos de cessão de áreas do Aeroporto, de forma a evitar o desequilíbrio na competição. Considerando que nesta relação uma das partes suportaria todos os riscos e obrigações da concessão, e a outra não estaria submetida às mesmas condições, importante definir como seriam distribuídas as responsabilidades do alfandeamento, se haveria obrigação de aplicação dos incentivos tarifários previstos, com impactos nas receitas de armazenagem (tabelas de alto valor, cargas para eventos esportivos e filantrópicos em tabelas especiais, isenções, tarifas de exportação subsidiadas pelas tarifas de importação, etc.) e ainda, como seriam definidos pleitos de reequilíbrio em caso da concessionária se ver obrigada a ceder atividades operacionais, ainda que em condição econômica desfavorável, para a exploração de terceiros sob condições concorrenciais desiguais, já que o percentual da outorga estimado pela concessionária, com origem nos recursos de armazenagem e capatazia, seriam inevitavelmente impactados com base no novo modelo.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, conforme dispõe o item 11.10. é assegurado o livre acesso para que as Empresas Aéreas ou terceiros possam atuar na prestação dos serviços de que trata o item 11.5, que por sua vez tratam de áreas e atividade operacionais, inclusive quando houver prestação direta desses serviços pela Concessionária, sendo vedadas quaisquer práticas discriminatórias, observada a legislação vigente e a regulamentação da ANAC.</p> <p>Esclarece-se ainda que, embora o item 11.10 estabeleça o livre acesso relacionado à atuação em áreas e atividade operacionais, esse acesso está submetido às regras de remuneração de que trata o item 11.6 e 11.6.1., que preveem a livre pactuação dessa remuneração, definida em função de critérios objetivos e não discriminatórios, entre a Concessionária e as partes contratantes como forma de permitir uma precificação eficiente dos serviços e otimizar a utilização da infraestrutura aeroportuária.</p> <p>Isso posto, a própria minuta de contrato de concessão é clara ao dispor em seu item 11.9.2 que "em caso de descumprimento do disposto nos itens 11.6 e 11.6.1, a ANAC</p>

poderá, a qualquer tempo, estabelecer a regulação dos preços relativos à utilização das Áreas e Atividades Operacionais por meio de tarifas-teto, receita máxima ou outro método a ser estabelecido em regulamentação específica após ampla discussão pública, caso em que a Concessionária não fará jus ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato".

Portanto, a minuta do Contrato de Concessão aponta que os contratos firmados entre a Concessionária e seus usuários associados à utilização de áreas e atividade operacionais não estão sujeitos a qualquer tipo de reequilíbrio econômico-financeiro. Outrossim, a minuta do Contrato de Concessão ainda preve expressamente em seu item 5.4 que salvo os riscos expressamente alocados ao Poder Concedente no Contrato, a Concessionária é exclusiva e integralmente responsável por todos os demais riscos relacionados à presente Concessão.

Nesse sentido, o contrato alocou ao Poder Concedente apenas o risco de "criação, alteração ou extinção" de isenções e benefícios tarifários pelo Poder Público. Desta forma, eventuais riscos relacionados às isenções e benefícios tarifários anteriores à Concessão deverão ser assumidos pela Concessionária, o que naturalmente é precificado no momento do leilão.

Por fim, cabe destacar que o Anexo 04 da minuta do contrato de concessão determina que "ao estabelecer os valores das Tarifas do aeroporto, a Concessionária deverá observar as diretrizes do item 4.4 do Contrato, além das isenções tarifárias previstas em leis e normativos vigentes". Portanto, não há previsão contratual que desobrigue a Concessionária de atender as previsões legais e normativas que tratem de incentivos tarifários.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18345
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
Propõe-se a exclusão do item 11.10.1: "11.10.1 Em caso de falta de capacidade para atender à solicitação de novos entrantes para a prestação dos serviços de que trata o item 11.5, deverá a Concessionária solicitar à ANAC autorização para limitar o número de prestadores desses serviços no Aeroporto, podendo a ANAC fixar o número mínimo de prestadores no caso concreto."
JUSTIFICATIVA
A autorização da ANAC para limitar o número de prestadores não deveria ser obrigatória. O gerenciamento da capacidade de área seria inerente às obrigações da Concessionária, em razão da responsabilidade assumida pela administração e exploração do sítio aeroportuário. Neste sentido, propõe-se a exclusão da cláusula. Ademais, a própria cláusula fala no caso de falta de capacidade, fazendo com que a recusa esteja justificada.
RESPOSTA
A Anac agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. A ANAC esclarece que a manutenção do item 11.10.1 no contrato visa a impedir a criação de barreiras a novos entrantes prestadores de serviços relacionados à áreas e atividade operacionais. Desse modo, espera-se que para dar cumprimento à obrigação de autorização para limitação dos prestadores dos serviços de que trata o item 11.5 a concessionária justifique a falta de capacidade para atender mais prestadores, demonstrando o caráter antieconômico da existencia de mais prestadores daqueles serviços. Via de regra, a existência de mais prestadores de serviços relacionados à áreas e atividade operacionais promove a concorrência por esses serviços no sítio aeroportuário, o que em última instância beneficia o usuário final.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18346
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
As Cláusulas 6.24.2 e 6.24.3 fazem referência equivocada à Cláusula 6.25.1. Considerando que as Cláusulas 6.24.2 e 6.24.3 dispõem sobre a medição do impacto de alteração contratual relevante, sugere-se a alteração para a referência à Cláusula 6.24.1.
JUSTIFICATIVA
Não há na minuta do contrato a Cláusula 2.25.1, fazendo-se necessária a correção às referências constantes nas Cláusulas 6.24.2 e 6.24.3.
RESPOSTA
A Anac agradece a contribuição e informa que procederá a correção das referências constantes nas cláusulas 6.24.2 e 6.24.3.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18347
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
A Cláusula 6.24.5 faz referência equivocada à Cláusula 6.25.4. Considerando que a Cláusula 6.24.5 dispõe sobre os eventos causadores de revisão contratual extraordinária, sugere-se a alteração para a referência à Cláusula 6.24.4.
JUSTIFICATIVA
Não há na minuta do contrato a Cláusula 6.25.4, fazendo-se necessária a correção à referência constante na Cláusula 6.24.5.
RESPOSTA
A Anac agradece a contribuição e informa que procederá a correção da referência constante na cláusula 6.24.5.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18348
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
<p>A Cláusula 8.4 dispõe sobre os requisitos para aplicação da penalidade de advertência. Sugere-se o esclarecimento sobre os procedimentos que a ANAC adotará caso as medidas necessárias à efetiva correção da falta não sejam reconhecidas, considerando a necessidade de reconhecimento da infração prevista na Cláusula 8.4.1.</p> <p>“8.4. A penalidade de advertência será aplicada em razão do cometimento de infração contratual de baixa lesividade, desde que cumpridos os seguintes requisitos:</p> <p>8.4.1. Solicite formalmente a Concessionária a aplicação da advertência, mediante reconhecimento do cometimento da infração objeto da apuração, no prazo definido para apresentação da defesa no processo administrativo; e</p> <p>8.4.2. Evidencie a Concessionária a adoção das medidas necessárias à efetiva correção da falta, resultando em comprovada cessação da infração até a data da solicitação.”</p>
JUSTIFICATIVA
A aplicação de penalidade deve seguir o princípio constitucional do devido processo legal possibilitando o pleno exercício de defesa para a aplicação de sanções, inclusive, a penalidade de advertência.
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição, e informa que a aplicação da penalidade de advertência deve observar os requisitos de que tratam as cláusulas 8.4 a 8.6 do Contrato de Concessão. Dessa forma, caso não reste configurada a exigência disposta na cláusula 8.4.2, não será possível a imposição daquela espécie de sanção. Destaca-se, contudo, que o reconhecimento, no prazo para apresentação da defesa, do cometimento da infração objeto da apuração é circunstância atenuante descrita no item 2.6.1.1 do Anexo 03, de modo que, mesmo que não se esteja diante de um caso passível de aplicação de advertência, poderá levar à redução do valor de eventual multa imposta.</p> <p>Salienta-se, outrossim, que, caso a concessionária discorde do juízo realizado em primeira instância (por exemplo, por se ter considerado inaplicável a advertência, ou por não se ter reconhecido alguma circunstância atenuante que se entenda cabível), poderá optar pela interposição de recurso administrativo, na forma da regulamentação aplicável.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18349
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
Questiona-se a necessidade de manutenção da aprovação pela ANAC acerca da assinatura dos contratos que envolvam a construção e/ou operação de infraestruturas de dutos e hidrantes no aeroporto, conforme previsto na Cláusula 11.10.4.
JUSTIFICATIVA
Considerando as condições de mercado e a natureza dos próprios contratos que envolvem a construção e/ou operação de infraestruturas de dutos e hidrantes no aeroporto, questiona-se a necessidade da aprovação pela ANAC dos referidos contratos.
RESPOSTA
<p>A Anac agradece a contribuição e informa que a submissão de contratos à Agência para análise compõe o rol de atividades inerentes a consecução das finalidades da própria Agência Reguladora dispostas em lei, considerando que cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil e da infraestrutura aeroportuária do País. Por meio desta regra, denota-se a materialização das competências legais da Agência através da tríade instrumental da atividade administrativa: solicitação de documento, análise e eventual adoção de medida cabível, funções inerentes ao órgão regulador. Tais atividades, portanto, compõem o cabedal de instrumentos legais adequados à consecução do poder de polícia administrativo, na medida em que se faz necessária a ponderação da figura do contrato privado frente aos balizamentos inerentes à moldura regulatória tracejada para o setor.</p> <p>A análise prévia dos contratos ainda tem o enorme potencial de evitar conflitos futuros, na medida em que um possível posicionamento precedente da Agência tem o condão de desconstituir ou mitigar barreiras à entrada, potencializar a implementação das regras de livre acesso, e conferir maior segurança jurídica aos novos investimentos. O custo regulatório de maior intensidade da atuação prévia da Agência é superado pelo benefício da consolidação de entendimento de complexas questões inerentes ao tema em questão, como inclusive tem sido historicamente as discussões envolvendo os Parques de Abastecimento de Aeronaves, diminuindo os conflitos e robustecendo a segurança jurídica dos próprios contratos que envolvam a construção e/ou operação de infraestruturas de dutos e hidrantes.</p> <p>Assim, a análise prévia desses contratos se constitui em nítido aperfeiçoamento regulatório, caracterizando-se como medida necessária e adequada ao deslinde da temática de acesso ao mercado de distribuição de combustível de aviação.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18350
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
<p>A cláusula 11.10.3 estabelece que a Concessionária deverá solicitar autorização da ANAC para prestar serviços de forma exclusiva, nos seguintes termos:</p> <p>“11.10.3. Para os serviços de que trata o item 11.5 cuja complexidade, custo ou impacto ambiental inviabilize a divisão e/ou duplicação da infraestrutura correspondente, tornando antieconômica a prestação do serviço por mais de uma empresa, deverá a Concessionária solicitar autorização à ANAC para prestar esses serviços de forma exclusiva.”</p> <p>Conforme a redação da cláusula não fica claro quais seriam os critérios que a Agência vai utilizar a respeito da análise objetiva sobre o cenário antieconômico, visto que adota conceitos abstratos (complexidade, custos e impacto ambiental). Questiona-se como se realizará tal análise objetiva?</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Considerando a necessidade de autorização da ANAC para prestação de serviços pela Concessionária, é importante deixar claro quais seriam os critérios objetivos adotados pela Agência.</p>
RESPOSTA
<p>A Anac agradece a contribuição e esclarece que não seria conveniente estabelecer um rol exaustivo de critérios que obrigasse a Concessionária a solicitar autorização à ANAC para prestar esses serviços de forma exclusiva nas Áreas e Atividades Operacionais do Complexo Aeroportuário. Entende-se que com o decorrer do tempo alguns critérios poderiam se tornar obsoletos e que outros necessitariam ser incorporados no rol dada a dinâmica do setor.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18351
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
Em relação ao item 5.2.2 da minuta do Contrato de Concessão, sugere-se a inclusão da previsão, como risco do Poder Concedente, “investimentos não previstos em equipamentos ou obras de infraestrutura decorrentes de nova exigência da ANAC ou regulamentação pública e legislação brasileiras supervenientes”.
JUSTIFICATIVA
Por se tratar de evento futuro e incerto, não existiriam razões para que as licitantes considerassem este custo no momento da formulação das propostas comerciais. Caso a ANAC, no futuro, decida implementar essa exigência, poderá fazê-lo, desde que conceda à Concessionária o consequente reequilíbrio econômico-financeiro da concessão.
RESPOSTA
A Anac agradece a contribuição e informa que o entendimento apresentado se coaduna com a literalidade da cláusula 5.2.2 do contrato de concessão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18354
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se esclarecer se o Fator Q será aplicado nos reajustes de maneira obrigatória, ou se constitui tão somente uma possibilidade, considerando a redação da Cláusula 1.1.27.
JUSTIFICATIVA
O esclarecimento solicitado se justifica, considerando ser perceptível a alteração da redação nesse tocante em comparação às minutas contratuais de outras rodadas de concessões aeroportuárias. O fundamento para compreender a razão pela qual a utilização do Fator Q passou de obrigatoriedade à mera liberalidade é importante para fins de dimensionamento do impacto que isso pode causar nos reajustes tarifários e, conseqüentemente, na arrecadação tarifária.
RESPOSTA
<p>A Anac agradece a contribuição e esclarece que a definição do Fator Q foi alterada a partir da 5ª Rodada de Concessões, em que o a redação da cláusula 1.1.27. passou de "Fator Q: fator de qualidade de serviço, obtido mediante avaliação do cumprimento dos IQS selecionados, a ser aplicado nos reajustes tarifários" para "Fator Q: fator de qualidade de serviço, obtido mediante avaliação do cumprimento dos IQS selecionados, que poderá ser aplicado nos Reajustes" (grifos nosso). Neste sentido, destaca-se:</p> <p>i) Conforme Apêndice A do Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), o Fator Q somente incidirá a partir do terceiro reajuste.</p> <p>ii) Conforme item 6.7.2, por ocasião das Revisões dos Parâmetros da Concessão, a metodologia de cálculo do Fator Q poderá ser revista pela ANAC, após audiência pública, com vistas a criar incentivos para melhoria da qualidade dos serviços prestados, inclusive, podendo ser declarada a inaplicabilidade do Fator Q.</p> <p>ii) A Proposta Apoiada constitui mecanismo de flexibilização regulatória cujo objetivo é permitir a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da concessão e da eficiência na gestão aeroportuária ao longo do período da concessão. Esse mecanismo pode estabelecer um ou mais parâmetros da concessão que irão vigorar por prazo determinado, inclusive estabelecendo a inaplicabilidade do Fator Q.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18355
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
Solicita-se esclarecer se o Fator X será aplicado nos reajustes de maneira obrigatória, ou se constitui tão somente uma possibilidade, considerando a redação da Cláusula 1.1.28.
JUSTIFICATIVA
O esclarecimento solicitado se justifica, considerando ser perceptível a alteração da redação nesse tocante em comparação às minutas contratuais de outras rodadas de concessões aeroportuárias.
RESPOSTA
<p>A Anac agradece a contribuição e esclarece que a definição do Fator X foi alterada a partir da 5ª Rodada de Concessões, em que o a redação da cláusula de referência passou de "Fator X: fator de produtividade, a ser aplicado nos reajustes tarifários, com o objetivo de compartilhar os ganhos de produtividade e eficiência com os usuários" para "Fator X: fator de produtividade, que poderá ser aplicado nos Reajustes, com o objetivo de compartilhar as variações de produtividade e eficiência com os usuários" (grifos nosso). Neste sentido, destaca-se:</p> <p>i) Conforme item 6.6.1. da minuta de Contrato de Concessão, o Fator X terá valor igual a zero até a conclusão da segunda Revisão dos Parâmetros da Concessão.</p> <p>ii) Conforme item 6.6.2. da minuta de Contrato de Concessão, o Fator X a ser calculado na segunda Revisão dos Parâmetros da Concessão considerará as cinco variações anuais da variável Passageiros Tarifados do período compreendido entre 2026 e 2031 e sua aplicação terá início no reajuste a ser feito em dezembro de 2032.</p> <p>ii) A Proposta Apoiada constitui mecanismo de flexibilização regulatória cujo objetivo é permitir a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da concessão e da eficiência na gestão aeroportuária ao longo do período da concessão. Esse mecanismo pode estabelecer um ou mais parâmetros da concessão que irão vigorar por prazo determinado, inclusive estabelecendo a inaplicabilidade do Fator X.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18356
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se a seguinte alteração da Cláusula 1.1.50 do Contrato de Concessão: “1.1.50. Revisão dos Parâmetros da Concessão: revisão quinquenal com o objetivo de permitir a determinação dos Indicadores de Qualidade do Serviço e da metodologia de cálculo dos fatores X e Q a serem aplicados nos reajustes de receita teto até a próxima Revisão dos Parâmetros da Concessão, e a determinação da Taxa de Desconto a ser utilizada no Fluxo de Caixa Marginal também até a próxima Revisão dos Parâmetros da Concessão.”
JUSTIFICATIVA
Sugere-se a alteração do item com o objetivo de constar a previsão de que a revisão dos parâmetros da concessão também incluirá a revisão dos parâmetros do Fator X, a partir do momento em que ele deve vigorar nos termos do contrato e da metodologia de cálculo do Fator X, e não somente do fator Q.
RESPOSTA
<p>A Anac agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada, visto que a metodologia paramétrica de cálculo do Fator X não será revista por meio da Revisão dos Parâmetros da Concessão - RPC.</p> <p>Com relação ao fator X, em diversas ocasiões a ANAC colocou em discussão alguns aspectos que devem ser observados quando da escolha da sua metodologia, e que devem também ser discutidos para se avaliar se o benefício da inclusão do fator X para fins de reajuste tarifário compensa os seus custos.</p> <p>Em janeiro de 2017, no âmbito das discussões relativas à 1ª Revisão dos Parâmetros da Concessão dos Aeroportos de Brasília, Campinas e Guarulhos, a ANAC publicou o documento “Consulta sobre a 1ª Revisão dos Parâmetros da Concessão fator X e Taxa de Desconto do Fluxo de Caixa Marginal - Concessões dos aeroportos de Guarulhos, Viracopos e Brasília”, doravante, “Consulta sobre a 1ª RPC de GRU, VCP e BSB”, na página temática "Chamamento Prévio - 1ª RPC BSB/GRU/VCP" no sítio da ANAC”.</p> <p>Na subseção 2.3.1 daquele documento, a ANAC tratou da relação entre a metodologia escolhida para o cálculo do fator X e os custos associados ao levantamento das informações utilizadas no cálculo em questão incorridos tanto pelas concessionárias quanto pela Agência. Na ocasião, a alertou-se para o fato de que o cálculo do fator X por meio do índice de Tornqvist necessita das informações dos custos das atividades relacionadas a embarque, pouso e permanência. Porém, em diversas ocasiões, as Concessionárias alegaram que realizar o rateio dos custos de acordo com as atividades desempenhadas pelo aeroporto seria extremamente custoso, ou até mesmo inviável. Ainda na subseção 2.3.1 do documento “Consulta sobre a 1ª RPC de GRU, VCP e BSB”, a ANAC fez constar que é razoável que a escolha da metodologia de cálculo do fator X leve em consideração eventuais impactos negativos em termos de custos gerados tanto para as concessionárias quanto para a Agência Reguladora.</p>

Adicionalmente, a seção 2.4 daquele documento tratou da percepção por grande parte de potenciais licitantes de que o fator X aumenta o risco da concessão quando a metodologia de cálculo poder ser revista pela ANAC ao longo da vigência do contrato, normalmente a cada ciclo de cinco anos. Mesmo com uma exigência contratual de que o cálculo do fator X deve ser precedido de ampla discussão pública, durante os processos licitatórios diversos agentes argumentaram que seria preferível que o fator X fosse estabelecido por uma fórmula paramétrica, sem espaço para discricionariedade da agência reguladora, ou até mesmo que não fosse aplicado nos reajustes tarifários da concessão. Tal preocupação dos potenciais licitantes tem que ser levada em consideração pela ANAC, pois pode reduzir a competição no certame licitatório.

Além disso, tendo em vista que o mercado de infraestrutura aeroportuária é um mercado maduro, ou seja, é um mercado que apresenta pouca evolução tecnológica relativamente, por exemplo, ao de telecomunicações, e considerando ainda que a licitação dos aeroportos contempla um leilão competitivo que visa a extrair potenciais ganhos estimados de produtividade dos licitantes, entende-se que eventual benefício de se incluir o fator X nos reajustes anuais é muito pequeno.

Contudo, de acordo com o §1º do art. 7º do Decreto nº 7.624, de 22 de janeiro de 2011, “O regime tarifário dos contratos de concessão deverá prever a transferência de ganhos de eficiência e produtividade aos usuários, e considerar aspectos de qualidade na prestação de serviço.”

Assim, com vistas a cumprir §1º do art. 7º do Decreto nº 7.624, propõe-se a adoção de uma metodologia paramétrica para a definição do fator X, que considere a variação do movimento de passageiros, tendo em vista que o ganho de escala é um dos principais elementos da variação de produtividade. Esta metodologia tem o mérito de não gerar custos elevados com levantamento de informações, e de não aumentar a percepção de incerteza, tendo em vista que a metodologia de cálculo não poderá ser revista pela ANAC ao longo da vigência do contrato.

Não obstante, a Proposta Apoiada poderá estabelecer um ou mais parâmetros da concessão que irão vigorar por prazo determinado, a exemplo do Fator X.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18357
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
<p>Sugere-se o esclarecimento referente a quais seriam as “partes interessadas relevantes” e as “informações relevantes para a operação do aeroporto” objeto das consultas anuais previstas na Cláusula 15.1.</p> <p>Além disso, sugere-se o esclarecimento referente ao procedimento que deve ser seguido pela Concessionária no processo de consulta, especialmente com relação aos prazos de atendimento das consultas.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>A Cláusula 15.1.1 dispõe que as consultas anuais realizadas pela concessionária devem envolver trocas de informações relevantes para a operação do aeroporto, mas apenas traz exemplos, sem especificar qual seria a matéria das referidas informações ou o que é considerado como informação relevante. Além disso, indica que devem ser consultadas anualmente as “as partes interessadas relevantes”, sem especificá-las. A previsão não deixa claro os requisitos que devem ser cumpridos, utilizando conceitos abertos e não definidos. Tal obrigação parece ter o resultado de impedir não apenas o conhecimento prévio das obrigações e responsabilidades para a formação da proposta, mas também gerar questionamentos futuros e infrações em relação ao seu alcance.</p> <p>Sem uma delimitação específica de quais partes devem ser consultadas anualmente e quais informações devem ser objeto das referidas consultas, tal obrigação não apenas importa em um ônus à Concessionária, como pode impedir a própria finalidade da cláusula. Conforme previsto, sem critérios claros, nunca será possível saber se tal obrigação foi ou não cumprida pela Concessionária, além do critério poder variar de acordo para cada aeroporto.</p> <p>Além disso, em relação especificamente ao Terminal de Cargas (TECA), os amplos requisitos de consulta exigidos tornariam tal obrigação inviável de ser cumprida, visto a quantidade de agentes envolvidos na prestação de tais serviços. De fato, para a importação ou exportação de determinado produto, verifica-se o envolvimento de inúmeros agentes, sendo certo que a consulta anterior a cada um deles mostra-se inviável. Quer-se dizer, além da dificuldade de se identificar os parâmetros de cumprimento da obrigação, a realização desse processo complexo de consulta (se possível), tornaria a própria proposta obsoleta. Ao final, as condições poderiam já ter se alterado, ou nem mais estarem vigentes.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o objetivo das regras de consulta é incorporar aos contratos de concessão de aeroportos no Brasil uma prática internacional, conhecida como consultation, amplamente difundida em países que apresentam um mercado de transporte aéreo significativamente desenvolvido, particularmente no que se refere à relação entre aeroportos e seus principais usuários. Essa prática consta, inclusive, como recomendação da</p>

ICAO em seu documento de orientação sobre tarifas aeroportuárias (Doc 9082: ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services). Estados membros são encorajados a estabelecer um processo regular de consulta pelos provedores de infraestrutura aeroportuária aos seus usuários.

Dessa forma, as regras de consulta foram introduzidas no Brasil a partir da 4ª rodada de Concessões de Aeroportos para a definição ou alteração de critérios de remuneração de áreas e atividades operacionais, e, na rodada seguinte, foram ampliadas para englobar propostas de tarifação e propostas para cumprimento das obrigações previstas no PEA.

Assim, o Capítulo XV da minuta de Contrato de Concessão apresenta proposta de incorporação de consulta à regulação a ser aplicada ao aeroporto de Campinas, prevendo a realização de consulta em relação aos aspectos fundamentais dos contratos. Espera-se um maior equilíbrio na relação entre aeroportos e seus principais usuários, levando a um crescimento significativo de acordos e soluções negociadas diretamente entre as partes pelo menos em relação às propostas de realização de investimentos, adequações ou alterações na infraestrutura aeroportuária que reduzam de forma significativa a oferta de infraestrutura ou que afetem seus Usuários, às propostas para a remuneração pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais e às propostas de tarifação.

Conseqüentemente, esse mecanismo permitirá maior racionalização da necessidade de intervenções regulatórias pela ANAC, levando a resultados mais eficientes baseados em soluções de mercado.

Ademais, é importante destacar que o Capítulo XV, ao apresentar princípios gerais para o processo de consulta, estabeleceu alguns dispositivos de forma pouco prescritiva com o objetivo de garantir flexibilidade para o estabelecimento de procedimentos adequados ao tema sob discussão e ao aeroporto e usuários.

Especificamente em relação a identificação das partes interessadas relevantes, o Contrato imputa à Concessionária a responsabilidade pela identificação das partes. Ao identificar as partes, a discricionariedade por parte da Concessionária irá variar de acordo com o objeto de consulta, pois o Contrato delimita as partes interessadas relevantes com diferentes graus de precisão, havendo desde casos em que a identificação cabe totalmente à Concessionária no caso concreto até casos em que a delimitação no Contrato é estrita, cabendo à Concessionária apenas observar o disposto contratualmente.

Além disso, a ANAC informa que, apesar de constituir atribuição da Concessionária, em casos de omissão ou dúvida da Concessionária, a Agência poderá, a seu critério, definir quais partes interessadas devem ser consultadas, conforme dispõe o item 15.8.1. da Minuta de Contrato de Concessão. Ainda, poderá ser submetida à ANAC a relação de partes interessadas relevantes para manifestação anterior à celebração de acordo, embora não constitua uma obrigação da Agência a aprovação prévia das partes consultadas.

Entretanto, visando solucionar eventuais problemas de identificação das partes interessadas relevantes em virtude de eventual existência de grande número de agentes, a minuta do Contrato de Concessão ainda previu em seu item 15.9 a possibilidade de realização das consultas por meio de associações, comitês técnicos, fóruns de governança ou outros grupos capazes de intensificar a cooperação entre as partes e colaborar para o alcance de acordos e soluções negociadas. Assim, espera-se que tais entidades sejam levadas em consideração durante o processo de consulta, justamente pelo potencial de representatividade que possuem.

Por fim, a respeito do prazo de consulta o item 15.4.1.1 da minuta do Contrato de Concessão dispõe que a Concessionária deve estabelecer prazo razoável para o recebimento de manifestações das partes interessadas relevantes e garantir que essas tenham acesso às informações necessárias para a elaboração de manifestações fundamentadas.

O que se considera como prazo razoável será analisado caso a caso. O prazo deve ser suficiente para que as partes consultadas avaliem a proposta e as informações compartilhadas e formulem suas manifestações. Assim, é importante que o operador estabeleça um prazo compatível com a extensão e complexidade das informações disponibilizadas e com o impacto das mudanças propostas. O operador deve levar em consideração que, diante de prazo insuficiente, as partes consultadas poderão solicitar dilação. Por sua vez, as partes consultadas devem ponderar que a ANAC não exigirá que o operador aceite em quaisquer circunstâncias os prazos requeridos por elas. O operador poderá rejeitar demandas por prazos longos para manifestações sobre temas simples ou solicitações de dilação de prazo cujo intuito seja claramente o de atrasar a implementação de uma proposta. Ainda existem exemplos de prazos específicos relacionados ao processo de consulta, como o de apresentação à ANAC de relatório de consulta que formalize acordo em relação aos termos das propostas de definição e de alteração dos valores e critérios de remuneração, bem como de criação de novas cobranças pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais (item 11.8); ou de apresentação à ANAC de relatório de consulta que trate propostas de tarifação que envolvam aumentos tarifários (item 4.4.3.1); ou de informação a respeito de Alterações dos valores das Tarifas (item 4.4.4.). Assim sendo, prazos específicos para tipos diferentes de consulta estarão pautados em seções próprias de que tratam as consultas ao longo do Contrato.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18358
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se a exclusão da Cláusula 6.14 da minuta do Contrato de Concessão.
JUSTIFICATIVA
A possibilidade de, em cada Revisão dos Parâmetros da Concessão, a ANAC revisar os parâmetros de nível de serviço estabelecidos no PEA, gera alto impacto no plano de negócios da Concessionária. Além disso, a possibilidade de, em cada Revisão dos Parâmetros da Concessão, a ANAC avaliar ou redefinir um Sistema de Indicadores atrelados ou não a um mecanismo de incentivo representado pelo Fator Q para o aeroporto, independentemente da movimentação de passageiros, gera um custo não previsto no plano de negócios para novo monitoramento.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. O objetivo dessa cláusula é permitir a flexibilização regulatória para acomodar novos arranjos de mercado e avanços tecnológicos. Desse modo, esta Agência entende que ao invés de trazer impacto negativo no plano de negócio, a possibilidade de haver uma flexibilidade permite que se mantenha o equilíbrio-financeiro do contrato frente às mudanças inerentes do setor de aviação civil.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18359
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se a seguinte alteração da Cláusula 7.2 da minuta do Contrato de Concessão: Retirar a expressão “e remunerada” e incluir a frase “O custo com a referida prestação de serviço será suportado pelo Poder Concedente, mediante a abatimento da Outorga Variável, devida anualmente”, contemplando a seguinte redação: “7.2. Para a verificação do cumprimento dos IQS pela Concessionária, a ANAC poderá recorrer a serviço técnico de empresa especializada de auditoria independente, a ser indicada, contratada pela Concessionária, cabendo à ANAC o direito de veto na indicação realizada pela Concessionária. O custo com a referida prestação de serviço será suportado pelo Poder Concedente, mediante a abatimento da Outorga Variável, devida anualmente.”
JUSTIFICATIVA
Considerando que a contratação do serviço foge da ingerência da Concessionária, sugere-se a alocação do custo ao Poder Concedente, já que a ANAC, além de ser a beneficiária do serviço, possui poder de vetar as contratadas.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a remuneração pela contratação de serviço técnico de empresa especializada de auditoria independentedeve deve ficar à cargo da concessionária. Entende-se que do ponto de vista regulatório faz sentido que a Agência defina aspectos relativos à qualidade da auditoria e que a concessionária busque no mercado empresas habilitadas a prestar esse serviço ao custo eficiente.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18360
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
A Cláusula 4.5. dispõe que a ANAC poderá suspender a implementação de propostas de tarifação quando estas estiverem em desacordo com o disposto no item 4.4 e seus subitens, ou quando identificado prejuízo potencial aos Usuários finais. Questiona-se a adequação entre a observância dos ritos estabelecidos pela Cláusula 4.4 à realidade do mercado logístico aeroportuário.
JUSTIFICATIVA
Diante da magnitude do ativo e a grande variedade de usuários e processos é muito difícil a mediação e a equiparação entre condições aplicadas pela ANAC, considerando notadamente o processo de consulta. Em especial, a concessionária torna-se pouco competitiva referente à carga aérea, que possui caráter de urgência na logística. Haja vista a determinação de um teto tarifário, a concessionária deveria ter a liberdade de negociar com os usuários as condições comerciais que viabilizassem esses acordos, e o próprio mercado, através da concorrência com outros aeroportos e portos secos, trará as pressões necessárias para a negociação.
RESPOSTA
<p>A Anac agradece a contribuição e informa que o objetivo das regras de consulta é incorporar aos contratos de concessão de aeroportos no Brasil uma prática internacional, conhecida como consultation, amplamente difundida em países que apresentam um mercado de transporte aéreo significativamente desenvolvido, particularmente no que se refere à relação entre aeroportos e seus principais usuários. Essa prática consta, inclusive, como recomendação da ICAO em seu documento de orientação sobre tarifas aeroportuárias (Doc 9082: ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services). Estados membros são encorajados a estabelecer um processo regular de consulta pelos provedores de infraestrutura aeroportuária aos seus usuários.</p> <p>Dessa forma, as regras de consulta foram introduzidas no Brasil a partir da 4ª rodada de Concessões de Aeroportos para a definição ou alteração de critérios de remuneração de áreas e atividades operacionais, e, na rodada seguinte, foram ampliadas para englobar propostas de tarifação e propostas para cumprimento das obrigações previstas no PEA.</p> <p>Assim, o Capítulo XV da minuta de Contrato de Concessão apresenta proposta de incorporação de consultation à regulação a ser aplicada ao aeroporto de Campinas, prevendo a realização de consulta em relação aos aspectos fundamentais dos contratos. Espera-se um maior equilíbrio na relação entre aeroportos e seus principais usuários, levando a um crescimento significativo de acordos e soluções negociadas diretamente entre as partes pelo menos em relação às propostas de realização de investimentos, adequações ou alterações na infraestrutura aeroportuária que reduzam de forma significativa a oferta de infraestrutura ou que afetem seus Usuários, às propostas para a remuneração pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais e às propostas de tarifação.</p>

Consequentemente, esse mecanismo permitirá maior racionalização da necessidade de intervenções regulatórias pela ANAC, levando a resultados mais eficientes baseados em soluções de mercado.

Ademais, é importante destacar que o Capítulo XV, ao apresentar princípios gerais para o processo de consulta, estabeleceu alguns dispositivos de forma pouco prescritiva com o objetivo de garantir flexibilidade para o estabelecimento de procedimentos adequados ao tema sob discussão e ao aeroporto e usuários.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18361
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
Em relação ao item 5.2.3, da minuta do Contrato de Concessão, sugere-se a substituição do trecho "inclusive se decorrer da implantação de novas infraestruturas aeroportuárias dentro ou fora da área de influência do Aeroporto" por "exceto se decorrer da autorização para operação de rotas comerciais regulares em novas infraestruturas aeroportuárias, ou autorizatárias, dentro ou fora da área de influência do Aeroporto".
JUSTIFICATIVA
<p>Considerando o disposto no item 7.69 da Nota técnica Nº 15, constante no processo SEI/ANAC Nº 00058.042407/2021-81, e sua nota de rodapé mencionando explicitamente o Aeroporto São Paulo - Catarina (SBJH) sobre a possibilidade de receber operações regulares.</p> <p>Considerando a PORTARIA Nº 5.289, DE 24 DE JUNHO DE 2021 dando conta da autorização ao atendimento de voos internacionais regulares na modalidade fretamento, por prazo ilimitado.</p> <p>Considerando as discrepâncias entre o modelo de concessão proposto e os aeroportos autorizatários, no que tange a ausência de pagamento de outorga ao governo federal pelo segundo grupo, uma relevante vantagem.</p> <p>Se solicitam a modificação, para que reflita em risco do poder concedente a autorização de exploração de rotas comerciais regulares em novos aeroportos ou autorizatários.</p>
RESPOSTA
A ANAC agradece a sua contribuição e informa que o risco decorrente da concorrência com outros prestadores de serviços já é realidade em outros segmentos de infraestrutura, inclusive de aeroportos e, portanto, deve ser considerado pela Proponente na formulação de sua proposta econômica. A alocação desse risco à Concessionária reflete opção de política pública a qual tem como objetivo estimular concorrência no setor e, desse modo, beneficiar os usuários com melhores serviços e menores custos. Assim, conforme previsto no item 5.5.3 do Capítulo V da minuta do Contrato de Concessão, os riscos de não efetivação da demanda projetada, com exceção daqueles provenientes de restrição operacional decorrentes de decisão ou omissão de entes públicos, deverão ser suportados exclusivamente pela Concessionária. Consequentemente, não há qualquer previsão de inclusão de garantia caso outras infraestruturas (inclusive aeroportuárias) concorram pela demanda, dentro ou fora da área de influência do aeroporto.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18362
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
<p>A cláusula 6.25 da minuta de Contrato de Concessão estipula os procedimentos relativos à Revisão Extraordinária da concessão, tendo a cláusula 6.25.3 previsto que a ANAC apreciará e decidirá sobre o pedido. Contudo, a referida cláusula não estipula um prazo específico para tal apreciação e decisão pela Agência.</p> <p>Como se sabe, a revisão extraordinária do Contrato de Concessão, com a manutenção das condições da proposta constitui direito do concessionário, com amparo constitucional (art. 37, XXI da CRFB). Dessa forma, é razoável a estipulação de um prazo máximo para apreciação do pedido e, na hipótese da sua não observância, a necessidade de aprovação tácita. Observe-se que a cláusula 6.25.1.1 prevê justamente esse mecanismo para revisões iniciadas pela Agência.</p> <p>Sugere-se, assim, a alteração da cláusula 6.25.3 para inclusão do prazo para apreciação ou decisão dos pedidos de revisão extraordinária pela ANAC, ou sua aprovação tácita.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Considerando a importância da manutenção da equação econômico-financeira do Contrato de Concessão, e o direito da Concessionária ao reequilíbrio, a adoção de prazo razoável atende aos direitos e ditames constitucionais e legais sobre o tema.</p>
RESPOSTA
<p>A Anac agradece a contribuição e informa que a cláusula 6.28. da minuta do Contrato de Concessão estabelece que o procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão deverá ser concluído em prazo não superior a 180 (cento e oitenta) dias, ressalvadas as hipóteses, devidamente justificadas, em que seja necessária a prorrogação do prazo. Ressalte-se que a contagem de tal prazo poderá ser interrompida caso seja necessário solicitar a adequação e complementação da instrução processual, conforme preconiza a subcláusula 6.28.1.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18363
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
<p>A cláusula 6.24.4 da minuta de Contrato de Concessão prevê uma hipótese de preclusão do direito da Concessionária à recomposição contratual, caso o pedido seja apresentado em prazo superior a 5 (cinco) anos da data do respectivo evento de desequilíbrio.</p> <p>Contudo, considerando que a manutenção das condições da proposta constitui direito do concessionário, com amparo constitucional (art. 37, XXI da CRFB), e tal base legal não estipula nenhum prazo para o seu exercício (seja de natureza decadencial ou prescricional), não há amparo para tal limitação contratual. Em última análise, a interpretação da cláusula poderia levar à violação de tal requisito constitucional das contratações públicas, o que provocaria sua nulidade.</p> <p>Sugere-se, portanto, a exclusão da referida cláusula 6.24.4.</p>
JUSTIFICATIVA
Não há amparo constitucional ou legal para a limitação proposta no Contrato de Concessão, em especial se o resultado for a manutenção do desequilíbrio econômico-financeiro.
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a proposta da preclusão encontra respaldo legal na medida em que se fundamenta no Decreto nº 20.910/1932, está amparada na jurisprudência do Tribunal de Contas de União, especialmente no Acórdão 1.828/2008 e no Acórdão 477/2010, consubstancia entendimento de relevantes juristas da doutrina administrativista nacional, a exemplo do professor José dos Santos Carvalho Filho, e confere efetividade a importantes princípios constitucionais, como o princípio da segurança jurídica. Em resposta à preocupação exposta na presente contribuição, cumpre esclarecer que o item 6.23.5 traz regra específica de avaliação da preclusão na hipótese em que o evento é descasado do impacto. Assim, ter-se-iam lapsos temporais diferentes. Nesse caso, o início da contagem do prazo a partir do início do impacto deslocaria o lapso temporal para frente, de forma a permitir que o processo de Revisão Extraordinária seja iniciado e desenvolvido com as melhores condições de análise.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18364
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
<p>A cláusula 6.24.4 da minuta de Contrato de Concessão prevê uma hipótese de preclusão do direito da Concessionária à recomposição contratual, caso o pedido seja apresentado em prazo superior a 5 (cinco) anos da data do respectivo evento de desequilíbrio.</p> <p>Contudo, considerando que a manutenção das condições da proposta constitui direito do concessionário, com amparo constitucional (art. 37, XXI da CRFB), e tal base legal não estipula nenhum prazo para o seu exercício (seja de natureza decadencial ou prescricional), não há amparo para tal limitação contratual. Em última análise, a interpretação da cláusula poderia levar à violação de tal requisito constitucional das contratações públicas, o que provocaria sua nulidade.</p> <p>Sugere-se, portanto, a exclusão da referida cláusula 6.24.4.</p>
JUSTIFICATIVA
Não há amparo constitucional ou legal para a limitação proposta no Contrato de Concessão, em especial se o resultado for a manutenção do desequilíbrio econômico-financeiro.
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a proposta da preclusão encontra respaldo legal na medida em que se fundamenta no Decreto nº 20.910/1932, está amparada na jurisprudência do Tribunal de Contas de União, especialmente no Acórdão 1.828/2008 e no Acórdão 477/2010, consubstancia entendimento de relevantes juristas da doutrina administrativista nacional, a exemplo do professor José dos Santos Carvalho Filho, e confere efetividade a importantes princípios constitucionais, como o princípio da segurança jurídica. Em resposta à preocupação exposta na presente contribuição, cumpre esclarecer que o item 6.23.5 traz regra específica de avaliação da preclusão na hipótese em que o evento é descasado do impacto. Assim, ter-se-iam lapsos temporais diferentes. Nesse caso, o início da contagem do prazo a partir do início do impacto deslocaria o lapso temporal para frente, de forma a permitir que o processo de Revisão Extraordinária seja iniciado e desenvolvido com as melhores condições de análise.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18365
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
<p>A alocação de riscos prevista no Contrato de Concessão para a ocorrência de eventos de força maior e caso fortuito observa a possibilidade ou não de cobertura securitária, para definição de responsabilidades entre o Poder Concedente e a Concessionária (conforme cláusulas 5.5.21 e 5.2.8).</p> <p>No entanto, a concretização de alguns desses eventos pode representar fenômenos muito além das expectativas possíveis das partes, ou mesmo das limitações e âmbito de cobertura do mercado securitário. Por exemplo, a pandemia do covid-19 impôs o compartilhamento de riscos de demanda, tendo em vista a magnitude do evento e de suas consequências (inclusive, a ANAC revisou a curva de demanda da 6ª rodada de concessões aeroportuárias por conta da pandemia).</p> <p>Considerando a duração do Contrato de Concessão e as hipóteses de casos de maiores magnitudes durante sua vigência, sugere-se a inclusão de subitem nas cláusulas mencionadas acima (5.5.21 e 5.2.8) referente à necessidade de compartilhamento de riscos entre as Partes que interfiram (por determinado período) na própria continuidade da prestação dos serviços aeroportuários.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>É necessário que, não obstante a previsão da alocação para os casos de força maior e caso fortuito, seja prevista a possibilidade de compartilhamento desses riscos, notadamente após o cenário do setor aeroportuário em decorrência da pandemia do covid-19.</p>
RESPOSTA
<p>A Anac agradece a contribuição, porém informa que esta não será acatada. O risco descrito no item 5.2.8 foi inserido na matriz de risco como responsabilidade do Poder Concedente justamente com o intuito de assegurar que as situações de elevada gravidade e que não encontram seguro disponível no mercado brasileiro sejam passíveis de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato. Assim, em relação aos eventos seguráveis, com exceção das coberturas obrigatórias previstas na cláusula 3.1.57 e subcláusulas da minuta do Contrato de Concessão, caberá à Concessionária avaliar quais riscos pretende proteger por meio de seguros, em especial considerando o disposto na cláusula 5.2.8 da minuta do Contrato de Concessão.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18366
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
<p>O item 2.2 do Anexo 3 prevê que a penalidade de multa será aplicada levando em consideração não apenas o faturamento bruto da SPE como também de suas subsidiárias:</p> <p>Solicita-se a exclusão da referência à eventuais subsidiárias integrais da concessionária (“e de suas eventuais subsidiárias integrais”).</p> <p>2.2 Os valores das multas serão calculados com base em percentual da receita bruta da Concessionária, apurada pela ANAC, no ano calendário anterior à prática da infração que ensejou a aplicação da penalidade, exceto quanto às condutas descritas na tabela D, cujo cálculo observará os critérios nela previstos.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Não se justifica a utilização do faturamento das subsidiárias para aplicação de penalidade, uma vez que se tratam de pessoas jurídicas com personalidades distintas. Considerando que o contrato obriga a concessionária a constituir uma subsidiária é porque ela deve possuir personalidade própria, não se confundindo com a concessionária. Sendo assim, faz-se necessária a exclusão da referida referência.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição, mas informa que, como já exposto desde a 4ª rodada de concessões, a fixação dos valores de multa com base na receita auferida visa torná-los mais proporcionais frente ao porte econômico do infrator, permitindo, ademais, que eles sejam constantemente atualizados conforme varie essa sua remuneração.</p> <p>Nesse sentido, a exclusão das receitas obtidas pelas subsidiárias integrais da concessionária estaria em descompasso com o referido mecanismo, além de poder levar à utilização de estratégias contábeis com vistas a buscar reduzir artificialmente a base de cálculo da multa.</p> <p>Ademais, a Concessionária pode optar pela criação de subsidiária integral para a exploração de atividades que constituem o objeto da Concessão o que justifica a inclusão da receita obtida pelas subsidiárias para fins de dosimetria de penalidades. Por fim, destaca-se que o cálculo da Contribuição Variável também tem por base a totalidade da receita bruta da Concessionária e de suas eventuais subsidiárias integrais, de modo que a alteração proposta levaria a um desalinhamento entre esses sistemas.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18367
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se a inclusão de item na cláusula 5.1 relativa aos riscos assumidos pelo Poder Concedente para contemplar a hipótese expressa relativa à comprovada ausência de veracidade / acuracidade nas informações fornecidas à Concessionária na celebração do Contrato de Concessão
JUSTIFICATIVA
Como tais informações do edital vinculam à Administração Pública, também em relação aos seus desdobramentos (conforme artigo 41 da Lei federal nº 8.666/1993), a concretização de tais riscos devem ser suportada pelo Poder Concedente.
RESPOSTA
A Anac agradece a contribuição e informa que, no entanto, não será acatada. As Proponentes, de acordo com o item 1.30 do Edital, são responsáveis pela análise direta das condições do respectivo Complexo Aeroportuário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, bem como pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, devendo arcar com seus respectivos custos e despesas, inclusive, mas não exaustivamente, no tocante à realização de estudos, investigações, levantamentos, projetos e investimentos. Para tanto, será facultado às interessadas a realização de visitas técnicas, a fim de vistoriar o Complexo Aeroportuário, na forma do item 1.16 do Edital, ocasião em que devem verificar as características dos bens que serão a ela transferidos no final da Fase I, conforme destaca o item 1.1 do Anexo 22 do Edital. Desse modo, a ANAC reitera, no item 1.29 do Edital, que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA não encerram todas as informações referentes ao futuro aeroporto concedido, não possuindo caráter vinculativo, de modo que as informações por ele prestadas ou omitidas não têm o condão de responsabilizar o Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Concessionária, tendo em vista que seu objetivo é exclusivamente o de permitir ao Governo Federal a precificação da concessão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18368
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
<p>Ao estipular os riscos assumidos pelo Poder Concedente, a cláusula 5.2.2 da minuta do Contrato de Concessão indica os investimentos não previstos em equipamentos ou obras de infraestrutura decorrentes de novos normativos cogentes à Concessionária (ANAC, regulamentação pública e legislação).</p> <p>Contudo, tais riscos devem também incluir a realização de outras obras a serem realizadas no aeroporto (não apenas consideradas de infraestrutura), a prestação de serviços ou aquisição de material que sejam decorrentes de tais normativos.</p> <p>Sugere-se, assim, a alteração da referida cláusula para incluir tais hipóteses.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>É necessário que os riscos alocados ao Poder Concedente contemplem de forma realista todos os investimentos impostos à Concessionária em decorrência de novos normativos, não apenas restringindo às hipóteses propostas na minuta.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a cláusula 5.2.2 tem o objetivo de atribuir ao poder concedente o risco de alterações normativas supervenientes que gerem impacto em investimentos em obras de infraestrutura ou aquisição de equipamento.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18369
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
<p>A cláusula 6.20 da minuta do Contrato de Concessão prevê que a ANAC poderá aprovar Proposta Apoiada por empresa aérea ou grupo de empresas aéreas. A redação da cláusula parece suscitar a interpretação de que tal aprovação seria independente da Concessionária, que é a única responsável pela operação aeroportuária, justamente por conta da celebração do Contrato de Concessão. Considerando que tal aprovação, ou possibilidade de aprovação à revelia da Concessionária contraria o próprio objeto da concessão (e a natureza do Contrato de Concessão), sugere-se a supressão da cláusula 6.20.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Tendo em vista que, por meio do Contrato de Concessão, a Concessionária se tornará a responsável pela operação aeroportuária (com a assunção de direitos e obrigações), não há como se aprovar uma Proposta Apoiada que não seja amparada e ratificada por ela.</p>
RESPOSTA
<p>A Anac agradece a contribuição e esclarece que a Proposta Apoiada é um mecanismo de flexibilização regulatória, facultativo, cuja iniciativa depende da Concessionária.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18370
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
<p>Conforme a cláusula 15.2 da minuta do Contrato de Concessão, a Concessionária deverá consultar as partes interessadas relevantes, inclusive para suas propostas de tarifação (15.2.3).</p> <p>Observe-se que a minuta do Contrato de Concessão estipula essa nova obrigação às concessionárias aeroportuárias referente às Consultas aos Usuários (Capítulo XV). Tais previsões, contudo, não deixam claro as partes em relação as quais os requisitos devem ser cumpridos, utilizando conceitos abertos e não definidos como “parte interessada relevante”, “parte envolvida”. Além da dificuldade de cumprimento do requisito, acarretando um tempo excessivo para recebimento e tratamento desses dados, a obrigação parece ser totalmente onerosa à concessão, visto que é vinculativa ao cumprimento de outras obrigações do contrato e seus anexos. Com isso, tal obrigação parece ter o resultado impedir não apenas o conhecimento prévio das obrigações e responsabilidades para a formação da proposta, mas também gerar questionamentos futuros e infrações em relação ao seu alcance.</p> <p>Além disso, em relação especificamente ao Terminal de Cargas (TECA), os amplos requisitos de consulta exigidos tornariam tal obrigação inviável de ser cumprida, visto a quantidade de agentes envolvidos na prestação de tais serviços. De fato, para a importação ou exportação de determinado produto, verifica-se o envolvimento de inúmeros agentes, sendo certo que a consulta anterior a cada um deles mostra-se inviável. Quer-se dizer, além da dificuldade de se identificar os parâmetros de cumprimento da obrigação, a realização desse processo complexo de consulta (se possível), tornaria a própria proposta obsoleta. Ao final, as condições poderiam já ter se alterado, ou nem mais estarem vigentes.</p> <p>Sugere-se assim, a exclusão da cláusula 15.2 ou, ao menos, da cláusula 15.2.3.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>A necessidade de Consulta (de forma abrangente como exigida nas cláusulas acima) para propostas de tarifação, sem a delimitação clara e objetiva dos seus requisitos, pode ter como resultado a própria inutilização do comando contratual, trazendo danos imediatos à Concessionária e a manutenção da concessão. Estipulando-se uma nova obrigação contratual, é necessário que sejam estipulados limites e abrangência mínima para sua caracterização, até mesmo para precificação no momento da licitação, ou para aferição do cumprimento durante a execução do Contrato de Concessão. Na forma como apresentada na consulta pública, não é possível identificar tais possibilidades.</p> <p>Além disso, em relação à questão tarifária, é necessário considerar o possível conflito de interesses na consulta obrigatória às partes diretamente afetadas por uma possível revisão pela Concessionária.</p> <p>No caso do TECA essa dificuldade ganha contornos mais efetivos, considerando o número de agentes envolvidos em cada uma das operações ali realizadas.</p>
RESPOSTA

A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. O objetivo das regras de consulta é incorporar aos contratos de concessão de aeroportos no Brasil uma prática internacional, conhecida como consultation, amplamente difundida em países que apresentam um mercado de transporte aéreo significativamente desenvolvido, particularmente no que se refere à relação entre aeroportos e seus principais usuários. Essa prática consta, inclusive, como recomendação da ICAO em seu documento de orientação sobre tarifas aeroportuárias (Doc 9082: ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services). Estados membros são encorajados a estabelecer um processo regular de consulta pelos provedores de infraestrutura aeroportuária aos seus usuários.

Dessa forma, as regras de consulta foram introduzidas no Brasil a partir da 4ª rodada de Concessões de Aeroportos para a definição ou alteração de critérios de remuneração de áreas e atividades operacionais, e, na rodada seguinte, foram ampliadas para englobar propostas de tarifação e propostas para cumprimento das obrigações previstas no PEA.

Assim, o Capítulo XV da minuta de Contrato de Concessão apresenta proposta de incorporação de consultation à regulação a ser aplicada ao aeroporto de Campinas, prevendo a realização de consulta em relação aos aspectos fundamentais dos contratos. Espera-se um maior equilíbrio na relação entre aeroportos e seus principais usuários, levando a um crescimento significativo de acordos e soluções negociadas diretamente entre as partes pelo menos em relação às propostas de realização de investimentos, adequações ou alterações na infraestrutura aeroportuária que reduzam de forma significativa a oferta de infraestrutura ou que afetem seus Usuários, às propostas para a remuneração pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais e às propostas de tarifação.

Conseqüentemente, esse mecanismo permitirá maior racionalização da necessidade de intervenções regulatórias pela ANAC, levando a resultados mais eficientes baseados em soluções de mercado.

Ademais, é importante destacar que o Capítulo XV, ao apresentar princípios gerais para o processo de consulta, estabeleceu alguns dispositivos de forma pouco prescritiva com o objetivo de garantir flexibilidade para o estabelecimento de procedimentos adequados ao tema sob discussão e ao aeroporto e usuários.

Especificamente em relação a identificação das partes interessadas relevantes, o Contrato imputa à Concessionária a responsabilidade pela identificação das partes. Ao identificar as partes, a discricionariedade por parte da Concessionária irá variar de acordo com o objeto de consulta, pois o Contrato delimita as partes interessadas relevantes com diferentes graus de precisão, havendo desde casos em que a identificação cabe totalmente à Concessionária no caso concreto até casos em que a delimitação no Contrato é estrita, cabendo à Concessionária apenas observar o disposto contratualmente.

Além disso, a ANAC informa que, apesar de constituir atribuição da Concessionária, em casos de omissão ou dúvida da Concessionária, a Agência poderá, a seu critério, definir quais partes interessadas devem ser consultadas, conforme dispõe o item 15.8.1. da Minuta de Contrato de Concessão. Ainda, poderá ser submetida à ANAC a relação de partes interessadas relevantes para manifestação anterior à celebração de acordo, embora não constitua uma obrigação da Agência a aprovação prévia das partes consultadas.

Por fim, visando solucionar eventuais problemas de identificação das partes interessadas relevantes em virtude de eventual existência de grande número de

agentes, a minuta do Contrato de Concessão ainda previu em seu item 15.9 a possibilidade de realização das consultas por meio de associações, comitês técnicos, fóruns de governança ou outros grupos capazes de intensificar a cooperação entre as partes e colaborar para o alcance de acordos e soluções negociadas. Assim, espera-se que tais entidades sejam levadas em consideração durante o processo de consulta, justamente pelo potencial de representatividade que possuem.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18371
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se a inclusão da seguinte subcláusula: "5.2.14. custos decorrentes do atraso na obtenção de autorizações e licenças públicas imputável à Administração Pública."
JUSTIFICATIVA
Considerando a necessidade da obtenção pela Concessionária de autorizações e licenças públicas de diversos tipos para a execução de obras no complexo aeroportuário, os custos relacionados ao atraso da emissão de tais documentos pela Administração Pública devem ser alocados como risco contratual do Poder Concedente, uma vez que não são gerenciáveis pela Concessionária. De fato, levando em conta que a Concessionária terá que realizar interface com inúmeros agentes públicos para obtenção das autorizações e licenças, que possuem regramento e prazos próprios e distintos para concessão das referidas autorizações, tais custos não poderiam ser atribuídos à Concessionária.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o Anexo 02 – Plano de Exploração Aeroportuária (PEA) já prevê que a Concessionária poderá ser desobrigada da entrega, no prazo indicado, das obras descritas no referido anexo em razão de atrasos ou não obtenção de autorizações, licenças e permissões de órgãos da administração pública ou de órgãos ambientais, exceto, naturalmente, se os atrasos forem imputáveis à própria Concessionária. Tal medida tem como objetivo, por um lado, dar maior segurança à Concessionária em face de situações adversas que afetem a execução das obras obrigatórias e que fogem a seu controle, isentando-a dos prazos previstos no Anexo 02 – PEA. Por outro lado, em razão da ausência de ingerência do Poder Concedente sobre a atuação dos diversos órgãos públicos envolvidos na emissão das licenças necessárias para funcionamento do aeroporto e realização das obras, assim como diante da dificuldade presente na apuração das razões que levam ao atraso na emissão dessas licenças, propõe-se que, à exceção do cumprimento dos prazos previstos no PEA, demais riscos associados sejam repassados às Concessionárias, a quem cabe tomar as medidas que julgar necessárias para a obtenção das licenças devidas junto aos referidos órgãos. Informa-se, adicionalmente, que o item 7.4.4 do Anexo 02 – PEA estabelece que, em caso de excessivas ampliações de prazos em decorrência de atrasos imputáveis aos órgãos públicos licenciadores que comprometam a utilidade do investimento para o Contrato de Concessão, o Poder Concedente poderá suprimir ou alterar a obrigação postergada, assegurada a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato em favor da Concessionária ou do Poder Concedente dependendo dos efeitos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18372
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
<p>A cláusula 5.2.12 do contrato de concessão aloca como risco do Poder Concedente os custos relacionados ao passivo ambiental anterior e sem conhecimento prévio, tendo como marco a data de publicação do edital:</p> <p>5.2.12. custos relacionados aos passivos ambientais que tenham origem e não sejam conhecidos até a data de publicação do edital do leilão da concessão; e</p> <p>No entanto, pela redação acima, não resta claro quais seriam os critérios para definir se um passivo ambiental é ou não conhecido na data de publicação do edital. Sendo assim, sugere-se a inclusão de procedimento para definição do conhecimento do dano.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Considerando a importância e a responsabilidade envolvida com passivos ambientais, sugere-se que sejam definidos os critérios que a ANAC adotará para considerar que determinado passivo é ou não de origem anterior e que seu conhecimento não era possível quando da publicação do edital. A indefinição da Cláusula 5.2.12 impede que a Concessionária tenha o conhecimento prévio de suas obrigações e responsabilidades para a formação da proposta e também gera questionamentos futuros sobre alocação de riscos.</p>
RESPOSTA
<p>A Anac agradece a contribuição e esclarece que, para fins do disposto no item 5.2.12 da minuta do Contrato, são considerados passivos conhecidos todos aqueles cujas informações sobre sua existência estejam disponíveis para os Proponentes, inclusive aqueles cujas informações sobre sua existência estejam contidas: (i) em documentos emitidos por entidades e órgãos públicos no âmbito municipal, estadual, distrital e federal; e (ii) em quaisquer inquéritos, processos administrativos e processos judiciais. Portanto, cumpre às Proponentes levarem em consideração os passivos ambientais e condicionantes já conhecidos por algum meio oficial na formulação de suas propostas econômicas, além daqueles indicados no EVTEA, que não encerra todas as informações referentes aos futuros aeroportos concedidos. Com efeito, conforme item 1.29 do Edital, o EVTEA não tem caráter vinculativo, de modo que as informações por ele prestadas ou omitidas não têm o condão de responsabilizar o Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Concessionária, tendo em vista que seu objetivo é exclusivamente o de permitir ao Governo Federal a precificação da concessão. Além disso, as Proponentes, de acordo com o item 1.30 do Edital, são responsáveis pela análise direta das condições do respectivo Complexo Aeroportuário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, bem como pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, devendo arcar com seus respectivos custos e despesas, inclusive, mas não exaustivamente, no tocante à realização de estudos, investigações, levantamentos, projetos e investimentos.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18373
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se a alteração da Cláusula 5.5.24 da seguinte forma: “5.5.24. custos com a remoção de quaisquer bens para a liberação de áreas do sítio aeroportuário, salvo quando tais bens estiverem sob decisão judicial que impeça sua transferência.”
JUSTIFICATIVA
A Cláusula 5.5.24 dispõe acerca do risco alocado à Concessionária referente aos custos de remoção dos bens da área do sítio aeroportuária, mas não faz qualquer ressalva sobre os bens que estão sujeitos à impossibilidade de remoção por decisão judicial. Levando em conta que esse risco não é gerenciável pela concessionária, faz-se necessária a inclusão de previsão de que, no caso de haver decisão judicial que impeça a remoção do bem, esse risco deve ser alocado ao Poder Concedente.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que o item 2.3 da minuta do Contrato de Concessão estabelece expressamente que o Complexo Aeroportuário será transferido à Concessionária no estado em que se encontra, concomitantemente à celebração do Contrato. Ademais, esclarecem os itens 2.4 e 2.5 da minuta de Contrato de Concessão apresentada que eventuais desocupações de áreas localizadas no sítio aeroportuário, em posse ou detenção de terceiros, prévias ou posteriores à celebração do Contrato, serão de integral responsabilidade da Concessionária, bem como a ela caberá a remoção de quaisquer bens para liberação de áreas dos sítios aeroportuários. Tal modelagem foi assim estabelecida por julgar-se que o agente privado possui melhores condições de gerenciar a desocupação da área do aeroporto, nos moldes definidos em seu projeto. Pelas razões expostas, a alocação dos riscos relacionados à desocupação do Complexo Aeroportuário seguirá o disposto nos itens 5.2.4, 5.5.23 e 5.5.24 da minuta de Contrato.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18374
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se a seguinte alteração da Cláusula 5.5.28 do Contrato: "5.5.28. custos decorrentes de eventuais incorreções verificadas na lista de bens disponibilizada conforme item 2.20, desde que não se trate de vício oculto."
JUSTIFICATIVA
<p>A minuta do contrato de concessão traz como risco da Concessionária os custos decorrentes de incorreções verificadas na lista dos bens do aeroporto. Ocorre que a referida cláusula não faz distinção entre as incorreções que decorrem de erro da Concessionária na realização da vistoria e aqueles decorrentes de vícios ocultos dos bens, os quais não podem ser conhecidos com a mera verificação de sua existência e conferência.</p> <p>Ainda que a Concessionária tenha a oportunidade de realizar vistoria técnica no complexo aeroportuário durante o certame (item 1.16 do Edital), não é razoável que a mesma possa detectar eventuais vícios ocultos dos bens listados de acordo com a Cláusula 2.20 do Contrato.</p> <p>Assim, faz-se necessário o acolhimento da contribuição acima, para que os vícios ocultos existentes no sítio não sejam riscos atribuídos à Concessionária.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a sugestão não será acatada. A lógica da concessão da infraestrutura aeroportuária no Brasil é permitir que sejam executados os investimentos necessários para a melhoria, expansão e manutenção da infraestrutura aeroportuária no país. Nesse sentido, o consórcio vencedor do leilão assume a operação do Aeroporto tendo consciência de que reformas serão necessárias, assim como adaptações, adequações, expansão da infraestrutura e outros tipos de melhorias. Dessa forma, os custos incorridos para adequação da infraestrutura e serviços prestados aos normativos da ANAC e demais órgãos públicos pré-existentes à assinatura do Contrato cumpre à Concessionária. Adicionalmente, devem ser observadas as regras dispostas nos itens 1.29 e 1.30 do Edital, que estabelecem serem as Proponentes responsáveis pela análise direta das condições do respectivo Complexo Aeroportuário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, bem como pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, devendo arcar com seus respectivos custos e despesas, inclusive no tocante à realização de estudos, investigações, levantamentos, projetos e investimentos. Nesse sentido, cabe destacar que será facultada às interessadas a realização de visitas técnicas para verificação in loco das condições do sítio e dos componentes de infraestrutura do sítio aeroportuário, na forma dos itens 1.16 e 1.18 do Edital. Tudo isso garantirá que a Concessionária prospecte todas as informações necessárias para gerenciar seus riscos e formular sua proposta econômica.</p>

Informa-se que, é facultado à Concessionária empregar os meios que entender pertinentes para a verificação da lista de bens disponibilizada conforme item 2.20, de modo que os custos decorrentes de eventuais incorreções são suportados exclusivamente pela Concessionária.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18375
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
<p>A Cláusula 5.5.7 estabelece como risco da Concessionária os prejuízos decorrentes de falha na segurança no local de realização das obras.</p> <p>Ocorre que a referida redação não deixa claro que tais riscos devem estar limitados àqueles gerenciáveis pela Concessionária. Casos que não sejam diretamente relacionados às obras em si e não são gerenciáveis pela concessionária, não poderiam ser a ela atribuídas.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Considerando a abrangência da Cláusula, solicita-se o esclarecimento de que a referida cláusula está limitada às falhas na segurança relacionadas às obras em si.</p>
RESPOSTA
<p>A Anac agradece a contribuição, todavia informa que a sugestão não será acatada. Inicialmente, impende destacar que a regra que norteia uma adequada alocação de riscos é a de atribuição do risco à parte que dispuser de melhores condições para gerenciá-lo, de modo que os prejuízos decorrentes de falhas de segurança do sítio aeroportuário incidem, naturalmente, sobre a Concessionária após a assunção da concessão. Ainda de acordo com essa racionalidade, o rol de riscos atribuídos ao Poder Concedente permanece exaustivo, enquanto o da Concessionária é exemplificativo e residual.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18376
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
<p>A Cláusula 11.4 estabelece como obrigação da Concessionária a cessão gratuita de espaço para os órgãos e entidades do Poder Público que operam no aeroporto:</p> <p>11.4. A Concessionária cederá sem ônus financeiro, com exceção do rateio das despesas ordinárias do Complexo Aeroportuário, os espaços para as instalações de órgãos e entidades do Poder Público que por disposição legal operam no aeroporto, observado o disposto em seus instrumentos normativos, inclusive no que concerne à elaboração de projetos e execução de obras, e a disponibilidade de áreas do aeroporto.</p> <p>Tal cessão gratuita, no entanto, deve ser interpretada exclusivamente para o espaço em si e não para os serviços e instalações necessárias para a utilização do espaço pelos referidos órgãos.</p> <p>Assim, solicita-se inclusão de previsão de que a referida cessão não inclui o consumo direto de recursos, os quais devem ser arcados pelos referidos entes.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Considerando o volume de despesas ordinárias que podem decorrer da cessão prevista pela Cláusula 11.4, que podem impactar no custo da própria concessão, sugere-se a inclusão de ressalva expressa de que a gratuidade não inclui os custos de manutenção ou de serviços inerentes ao espaço cedido (água, luz, etc.).</p>
RESPOSTA
<p>A Anac agradece a contribuição e informa que a sugestão já se encontra contemplada pelo próprio texto do item 11.4. da minuta do Contrato de Concessão, o qual explicita que a Concessionária cederá sem ônus financeiro, com exceção do rateio das despesas ordinárias do Complexo Aeroportuário, os espaços para as instalações de órgãos e entidades do Poder Público que por disposição legal operam no aeroporto, observado o disposto em seus instrumentos normativos. Assim sendo, não obstante a previsão contratual, a regulamentação específica da ANAC (Resolução nº 302/2014) preve que a remuneração por essas áreas envolve apenas o rateio de despesas ordinárias, como água, energia elétrica, limpeza etc.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18377
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
<p>A Cláusula 3.1.2 do contrato estabelece como dever da Concessionária o atendimento às exigências, recomendações ou observações feitas pela ANAC. Sugere-se a alteração para exclusão do trecho “recomendações ou observações”, contemplando a seguinte redação:</p> <p>3.1.2. atender às exigências feitas pela ANAC, conforme os prazos fixados em cada caso;</p> <p>A relação da Concessionária com o Poder Concedente deve ser regida por meio de regras específicas e determinações legais e/ou regulamentares. A menção no texto de que a Concessionária é obrigada a cumprir as recomendações e observações da ANAC, no contexto de obrigações contratuais sujeitas às penalidades ali previstas, constitui previsão genérica que leva à insegurança da concessionária na identificação de suas obrigações.</p> <p>Diante das previsões genéricas e abrangentes de cumprimento das recomendações e observações da ANAC, solicita-se a exclusão dos referidos trechos da cláusula.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>A relação da Concessionária com o Poder Concedente deve ser regida por meio de regras específicas e determinações legais e/ou regulamentares. A menção no texto de que a Concessionária é obrigada a cumprir as recomendações e observações da ANAC constitui previsão genérica que leva à insegurança da concessionária na identificação de suas obrigações, ainda mais levando em conta o contexto de obrigações contratuais sujeitas às penalidades ali previstas.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que ela será parcialmente acatada. Reconhece-se que o verbo "atender", de fato, pode passar o entendimento de que tanto as exigências quanto as recomendações e observações da ANAC sejam de cumprimento obrigatório, sendo sua inobservância passível de penalização. Assim, com o intuito de deixar mais claro que, para as recomendações e observações não necessariamente exista essa obrigatoriedade, a redação da cláusula será alterada, conforme se segue:</p> <p>"3.1.2. atender às exigências e dar tratamento as recomendações ou observações feitas pela ANAC, conforme os prazos fixados em cada caso;"</p> <p>Por fim, esclarece-se que, essa ANAC entende que, embora eventuais recomendações e observações não exijam, por si só, o cumprimento obrigatório, elas possuem seu valor na execução do contrato de concessão e devem ser objeto de análise e tratamento pela Concessionária.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18378
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
Solicita-se a exclusão da seguinte cláusula do contrato: "3.1.34.1. complementarmente às informações previstas na Resolução ANAC nº 464, de 22 de fevereiro de 2018, devem ser apresentadas identificação da esteira de bagagem e o código do portão de embarque utilizados pelos passageiros em cada voo, data e hora do calço e descalço, apresentando todas as posições de pátio intermediárias utilizadas pela aeronave."
JUSTIFICATIVA
A Resolução 464/2018 regulamenta a apresentação de informações relativas à movimentação aeroportuária, trazendo uma série de obrigações específicas que devem ser observadas pelas concessionárias em relação ao tema. O que faz a cláusula contratual acima é extrapolar os limites da referida resolução, com a especificação de obrigação que não encontra respaldo na norma regulamentar e nos procedimentos anteriores necessários à sua edição, como consulta e audiência pública. Diante disso, solicita-se a sua exclusão do contrato.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a solicitação não será acatada. Entende-se necessária a inclusão desta obrigação no contrato de concessão justamente por extrapolar o comando da Resolução citada. Desta forma, informa-se que nem todas as obrigações contratuais estão necessariamente definidas em normas da agência, cabendo sua positivação pelo texto do Contrato. Ademais, por óbvio, nota-se que a minuta do Contrato de Concessão passa por consulta pública, com contribuição da sociedade e público interessado.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18379
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
<p>O contrato de concessão traz como obrigação da Concessionária a contratação de empresa de auditoria especializada sempre que o Poder Concedente julgar necessário:</p> <p>“3.1.49. contratar e remunerar empresa especializada de auditoria independente de grande porte e de renome nacional e internacional para a realização de auditorias, quando o Poder Concedente julgar necessário, cabendo a este último o direito de veto na indicação realizada pela Concessionária;”</p> <p>A redação acima traz insegurança para a concessionária, uma vez que poderá ver seus custos aumentados sempre que o Poder Concedente julgar necessário contratações de auditoria.</p> <p>Assim, solicita-se a exclusão da referida obrigação.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>A possibilidade de a ANAC solicitar, a qualquer momento, sem justificativa objetiva e expressamente definida na minuta do contrato, auditoria independente que será integralmente arcada pela concessionária apenas traz prejuízo para a concessão, que poderá ter seu custo majorado antecipadamente pela previsão de uma despesa incerta por parte da Concessionária.</p> <p>Além disso, não resta claro da referida cláusula que essa auditoria estaria restrita à matérias que não fazem parte das obrigações regulamentares da Agência, sendo possível uma interpretação ampla de que a qualquer momento e sobre qualquer tema, a ANAC poderia solicitar a referida contratação.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a realização de auditorias previstas na cláusula 3.1.49 refere-se a situações excepcionais na gestão do contrato de concessão. Sendo assim, os procedimentos para sua realização serão avaliados pelo Poder Concedente conforme as especificidades que cada caso concreto requerer.</p> <p>De toda forma, importante ressaltar que, em qualquer caso, é assegurado o direito ao contraditório e à ampla defesa da Concessionária face às decisões tomadas pela ANAC.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18380
NOME DO CONTRIBUINTE
Palma Guedes Advogados
CONTRIBUIÇÃO
Solicita-se a exclusão do item 9.2 do Anexo 2 da minuta do Contrato de Concessão (PEA): “9.2. A cada Revisão dos Parâmetros da Concessão, a ANAC poderá modificar os componentes a serem pesquisados, o sistema de medição e os valores de referência, tanto para os indicadores que determinam o Fator Q, quanto para os demais parâmetros de desempenho de serviço estabelecidos no Apêndice A.”
JUSTIFICATIVA
O item acima transcrito prevê a possibilidade de a ANAC alterar os parâmetros do nível de serviço durante a execução do contrato de concessão. Essa previsão, no entanto, não pode subsistir, tendo em vista que as licitantes, ao apresentarem suas propostas, levam em conta os parâmetros, dados e números estabelecidos nos documentos do certame para apresentarem seu plano diretor e precificação. Caso essa equação possa ser livremente alterada pelo Poder Concedente ao longo da execução do contrato, a concessionária terá direito ao reequilíbrio econômico-financeiro, nos termos determinados pela legislação em vigor.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. O objetivo dessa cláusula é permitir a flexibilização regulatória para acomodar novos arranjos de mercado e avanços tecnológicos. Desse modo, a possibilidade de haver uma flexibilidade permite que se mantenha o equilíbrio-financeiro do contrato frente às mudanças inerentes do setor de aviação civil. A operação nos aeroportos é dinâmica ao longo do período da Concessão e o engessamento desses requisitos, ao longo do tempo, pode levar à inefetividade das medições para a qualidade do serviço prestado, de modo que considera-se adequada a manutenção da redação atual do item. Ademais, em caso de eventual alteração, será garantido tempo hábil à Concessionária para eventuais adequações no sistema.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18381
NOME DO CONTRIBUINTE
Adriele Roberto Bizerra da Silva
CONTRIBUIÇÃO
Prezados, boa tard
JUSTIFICATIVA
Venho esclarecer
RESPOSTA
N/A

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18382
NOME DO CONTRIBUINTE
ALLPARK EMPREENDIMENTOS, PARTICIPAÇÕES E SERVIÇOS S.A.
CONTRIBUIÇÃO
JUSTIFICATIVA
<p>Para demonstração da necessidade de manutenção e sub-rogação do Contrato, deve-se destacar, primeiramente, o regime jurídico, legal e contratual, aplicável.</p> <p>O Estacionamento foi concedido à exploração de VCP pelo contrato de concessão nº 003/ANAC/2012-SBKP (“Contrato de Concessão”), firmado com a ANAC em 14 de junho de 2012, que tem como objeto a concessão dos serviços públicos para a ampliação, manutenção e exploração da infraestrutura aeroportuária do complexo aeroportuário, sendo o estacionamento de veículos um de seus elementos obrigatórios (item 6.1.4 do Anexo II ao Contrato de Concessão). Ressalte-se que, apesar de o Estacionamento não estar localizado dentro do edifício do aeroporto, é incontroverso que se trata de espaço localizado dentro do complexo aeroportuário.</p> <p>Por isso, o Contrato dispõe que seus termos e condições se fundamentam nos limites legais pactuados entre VCP e ANAC por força do Contrato de Concessão e na legislação então vigente (item 1.1 do Contrato).</p> <p>O Contrato prevê como hipóteses de resolução antecipada a anulação, extinção, caducidade, encampação ou revogação da concessão objeto do Contrato de Concessão, nos termos do artigo 35 da Lei nº 8.987/1995 (item 14.1 do Contrato). O Contrato de Concessão, por sua vez, prevê como hipóteses de extinção antecipada da concessão (item 13.1 do Contrato de Concessão) a encampação, caducidade, rescisão, anulação, falência ou extinção da concessionária ou ocorrência de caso fortuito ou força maior.</p> <p>A Relicitação pressupõe a extinção amigável do Contrato de Concessão e a celebração de novo ajuste comercial para o complexo aeroportuário, mediante licitação promovida para esse fim. Ocorre que nem o Contrato de Concessão, nem o Contrato, estabelecem a possibilidade de extinção amigável ou em decorrência de procedimento de relicitação, porque antecedem a Lei nº 13.448/2017 e o Decreto nº 9.957/2019, que disciplinam os procedimentos para relicitação dos contratos de parceria.</p> <p>Assim, são as hipóteses do item 13.1 do Contrato de Concessão, entre as quais não está prevista a Relicitação, que autorizariam a denúncia antecipada dos contratos celebrados por VCP envolvendo espaços vinculados à concessão em caso de extinção antecipada do Contrato de Concessão, nos termos do item 11.1.5 do Contrato de Concessão, que dispõe:</p> <p>“11.1.5. em caso de extinção antecipada da Concessão, inclusive por caducidade e encampação, o Poder Concedente ou o novo operador do Aeroporto poderá, independentemente de indenização, denunciar os contratos celebrados pela Concessionária envolvendo a utilização de espaços vinculados à Concessão, salvo se a celebração do contrato tiver sido precedida de expressa aprovação da ANAC nos casos em que o montante elevado dos investimentos a serem realizados pelo</p>

cessionário justificar a sua manutenção mesmo quando da extinção antecipada da Concessão;”

Tendo em vista que o Contrato foi formalizado e já era eficaz antes da entrada em vigor das normas que tratam da possibilidade de Relicitação, é certo que tais normas não podem prejudicá-lo sob pena de violação ao ato jurídico perfeito protegido no art. 5º, XXXVI da Constituição Federal e art. 6º, § 1º do Decreto-Lei nº 4.657/1942.

Assim, considerando que a Relicitação não era juridicamente possível quando da assinatura do Contrato de Concessão e do Contrato, não se trata de hipótese se subsume às hipóteses de extinção antecipada prevista no item 11.1.5 do Contrato de Concessão. A cláusula, que importa na renúncia de direito, deve ser interpretada restritivamente, nos termos do artigo 114 do Código Civil, para considerar apenas as hipóteses de extinção antecipada dispostas no Contrato e no Contrato de Concessão. Por isso, a sub-rogação deste deve ser mandatária como forma de priorizar a segurança jurídica e o ato jurídico perfeito.

Vale dizer que a Portaria 93, não se aplica ao Contrato, firmado em 08 de novembro de 2016, nem ao Contrato de Concessão, firmado em 14 de junho de 2012.

Tanto é assim que a norma dispõe, em seu artigo 10, §1º, que a solicitação de autorização para manutenção dos contratos comerciais em caso de extinção antecipada da concessão deverá ser requerida à Secretaria Nacional de Aviação Civil previamente à celebração do contrato ou previamente à sua eficácia. Evidente, portanto, sua não aplicação às avenças que já se encontravam vigentes quando de sua edição, como é o caso do Contrato.

A impossibilidade de aplicação da Portaria 93 é ainda mais clara em relação às suas disposições procedimentais como o artigo 11, por exemplo. Isso porque não era possível as partes observarem requisitos que não existiam à época da contratação e nem mesmo à época da declaração de intenção de aderir à relicitação por VCP. Ressalte-se que a Portaria 93 foi editada após a Diretoria Colegiada da ANAC opinar pela qualificação do empreendimento para Relicitação.

Contudo, considerando que o conteúdo material da norma pretende verificar a razoabilidade na manutenção de contratos na Relicitação, como bem observado pela SRA da ANAC no Ofício nº 109/2020/SRA-ANAC, vale destacar o atendimento integral pelo Contrato dos requisitos materiais por ela estabelecidos.

O Contrato cumpre todos os requisitos do artigo 13 da Portaria 93. O Estacionamento é espaço do complexo aeroportuário, nos termos do Anexo II ao Contrato de Concessão, destinado à exploração comercial por Estapar, conforme disposto no item 4.1 do Contrato: “Constitui objeto do presente Contrato a Cessão, pela CEDENTE à CESSIONÁRIA, de área para a exploração comercial da atividade de estacionamento de veículos localizadas no (...) Complexo Aeroportuário (...)”

Estapar paga aluguel no dia 15 (quinze) de cada mês, calculado de acordo com o somatório (a) do valor fixo previsto para a primeira faixa de faturamento; e (b) dos percentuais (entre setenta e cinco e oitenta por cento) calculados sobre as demais faixas do faturamento bruto mensal, caso atingidas. As faixas de faturamento são reajustadas anualmente de acordo com o IPCA/IBGE.

Ou seja, em atendimento ao artigo 13, I, e §2º da Portaria 93, a remuneração do Contrato é periódica, com pagamento mínimo em parcelas iguais, corrigido monetariamente por índice oficial de inflação, sem antecipação de parcelas, com parcela variável em percentual fixo e crescente para cada faixa de faturamento e periodicidade constante durante todo o Contrato.

Os custos de rescisão contratual são decrescentes ao longo do período contratual, observando, portanto, o artigo 13, II. A indenização devida à Estapar, em qualquer

hipótese de extinção do Contrato, é correspondente ao valor resultante de fórmula que considera a indisponibilidade total de vagas (item 6.5 do Contrato).

Como determina o artigo 13, III, não há obrigações ou responsabilidades previstas ao eventual concessionário sub-rogante além daquelas já estabelecidas para a VCP. Em observância ao artigo 13, IV, o Contrato não contempla partes relacionadas com VCP.

Ademais, Estapar realizou pagamento de outorga, em razão da disponibilização do estacionamento plenamente operativo pela VCP, no valor de R\$ 80.000.000,00 (oitenta milhões de reais - Anexo II ao detalhamento da presente contribuição). Realizou também benfeitorias de R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais). Assim, os aportes são muito superiores aos R\$ 7.500.000,00 (sete milhões e quinhentos mil reais) requeridos pelo artigo 13, V, d, para aeroportos com mais de 5 (cinco) milhões de passageiros por ano.

Cumpra observar, por fim, que o Contrato cumpriu condições de governança privada de VCP e pública em relação à ANAC e que, em todos os litígios judiciais, teve sua validade e eficácia reconhecidas, inclusive pelo BNDES. Para demonstração e detalhamento da higidez do negócio jurídico, junta-se à presente contribuição detalhamento sobre as condições de formação do Contrato e seu posterior reconhecimento judicial.

Diante do exposto, o Contrato deve ser protegido, com sub-rogação obrigatória ao novo concessionário do Aeroporto de Viracopos.

RESPOSTA

A Anac agradece a contribuição e informa que o clausulado referente à sub-rogação de contratos que envolvam a cessão de espaços no Complexo Aeroportuário será alterado, com a finalidade de atender orientação da Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC/MInfra) decorrente de diretrizes de políticas públicas complementares constantes do Ofício N° 43/2022/GAB-SAC/SAC (SEI n° 6684062).

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18383
NOME DO CONTRIBUINTE
PORTO & HILDEBRANDT SOCIEDADE DE ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO
<p>1. Condição Prevista no Instrumento Convocatório: Na minuta de contrato de concessão que acompanha a documentação de convocação submetida à audiência pública, consta o dispositivo seguinte: “2.11. A Concessionária se obriga a pagar a Contribuição Inicial conforme as condições indicadas abaixo. 2.11.1. A Contribuição Inicial, decorrente da oferta realizada no Leilão, corresponde a R\$ _____ e deverá ser utilizada para pagamento da indenização referente a bens reversíveis não amortizados ou depreciados devida à Concessionária Anterior na forma do artigo 15, parágrafo 3º, da Lei nº 13.448, de 05 de junho de 2017. (...) 2.11.3. Caso o valor da indenização de que trata o § 3º do artigo 15 da Lei nº 13.448, de 05 de junho de 2017, seja inferior ao montante da Contribuição Inicial, a Concessionária deverá realizar o pagamento integral à Concessionária Anterior e recolher o saldo remanescente ao FNAC, conforme as indicações da ANAC, em até 15 (quinze) dias a contar do recebimento das informações de que trata o item 2.11.2. 2.11.4. Caso o valor da indenização de que trata no § 3º do artigo 15 da Lei nº 13.448, de 05 de junho de 2017, seja igual ou superior ao valor da Contribuição Inicial, a Concessionária deverá recolher a totalidade da Contribuição Inicial à Concessionária Anterior, cabendo à União Federal a satisfação da diferença remanescente, se houver. 2.11.4.1. A diferença remanescente entre o valor da Contribuição Inicial e o valor devido à Concessionária Anterior na forma prevista no § 3º do artigo 15 da Lei nº 13.448, de 05 de junho de 2017, será custeada pela União Federal, de acordo com os prazos e procedimentos orçamentários vigentes. 2.11.4.2. A Concessionária deverá realizar o pagamento de que trata o item 2.11.4 em até 15 (quinze) dias a contar da apresentação, pela ANAC, de comprovante do pagamento da diferença remanescente pela União Federal à Concessionária Anterior”.</p> <p>2. Condição Prevista no Instrumento Convocatório: Inexistência de qualquer previsão do valor a ser pago ao antigo concessionário no material submetido à audiência pública. Conforme se colhe do documento denominado “SBKP avaliação econômico-financeira”, que integra o EVTEA da nova concessão, “o cenário base modelado assume valor zero para a indenização” devida ao antigo concessionário relativa aos investimentos vinculados a bens reversíveis não amortizados.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>1. Crítica: A indenização devida à concessionária anterior será inicialmente fixada de forma unilateral pela ANAC. Conforme condição posta no contrato de concessão atual, em</p>

caso de discordância da atual concessionária, o valor da indenização deverá ser discutido em sede de arbitragem.

Como se colhe do trecho reproduzido acima, a redação da minuta do novo contrato de concessão, resultante da reliberação ora em discussão, prevê que eventual valor complementar desta indenização deverá ser custeado pelo Tesouro, “de acordo com os prazos e procedimentos orçamentários vigentes”.

Este dispositivo deve ser alterado ou complementados de forma a assegurar que, havendo controvérsias quanto ao valor da indenização devida ao antigo concessionário pelos investimentos em bens reversíveis ainda não amortizados/depreciados, o início do novo contrato de concessão deverá aguardar o julgamento das referidas controvérsias pelo tribunal arbitral competente, de modo a permitir que os valores eventualmente reconhecidos em favor da Concessionária sejam considerados no cálculo da indenização a ser paga previamente pelo novo concessionário.

A alteração solicitada visa, em primeiro lugar, assegurar que o atual operador saia do ativo apenas após o pagamento integral da indenização, que deverá considerar eventuais ajustes decorrentes de decisões arbitrais, caso surjam controvérsias quanto aos valores fixados unilateralmente pela ANAC.

Caso não haja previsão expressa sobre a necessidade de se aguardar, como condição para o início da nova parceria, a definição por parte da jurisdição competente – o tribunal arbitral – acerca da indenização devida, haverá ofensa ao art. 15, § 3º, da Lei nº 13.448/2017, que disciplina a reliberação.

Do ponto de vista do antigo concessionário, a inexistência de previsão expressa a respeito na convocação submete o direito à indenização plena a um estado de incerteza incompatível com as mais comensuráveis noções de segurança jurídica.

O tema envolve valores fundamentais de nossa ordem jurídica, inclusive de matiz constitucional, pois se está tratando, em última análise, da proteção ao direito fundamental de propriedade e da vedação ao confisco (Constituição da República, art. 5º, XXII, XXIV e LIV). Com efeito, o encerramento precipitado do contrato de concessão, é dizer, sem o pagamento da indenização plena a que faz jus o particular, tal como definido pelo tribunal competente, seria francamente incompatível com as garantias constitucionais ora referidas.

Ainda nessa perspectiva, não se pode perder de vista que a reliberação foi concebida pelo legislador como um processo de devolução amigável do ativo. Se, por um lado, o concessionário anterior adere, de forma irrevogável e irretratável (inciso I do art. 15 da Lei nº 13.448/2017), a ele foi ratificada a sacralidade da indenização a que tem direito. Inclusive com a previsão expressa de que, caso não concorde com o valor estabelecido pelo concedente, a controvérsia será dirimida por meio de arbitragem (inciso III do art. 15 da Lei nº 13.448/2017) e, de forma ainda mais importante, somente irá deixar o ativo após o pagamento da indenização. Esta, como já visto, uma condição expressa para o início do novo contrato de parceria (art. 15, § 3º, Lei nº 13.448/17).

Nesse ambiente de solução amigável do contrato, seria incogitável admitir-se a hipótese de desapossamento do antigo concessionário, e/ou início da nova parceria, sem a correspondente indenização, em sua plenitude, assim compreendida aquela que tenha sido definida pelo tribunal arbitral, na hipótese em que haja controvérsia em torno do valor. Esta noção seria, ainda, incompatível com qualquer segregação entre valores controversos ou incontroversos para fins de pagamento. A lei não admite tal distinção. A indenização a que tem direito o particular é uma só – a mesma cujo pagamento o legislador estabeleceu como condição precedente ao início da

nova parceria – devendo ser paga integralmente antes da devolução do ativo, sob pena de caracterizar-se verdadeiro confisco inconstitucional de direito.

Vista a questão na perspectiva da União, a disposição do edital cria um tão nítido quanto significativo risco fiscal para o Tesouro.

Com efeito, apenas uma modificação na linha do que ora se submete irá assegurar que os pagamentos devidos ao antigo concessionário sejam feitos pelo novo concessionário e não pelo Tesouro, o que sempre foi uma premissa e um dos objetivos da Lei nº 13.448/17.

Nesse sentido, a exposição de motivos da MP nº 752/17, que deu origem à Lei nº 13.448/17, enfatiza que “[m]erece destaque o fato de que eventuais indenizações devidas pelo Poder Concedente ao parceiro privado serão pagas pelo novo contratado, o que evitará o desembolso de recursos por parte da Administração Pública Federal.” Essa premissa foi reproduzida no inc. I do § 1º e no § 3º do art. 15 da Lei 13.448/17: “I - a previsão de que as indenizações apuradas nos termos do inciso VII do § 1º do art. 17 desta Lei serão pagas pelo novo contratado, nos termos e limites previstos no edital da relicitação;” e “§ 3º. O pagamento ao anterior contratado da indenização calculada com base no § 2º deste artigo será condição para o início do novo contrato de parceria.”

Ademais, a alteração solicitada afasta o risco de divergência com o TCU, na medida em que assegura que o valor final da indenização fixado pelo tribunal arbitral não será custeado com recursos públicos, mas sim pelo particular que assumir a concessão.

2. Crítica:

A confessada inexistência de previsão do valor a ser pago a título de indenização no cenário base lança dúvida fundada sobre a viabilidade do projeto proposto.

Mais importante, tal como se demonstrou no item “2”, acima, se o edital não suprir a indeterminação do valor da indenização a ser paga, com a antecedência necessária em relação ao certame licitatório, haverá uma completa desnaturaçãõ do modelo de relicitação, convertendo-se a convocação em uma nova licitação pura e simples, desconectada da concessão anterior, cujo acertamento final passaria a ser feito entre União e antigo concessionário, e não entre o titular do novo projeto e o antigo titular. Em termos formais, o levantamento dos valores de indenização ao concessionário anterior compõe o estudo técnico necessário à relicitação, nos termos previsto no inciso VII do art. 17 da Lei n.º 13.448/2017, in verbis:

“Art. 17. O órgão ou a entidade competente promoverá o estudo técnico necessário de forma precisa, clara e suficiente para subsidiar a relicitação dos contratos de parceria, visando a assegurar sua viabilidade econômico-financeira e operacional.

§ 1º (...)

VII - o levantamento de indenizações eventualmente devidas ao contratado pelos investimentos em bens reversíveis vinculados ao contrato de parceria realizados e não amortizados ou depreciados.”

Por essa razão, o levantamento total do valor da indenização é um input indispensável para o estudo técnico requerido pelo citado artigo 17. Ainda, de acordo com o §3º do art. 11 do Decreto n.º 9.957/2019, é necessária a certificação do cálculo da indenização por empresa de auditoria independente de que trata o parágrafo único do art. 7º do aludido dispositivo. Assim, para se concluir os estudos necessários para promover nova licitação do ativo devolvido, deve-se ter o levantamento conclusivo do valor das indenizações eventualmente devidas, pelo Poder Concedente, ao anterior concessionário, incluindo o resultado de eventuais controversas a serem dirimidas em sede de arbitragem, tal como se postulou na crítica constante no item “2”, acima.

Se não for assim, e ausente uma definição confiável do valor devido a título de indenização, a incerteza resultante é incompatível com disposto na Emenda Constitucional 95, que instituiu o teto de gastos públicos, assim como com as normas orçamentárias, uma vez que a utilização de recursos provenientes do Orçamento Geral da União exige que a despesa conste do ciclo orçamentário anual (LDO e LOA).

RESPOSTA

A ANAC agradece a contribuição e esclarece o seguinte:

Com relação à crítica 1, a contribuição afirma que o atual operador deve sair do ativo apenas após o pagamento integral da indenização, que deverá considerar eventuais ajustes decorrentes de decisões arbitrais, caso surjam controvérsias quanto aos valores fixados unilateralmente pela ANAC.

Este entendimento é equivocado, no aditivo firmado consensualmente entre Poder Concedente e a Concessionária em retirada, fez-se constar, de comum acordo, que: "3.23. A indenização referente aos bens reversíveis ainda não amortizados ou depreciados será custeada pelo novo concessionário, sendo que os valores calculados pela ANAC na forma prevista pela Resolução ANAC nº 533, de 07 de novembro de 2019, após os descontos de que tratam os itens 3.24 e 3.25, deverão ser pagos até o início do novo contrato de parceria, sem prejuízo de outros valores a serem apurados e pagos posteriormente, decorrentes de decisão judicial, arbitral ou outro mecanismo privado de resolução de conflitos, nos termos do § 2º do art. 11 do Decreto nº. 9.957, de 6 de agosto de 2019."

Como se observa, o dispositivo contratual estabelecido entre as partes assegura à Concessionária o pagamento, até o início das atividades pela nova operadora, tão somente dos valores que venham a ser calculados, isto é, administrativamente reconhecimentos, pela ANAC. Deixou-se de fora desse prazo de pagamento eventuais valores que venham a ser objeto de métodos heterônomos de solução de controvérsias.

Do ponto de vista formal, de imediato a área técnica conclui que, tratando-se a indenização de um direito patrimonial da Concessionária anterior e tendo ela voluntariamente anuído com o item contratual acima transcrito, não há de se considerar a pendência de uma possível arbitragem como obstáculo ao seguimento da relicitação. Em outras palavras, ainda que houvesse qualquer relação de prejudicialidade entre arbitragem e o fim do contrato de parceria, deste teria a beneficiada aberto mão, por via do aditivo, tornando superado o imbróglio.

Ainda, convém dizer que, mesmo que não bastasse o consenso das partes formalizado na alteração contratual, não há, nos normativos incidentes à espécie, determinação para o pagamento de todo e qualquer valor devido pelo Poder Concedente antes do início do novo contrato de parceria. Isso porque a real extensão do comando insculpido no § 3º do artigo 15 da Lei nº 13.448/2017 foi devidamente regulamentada pelo Decreto nº 9.957/2019, onde consta o seguinte:

"Art. 11. Serão descontados do valor calculado pela agência reguladora competente, a título de indenização pelos bens reversíveis não amortizados ou depreciados vinculados ao contrato de parceria, de que trata o inciso VII do § 1º do art. 17 da Lei nº 13.448, de 2017:

I - as multas e outras somas de natureza não tributária devidas pelo contratado originário ao órgão ou à entidade competente e não adimplidas até o momento do pagamento da indenização;

II - as outorgas devidas até a extinção do contrato de parceria e não pagas até o momento do pagamento da indenização; e

III - o valor excedente da receita tarifária auferida pelo contratado originário em razão da não contabilização do impacto econômico-financeiro no valor da tarifa decorrente da suspensão das obrigações de investimentos não essenciais no momento da celebração do termo aditivo.

§ 1º As outorgas vencidas e pagas, incluído o ágio, não compõem o cálculo da indenização devida.

§ 2º O pagamento dos valores de que trata o caput será condição para o início do novo contrato de parceria, nos termos do disposto no § 3º do art. 15 da Lei nº 13.448, de 2017, sem prejuízo de outros valores a serem apurados e pagos posteriormente, decorrentes de decisão judicial, arbitral ou outro mecanismo privado de resolução de conflitos, na forma prevista no inciso IV do caput do art. 8º."

E não poderia ser diferente. A previsão de que os valores calculados pela Agência Reguladora a título de indenização devem ser pagos à Concessionária em retirada antes da total extinção de seu contrato de outorga, sem prejuízo do seu direito de, posteriormente, receber eventuais valores que tenham sido discutidos em sede de processo judicial ou arbitral, coaduna com o fim último da relicitação, a continuidade da prestação do serviço). Isso porque, se por um lado, foi garantido à Concessionária a exploração da infraestrutura até que lhe sejam pagos os valores indenizatórios reconhecidos pela Administração, uma vez deslocada a controvérsia para âmbito judicial ou arbitral, à parte interessada passam a ser dadas as garantias e proteções inerentes aos títulos executivos judiciais, preservada, em todo e qualquer caso, uma transição operacional parcimoniosa, com previsibilidade suficiente para mitigar qualquer risco de descontinuidade das operações aeroportuárias.

Caso haja eventual insuficiência dos recursos oriundos do novo leilão para fazer frente à indenização não desnatura a obrigação do Poder Concedente, que segue exigível, sob pena de enriquecimento ilícito da Administração. Em outras palavras: caso o novo leilão não gere recursos suficientes para pagamento da indenização – o que se assume por hipótese e para exercício exaustivo da argumentação – nem por isso a obrigação deixa de existir para o Poder Concedente, já que é decorrência inafastável da rescisão antecipada da concessão.

Por outro lado, não se pode manter no contrato uma concessionária que se demonstrou incapaz de cumprir o contrato de concessão somente porque o valor da indenização é maior do que o da outorga a receber.

Neste sentido, criou-se o mecanismo no contrato de concessão para os dois possíveis cenários decorrentes do leilão, à luz do comando normativo para que a indenização seja custeada pelo futuro contratado (artigo 10 do Decreto nº 9.957/2019). No primeiro, o valor da Contribuição Inicial é superior ao da indenização a ser paga à Concessionária Anterior. Neste caso, a ANAC indicará a parcela da Contribuição Inicial que corresponderá à indenização a ser recolhida ao antigo contratado, conforme disposto no § 3º do art. 15 da Lei 13.448, transcrito abaixo. O valor excedente deverá ser objeto de recolhimento complementar junto ao FNAC – Fundo Nacional de Aviação Civil.

Com relação à crítica 2, o valor do novo contrato, e da sua Contribuição Inicial depende da expectativa futura de receitas e custos dos licitantes, que por sua vez depende das novas condições contratuais pactuadas, como prazo, investimentos obrigatórios, tarifas e detalhamento do serviço concedido, além das condições macroeconômicas vigentes à época do leilão e esperadas durante o período da concessão.

Cabe salientar que os investimentos obrigatórios, a regulação tarifária, o serviço a ser concedido e o prazo do novo contrato são significativamente diferentes do

contrato vigente. Para ilustrar algumas dessas diferenças, pode-se mencionar que o novo contratado terá que realizar investimentos no sistema de pistas menores do que os previstos no contrato anterior, e receberá um terminal de passageiros com capacidade de processamento maior do que a existente antes do início da atual concessão.

Ademais, o cenário macroeconômico vigente em âmbito nacional e mundial (taxas de juros, riscos, inflação, expectativas futuras de movimentação de passageiros e cargas etc.) é sensivelmente diferente no presente momento em comparação ao ano de 2012, data do leilão do contrato que há de se extinguir.

Pode-se resumir, portanto, que o valor do novo contrato depende da expectativa dos licitantes em relação aos benefícios futuros que podem ser gerados com o ativo a ser licitado. Essa expectativa é formada levando-se em consideração a modelagem do novo contrato a ser firmado e, por isso mesmo, não deve guardar relação direta com a indenização devida ao Concessionário anterior.

No caso concreto, essa indenização depende dos investimentos realizados historicamente pela concessionária anterior, bem como outorgas e multas devidas, além de eventuais saldos de reequilíbrios econômico-financeiros, que poderão ser a ela acrescidos ou descontados.

O aditivo de relicitação prevê, em conformidade com a lei e decreto, que o valor da indenização devida à concessionária anterior é composto por 4 montantes: investimentos em bens reversíveis, outorgas não adimplidas, multas não adimplidas e eventuais saldos de reequilíbrios econômico-financeiros a favor ou contra a concessionária.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18384
NOME DO CONTRIBUINTE
Italo Brito
CONTRIBUIÇÃO
<p>Entendemos que aeronaves em processo de importação que, porta conta de seu grande porte, não permanecem armazenadas em TECA, tampouco são objetos de capatazia pela autoridade aeroportuária. Alternativamente, estas aeronaves permanecem no pátio aeroportuário destinado à permanência de aeronaves.</p> <p>Considerando que tais aeronaves, portanto, utilizam apenas da infraestrutura aeroportuária relativa ao pátio de aeronaves, e não a infraestrutura relativa aos serviços prestados por um TECA, entendemos que a remuneração devida à Concessionária do aeroporto, versada através das Tarifas Aeroportuárias, é a tarifa de permanência apenas, não sendo assim aplicável tarifas de armazenagem e capatazia. Favor confirmar nosso entendimento.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Como é sabido, todas as aeronaves operadas pela LATAM são importadas, sejam elas novas ou usadas. A importação de aeronaves é realizada em aeroportos internacionais, permanecendo após o pouso em áreas designadas para estadia até a conclusão do desembarço aduaneiro e finalização do processo de importação. Portanto, existe um lapso temporal entre o pouso da aeronave e sua importação até que a aeronave seja liberada para voar, o que pode ensejar a cobrança de tarifas pela operadora do aeroporto (seja concessionária privada ou a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero).</p> <p>Tais cobranças estão reguladas pelos normativos aplicáveis aos aeroportos operados pela Infraero, bem como nos contratos de concessões aeroportuárias, nos casos de aeroportos concedidos à iniciativa privada.</p> <p>Conceitos Tarifa de Armazenagem, Tarifa de Capatazia e Tarifa de Permanência</p> <p>Primeiramente, há de se destacar que a Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973 (“Lei 6.009/73”), define que a efetiva utilização de áreas, edifícios, instalações, equipamentos, facilidades e serviços de um aeroporto está sujeita ao pagamento referente aos preços que incidirem sobre a parte utilizada. Tais preços serão devidos à entidade responsável pela administração do aeroporto e serão representados por: (i) tarifas aeroportuárias e (ii) preços específicos estabelecidos, para as áreas civis de cada aeroporto, pelo órgão ou entidade responsável pela administração do aeroporto (art. 2º).</p> <p>A Lei 6.009/73 define como tarifa de armazenagem “a taxa devida pelo armazenamento, guarda e controle das mercadorias nos terminais de carga aérea dos aeroportos” e incide sobre o consignatário ou transportador no caso de carga aérea em trânsito. Já a tarifa de capatazia é definida como “o valor devido pela movimentação e manuseio de mercadorias nos terminais de carga aérea” e é incidente sobre o consignatário, ou o transportador no caso de carga aérea em trânsito. Já os contratos de concessão dos aeroportos também replicam as mesmas definições para ambos os conceitos.</p> <p>Cabe destacar que a Portaria do Comando da Aeronáutica nº 219/GC-5/2001, de 27 de março de 2001 (“Portaria 219/01”), conforme alterada de tempos em tempos,</p>

estabeleceu os critérios para fixar valores para a aplicação e a cobrança das tarifas aeroportuárias de armazenagem e capatazia. Tal normativo trata também de situações especiais, dada a natureza do bem. Dentre tais situações especiais, encontram-se “aeronaves em geral e seus componentes a elas incorporados, incluindo aquelas que entrarem no País sob o regime de Admissão Temporária e as objeto de arrendamento mercantil”, que gozam de isenção de tarifas de armazenagem e capatazia pelo prazo de 5 dias .

A Portaria 219/01 traz definições dos conceitos de armazenagem e capatazia como Tarifa de Armazenagem e de Capatazia como armazenamento, guarda e controle (no caso de armazenagem) ou movimentação e manuseio (no caso de capatazia) de carga no recinto do TECA. O mesmo normativo expressamente cita em sua definição de “carga” as aeronaves importadas que cheguem ao aeroporto em voo ou transportadas.

TECA por sua vez, é definido como “conjunto de áreas cobertas e descobertas do aeroporto especialmente delimitadas para recebimento, movimentação, armazenamento, guarda, controle e entrega de carga transportada ou a transportar”. Com relação à tarifa de permanência é definida pela Lei 6.099/73 como a taxa devida em razão do estacionamento da aeronave. Já nos contratos de concessão, é definida como “o valor unitário que definirá o preço para remunerar os serviços, equipamentos e instalações proporcionados às operações de permanência no pátio de manobras e na área de estadia do Aeroporto a partir de três horas do pouso”.

Assim, as tarifas decorrentes da permanência e da atividade de armazenagem e capatazia de cargas internacionais são tratadas como receitas comerciais quando prestadas pelo operador aeroportuário, e geralmente é prestada sem exclusividade.

Aplicabilidade das Tarifas no caso específico de importação de aeronaves

Em regra, no fluxograma de importação de cargas aéreas internacionais em geral, estas são encaminhadas para o terminal de cargas aeroportuário (TECA), onde ficam sob guarda, responsabilidade, administração e proteção do operador aeroportuário. No caso específico de aeronaves em processo de importação, estas ficam no pátio de manobras do aeroporto, tal qual as demais aeronaves operadas no aeroporto.

Não obstante, é prática de alguns operadores aeroportuários cobrar taxas de armazenagem para as aeronaves aguardando desembarço (uma vez excedido o prazo de 5 dias previsto na Portaria 219/01). Tal cobrança é realizada mesmo nos casos em que a aeronave se encontra no pátio, sem um local designado para o devido armazenamento do bem em local segregado, coberto ou protegido.

Por outro lado, há operadores aeroportuários que entendem ser devida a tarifa de permanência nessas situações, justamente pelo fato de não haver um efetivo serviço de guarda e armazenagem prestado.

Tais situações geram uma insegurança jurídica e econômica por parte dos importadores de aeronave, haja vista a diferença abissal entre as tarifas de armazenagem e capatazia e a de permanência.

De acordo com os modelos de contratos de concessão aeroportuária, a estrutura tarifária relativa às tarifas de armazenagem e capatazia seguem fórmulas e tabelas definidas em anexo específico de tarifas.

Para armazenagem, os parâmetros de tarifação utilizados são valor CIF (custo, seguro e frete) e no caso da capatazia, o seu peso. Em ambos os casos, não há teto. Considerando o valor e peso das aeronaves comerciais, o valor/dia devido pelos importadores é extremamente relevante.

Já a tarifa de permanência é devida de acordo com as horas de permanência da aeronave, no pátio de manobra ou na área de estadia, conforme o caso. Os valores

são apurados de acordo com a categoria de aeronaves e, considerando um período de 24 horas, são significativamente menores se comparados à armazenagem e capatazia.

Reforçando a importância do tema da cobrança de tarifas de armazenagem e capatazia, o mesmo foi objeto de consulta pública por esta D. Agência, conforme Nota à Consulta Pública, Tema 22 da Agenda regulatória da ANAC para os períodos de 2019-2020 (“Consulta Pública”). De acordo com tal Consulta Pública, o modelo de tarifação não tem como base os princípios da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), em especial no que tange à relação que a tarifa deve ter com o custo do serviço.

De fato, nos casos de importação de aeronaves, nas situações em que o bem permanece nos pátios de manobra ou áreas de estadia, não encontramos correlação entre os serviços prestados e as tarifas de armazenagem e capatazia. Isso porque não se verificam os requisitos da definição legal e contratual da prestação de tais serviços, pelos motivos abaixo elencados.

Inicialmente, estando a aeronave em pátio externo, a mesma não se encontra em um TECA, conforme definido pela Portaria 219/01, posto que não é área especialmente delimitada para recebimento, movimentação, armazenamento, guarda, controle e entrega de carga transportada ou a transportar.

Ademais, entendemos que não há efetiva prestação de serviço de armazenamento e guarda (armazenagem) ou manuseio e movimentação (capatazia) das aeronaves. Na prática, as mesmas são estacionadas pela própria LATAM em área externa comum às demais aeronaves, sujeita às intempéries do tempo, e qualquer movimentação é realizada pelo próprio importador. Neste contexto, a operadora aeroportuária/concessionária não realiza a movimentação ou manuseio da aeronave em momento algum sem que haja solicitação específica à LATAM, que reposiciona a aeronave conforme requerido pela operadora aeroportuária.

Considerando a situação fática acima descrita, nos parece que o serviço efetivamente prestado pelos operadores aeroportuários são o de franquear espaço para a permanência da aeronave, em linha com a definição dos serviços

RESPOSTA

A Anac agradece a contribuição e informa que a proposta está contemplada no contrato submetido a audiência pública.

A Cláusula 11.13 do Contrato de Concessão e o item 2.1.2.1 do Anexo 4 vedam a cobrança por serviços não solicitados pelos usuários e não obrigatórios pelos regulamentos dos órgãos reguladores, fiscais e anuentes.

Assim, não incidem tarifas de armazenagem e capatazia sobre cargas que não sejam efetivamente atendidas por estes serviços, que envolvem, segundo a definição da Lei nº 6.009/1973, o armazenamento, guarda e controle da mercadoria e sua movimentação e manuseio.

Assim, ainda que estejam em processo de importação, incidirão sobre as aeronaves que permanecerem em pátio apenas as tarifas de permanência, visto que os conceitos de armazenamento, guarda, controle, movimentação e manuseio não são apropriados a estas mercadorias.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18385
NOME DO CONTRIBUINTE
Italo Brito
CONTRIBUIÇÃO
<p>Dadas as características do Aeroporto de Viracopos e sua importância para cargas, bem como o atual posicionamento da Receita Federal do Brasil, por meio da alteração da Portaria nº 3.518/2011, pela qual passou-se a admitir expressamente a possibilidade de alfandegamento por terceiros de áreas arrendadas no sítio aeroportuário para operação da carga internacional, entendemos que áreas aeroportuárias deverão ser destinadas pela nova concessionária para a construção e/ou operação de terminais de carga internacional, de modo a fomentar a competição na prestação do serviço, tal como preconizado pelo Item 11.10, trazendo assim benefício aos usuários.</p> <p>Sugerimos a inclusão no Anexo 2 - PEA de nova obrigações para a concessionária de VCP para que esta disponibilize área aeroportuária e/ou infraestrutura de TECA para que terceiros prestem serviços armazenagem e capatazia de carga doméstica e internacional.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Entendemos que desta forma poderá estar ajustado para um cenário atual que gere competição na prestação do serviço, tal como preconizado pelo Item 11.10, trazendo assim benefício aos usuários, resultando para que todos possam participar de forma equânime nos aeroportos.</p>
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que, nos termos consignados na minuta de contrato, a disponibilização de áreas do sítio aeroportuário para a realização de atividades operacionais deve ser resultado de negociação entre o operador aeroportuário e potenciais cessionários, observado o disposto no Capítulo XV da minuta de contrato de concessão e estando vedada a adoção de práticas discriminatórias por parte da concessionária.</p> <p>A ANAC também agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. A ANAC entende que não é necessária a inclusão no Anexo 02 (Plano de Exploração Aeroportuária) de áreas para destinação de Terminais de Carga, pois a Seção II do Capítulo XI assegura o livre acesso para que as Empresas Aéreas ou terceiros possam atuar na prestação desses serviços, do mesmo modo que prevê como a Concessionária deve atuar em caso de falta de capacidade para atender à solicitação de novos entrantes.</p> <p>Adicionalmente, propôs-se a criação da Seção III (Condições adicionais para áreas e instalações de movimentação de cargas) no Capítulo XI (Da utilização de espaços no complexo aeroportuário) do Contrato de Concessão cujo objetivo é o estabelecimento de regras adicionais de acesso a áreas e instalações destinadas à movimentação de cargas, como forma de reforçar as disposições a respeito do livre acesso e promover a concorrência dentro do sítio aeroportuário.</p> <p>Assim, embora o conceito de livre acesso já esteja apresentado na Seção II deste capítulo e aplicável a todas as áreas e atividades operacionais, considera-se</p>

conveniente detalhá-lo melhor para as atividades cargueiras, de forma a deixar claro o objetivo de promoção de concorrência nessas atividades.

Para reduzir a probabilidade de práticas que visem a restrição da concorrência, foi estabelecido que, em caso de escassez de áreas, devem ser priorizadas configurações que promovam a concorrência e a produtividade. Essas configurações poderiam ser, por exemplo, a divisão de instalações já existentes para uso de mais de um operador, a criação de canais de passagem de carga dispensada de armazenamento, ou a desverticalização da operação de terminais já existentes com critérios de minimização de preços.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18386
NOME DO CONTRIBUINTE
EADI TAUBATÉ LTDA
CONTRIBUIÇÃO
Proposta de alteração ao Item 03 do Anexo 04 da Minuta de Contrato para seja igualada as tarifas de capatazia cobradas entre as cargas TC2 (Teca-Teca), TC4 (Teca-Zona Secundária) e TC6 (Teca), com tempo de permanência isonômico entre as cargas, de modo a suprimir a assimetria regulatória e anti-isonomia observadas nas Tabelas 03, 04 e 05 da atual proposta de regulação, já que, o serviço de capatazia prestado para as três categorias de carga, é exatamente o mesmo. A contextualização fática e jurídica está melhor explicitada no documento anexo.
JUSTIFICATIVA
A referida contribuição tornou-se necessária pois, a proposta de regulação das tarifas de capatazia apresentadas no Item 03, Anexo 04 da Minuta de Contrato, da forma como estão, geram uma importante assimetria regulatória e criam uma cadeia anti-isonômica e anti-concorrencial no mercado de movimentação de cargas. A contextualização fática e jurídica desta justificativa está melhor explicitada no documento anexo.
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a manifestação e esclarece que a versão do Anexo 4 publicada para discussão em audiência pública promoveu alterações que reduziram significativamente eventuais assimetrias regulatórias existentes no modelo tarifário vigente.</p> <p>Nesse sentido, foram adotados valores iguais para as tarifas constantes nas tabelas 4 (teca-teca e outros casos) e 5 (carga em trânsito para zona secundária). Adicionalmente, insta destacar que a tarifa constante da tabela 5 é cerca de um terço inferior àquela cobrada atualmente, em razão da extinção do adicional tarifário (ATAERO), conforme esclareceu o documento de justificativa que acompanha os documentos jurídicos. Tal readequação tem o condão de impulsionar ainda mais a já abrangente e expressiva participação dos recintos em zona secundária na área de influência do Aeroporto de Viracopos.</p> <p>Feitas essas considerações, não cabe comparação entre a tabela 3 e as tabelas 4 e 5, uma vez que a tabela 3 é cobrada sempre cumulativamente à tabela 2. Nesse sentido, enquanto a tabela 03 remunera exclusivamente as atividades de capatazia (movimentação da carga), a tabela 02 remunera a atividade de armazenagem o que compreende a ocupação do espaço, seguros envolvidos, entre outros. Já, no tocante às tabelas 4 e 5, em que pese a nomenclatura, a tarifa aplicada tem o objetivo de remunerar também a utilização de parte da infraestrutura do terminal destinada exclusivamente a essa carga. Ressalte-se que, nos aeroportos onde há expressiva movimentação de carga para zona secundária ou para outros tecas aeroportuários, há disponibilização de área significativa para esse fim, implicando em custo de manutenção, segurança e de oportunidade ao operador da infraestrutura.</p> <p>Por fim, tampouco é cabível a equiparação nos tempos de permanência indicados nas tabelas 4 e 5. Isso, pois, o prazo de 24 horas para a retirada da carga trânsito</p>

(para zona secundária) visa atender a critérios normativos da Receita Federal do Brasil para seu enquadramento aduaneiro. Por sua vez, as cargas abarcadas pela tabela 4 possuem especificidades que impedem ou inviabilizam, por motivos diversos, a aplicação das tabelas 02 e 03. Portanto, não é possível igualar, totalmente, os tempos de permanência e regras aplicáveis em ambas as tabelas. Todo modo, não há que se falar em prejuízos à concorrência no tocante aos portos secos e outros tecas aeroportuários (teca-teca), uma vez que se destinam a necessidades diferentes, não tendo o condão de afetar negativamente as operações dos recintos em zona secundária que atende ao Aeroporto de Campinas.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18387
NOME DO CONTRIBUINTE
EADI TAUBATÉ LTDA
CONTRIBUIÇÃO
Apresentado no documento anexo e em protocolo anterior a este.
JUSTIFICATIVA
Apresentado no documento anexo e em protocolo anterior a este.
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a manifestação e esclarece que a versão do Anexo 4 publicada para discussão em audiência pública promoveu alterações que reduziram significativamente eventuais assimetrias regulatórias existentes no modelo tarifário vigente.</p> <p>Nesse sentido, foram adotados valores iguais para as tarifas constantes nas tabelas 4 (teca-teca e outros casos) e 5 (carga em trânsito para zona secundária). Adicionalmente, insta destacar que a tarifa constante da tabela 5 é cerca de um terço inferior àquela cobrada atualmente, em razão da extinção do adicional tarifário (ATAERO), conforme esclareceu o documento de justificativa que acompanha os documentos jurídicos. Tal readequação tem o condão de impulsionar ainda mais a já abrangente e expressiva participação dos recintos em zona secundária na área de influência do Aeroporto de Viracopos.</p> <p>Feitas essas considerações, não cabe comparação entre a tabela 3 e as tabelas 4 e 5, uma vez que a tabela 3 é cobrada sempre cumulativamente à tabela 2. Nesse sentido, enquanto a tabela 03 remunera exclusivamente as atividades de capatazia (movimentação da carga), a tabela 02 remunera a atividade de armazenagem o que compreende a ocupação do espaço, seguros envolvidos, entre outros. Já, no tocante às tabelas 4 e 5, em que pese a nomenclatura, a tarifa aplicada tem o objetivo de remunerar também a utilização de parte da infraestrutura do terminal destinada exclusivamente a essa carga. Ressalte-se que, nos aeroportos onde há expressiva movimentação de carga para zona secundária ou para outros tecas aeroportuários, há disponibilização de área significativa para esse fim, implicando em custo de manutenção, segurança e de oportunidade ao operador da infraestrutura.</p> <p>Por fim, tampouco é cabível a equiparação nos tempos de permanência indicados nas tabelas 4 e 5. Isso, pois, o prazo de 24 horas para a retirada da carga trânsito (para zona secundária) visa atender a critérios normativos da Receita Federal do Brasil para seu enquadramento aduaneiro. Por sua vez, as cargas abarcadas pela tabela 4 possuem especificidades que impedem ou inviabilizam, por motivos diversos, a aplicação das tabelas 02 e 03. Portanto, não é possível igualar, totalmente, os tempos de permanência e regras aplicáveis em ambas as tabelas.</p> <p>Todo modo, não há que se falar em prejuízos à concorrência no tocante aos portos secos e outros tecas aeroportuários (teca-teca), uma vez que se destinam a necessidades diferentes, não tendo o condão de afetar negativamente as operações dos recintos em zona secundária que atende ao Aeroporto de Campinas.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18388
NOME DO CONTRIBUINTE
Iata - International Air Transport Association
CONTRIBUIÇÃO
Documento contendo o rol de sugestões ao EVTEA da Relicitação de VCP
JUSTIFICATIVA
Esse documento representa as contribuições da IATA, elaboradas em conjunto com outros players do setor dentre empresas aéreas e associações parceiras e que refletem as discussões estabelecidas entre o grupo técnico e os elementos que consideramos centrais ao alcance de um resultado positivo para o processo em tela no que toca o desenvolvimento da aviação comercial no Brasil.
RESPOSTA
<p>Relação com custos</p> <p>A ANAC agradece a contribuição e entende que o objetivo da IATA, ao pleitear a relação com custos, é parcialmente atendido pelo contrato de concessão. Embora as tarifas e demais preços iniciais não sejam necessariamente baseados nos custos da prestação dos serviços, mas vinculados àqueles vigentes na transferência das operações – conforme cláusula 6.8 e 11.7 do Contrato de Concessão –, propostas que envolvam majorações devem ser precedidas por processos de consulta aos usuários, conforme cláusulas 4.4.3 e 11.7. Por sua vez, a cláusula 15.1 prevê que as consultas envolvam o intercâmbio de informações relevantes para a operação do aeroporto, tais como custos operacionais e investimentos.</p> <p>Reversão de receitas não aeronáuticas</p> <p>Com relação à proposta de reversão de um percentual das receitas não-tarifárias para a redução da Receita Teto, conforme ressaltado na contribuição, mecanismo semelhante a este foi adotado na primeira concessão do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante. Na ocasião, a adoção foi amparada pelo Art. 16, parágrafo único, do então vigente Decreto nº 7205, de 10/06/2010:</p> <p>“Parágrafo único. As receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, com ou sem exclusividade, poderão ser computadas no cálculo do teto tarifário, com vistas a favorecer a modicidade tarifária, inclusive por meio da expansão da infraestrutura aeroportuária, nos termos definidos em edital. “</p> <p>As concessões seguintes passaram a ser amparadas no Decreto nº 7624, de 22/11/2011, que, em seu art. 8º dispõe que:</p> <p>“Art. 8º A critério do poder concedente, em decisão fundamentada, as receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, com ou sem exclusividade, podem ser utilizadas com vistas a favorecer a modicidade tarifária do sistema aeroportuário como um todo, inclusive por meio da expansão e melhoria da infraestrutura.”</p> <p>Assim, a geração de receitas não aeronáuticas, oriundas do aeroporto a ser concedido, e destinadas ao Fundo Nacional de Aviação Civil, com vistas a financiar o sistema aeroportuário como um todo, trata-se de política pública, não cabendo à ANAC determinar sua reversão aos tetos tarifários do próprio aeroporto.</p>

Alteração da variável de leilão

Com relação às propostas de alteração da variável de leilão, de forma a priorizar a redução de tarifas, informamos que o modelo de leilão por maximização da outorga está definido no Decreto nº 7624, de 22/11/2011, em seu art. 11, § 1º:

“§ 1º Na hipótese de concessão comum, será utilizado como critério de julgamento da licitação o maior valor em moeda corrente nacional oferecido ao poder concedente como contrapartida da concessão, no montante e periodicidade determinados na forma do edital, sem prejuízo de eventual estipulação, no contrato de concessão, de pagamento de parcela variável ao poder concedente.”

Fator X

Quanto às propostas de alteração da metodologia de cálculo do Fator X, a ANAC compreende as limitações da metodologia proposta na minuta do Contrato de Concessão e esclarece que a adoção de fórmula paramétrica, em substituição aos cálculos de variação de produtividade, foi extensamente discutida no âmbito da Audiência Pública nº 9/2019.

Na ocasião foram apresentadas as dificuldades práticas da estimativa de variação de produtividade e sua sensibilidade às premissas adotadas. A partir da conclusão de que a adoção de uma fórmula paramétrica traria maior previsibilidade aos agentes, procurou-se definir os parâmetros da fórmula a partir do aprimoramento da primeira proposta desta metodologia, que remonta à audiência pública da concessão dos aeroportos de Guarulhos, Brasília e Campinas, em 2011.

Por fim, após as contribuições da Audiência Pública, a proposta foi aprovada pela Diretoria Colegiada, sendo que no Voto do Diretor Ricardo Bezerra foi indicado que seria desejável adotar a mesma metodologia nas próximas RPCs e concessões:

“Por fim, cabe destacar que a ampla discussão pública, os estudos fundamentados e as análises densas apresentadas pelas áreas técnicas da SRA e das concessionárias demonstraram a necessidade de se reduzir a discricionariedade e aumentar a previsibilidade das variáveis que impactam os projetos de concessão de infraestrutura aeroportuária, feito que a metodologia paramétrica, mesmo com suas limitações conceituais, mostrou-se como alternativa viável para as próximas RPCs dos contratos de concessão.” [Voto do Diretor Ricardo Bezerra no processo nº 00058.021820/2019-98]

Assim, diante das vantagens de se manter a previsibilidade do cálculo do Fator X, a ANAC adotará a mesma fórmula ora definida.

Receita Teto Inicial

Com relação à proposta de redefinição da Receita Teto Inicial, a ANAC compreende a relevância, para as empresas aéreas, da redução da base tarifária. Contudo, desde o início dos processos de concessão, as tarifas iniciais são vinculadas às anteriormente vigentes. Com a adoção do modelo de Receita Teto, na 5ª rodada de concessões, a definição da receita teto inicial se deu a partir do histórico de operações dos aeroportos e de suas tarifas.

Como forma de promover a participação das empresas aéreas e a relação com custos, a cláusula 15.1 prevê que as consultas, que são necessárias para a majoração de tarifas, envolvam o intercâmbio de informações relevantes para a operação do aeroporto, tais como custos operacionais e investimentos.

Pré-pagamento de serviços

Quanto à proposta de que não seja permitido que os aeroportos imponham o pré-pagamento como regra de arrecadação, a ANAC entende que o pleito da IATA é atendido pelo contrato de concessão submetido à Consulta Pública, conforme cláusula 5.2.2:

“5.2.2. O pagamento de tarifas de embarque, conexão, pouso e permanência previamente ao pouso da aeronave somente pode ser exigido em caso de inadimplência do usuário.”

Flexibilização de tarifas

Com relação à proposta da IATA de vedação à diferenciação tarifária em função dos horários das operações, informamos que a possibilidade de diferenciação está prevista desde o contrato de concessão da 4ª rodada e sua proposta deve ser precedida de consulta, de forma que as empresas aéreas poderão contestar propostas que considerem abusivas.

Preços não regulados

Com relação à remuneração pela utilização de áreas e atividades operacionais, a ANAC entende que as regras de consultas aos usuários, que são necessárias previamente à majoração, criação ou alteração de critérios de cobrança, são o instrumento adequado para prevenir práticas abusivas e discriminatórias e, ao mesmo tempo, permitir inovações na prestação de serviços. Adicionalmente, conforme cláusula 11.9, a ANAC poderá atuar em caso de conflitos não resolvidos pelas partes.

Remuneração pela inspeção de segurança de bagagens despachadas

Quanto à proposta de que a forma e valor de remuneração pela inspeção de bagagens despachadas devem ser definidos por processo de consulta, a ANAC entende que a proposta da IATA é atendida pelo contrato de concessão, conforme cláusula 11.7.

Já quanto ao pleito de que o custo seja suportado pela Concessionária, não será acatado. A ANAC entende que o modelo em que os aeroportos e empresas aéreas definem, em processo de consulta, a solução a ser adotada e a remuneração, alinha os incentivos dos agentes que têm mais informações sobre as tecnologias e custos (empresas aéreas e aeroportos), promovendo intercâmbio de informações e levando às decisões economicamente mais eficientes.

Adicionalmente, este modelo coaduna com as previsões do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC), estabelecido pelo Decreto nº 7.168, de 05/05/2010, que dispõe que a empresa aérea é responsável pela inspeção da bagagem despachada e o administrador do aeroporto é responsável por prover os equipamentos correspondentes, e com a seção 107.231 do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 107, que prevê a celebração de acordos entre operadores de aeródromos e operadores aéreos para a execução da referida inspeção

Condução das Consultas

A ANAC entende que as previsões contratuais permitem a condução das consultas da forma proposta pela IATA.

Ademais, é importante destacar que o Capítulo XV, ao apresentar princípios gerais para o processo de consulta, estabeleceu dispositivos de forma pouco prescritiva com o objetivo de garantir flexibilidade para o estabelecimento de procedimentos adequados ao tema sob discussão e ao aeroporto e usuários.

Assim, os detalhamentos das etapas e das informações trocadas em cada processo de consulta poderão ser definidos pelas próprias partes, de forma que o ônus suportado pelas partes no processo seja condizente com as alterações em discussão. Não obstante, a ANAC poderá suspender a implementação das propostas, quando identificar deficiências no processo de consulta ou prejuízo aos usuários finais, conforme cláusulas 4.5, 11.8.1 e 11.9 do Contrato de Concessão.

Com relação ao gatilho de investimentos, o percentual de 85% definido no contrato não limita a avaliação do gatilho apresentado no PGI ou em outro documento de planejamento da concessionária. Esse percentual define o limite máximo a partir do qual as discussões de planos de ação e investimentos devem ser iniciados, sem impedir que ela ocorra em momento anterior. Da mesma forma, quanto à capacidade dos terminais de passageiros, a ANAC é responsável por determinar a capacidade da infraestrutura, com base nos parâmetros do PEA, sendo essa análise feita constantemente pela gerência responsável pela infraestrutura. A revisão de cômputo dos meses para determinação da Hora Pico possui regras determinadas no PEA e já permitem a consideração de meses "corridos" conforme sugestão. Quanto à estipulação de gatilho para investimentos em pátios de aeronaves, entende-se que a limitação de 75% da capacidade horária declarada pode eventualmente trazer distorções, a depender do porte do aeroporto. De toda forma, o contrato permite a elaboração de estudos posteriores para definição de um percentual específico para o aeroporto. A previsão da existência de um gatilho de pátio de aeronaves de maneira expressa denota preocupação da Agência com o ponto trazido pela IATA, buscando evitar o engessamento de um percentual que pode ser inviável para determinados aeroportos. Por fim, a lógica de construção dos contratos pela Agência busca a adoção de instrumentos menos prescritivos e suficientemente flexíveis para permitir a consecução do plano de negócios da Concessionária, porém não sem prever mecanismos de revisão e aprimoramento, até mesmo considerando o prazo de vigência das concessões e eventuais transformações no setor que podem advir no período.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18389
NOME DO CONTRIBUINTE
Iata - International Air Transport Association
CONTRIBUIÇÃO
Documento contendo o rol de sugestões ao Edital da Relicitação de VCP
JUSTIFICATIVA
Esse documento representa as contribuições da IATA, elaboradas em conjunto com outros players do setor dentre empresas aéreas e associações parceiras e que refletem as discussões estabelecidas entre o grupo técnico e os elementos que consideramos centrais ao alcance de um resultado positivo para o processo em tela no que toca o desenvolvimento da aviação comercial no Brasil
RESPOSTA
<p>Relação com custos</p> <p>A ANAC agradece a contribuição e entende que o objetivo da IATA, ao pleitear a relação com custos, é parcialmente atendido pelo contrato de concessão. Embora as tarifas e demais preços iniciais não sejam necessariamente baseados nos custos da prestação dos serviços, mas vinculados àqueles vigentes na transferência das operações – conforme cláusula 6.8 e 11.7 do Contrato de Concessão –, propostas que envolvam majorações devem ser precedidas por processos de consulta aos usuários, conforme cláusulas 4.4.3 e 11.7. Por sua vez, a cláusula 15.1 prevê que as consultas envolvam o intercâmbio de informações relevantes para a operação do aeroporto, tais como custos operacionais e investimentos.</p> <p>Reversão de receitas não aeronáuticas</p> <p>Com relação à proposta de reversão de um percentual das receitas não-tarifárias para a redução da Receita Teto, conforme ressaltado na contribuição, mecanismo semelhante a este foi adotado na primeira concessão do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante. Na ocasião, a adoção foi amparada pelo Art. 16, parágrafo único, do então vigente Decreto nº 7205, de 10/06/2010:</p> <p>“Parágrafo único. As receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, com ou sem exclusividade, poderão ser computadas no cálculo do teto tarifário, com vistas a favorecer a modicidade tarifária, inclusive por meio da expansão da infraestrutura aeroportuária, nos termos definidos em edital. “</p> <p>As concessões seguintes passaram a ser amparadas no Decreto nº 7624, de 22/11/2011, que, em seu art. 8º dispõe que:</p> <p>“Art. 8º A critério do poder concedente, em decisão fundamentada, as receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, com ou sem exclusividade, podem ser utilizadas com vistas a favorecer a modicidade tarifária do sistema aeroportuário como um todo, inclusive por meio da expansão e melhoria da infraestrutura.”</p> <p>Assim, a geração de receitas não aeronáuticas, oriundas do aeroporto a ser concedido, e destinadas ao Fundo Nacional de Aviação Civil, com vistas a financiar o sistema aeroportuário como um todo, trata-se de política pública, não cabendo à ANAC determinar sua reversão aos tetos tarifários do próprio aeroporto.</p>

Alteração da variável de leilão

Com relação às propostas de alteração da variável de leilão, de forma a priorizar a redução de tarifas, informamos que o modelo de leilão por maximização da outorga está definido no Decreto nº 7624, de 22/11/2011, em seu art. 11, § 1º:

“§ 1º Na hipótese de concessão comum, será utilizado como critério de julgamento da licitação o maior valor em moeda corrente nacional oferecido ao poder concedente como contrapartida da concessão, no montante e periodicidade determinados na forma do edital, sem prejuízo de eventual estipulação, no contrato de concessão, de pagamento de parcela variável ao poder concedente.”

Fator X

Quanto às propostas de alteração da metodologia de cálculo do Fator X, a ANAC compreende as limitações da metodologia proposta na minuta do Contrato de Concessão e esclarece que a adoção de fórmula paramétrica, em substituição aos cálculos de variação de produtividade, foi extensamente discutida no âmbito da Audiência Pública nº 9/2019.

Na ocasião foram apresentadas as dificuldades práticas da estimativa de variação de produtividade e sua sensibilidade às premissas adotadas. A partir da conclusão de que a adoção de uma fórmula paramétrica traria maior previsibilidade aos agentes, procurou-se definir os parâmetros da fórmula a partir do aprimoramento da primeira proposta desta metodologia, que remonta à audiência pública da concessão dos aeroportos de Guarulhos, Brasília e Campinas, em 2011.

Por fim, após as contribuições da Audiência Pública, a proposta foi aprovada pela Diretoria Colegiada, sendo que no Voto do Diretor Ricardo Bezerra foi indicado que seria desejável adotar a mesma metodologia nas próximas RPCs e concessões:

“Por fim, cabe destacar que a ampla discussão pública, os estudos fundamentados e as análises densas apresentadas pelas áreas técnicas da SRA e das concessionárias demonstraram a necessidade de se reduzir a discricionariedade e aumentar a previsibilidade das variáveis que impactam os projetos de concessão de infraestrutura aeroportuária, feito que a metodologia paramétrica, mesmo com suas limitações conceituais, mostrou-se como alternativa viável para as próximas RPCs dos contratos de concessão.” [Voto do Diretor Ricardo Bezerra no processo nº 00058.021820/2019-98]

Assim, diante das vantagens de se manter a previsibilidade do cálculo do Fator X, a ANAC adotará a mesma fórmula ora definida.

Receita Teto Inicial

Com relação à proposta de redefinição da Receita Teto Inicial, a ANAC compreende a relevância, para as empresas aéreas, da redução da base tarifária. Contudo, desde o início dos processos de concessão, as tarifas iniciais são vinculadas às anteriormente vigentes. Com a adoção do modelo de Receita Teto, na 5ª rodada de concessões, a definição da receita teto inicial se deu a partir do histórico de operações dos aeroportos e de suas tarifas.

Como forma de promover a participação das empresas aéreas e a relação com custos, a cláusula 15.1 prevê que as consultas, que são necessárias para a majoração de tarifas, envolvam o intercâmbio de informações relevantes para a operação do aeroporto, tais como custos operacionais e investimentos.

Pré-pagamento de serviços

Quanto à proposta de que não seja permitido que os aeroportos imponham o pré-pagamento como regra de arrecadação, a ANAC entende que o pleito da IATA é atendido pelo contrato de concessão submetido à Consulta Pública, conforme cláusula 5.2.2:

“5.2.2. O pagamento de tarifas de embarque, conexão, pouso e permanência previamente ao pouso da aeronave somente pode ser exigido em caso de inadimplência do usuário.”

Flexibilização de tarifas

Com relação à proposta da IATA de vedação à diferenciação tarifária em função dos horários das operações, informamos que a possibilidade de diferenciação está prevista desde o contrato de concessão da 4ª rodada e sua proposta deve ser precedida de consulta, de forma que as empresas aéreas poderão contestar propostas que considerem abusivas.

Preços não regulados

Com relação à remuneração pela utilização de áreas e atividades operacionais, a ANAC entende que as regras de consultas aos usuários, que são necessárias previamente à majoração, criação ou alteração de critérios de cobrança, são o instrumento adequado para prevenir práticas abusivas e discriminatórias e, ao mesmo tempo, permitir inovações na prestação de serviços. Adicionalmente, conforme cláusula 11.9, a ANAC poderá atuar em caso de conflitos não resolvidos pelas partes.

Remuneração pela inspeção de segurança de bagagens despachadas

Quanto à proposta de que a forma e valor de remuneração pela inspeção de bagagens despachadas devem ser definidos por processo de consulta, a ANAC entende que a proposta da IATA é atendida pelo contrato de concessão, conforme cláusula 11.7.

Já quanto ao pleito de que o custo seja suportado pela Concessionária, não será acatado. A ANAC entende que o modelo em que os aeroportos e empresas aéreas definem, em processo de consulta, a solução a ser adotada e a remuneração, alinha os incentivos dos agentes que têm mais informações sobre as tecnologias e custos (empresas aéreas e aeroportos), promovendo intercâmbio de informações e levando às decisões economicamente mais eficientes.

Adicionalmente, este modelo coaduna com as previsões do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC), estabelecido pelo Decreto nº 7.168, de 05/05/2010, que dispõe que a empresa aérea é responsável pela inspeção da bagagem despachada e o administrador do aeroporto é responsável por prover os equipamentos correspondentes, e com a seção 107.231 do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 107, que prevê a celebração de acordos entre operadores de aeródromos e operadores aéreos para a execução da referida inspeção

Condução das Consultas

A ANAC entende que as previsões contratuais permitem a condução das consultas da forma proposta pela IATA.

Ademais, é importante destacar que o Capítulo XV, ao apresentar princípios gerais para o processo de consulta, estabeleceu dispositivos de forma pouco prescritiva com o objetivo de garantir flexibilidade para o estabelecimento de procedimentos adequados ao tema sob discussão e ao aeroporto e usuários.

Assim, os detalhamentos das etapas e das informações trocadas em cada processo de consulta poderão ser definidos pelas próprias partes, de forma que o ônus suportado pelas partes no processo seja condizente com as alterações em discussão. Não obstante, a ANAC poderá suspender a implementação das propostas, quando identificar deficiências no processo de consulta ou prejuízo aos usuários finais, conforme cláusulas 4.5, 11.8.1 e 11.9 do Contrato de Concessão.

Com relação ao gatilho de investimentos, o percentual de 85% definido no contrato não limita a avaliação do gatilho apresentado no PGI ou em outro documento de planejamento da concessionária. Esse percentual define o limite máximo a partir do qual as discussões de planos de ação e investimentos devem ser iniciados, sem impedir que ela ocorra em momento anterior. Da mesma forma, quanto à capacidade dos terminais de passageiros, a ANAC é responsável por determinar a capacidade da infraestrutura, com base nos parâmetros do PEA, sendo essa análise feita constantemente pela gerência responsável pela infraestrutura. A revisão de cômputo dos meses para determinação da Hora Pico possui regras determinadas no PEA e já permitem a consideração de meses "corridos" conforme sugestão. Quanto à estipulação de gatilho para investimentos em pátios de aeronaves, entende-se que a limitação de 75% da capacidade horária declarada pode eventualmente trazer distorções, a depender do porte do aeroporto. De toda forma, o contrato permite a elaboração de estudos posteriores para definição de um percentual específico para o aeroporto. A previsão da existência de um gatilho de pátio de aeronaves de maneira expressa denota preocupação da Agência com o ponto trazido pela IATA, buscando evitar o engessamento de um percentual que pode ser inviável para determinados aeroportos. Por fim, a lógica de construção dos contratos pela Agência busca a adoção de instrumentos menos prescritivos e suficientemente flexíveis para permitir a consecução do plano de negócios da Concessionária, porém não sem prever mecanismos de revisão e aprimoramento, até mesmo considerando o prazo de vigência das concessões e eventuais transformações no setor que podem advir no período.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18390
NOME DO CONTRIBUINTE
Angélica Lucas Werneck
CONTRIBUIÇÃO
Alteração dos itens 11.5 e 11.10 do Contrato e exclusão das cláusulas 11.11, 11.12 e 11.13 Propõe-se a modificação da cláusula 11.5 e 11.10 de modo que seja mantida a redação original do contrato de concessão do Aeroporto Internacional de Viracopos, que apresenta arcabouço regulatório referente aos serviços de capatazia e armazenagem semelhante ao que se encontra no contrato de concessão do Aeroporto Internacional de Guarulhos, um dos seus principais concorrentes no setor de armazenagem e capatazia de importações e exportações, conforme documento em anexo.
JUSTIFICATIVA
<p>Em que pese o louvável esforço da ANAC para implementar o Tema nº 16 da Agenda Regulatória 2021-2022, que trata da regulação de preços do mercado de armazenagem e capatazia da carga importada e exportada, há uma questão de cunho concorrencial que deve ser necessariamente considerada na elaboração do capítulo XI do contrato de concessão do Aeroporto Internacional de Viracopos (“SBKP”).</p> <p>Para melhor compreender os efeitos da cláusula contratual ora em comento, deve-se primeiro destacar as diferenças que existem, entre o instrumento de concessão do Aeroporto Internacional de Guarulhos (“GRU”) e a minuta de contrato de concessão de SBKP, na regulamentação das cobranças de tarifas. O Anexo nº 04 deste último contrato estabelece tetos tarifários menores do que os previstos naquele, assim, na prática, GRU Airport S.A. (“GRU Airport”) seria obrigada a seguir o teto tarifário de SBKP para manter-se competitiva.</p> <p>Mas o impacto do novo contrato de concessão de SBKP não se limita a isso. Os itens 11.5 e 11.10 da minuta do contrato de concessão de SBKP permitem a existência de uma pluralidade de empresas administrando recintos alfandegados neste complexo aeroportuário. Como estas empresas não estão vinculadas aos procedimentos de precificação fixados nos contratos de concessão, nem devem cumprir as obrigações onerosas que são normalmente impostas às concessionárias pelos contratos de concessão, elas serão capazes de praticar preços relativamente baixos.</p> <p>Consequentemente GRU Airport será obrigada a acompanhar os operadores destes outros recintos alfandegados para não perder parte de sua clientela. Isto causará uma redução de suas tarifas médias de armazenagem e capatazia a um nível inferior ao teto tarifário imposto à nova concessionária de SBKP e, por conseguinte, um declínio ainda maior de sua receita.</p> <p>A título de exemplo das perdas que a modificação das regras sobre a exploração do serviço de armazenagem e capatazia em SBKP pode provocar, destaca-se o estudo econômico encaminhado por GRU Airport à ANAC por meio da correspondência DR/0924/2019 (Docs. SEI nº 3805865, 3805866 e 3805868). Naquela ocasião, GRU Airport destacou que, se os serviços de armazenagem e capatazia fossem prestados por terceiros que atuassem dentro do complexo aeroportuário, a concessionária</p>

provavelmente deixaria de processar cerca de 75% das importações e exportações à época. Dada a proximidade de SBKP, não seria irrazoável supor que a operação de novos recintos alfandegados neste complexo aeroportuário seria capaz de provocar a mesma queda de volume em GRU.

Por mais que a criação de um ambiente competitivo seja interessante e positiva para o mercado de capatazia e armazenagem de carga importada e exportada, ela não pode ocorrer por meio da criação de assimetrias regulatórias que tornarão um complexo aeroportuário muito menos competitivo que seus concorrentes diretos. Ao estabelecer um regime distinto para a exploração das atividades de armazenagem e capatazia em SBKP, a ANAC está apenas atribuindo vantagens competitivas artificiais à concessionária deste último aeroporto e às empresas que administram recintos alfandegados. Elas não aumentarão a participação de mercado em relação a GRU Airport em razão de sua suposta eficiência, mas sim porque a concessionária de GRU, ao precificar a proposta que apresentou no leilão que resultou na referida concessão, se baseou na justa expectativa de que as condições para o exercício das atividades de armazenagem e capatazia não seriam, como a ANAC pretende fazer atualmente, radicalmente alteradas.

É inócuo procurar garantir uma maior competição no mercado de armazenagem e capatazia por meio da criação de vantagens artificiais que provoquem um cenário de prejuízo para GRU Airport, pois, desta forma, criar-se-ia um problema tão ou mais sério quanto aquele enfrentando pela ANAC no Tema nº 16: o risco de inadimplência no pagamento das contribuições e a descontinuidade de todos os serviços prestados por GRU Airport por simples insustentabilidade financeira de suas operações após ela ser forçada a reduzir drasticamente suas tarifas de armazenagem e capatazia. Afinal, vale lembrar que o mercado de transporte aéreo de cargas subsidia a prestação do serviço público pela concessionária e o pagamento da outorga fixa, uma vez que ele é responsável por 40% da receita de GRU Airport.

Além de ineficaz, a multiplicação de recintos alfandegados em SBKP em função de adoção de novo posicionamento pela ANAC iria de encontro com o próprio princípio da livre concorrência, previsto pelo art. 170, IV da Constituição Federal. A livre concorrência deve ocorrer de modo que as relações econômicas sejam pautadas pela eficiência dos agentes, porém, na situação vertente, o Poder Público deliberadamente cria um desnível e favorece alguns agentes econômicos ao estabelecer condições desiguais e prejudiciais àqueles que, ao elaborarem seu modelo de negócios, não tinham como se preparar para a regulação futura.

Assim, junto com as modificações ao Anexo nº 4 propostas em outra contribuição apresentada por GRU Airport no âmbito desta consulta pública, sugere-se a alteração dos itens 11.5 e 11.10, bem como a exclusão dos itens 11.11, 11.12 e 11.13. Embora se trate de uma reversão de tendência inaugurada na 5ª rodada de concessões aeroportuárias, ela se justifica pelo contexto concorrencial da relicitação de SBKP. Trata-se de argumento que não deve soar estranho à ANAC, visto que, no fundo, ele foi utilizado pela Agência para manter o teto tarifário para as tarifas de armazenagem e capatazia conforme explicitado pelos itens 4.6.9 e 4.6.10 da Nota Técnica nº 56/2021/GERE/SRA.

Conforme dispõe o item 4.7.4 da Nota Técnica nº 56/2021/GERE/SRA, a realização de qualquer alteração nas tarifas de armazenagem e capatazia e na criação de novos recintos alfandegados requer cautela e deve considerar o impacto sobre as relações contratuais entre o Poder Concedente e as concessionárias de aeroportos. Logo, em vez de promover a alteração de um único contrato de concessão, a ANAC deve optar pela realização de uma modificação simultânea dos contratos de concessão,

realizando, conforme exposto no item 4.2 da Nota Técnica nº 56/2021/GERE/SRA, o estudo dos impactos destas modificações sobre os contratos de concessão e, quando necessário, o devido reequilíbrio econômico-financeiro das equações contratuais.

Se, após a conclusão dos referidos estudos, a ANAC entender que a redação proposta para as cláusulas 11.5 e 11.10 deve ser mantida, ela deverá adicionar, ao contrato de concessão de SBKP, a tarifa de passagem, mecanismo descrito no estudo econômico enviado por GRU Airport à ANAC já mencionado. A tarifa de passagem incidirá sobre toda carga que transitar pelo complexo aeroportuário e, portanto, utilizar a infraestrutura mantida pela concessionária. Por meio desse mecanismo, será possível impedir a concorrência desleal dos recintos alfandegados operados por empresas que não sejam concessionárias de serviço público, mantendo-se, assim, uma competição saudável, nivelada e baseada no critério da eficiência.

Por fim, não se pode deixar de destacar que, caso a ANAC opte por não modificar o capítulo XI do contrato de concessão de SBKP, nem introduzir a tarifa de passagem, ela estará realizando uma mudança indireta do contrato de concessão de GRU. Por mais que oficialmente não haja nenhuma alteração contratual, as modificações realizadas constituem medidas para forçar a redução do teto tarifário praticado por GRU Airport. Em outras palavras, criar condições para o surgimento de novos recintos alfandegados em SBKP equivale a reduzir, unilateralmente, as tabelas dos tetos tarifários, o que, por sua vez, constitui um risco atribuído ao Poder Concedente de acordo com as subcláusulas 5.2.5 e 5.2.6 do contrato de concessão de GRU. Assim, a manutenção da minuta do contrato de concessão do Aeroporto de SBKP em seu estado atual inevitavelmente levará à revisão do contrato de concessão de GRU em benefício de GRU Airport.

RESPOSTA

A ANAC agradece a manifestação e informa que a manifestação não será acatada. A contribuição da Concessionária versa sobre as cláusulas do Capítulo XI da Utilização de Espaços no Complexo Aeroportuário, contudo, na justificativa associada da contribuição, a Concessionária trata também dos aspectos tarifários que são endereçados em outra contribuição da Concessionárias. Assim, por uma questão de organização, esta resposta tratará apenas das cláusulas do Capítulo XI, enquanto os aspectos tarifários serão tratados na contribuição correspondente.

Prosseguindo, ao longo dos processos de concessão de aeroportos, o modelo regulatório passou por transformações relevantes que foram reconhecidas pelo mercado, por órgãos de governo e até mesmo pela academia como avanços positivos a serem seguidos por outros setores. Entre estas melhorias, podemos destacar as mudanças do modelo de pagamento das outorgas, das obrigações de investimento e nível de serviço, a introdução e aperfeiçoamento dos mecanismos de consultas e de Proposta Apoiada, e as mudanças relativas às tarifas aeroportuárias. Com efeito, antes de cada processo licitatório, as áreas técnicas responsáveis, em conjunto com a Secretária de Aviação Civil, avaliam cuidadosamente as especificidades dos ativos a serem concedidos, e consideram toda a experiência adquirida com a gestão contratual até o momento.

Nesse sentido, a partir da 5ª rodada de concessões, os novos contratos buscaram estimular a concorrência para o setor de armazenagem e capatazia de carga internacional. Com efeito, os contratos dispõem, em seu Capítulo XI Da Utilização de Espaços no Complexo Aeroportuário, das regras acerca do acesso às áreas aeroportuárias, permitindo que interessados possam arrendar áreas para fins de

guarda e movimentação da carga internacional, e impedindo que os operadores aeroportuários criem barreiras artificiais.

Mais especificamente, o modelo contratual adotado a partir da 5ª rodada incluiu a armazenagem e capatazia de cargas internacionais no rol exemplificativo de áreas e atividades operacionais, de modo que, para essas atividades, passaram a incidir também as regras de acesso. Note que o novo arcabouço regulatório visa a descentralizar esta atividade aeroportuária, e a ANAC busca criar regras claras para que os potenciais licitantes compreendam que quaisquer interessados poderão arrendar áreas aeroportuárias e prestar os serviços de armazenagem e capatazia internacional e concorrer com o próprio administrador aeroportuário.

O fato de outros aeroportos terem regras contratuais diferentes não constitui elemento suficiente para que uma Agência reguladora limite a concorrência, impedindo o desenvolvimento de um mercado que pode resultar na redução do custo dos preços cobrados pela armazenagem e capatazia das cargas importadas e a serem exportadas e melhorar a qualidade dos serviços prestados.

Neste sentido, quando da audiência pública do processo licitatório da segunda rodada de Concessão, algumas contribuições trouxeram preocupações em relação ao risco de demanda em decorrência de eventos não considerados em suas projeções. Em todos os casos, a ANAC deixou claro que tais eventos constituem risco das Concessionárias. Segue transcrição de uma contribuição de da respectiva resposta:

CONTRIBUIÇÃO Nº 66

DOCUMENTO: Minuta de Contrato de Concessão

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

Cláusula 5.3 e Cláusula 5.3.3 O risco de demanda alocado para a futura Concessionária tal como propõe a cláusula 5.3.3. não assegura a viabilidade da concessão, sobretudo dos aeroportos localizados na região metropolitana da cidade de São Paulo, dada a possibilidade – frequentemente aventada nos meios de comunicação – de construção de terceiro aeroporto em São Paulo. Diante disso, sugerimos que seja expressamente afastada, no edital, a possibilidade de construção de novas infraestruturas aeroportuárias em raio de influência (100 km) dos aeroportos ora submetidos a licitação. Alternativamente, caso a recomendação acima não seja aceita, sugerimos que qualquer impacto na demanda em razão da construção de nova infraestrutura aeroportuária no raio de influência dos aeroportos concedidos faça surgir à Concessionária o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro do contrato. Esta solução é comum em concessões dessa natureza: (i) Aeroporto Internacional Jorge Chavez, em Lima (Peru), cujo contrato de concessão de 30 anos (iniciado em 15.11.2000) prevê que o Poder Concedente não pode autorizar a construção de novo aeroporto em raio de 150 km de distância do objeto da concessão durante os primeiros 20 anos da concessão, sendo-lhe permitido apenas autorizar a construção de aeroporto com menor porte; (ii) Aeroporto Internacional Simon Bolivar, em Guayaquil (Equador), cujo contrato de concessão apenas permite a construção de novo aeroporto quando houver a superação de determinados limites de demanda, e; (iii) o contrato de concessão da Ponte Rio – Niterói, que caracteriza como evento de reajuste econômico-financeiro a eventual construção de uma nova ponte que venha a reduzir o tráfego atual do objeto da concessão). Importa salientar, que a ANAC, no Estudo de Mercado de Viracopos, disponibilizado em seu sítio eletrônico, aponta a concorrência entre aeroportos como fator de risco à demanda das unidades licitadas. Esse reconhecimento reforça a necessidade de delimitação temporal e/ou

especial das possibilidades de construção de novas estruturas aeroportuárias próximas aos objetos da concessão.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a sua CONTRIBUIÇÃO e informa que, conforme previsto no Capítulo 5 da minuta de Contrato e segundo a lógica que ampara o modelo de Concessão definido pelo Governo Federal, os riscos de não efetivação da demanda projetada, com exceção daqueles provenientes de restrição operacional decorrente de decisão ou omissão de entes públicos, deverão ser suportados exclusivamente pela Concessionária, devendo, como tal, ser considerados nos estudos dos Proponentes. Conseqüentemente, não há qualquer previsão de inclusão de garantia de demanda caso sejam construídas novas infraestruturas aeroportuárias, dentro ou fora da área de influência do aeroporto.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18391
NOME DO CONTRIBUINTE
CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE GUARULHOS S.A
CONTRIBUIÇÃO
<p>Propõe-se a modificação do Anexo nº 4 – Tarifas de modo a excluir a lógica da receita regulada – equiparando-o, assim, ao contrato de concessão do Aeroporto Internacional de Guarulhos - e da modificação dos tetos tarifários das tarifas de capatazia e armazenagem para garantir a existência de um cenário de concorrência equilibrada entre os aeroportos paulistas concedidos.</p> <p>Alternativamente, sugere-se a adoção, para a concessão do Aeroporto Internacional de Viracopos e para as demais concessionárias de aeroportos, de tarifa mínima para cargas importadas e exportadas movimentadas pelo complexo aeroportuário, conforme estudo anexo à correspondência DR/0924/2019 destacado nas contribuições apresentadas pela concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos (Docs. SEI nº 3805865, 3805866 e 3805868).</p>
JUSTIFICATIVA
<p>O anexo em comento apresenta duas assimetrias regulatórias, principalmente quando comparado com o contrato de concessão do Aeroporto Internacional de Guarulhos (“GRU”), um dos principais concorrentes do Aeroporto Internacional de Viracopos (“SBKP”). A primeira distinção entre os contratos de concessão capaz de gerar uma desigualdade competitiva induzida pela regulação é o fato de o contrato de concessão de GRU ser marcado pela fixação dos tetos tarifários, ao passo que a minuta do contrato de concessão de SBKP, seguindo a tendência dos contratos de concessão de aeroportos mais recentes, utiliza o conceito de receita regulada por passageiro, isto é, a divisão da soma das receitas derivadas das tarifas de embarque, conexão, pouso e permanência pela quantidade de passageiros tarifados.</p> <p>A lógica da receita regulada por passageiro constitui uma flexibilização dos procedimentos tarifários, visto que a concessionária possuirá maior liberdade para definir quais usuários devem ser mais onerados na fixação do valor das tarifas. Explica-se por meio de um exemplo: enquanto a concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos (“GRU Airport”) deve observar uma série de tetos tarifários, as novas concessionárias podem simplesmente modificar determinadas tarifas, como a de pouso e permanência, e aumentar o valor das tarifas de embarque, desde que isto ocorra dentro do teto da receita regulada. Percebe-se, portanto, que o mecanismo de receita regulada constitui uma vantagem do ponto de vista competitivo, afinal as concessionárias que estão autorizadas a utilizá-lo podem fornecer condições mais atrativas para as companhias aéreas caso optem por onerar um pouco mais os passageiros.</p> <p>A segunda assimetria regulatória em tela decorre dos tetos tarifários que a minuta do contrato de concessão de SBKP estabelece para as tarifas de armazenagem e capatazia. Para todas as tabelas de referência, os valores são expressivamente menores do que aqueles fixados no Anexo 4 do contrato de concessão de GRU, um dos principais concorrentes de SBKP no que diz respeito ao mercado de armazenagem e capatazia de carga importada e exportada. Além de reduzir o valor máximo que a futura concessionária de SBKP poderá cobrar, as tabelas de referência</p>

do Anexo 4 ainda estabelecem uma divisão entre períodos distinta, visto que o primeiro período, que no contrato de concessão de GRU, é de dois dias, passará a ser de um dia apenas.

Assim, caso a operadora de SBKP seja obrigada a praticar o teto tarifário proposto pela ANAC, GRU Airport inevitavelmente perderá receita, pois ou ela será obrigada a reduzir sua tarifa e acompanhar o valor fixado por aquela outra concessionária, ou manterá a sua tarifa e observará uma queda na demanda, já que os agentes do setor optarão pelo aeródromo que pratica os menores preços. Considerando que o setor de transporte aéreo de cargas equivale a aproximadamente 40% da receita de GRU Airport, uma redução drástica dos valores das tarifas de armazenagem e capatazia praticados em GRU comprometerá a continuidade do serviço público prestado e o pagamento da outorga fixa, afinal, estes dois são subsidiados pela receita derivada da cobrança da referida tarifa. Como dito na contribuição apresentada por GRU Airport relativa ao capítulo XI do contrato de concessão de SBKP, não obstante a pretensão da ANAC em favorecer os usuários finais seja louvável, a forma e o momento como este novo cenário tarifário está sendo imposto impacta de forma nefasta os demais players relevantes desse mercado, que não podiam prevê-lo, tampouco considerá-lo quando da celebração, há anos atrás, dos seus contratos de concessão.

Frente a estes dois fatos, propõe-se que as condições para exploração de tarifas e os tetos tarifários de SBKP sejam equivalentes aos atualmente aplicados para GRU Airport. Embora as inovações introduzidas pela ANAC nas últimas rodadas de concessão sejam válidas e até mesmo positivas em certas circunstâncias, não se pode ignorar que a relicitação de SBKP afetará, injustificadamente, players com vocação para o mercado de capatazia e armazenagem de importações e exportações e cujos contratos não fornecem tamanha flexibilidade tarifária.

Portanto, a introdução destas inovações regulatórias deve levar em consideração o impacto que ela pode causar nas demais concessionárias, afinal, de pouco serve, para o setor aeroportuário, introduzir vantagens para um único operador e forçar os demais a acompanhá-lo. Os prejuízos financeiros que as concessionárias mais antigas enfrentarão em razão desta estratégia regulatória inevitavelmente terá impacto na qualidade do serviço público prestado por elas, podendo inclusive colocar em risco a sua continuidade.

A indução à redução de tarifas de armazenagem e capatazia por meio da mudança de regras de um único contrato de concessão constitui, inclusive, má-fé no exercício da função regulatória, uma vez que a ANAC estará forçando as demais concessionárias a modificarem suas condutas sem supostamente precisar realizar alterações unilaterais nos contratos de concessão que ensejem o reequilíbrio da equação econômico-financeira.

O percurso correto para a introdução de inovações nos mecanismos tarifários e modificações dos tetos tarifários é, por conseguinte, aquele que envolva a alteração simultânea dos contratos de concessão dos complexos aeroportuários que, de algum modo, concorram entre si. As alterações na estrutura tarifária e nos mecanismos de cobrança devem considerar as obrigações estabelecidas no contrato de concessão nos quais elas são propostas - notadamente em sua matriz de risco - e as demais condições vigentes à época de sua celebração. Assim, as concessionárias que são afetadas por esta modificação, mas não celebraram o contrato de concessão neste novo contexto, possuem o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro se demonstrada a existência de um dano derivado destas inovações contratuais.

Por fim, não se pode deixar de destacar que, caso a ANAC opte por não modificar o Anexo 4 do contrato de concessão de SBKP, ela estará introduzindo uma assimetria regulatória e realizando uma mudança indireta do contrato de concessão de GRU. Por mais que oficialmente não haja nenhuma alteração contratual, as modificações realizadas representam medidas que inevitavelmente forçarão a redução do teto tarifário praticado por GRU Airport.

Em outras palavras, reduzir o teto tarifário de um concorrente direto de GRU Airport equivale a reduzir, unilateralmente, as tabelas dos tetos tarifários desta última, o que, por sua vez, constitui um risco atribuído ao Poder Concedente de acordo com as subcláusulas 5.2.5 e 5.2.6 do contrato de concessão de GRU. Conseqüentemente, este contrato de concessão deverá ser revisado de modo a que seja recomposto o seu equilíbrio econômico financeiro.

Além disso, este processo de revisão contratual também deverá englobar a modificação do mecanismo tarifário previsto no contrato de concessão de GRU de modo que este último passe a utilizar o conceito de receita regulada e atribua maior flexibilidade para GRU Airport determinar suas tarifas e competir com a nova concessionária de SBKP em nível de igualdade. Realizada esta revisão contratual, adequar-se-ia, ao novo modelo tarifário vislumbrado pela ANAC, as condições da proposta apresentada por GRU Airport há anos atrás, quando vigorava o marco regulatório cuja alteração é agora proposta pelo Poder Concedente.

RESPOSTA

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que ao longo dos processos de concessão de aeroportos, o modelo regulatório passou por transformações relevantes que foram reconhecidas pelo mercado, por órgãos de governo e até mesmo pela academia como avanços positivos a serem seguidos por outros setores. Entre estas melhorias, podemos destacar as mudanças do modelo de pagamento das outorgas, das obrigações de investimento e nível de serviço, a introdução e aperfeiçoamento dos mecanismos de consultas e de Proposta Apoiada, e as mudanças relativas às tarifas aeroportuárias. O mecanismo de receita teto, que a Concessionária solicita que seja excluído, foi introduzido na quinta rodada permite maior flexibilidade para o gerenciamento tarifário permitido no Contrato da última rodada.

Assim, antes de cada processo licitatório, as áreas técnicas responsáveis, em conjunto com a Secretária de Aviação Civil, avaliam cuidadosamente as especificidades dos ativos a serem concedidos, e consideram toda a experiência adquirida com a gestão contratual até o momento.

Da mesma forma, diante da relicitação do aeroporto de Viracopos, conclui-se pela necessidade de realizar ajustes na modelagem contratual. Especificamente quanto aos ajustes propostos para as tarifas de armazenagem e capatazia, destaca-se que o documento Justificativa da Concessão para ampliação, manutenção e exploração do Aeroporto Internacional de Viracopos levada à Audiência Pública apresentou os motivos que embasaram a decisão desta Agência.

O referido documento apresentou detalhes sobre a distribuição das receitas de carga, pontuando que grande parte do VPL do projeto é proveniente da atividade de armazenagem e capatazia de cargas internacionais, o que evidencia que, mesmo com a redução proposta, a atividade apresenta receitas muito superiores aos custos. De acordo com aquele documento, as principais fontes de receitas de carga internacional esperadas para o aeroporto são as tarifas de armazenagem de cargas importadas de caso geral (atual Tabela 7), com 56,2% da receita, e das cargas de

alto valor específico (atual Tabela 11), com 38,6%. Em ambas as tabelas o critério de tarifação é o valor CIF da mercadoria que, no caso geral, parte de 0,75% do valor CIF para o período de 2 dias. Para cargas de alto valor específico, a tarifa parte de 0,15% para o período de 3 dias, para mercadorias com valor específico superior a R\$ 80.000/kg.

Adicionalmente, o documento menciona que as tarifas de armazenagem em aeroportos são superiores aos preços de serviços de armazenagem em área alfandegada de outros prestadores de serviços, tais como operadores e zonas secundárias.

É importante lembrar que o modelo de regulação por tarifa-teto proposto parte da atual estrutura tarifária do aeroporto, composta por 6 tabelas, elencadas no Anexo 4 do Contrato de Concessão vigente, mas contempla alterações com objetivo de atenuar distorções existentes.

A tabela 2 ganhou faixa adicional que estabelece tarifa-teto para as cargas importadas cujo tempo de armazenagem se restrinja a 01 dia útil, e as tabelas 4 e 7 (atuais tabelas 9 e 12), por sua vez, tiveram o período relativo à primeira faixa de armazenagem reduzido de 04 para 02 dias úteis e a partir do 2º período, o valor da tarifa é majorado em 25%. Estas últimas alterações se justificam principalmente em razão das medidas de facilitação do comércio exterior que vêm sendo implementadas pelo órgão anuente, tornando procedimentos aduaneiros mais simples e eficientes, com objetivo de reduzir o tempo de desembaraço da carga. Destaca-se ainda que a proposta de incluir a faixa adicional à tabela 2 partiu de recomendação da própria Receita Federal.

Conforme pontuado na Justificativa, os valores vigentes são resultado de um processo de reequilíbrio econômico e financeiro que criou a Contribuição Mensal, diante do fim do ATAERO e do aumento tarifário, ambos determinados pela Lei nº 13.319, de 25 de julho de 2016. O ATAERO, até então, equivalia 35,9% dos valores das tarifas aeroportuárias, contudo, antes da publicação da Lei nº 12.648/2012, seu valor era resultado da incidência de uma alíquota de 50%.

Além disso, a Justificativa levada à audiência Pública apresenta outros dois argumentos muito importantes para justificar tais reduções tarifárias. Primeiramente, tendo em vista que o objetivo da ANAC é o de promover a concorrência por meio da instalação de outros operadores de recintos aduaneiros no Aeroporto, é salutar que se evite aumentar as margens do aeroporto sobre tais atividades, pois isso aumentaria os incentivos do aeroporto para dificultar a instalação de recintos concorrentes. Ora, ao se estabelecer um conjunto de regras, uma agência reguladora deve observar se a estrutura de incentivos criada é consistente com os objetivos pré-definidos.

Não menos importante, conforme apresentado na Justificativa, as incertezas associadas à estimativa de receitas de armazenagem e capatazia são muito grandes, considerando as incertezas quanto ao cenário concorrencial e as mudanças que têm sido promovidas pela Receita Federal e pelos órgãos anuentes. Tais mudanças podem fazer com que as cargas importadas não precisem mais passar pelo terminal de cargas do aeroporto (ou tenham um tempo de permanência muito menor), fazendo com que as receitas de armazenagem e capatazia efetivamente auferidas futuramente sejam significativamente menores do que as estimadas pela proponente vencedora. Assim, a redução dos tetos tarifários reduz de forma significativa as incertezas associadas à estimativa de receitas.

Sobre estes últimos dois argumentos, cabe apresentar a transcrição do texto da Justificativa:

95. Caso a concorrência se torne efetiva a ponto de reduzir as tarifas cobradas pelo Aeroporto de Campinas ou a quantidade de carga processada, haverá frustração da receita estimada. Considerando que a receita com atividades de carga corresponde a 2/3 (dois terços) das receitas tarifárias do aeroporto e que o EVTEA prevê a manutenção desta proporção, é perceptível que referido cenário trará grande impacto sobre os resultados financeiros da Concessionária. Ainda que se alegue que a Contribuição Fixa se trata de custo afundado, pago majoritariamente na assinatura do contrato, e que o risco de demanda é suportado pela Concessionária, deve haver realismo com relação aos futuros desdobramentos de uma concessão fadada a não recuperar os investimentos feitos e outorgas pagas.

96. Por outro lado, caso a concorrência não se torne efetiva e a Concessionária esteja apta a exercer poder de mercado, a ANAC deverá atuar ativamente para barrar majorações de tarifas e preços. Considerando que os instrumentos da ANAC para esta atuação envolvem discricionariedade e subjetividade, é possível prever contestação da Concessionária a respeito da atuação da Agência, bem como o uso de artifícios para incrementar a receita por meios não previstos pelo contrato.

97. Acrescentam-se ao ambiente de incerteza, as evoluções em andamento na Receita Federal do Brasil e outros órgãos anuentes, que podem reduzir substancialmente os prazos de permanência (dwell time) das cargas e, na mesma proporção, as receitas da Concessionária.

98. Assim, a proposta da ANAC para a regulação do Aeroporto tem, primeiramente, o objetivo de promover a concorrência pelas atividades de carga internacional no sítio do aeroporto. Para isso, são introduzidas regras de acesso para favorecer a instalação de outros operadores de recintos aduaneiros no Aeroporto. 99. Adicionalmente, por meio da redução dos tetos tarifários considerados sobreremunerados, em especial a tarifa de armazenagem de caso geral, espera-se reduzir as margens do Aeroporto sobre as atividades cargueiras, reduzindo os incentivos que ele naturalmente teria em dificultar a instalação de recintos concorrentes.

100. Como consequência dessa proposta, há uma natural redução das incertezas sobre as receitas futuras. Primeiro porque as regras de acesso tornam mais provável o cenário de acirramento da concorrência dentro do sítio aeroportuário. Segundo, porque a redução dos tetos tarifários reduz o impacto da efetivação da concorrência sobre as expectativas de receita, visto que a eventual necessidade de redução de preços e a redução da carga processada diretamente pelo operador do Aeroporto são menos relevantes quando as estimativas iniciais adotam tetos tarifários mais baixos. O mesmo pode ser dito sobre os impactos das medidas de facilitação da Receita Federal e órgãos anuentes sobre o tempo médio de permanência das cargas e, conseqüentemente, sobre a receita de armazenagem.

Finalmente, cumpre ressaltar que, quando da audiência pública do processo licitatório da segunda rodada de Concessão, algumas contribuições trouxeram preocupações em relação ao risco de demanda em decorrência de eventos não considerados em suas projeções. Em todos os casos, a ANAC deixou claro que tais eventos constituem risco das Concessionárias. Segue transcrição de uma contribuição de da respectiva resposta:

CONTRIBUIÇÃO Nº 66

DOCUMENTO: Minuta de Contrato de Concessão

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

Cláusula 5.3 e Cláusula 5.3.3 O risco de demanda alocado para a futura Concessionária tal como propõe a cláusula 5.3.3. não assegura a viabilidade da concessão, sobretudo dos aeroportos localizados na região metropolitana da cidade de São Paulo, dada a possibilidade – frequentemente aventada nos meios de comunicação – de construção de terceiro aeroporto em São Paulo. Diante disso, sugerimos que seja expressamente afastada, no edital, a possibilidade de construção de novas infraestruturas aeroportuárias em raio de influência (100 km) dos aeroportos ora submetidos a licitação. Alternativamente, caso a recomendação acima não seja aceita, sugerimos que qualquer impacto na demanda em razão da construção de nova infraestrutura aeroportuária no raio de influência dos aeroportos concedidos faça surgir à Concessionária o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro do contrato. Esta solução é comum em concessões dessa natureza: (i) Aeroporto Internacional Jorge Chavez, em Lima (Peru), cujo contrato de concessão de 30 anos (iniciado em 15.11.2000) prevê que o Poder Concedente não pode autorizar a construção de novo aeroporto em raio de 150 km de distância do objeto da concessão durante os primeiros 20 anos da concessão, sendo-lhe permitido apenas autorizar a construção de aeroporto com menor porte; (ii) Aeroporto Internacional Simon Bolivar, em Guayaquil (Equador), cujo contrato de concessão apenas permite a construção de novo aeroporto quando houver a superação de determinados limites de demanda, e; (iii) o contrato de concessão da Ponte Rio – Niterói, que caracteriza como evento de reajuste econômico- financeiro a eventual construção de uma nova ponte que venha a reduzir o tráfego atual do objeto da concessão). Importa salientar, que a ANAC, no Estudo de Mercado de Viracopos, disponibilizado em seu sítio eletrônico, aponta a concorrência entre aeroportos como fator de risco à demanda das unidades licitadas. Esse reconhecimento reforça a necessidade de delimitação temporal e/ou espacial das possibilidades de construção de novas estruturas aeroportuárias próximas aos objetos da concessão.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a sua CONTRIBUIÇÃO e informa que, conforme previsto no Capítulo 5 da minuta de Contrato e segundo a lógica que ampara o modelo de Concessão definido pelo Governo Federal, os riscos de não efetivação da demanda projetada, com exceção daqueles provenientes de restrição operacional decorrente de decisão ou omissão de entes públicos, deverão ser suportados exclusivamente pela Concessionária, devendo, como tal, ser considerados nos estudos dos Proponentes. Consequentemente, não há qualquer previsão de inclusão de garantia de demanda caso sejam construídas novas infraestruturas aeroportuárias, dentro ou fora da área de influência do aeroporto.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18392
NOME DO CONTRIBUINTE
Iata - International Air Transport Association
CONTRIBUIÇÃO
Documento contendo o rol de sugestões à Minuta do Contrato da Relicitação de VCP
JUSTIFICATIVA
Esse documento representa as contribuições da IATA, elaboradas em conjunto com outros players do setor dentre empresas aéreas e associações parceiras e que refletem as discussões estabelecidas entre o grupo técnico e os elementos que consideramos centrais ao alcance de um resultado positivo para o processo em tela no que toca o desenvolvimento da aviação comercial no Brasil.
RESPOSTA
<p>Relação com custos</p> <p>A ANAC agradece a contribuição e entende que o objetivo da IATA, ao pleitear a relação com custos, é parcialmente atendido pelo contrato de concessão. Embora as tarifas e demais preços iniciais não sejam necessariamente baseados nos custos da prestação dos serviços, mas vinculados àqueles vigentes na transferência das operações – conforme cláusula 6.8 e 11.7 do Contrato de Concessão –, propostas que envolvam majorações devem ser precedidas por processos de consulta aos usuários, conforme cláusulas 4.4.3 e 11.7. Por sua vez, a cláusula 15.1 prevê que as consultas envolvam o intercâmbio de informações relevantes para a operação do aeroporto, tais como custos operacionais e investimentos.</p> <p>Reversão de receitas não aeronáuticas</p> <p>Com relação à proposta de reversão de um percentual das receitas não-tarifárias para a redução da Receita Teto, conforme ressaltado na contribuição, mecanismo semelhante a este foi adotado na primeira concessão do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante. Na ocasião, a adoção foi amparada pelo Art. 16, parágrafo único, do então vigente Decreto nº 7205, de 10/06/2010:</p> <p>“Parágrafo único. As receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, com ou sem exclusividade, poderão ser computadas no cálculo do teto tarifário, com vistas a favorecer a modicidade tarifária, inclusive por meio da expansão da infraestrutura aeroportuária, nos termos definidos em edital. “</p> <p>As concessões seguintes passaram a ser amparadas no Decreto nº 7624, de 22/11/2011, que, em seu art. 8º dispõe que:</p> <p>“Art. 8º A critério do poder concedente, em decisão fundamentada, as receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, com ou sem exclusividade, podem ser utilizadas com vistas a favorecer a modicidade tarifária do sistema aeroportuário como um todo, inclusive por meio da expansão e melhoria da infraestrutura.”</p> <p>Assim, a geração de receitas não aeronáuticas, oriundas do aeroporto a ser concedido, e destinadas ao Fundo Nacional de Aviação Civil, com vistas a financiar o sistema aeroportuário como um todo, trata-se de política pública, não cabendo à ANAC determinar sua reversão aos tetos tarifários do próprio aeroporto.</p>

Alteração da variável de leilão

Com relação às propostas de alteração da variável de leilão, de forma a priorizar a redução de tarifas, informamos que o modelo de leilão por maximização da outorga está definido no Decreto nº 7624, de 22/11/2011, em seu art. 11, § 1º:

“§ 1º Na hipótese de concessão comum, será utilizado como critério de julgamento da licitação o maior valor em moeda corrente nacional oferecido ao poder concedente como contrapartida da concessão, no montante e periodicidade determinados na forma do edital, sem prejuízo de eventual estipulação, no contrato de concessão, de pagamento de parcela variável ao poder concedente.”

Fator X

Quanto às propostas de alteração da metodologia de cálculo do Fator X, a ANAC compreende as limitações da metodologia proposta na minuta do Contrato de Concessão e esclarece que a adoção de fórmula paramétrica, em substituição aos cálculos de variação de produtividade, foi extensamente discutida no âmbito da Audiência Pública nº 9/2019.

Na ocasião foram apresentadas as dificuldades práticas da estimativa de variação de produtividade e sua sensibilidade às premissas adotadas. A partir da conclusão de que a adoção de uma fórmula paramétrica traria maior previsibilidade aos agentes, procurou-se definir os parâmetros da fórmula a partir do aprimoramento da primeira proposta desta metodologia, que remonta à audiência pública da concessão dos aeroportos de Guarulhos, Brasília e Campinas, em 2011.

Por fim, após as contribuições da Audiência Pública, a proposta foi aprovada pela Diretoria Colegiada, sendo que no Voto do Diretor Ricardo Bezerra foi indicado que seria desejável adotar a mesma metodologia nas próximas RPCs e concessões:

“Por fim, cabe destacar que a ampla discussão pública, os estudos fundamentados e as análises densas apresentadas pelas áreas técnicas da SRA e das concessionárias demonstraram a necessidade de se reduzir a discricionariedade e aumentar a previsibilidade das variáveis que impactam os projetos de concessão de infraestrutura aeroportuária, feito que a metodologia paramétrica, mesmo com suas limitações conceituais, mostrou-se como alternativa viável para as próximas RPCs dos contratos de concessão.” [Voto do Diretor Ricardo Bezerra no processo nº 00058.021820/2019-98]

Assim, diante das vantagens de se manter a previsibilidade do cálculo do Fator X, a ANAC adotará a mesma fórmula ora definida.

Receita Teto Inicial

Com relação à proposta de redefinição da Receita Teto Inicial, a ANAC compreende a relevância, para as empresas aéreas, da redução da base tarifária. Contudo, desde o início dos processos de concessão, as tarifas iniciais são vinculadas às anteriormente vigentes. Com a adoção do modelo de Receita Teto, na 5ª rodada de concessões, a definição da receita teto inicial se deu a partir do histórico de operações dos aeroportos e de suas tarifas.

Como forma de promover a participação das empresas aéreas e a relação com custos, a cláusula 15.1 prevê que as consultas, que são necessárias para a majoração de tarifas, envolvam o intercâmbio de informações relevantes para a operação do aeroporto, tais como custos operacionais e investimentos.

Pré-pagamento de serviços

Quanto à proposta de que não seja permitido que os aeroportos imponham o pré-pagamento como regra de arrecadação, a ANAC entende que o pleito da IATA é atendido pelo contrato de concessão submetido à Consulta Pública, conforme cláusula 5.2.2:

“5.2.2. O pagamento de tarifas de embarque, conexão, pouso e permanência previamente ao pouso da aeronave somente pode ser exigido em caso de inadimplência do usuário.”

Flexibilização de tarifas

Com relação à proposta da IATA de vedação à diferenciação tarifária em função dos horários das operações, informamos que a possibilidade de diferenciação está prevista desde o contrato de concessão da 4ª rodada e sua proposta deve ser precedida de consulta, de forma que as empresas aéreas poderão contestar propostas que considerem abusivas.

Preços não regulados

Com relação à remuneração pela utilização de áreas e atividades operacionais, a ANAC entende que as regras de consultas aos usuários, que são necessárias previamente à majoração, criação ou alteração de critérios de cobrança, são o instrumento adequado para prevenir práticas abusivas e discriminatórias e, ao mesmo tempo, permitir inovações na prestação de serviços. Adicionalmente, conforme cláusula 11.9, a ANAC poderá atuar em caso de conflitos não resolvidos pelas partes.

Remuneração pela inspeção de segurança de bagagens despachadas

Quanto à proposta de que a forma e valor de remuneração pela inspeção de bagagens despachadas devem ser definidos por processo de consulta, a ANAC entende que a proposta da IATA é atendida pelo contrato de concessão, conforme cláusula 11.7.

Já quanto ao pleito de que o custo seja suportado pela Concessionária, não será acatado. A ANAC entende que o modelo em que os aeroportos e empresas aéreas definem, em processo de consulta, a solução a ser adotada e a remuneração, alinha os incentivos dos agentes que têm mais informações sobre as tecnologias e custos (empresas aéreas e aeroportos), promovendo intercâmbio de informações e levando às decisões economicamente mais eficientes.

Adicionalmente, este modelo coaduna com as previsões do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC), estabelecido pelo Decreto nº 7.168, de 05/05/2010, que dispõe que a empresa aérea é responsável pela inspeção da bagagem despachada e o administrador do aeroporto é responsável por prover os equipamentos correspondentes, e com a seção 107.231 do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 107, que prevê a celebração de acordos entre operadores de aeródromos e operadores aéreos para a execução da referida inspeção

Condução das Consultas

A ANAC entende que as previsões contratuais permitem a condução das consultas da forma proposta pela IATA.

Ademais, é importante destacar que o Capítulo XV, ao apresentar princípios gerais para o processo de consulta, estabeleceu dispositivos de forma pouco prescritiva com o objetivo de garantir flexibilidade para o estabelecimento de procedimentos adequados ao tema sob discussão e ao aeroporto e usuários.

Assim, os detalhamentos das etapas e das informações trocadas em cada processo de consulta poderão ser definidos pelas próprias partes, de forma que o ônus suportado pelas partes no processo seja condizente com as alterações em discussão. Não obstante, a ANAC poderá suspender a implementação das propostas, quando identificar deficiências no processo de consulta ou prejuízo aos usuários finais, conforme cláusulas 4.5, 11.8.1 e 11.9 do Contrato de Concessão.

Com relação ao gatilho de investimentos, o percentual de 85% definido no contrato não limita a avaliação do gatilho apresentado no PGI ou em outro documento de planejamento da concessionária. Esse percentual define o limite máximo a partir do qual as discussões de planos de ação e investimentos devem ser iniciados, sem impedir que ela ocorra em momento anterior. Da mesma forma, quanto à capacidade dos terminais de passageiros, a ANAC é responsável por determinar a capacidade da infraestrutura, com base nos parâmetros do PEA, sendo essa análise feita constantemente pela gerência responsável pela infraestrutura. A revisão de cômputo dos meses para determinação da Hora Pico possui regras determinadas no PEA e já permitem a consideração de meses "corridos" conforme sugestão. Quanto à estipulação de gatilho para investimentos em pátios de aeronaves, entende-se que a limitação de 75% da capacidade horária declarada pode eventualmente trazer distorções, a depender do porte do aeroporto. De toda forma, o contrato permite a elaboração de estudos posteriores para definição de um percentual específico para o aeroporto. A previsão da existência de um gatilho de pátio de aeronaves de maneira expressa denota preocupação da Agência com o ponto trazido pela IATA, buscando evitar o engessamento de um percentual que pode ser inviável para determinados aeroportos. Por fim, a lógica de construção dos contratos pela Agência busca a adoção de instrumentos menos prescritivos e suficientemente flexíveis para permitir a consecução do plano de negócios da Concessionária, porém não sem prever mecanismos de revisão e aprimoramento, até mesmo considerando o prazo de vigência das concessões e eventuais transformações no setor que podem advir no período.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18393
NOME DO CONTRIBUINTE
CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE GUARULHOS S.A
CONTRIBUIÇÃO
Propõe-se a exclusão do item 6.5 do Anexo 2 – Plano de Exploração Aeroportuário.
JUSTIFICATIVA
<p>Entende-se que a criação de um novo modo de determinação da capacidade de processamento do complexo aeroportuário pode introduzir assimetrias regulatórias que não se justificam. Enquanto todas as atuais concessionárias de aeroportos devem analisar a capacidade de processamento em termos de espaço mínimo, a nova concessionária do Aeroporto Internacional de Viracopos seria a única obrigada a observar, junto àquele critério, a capacidade de processamento em termos de tempo máximo de ocupação. Impor-se-ia, assim, e de forma desnecessária, um ônus maior sobre esta concessionária.</p> <p>No mais, tem-se que a aferição da capacidade de processamento por meio de dois critérios distintos não é propriamente uma boa prática regulatória. Embora seja positivo o esforço da ANAC em buscar garantir que haja uma quantidade de equipamentos suficiente no aeródromo para processar os passageiros em uma quantidade de tempo ideal durante a hora pico, ela pode provocar custos altos e inoportunos caso, por exemplo, seja necessário ampliar a área do componente aeroportuário para a instalação de novos equipamentos, mesmo não tendo sido atingido o ponto de saturação da capacidade de processamento em termos de espaço mínimo.</p> <p>Por fim, ressalta-se que os contratos de concessão atuais fornecem uma alternativa regulatória muito melhor por meio da fixação de um critério de cálculo da capacidade de processamento em termos de espaço mínimo e pela inclusão, nos indicadores de qualidade de serviço, de critérios como tempo de espera em filas de inspeção de segurança e disponibilidade de equipamentos.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece sua contribuição e informa que o entendimento não está correto. A avaliação da capacidade em termos de espaço e tempo é aplicável a todos os contratos de concessão. A atual proposta apenas esclarece e fixa a equação de cálculo da capacidade para os componentes operacionais de fluxo.</p> <p>Dessa forma, frisa-se que esta não é uma obrigação exclusiva do aeroporto de Viracopos, sendo uma obrigação do Contrato de Concessões desde a segunda rodada (somente o aeroporto de São Gonçalo do Amarante não possui esta obrigação em termos de dimensionamento e atendimento ao nível de serviço).</p> <p>No tocante à aferição da capacidade em termos de áreas e equipamentos, esta é uma prática adotada pelos melhores livros que versam sobre o tema, incluindo publicações de grande notoriedade, como o ADRM. A desconsideração do tempo como variável de nível de serviço para componentes de fluxo, ao contrário do sugerido, é tecnicamente correta, sendo boa prática regulatória e necessária ao atingimento dos objetivos contratuais.</p>

Por fim, cabe pontuar novo equívoco ao considerar que os contratos atuais somente endereçam o tema pela avaliação dos IQS. Conforme citado, todos os contratos de concessão a partir da segunda rodada garantem a possibilidade de avaliação do nível de serviço por meio da avaliação do tempo máximo de processamento para os componentes de fluxo.

De forma a clarificar os equívocos trazidos pela contribuição o seguinte exemplo didático, que leva ao absurdo, auxilia: um aeroporto com área no componente "Inspeção de Segurança" capaz de armazenar milhões de passageiros não garante o nível de serviço dos usuários caso não tenha equipamentos de inspeção capazes de processar essa demanda. No caso da falta de equipamentos, ainda que cada passageiro disponha de área para aguardar de maneira confortável, o fato de esperarem horas, ou até dias, para entrarem no aeroporto, pelo absurdo, demonstra que o tempo é, inequivocamente, variável de mensuração do nível de serviço, cuja infraestrutura para atendimento está integralmente sob responsabilidade do operador aeroportuário.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18394
NOME DO CONTRIBUINTE
Robson Bertolossi
CONTRIBUIÇÃO
As contribuições estão no ofício em anexo
JUSTIFICATIVA
Também no ofício em anexo
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e ressalta que a partir da 5ª rodada de concessões, os novos contratos buscaram estimular a concorrência para o setor de armazenagem e capatazia de carga internacional. Com efeito, os contratos dispõem, em seu Capítulo XI Da Utilização de Espaços no Complexo Aeroportuário, das regras acerca do acesso às áreas aeroportuárias, permitindo que interessados possam arrendar áreas para fins de guarda e movimentação da carga internacional, e impedindo que os operadores aeroportuários criem barreiras artificiais.</p> <p>Mais especificamente, o modelo contratual adotado a partir da 5ª rodada incluiu a armazenagem e capatazia de cargas internacionais no rol exemplificativo de áreas e atividades operacionais, de modo que, para essas atividades, passaram a incidir também as regras de acesso. Note que o novo arcabouço regulatório visa a descentralizar esta atividade aeroportuária, e a ANAC busca criar regras claras para que os potenciais licitantes compreendam que quaisquer interessados poderão arrendar áreas aeroportuárias e prestar os serviços de armazenagem e capatazia internacional e concorrer com o próprio administrador aeroportuário.</p> <p>Quanto ao artigo 15 da Convenção de Chicago, ressalta-se que este trata do uso da infraestrutura aeroportuária e de navegação aérea pelas aeronaves estrangeiras, estabelecendo que não pode haver discriminação do uso dessas infraestruturas em relação às condições oferecidas para as aeronaves nacionais. Logo, o objeto desse dispositivo da Convenção são as aeronaves, e não os importadores ou exportadores de carga (em nenhum momento o art. 15 faz menção a cargas). Com efeito, segue a transcrição do art. 15 da Convenção de Chicago:</p> <p>Article 15</p> <p>Every airport in a contracting State which is open to public use by its national aircraft shall likewise, subject to the provisions of Article 68, be open under uniform conditions to the aircraft of all the other contracting States. The like uniform conditions shall apply to the use, by aircraft of every contracting State, of all air navigation facilities, including radio and meteorological services, which may be provided for public use for the safety and expedition of air navigation.</p> <p>Any charges that may be imposed or permitted to be imposed by a contracting State for the use of such airports and air navigation facilities by the aircraft of any other contracting State shall not be higher,</p> <p>(a) As to aircraft not engaged in scheduled international air services, than those that would be paid by its national aircraft of the same class engaged in similar operations, and</p>

(b) As to aircraft engaged in scheduled international air services, than those that would be paid by its national aircraft engaged in similar international air services. All such charges shall be published and communicated to the International Civil Aviation Organization: provided that, upon representation by an interested contracting State, the charges imposed for the use of airports and other facilities shall be subject to review by the Council, which shall report and make recommendations thereon for the consideration of the State or States concerned. No fees, dues or other charges shall be imposed by any contracting State in respect solely of the right of transit over or entry into or exit from its territory of any aircraft of a contracting State or persons or property thereon.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18395
NOME DO CONTRIBUINTE
Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se que o gatilho instituído para o início da construção da segunda pista seja retirado, para que esta obra de infraestrutura seja iniciada logo na primeira fase da concessão.
JUSTIFICATIVA
Inicialmente, verifica-se que o processo de construção da nova pista, com previsão de duração de 5 anos, após o período de 2 anos de transição, pode se alongar por questões legais e ambientais. Além do mais, a reforma da pista atual, que necessita de reparos estruturais, pode postergar a capacidade adicional e poderá estar disponível apenas em 2031. Outrossim, há de se considerar que a migração de voos de GRU e CGH pode levar a saturação de VCP antes da entrada em operação da segunda pista. E, por fim, VCP precisa de uma alternativa para eventos disruptivos em pista, a fim de evitar situações caóticas como a que a AZUL passou com o evento da aeronave da empresa Centurion, que culminou no fechamento da pista de VCP por 45 horas. Vale ressaltar que a atual alternativa à pista existente em caso de emergências, a Taxiway "C", não se encontra em estado de operações de pouso e decolagem.
RESPOSTA
A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que, em consonância com as práticas adotadas nas últimas rodadas de concessão, o modelo regulatório utilizado no processo de relicitação de SBKP prioriza a inclusão de obrigações de investimento compatíveis com as projeções de demanda estimadas para o aeroporto. A atual minuta de contrato, que vincula a construção da segunda PPD ao atingimento de gatilho de investimento, permite o pleno desenvolvimento do complexo aeroportuário e limita o risco de ociosidade da infraestrutura a ser implantada.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18396
NOME DO CONTRIBUINTE
Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se que o normativo alterado contenha a previsão de gatilhos para aprimoramento de pátio e estacionamento de aeronaves na hora pico.
JUSTIFICATIVA
<p>A estrutura atual não atende as operações simultâneas. Se não houver a imediata expansão haverá limitação do número de voos diários. Necessidade de alocar novas posições de parada para aumentar a capacidade na Hora Pico, fato este que implica em competitividade. Neste sentido, observa-se que Campinas/SP já atingiu a movimentação de passageiros pré-pandemia e há grande probabilidade de expansão com base na projeção de cidades atendidas até 2023 (200 cidades – atuais 130) e contratos de leasing de aeronave com a expansão da frota. Neste sentido, nota-se que as 31 posições atuais no terminal novo se dá com a operação de aeronaves de categoria C e D em voos domésticos, fato este que não é realidade da malha da AZUL desde Julho/21 por dois motivos: (a) hoje a AZUL já opera bancos de conexão com mais de 50 aeronaves em solo ao mesmo tempo e (b) as aeronaves em voos internacionais para Fort Lauderdale/FL (FLL) passaram a pousar dentro do banco de conexões das 08h00, inviabilizando a operação doméstica do terminal A. Portanto, quando há este “mix” de voos, a capacidade é reduzida para 27 (vinte e sete) posições, limitando ainda mais as operações simultâneas. Observa-se que essa circunstância irá piorar a partir de Dezembro/21, com o retorno da operação dos voos internacionais para MCO, FLL, LIS e PDP dentro dos bancos de conexão, reduzindo a possibilidade de utilização de posições para categoria C. Ainda cabe salientar que esta análise considera apenas as operações da AZUL e AZUL Cargo, ou seja, a situação se agrava e se agravará diante da operação das demais empresas aéreas regulares brasileiras que se somarão aos picos de conexão. A estimativa é que a partir de Dezembro/21 os horários picos de Viracopos não conseguirão suportar acréscimos de movimento, havendo, conseqüentemente, perda potencial de assentos. Neste aspecto, há de se argumentar que esta capacidade poderia ser manejada para outros horários, todavia, dado o novo cenário de demanda pós COVID-19, isso comprometeria a competitividade, fato este não pretendido pela AZUL. Além disso, por se tratar de um aeroporto com altas taxas de conexão, é relevante que novas posições sejam ligadas ao terminal principal por meio de pontes de embarque e não com embarque remoto, algo que adiciona complexidade à operação e impacta no nível de serviço de um dos principais aeroportos do país.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a sua contribuição. Com relação aos pontos levantados, relativos à infraestrutura do aeroporto, entende-se que os gatilhos de investimento estão previstos de forma adequada na minuta, e que esses pontos específicos deverão ser tratados entre os operadores aéreos que operam em SBKP e a nova concessionária do aeroporto, mediante processo de consulta às partes interessadas previsto no Contrato de Concessão, a fim de que tais questões sejam endereçadas. A minuta de</p>

contrato e seus anexo tais como estão construídos, ao evitar disposições muito prescritivas acerca do desenvolvimento da infraestrutura, visam conferir flexibilidade e liberdade à concessionária para que possa realizar um planejamento da capacidade aeroportuária que seja condizente com a demanda a ser atendida no aeroporto, ouvidas as partes interessadas.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18397
NOME DO CONTRIBUINTE
Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.
CONTRIBUIÇÃO
<p>Criação de dispositivo contratual que simplifique o pátio do aeroporto e inclusão de requisito de distância máxima da posição de parada da aeronave ao portão de embarque do passageiro.</p> <p>Sugestão: Nenhuma posição de parada deverá distar mais do que 500 metros do portão de embarque correspondente. Ademais, há necessidade de nova infraestrutura para operações de voos em posições remotas, com a expansão na quantidade de posições de estacionamento aeronaves no píer A.</p> <p>Sugestão: implantação de nova sala embarque e do sistema ELO para nova estrutura de embarque operações de voos em posições remotas.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Observa-se que atualmente VCP chega a ter 50 aeronaves em solo na hora pico para 33 posições próximas ao terminal. Esse cenário já impacta o crescimento da AZUL, uma vez que a empresa atualmente já necessita de bancos com aproximadamente 60 aeronaves em solo ao mesmo tempo para operar uma malha irrestrita. Da forma desenhada, 16 aeronaves serão enviadas ao pátio antigo, já que o pátio M é dedicado à carga. Assim, 8 ATR somados a 8 E-195 no pátio antigo representam 1500 passageiros e aproximadamente 20 viagens de ônibus para atendimento, ou seja, uma operação no lado ar extremamente complexa.</p> <p>Ademais, importante salientar que 79% do tráfego total de VCP representa conexões. Assim, posições muito distantes inviabilizam as conexões rápidas, prejudicando a operacionalidade do aeroporto, além do que, o uso excessivo de posições remotas aumenta a necessidade de deslocamentos por ônibus, trazendo complexidade à operação. Conforme observa-se pelas figuras abaixo, aeroportos similares (GRU e BSB) não possuem esta complexidade de operação, razão pela qual, deverão ser criados mecanismos no contrato para o aeroporto seja projetado e as obras sejam executadas de maneira otimizada, considerando as necessidades para a excelência da operação das companhias aéreas que operam no aeroportos.</p>
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que as posições de pátio (contato e remotas) foram calculadas com o objetivo de garantir o atendimento aos níveis de serviço previstos em projeto, tendo em vista a demanda estimada para o aeroporto nos estudos de viabilidade. Acrescente-se, ademais, que as distâncias até as posições de pátio remotas são consequência do tamanho e da geometria existente no aeroporto, assim como da topografia sobre a qual ele está inserido. Esclareça-se, no entanto, que o concessionário poderá realizar investimentos adicionais de acordo com o crescimento da demanda no período da concessão, mantendo-se a obrigação de preservar os níveis de serviço da operação aeroportuária. Por fim, considerando as contribuições recebidas na presente audiência pública, julgou-se adequado promover ajustes na modelagem da relicitação com o fito de assegurar a ampliação</p>

das posições de pátio de 33 para 53 nos primeiros 18 meses da concessão (a contar da data de eficácia do contrato).

A ANAC igualmente agradece a sua contribuição. As questões levantadas são relevantes, e os requisitos contratuais postos na minuta de contrato e seus anexos visam garantir que a concessionária leve essas questões em consideração, seja por meio do processo de consulta às partes interessadas (como os operadores aéreos que operam no aeroporto) como por meio do cumprimento dos parâmetros mínimos de dimensionamento e especificações mínimas da infraestrutura aeroportuária, previstos no Plano de Exploração Aeroportuária - PEA (Anexo 2). Entende-se não ser adequado o estabelecimento, de forma prescritiva, de distância máxima entre portão de embarque e posição de parada de aeronave, pois a lógica do contrato é conferir liberdade e flexibilidade para a proposição de soluções para o sítio aeroportuário. Ademais, a dinâmica operacional do aeroporto, que envolve imprevistos e questões que são alheias à gestão do operador aeroportuário, podem impossibilitar o cumprimento desse requisito, ainda que a infraestrutura esteja planejada para tal. Não obstante, o contrato exige que o planejamento da concessionária empregue boas práticas na elaboração de projetos aeroportuários, o que naturalmente passa por considerar essas distâncias e deslocamentos no planejamento das instalações. Da mesma forma, a construção de novas salas de embarque, seja remotas ou para embarque em ponte obedecerá os parâmetros mínimos de dimensionamento e especificações da infraestrutura já estabelecidos no contrato, com vistas ao cumprimento do nível de serviço estabelecido.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18398
NOME DO CONTRIBUINTE
Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.
CONTRIBUIÇÃO
<p>Construção de um novo terminal de carga doméstica, centralizado, fornecendo infraestrutura necessária para uma operação similar aos galpões logísticos que operam com distribuição e operação de cargas, além da criação de áreas específicas para (i) guarda de carga perigosa de uso compartilhado, (ii) câmara fria para guarda de carga perecível de uso compartilhado, (iii) guarda e manutenção de ULD, além de (iv) guarda de carga vulnerável (cofre) para uso compartilhado entre operadores.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>O terminal de carga doméstica e sua infraestrutura disponibilizados hoje pela concessionária de Campinas/SP não atende a necessidade dos operadores de Viracopos por deficiências básicas. A infraestrutura não é adequada. Existem problemas básicos com esgoto, ausência de câmaras frigoríferas e falta de estrutura para circulação dos caminhões de carga (média de 38 caminhões diários). Inclusive, recentemente, a AZUL realizou uma reforma por custo próprio, a fim de estabelecer o mínimo necessário para a operação na localidade, ressaltando que mesmo diante desta obras, a infraestrutura está longe do ideal, fato este que causa dificuldade na logística e falta de eficiência para a operação. Além da infraestrutura precária e falta de centralização das operações, outro fator que justifica a construção de um novo TECA doméstico é o crescimento acelerado da AZUL para transporte de carga nos próximos anos. Neste sentido, segundo dados da ANAC, a AZUL movimentou um total de 59,8M toneladas em 2020, o que representa 83% das movimentações de cargas doméstica do Aeroporto de Viracopos no mesmo ano.</p> <p>Tal operação tem sido realizada em um conjunto de edificações datadas (5.000m2) que contam com infraestruturas inadequadas de elétrica, hidráulica, esgoto, energia, combate a incêndio e pavimentação, o que dificulta as operações correntes, bem como o crescimento das operações na referida localidade. Com base em estudos realizados por consultoria especializada (doc. 02 – documento sigiloso de acesso restrito à ANAC), considerando principalmente a expansão do e-commerce no Brasil, efeito indireto da pandemia, identificou-se um crescimento estimado de 533% de sua movimentação até 2025, isso é, desde que o aeroporto disponibilize instalações e infraestruturas adequadas para tanto. Diante desta alta projeção de crescimento, faz-se necessário realizar a construção de uma edificação de 15.345,00m2 até 2025.</p>
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que os estudos de viabilidade preveem a ampliação da capacidade de processamento do terminal de cargas doméstico de modo a atender à demanda projetada para o aeroporto. Esclareça-se, no entanto, que o concessionário poderá realizar investimentos adicionais de acordo com o crescimento da demanda no período da concessão, mantendo-se a obrigação de preservar os níveis de serviço da operação aeroportuária. Ademais, conforme necessidade indicada no Estudos Ambientais, os Estudos de Engenharia e Afins</p>

preveem a implantação de redes de infraestrutura básica para todas as edificações e lotes tratados no Plano de Desenvolvimento apresentado, bem como a correção de passivos ambientais existentes no aeroporto. Por fim, destaca-se que a minuta de contrato de concessão prevê mecanismos de participação da companhia aérea na construção do Plano de Desenvolvimento do aeroporto, garantindo, assim, que demandas específicas possam ser endereçadas.

A ANAC agradece a contribuição. Embora o contrato não traga obrigações diretas e prescritivas, relativas à construção de infraestruturas dedicadas à carga aérea, é inegável a importância desse setor da aviação para SBKP, como bem apontaram os EVTEA. Uma vez que se trata de segmento de grande interesse para o operador do aeroporto com relação a receitas, entende-se que há incentivos suficientes postos na minuta do Contrato de Concessão e seus anexos para que a nova concessionária invista no terminal de cargas para atender a este público. Ademais, cabe destacar que não se pode comparar o contexto recente do aeroporto, que antecedeu a devolução da concessão por opção da atual concessionária, em que diversos investimentos foram suspensos ou cancelados, com uma nova concessão que se iniciará com o presente contrato, em que a disposição para a realização de novos investimentos pela nova concessionária se dará em um contexto completamente diverso do atual.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18399
NOME DO CONTRIBUINTE
Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.
CONTRIBUIÇÃO
Tarifa Carga Doméstica. Regulamentação de uma tarifa teto Inclusão de tarifa teto para locação de área, extinguindo a tarifa variável de acordo com o movimentado pelas operadoras de carga.
JUSTIFICATIVA
Assim como a regulação e limitação que é proposta para a tarifa de carga internacional, pelas mesmas justificativas, há necessidade de regulação desta tarifa para estabelecimento de uma política comercial mais justa, uma vez que, dada a relevância de VCP no mercado de carga domestica, esse poderia interferir significativamente no livre mercado por meio de tarifas.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que foi parcialmente acatada. Foram introduzidos preços de referência para a locação de áreas destinadas à movimentação de carga. A Concessionária poderá praticar descontos sobre este preço, entretanto majorações ou o estabelecimento de preços diferenciados devido a especificidades das cargas precisarão ser precedidos de consultas aos usuários. Continua admitida parcela variável de remuneração em função do peso de carga movimentada, em continuidade aos contratos de cessão vigentes. Para majorações em relação aos contratos vigentes, ou alterações nos critérios de cobranças, é necessária a condução de processo de consulta.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18400
NOME DO CONTRIBUINTE
Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se que seja estabelecido um rito para o processo de consulta de forma que este processo seja transparente e eficaz, além do que a consulta deverá ser realizada em todas as ocasiões em que o ato da Concessionária afete os operadores aéreos e não apenas anualmente conforme previsto atualmente no contrato. Ou seja, para obras, alterações de procedimentos e ajustes financeiros, será necessário a consulta aos usuários do aeroporto (companhia aérea) e, se necessário, a formação de um comitê, com representantes da Concessionária e do Operador Aéreo envolvido. Além disso, dado o histórico de decisões de diversas concessionárias aeroportuárias, inclusive a atual administradora do aeroporto de VCP, é necessário que tal comitê tenha poderes decisórios e não apenas consultivo.
JUSTIFICATIVA
Recentemente, o processo de consulta foi implementado nos contratos de concessão. Todavia, o dia-a-dia revela que este processo precisa ser melhor definido, uma vez que cada Concessionária o realiza de formas diferentes, causando conflitos que impactam no desenvolvimento da aviação. Além da implementação de um rito, é necessário que esta consulta se dê em todas as ações da Concessionária que afete direta ou indiretamente as companhias aéreas. Havendo um ajuste entre aeroporto e companhia aérea no que tange há novos procedimentos relevantes, obras e ajustes financeiros, será possível realizar ajustes necessários, tais como replanejamento da malha, alteração de portões e terminais, entre outros, justamente para existir eficácia na operação, no recurso e tempo de todas as partes relacionadas.
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. O objetivo das regras de consulta é incorporar aos contratos de concessão de aeroportos no Brasil uma prática internacional, conhecida como consultation, amplamente difundida em países que apresentam um mercado de transporte aéreo significativamente desenvolvido, particularmente no que se refere à relação entre aeroportos e seus principais usuários. Essa prática consta, inclusive, como recomendação da ICAO em seu documento de orientação sobre tarifas aeroportuárias (Doc 9082: ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services). Estados membros são encorajados a estabelecer um processo regular de consulta pelos provedores de infraestrutura aeroportuária aos seus usuários.</p> <p>Dessa forma, as regras de consulta foram introduzidas no Brasil a partir da 4ª rodada de Concessões de Aeroportos para a definição ou alteração de critérios de remuneração de áreas e atividades operacionais, e, na rodada seguinte, foram ampliadas para englobar propostas de tarifação e propostas para cumprimento das obrigações previstas no PEA. A consulta aos usuários quando da realização de investimentos e construção de novas infraestruturas, nesse sentido, já é prevista na minuta do PEA (anexo 2).</p>

Assim, o Capítulo XV da minuta de Contrato de Concessão apresenta proposta de incorporação de consultation à regulação a ser aplicada ao aeroporto de Campinas, prevendo a realização de consulta em relação aos aspectos fundamentais dos contratos. Espera-se um maior equilíbrio na relação entre aeroportos e seus principais usuários, levando a um crescimento significativo de acordos e soluções negociadas diretamente entre as partes pelo menos em relação às propostas de realização de investimentos, adequações ou alterações na infraestrutura aeroportuária que reduzam de forma significativa a oferta de infraestrutura ou que afetem seus Usuários, às propostas para a remuneração pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais e às propostas de tarifação.

Conseqüentemente, esse mecanismo permitirá maior racionalização da necessidade de intervenções regulatórias pela ANAC, levando a resultados mais eficientes baseados em soluções de mercado.

Ademais, é importante destacar que o Capítulo XV, ao apresentar princípios gerais para o processo de consulta, estabeleceu alguns dispositivos de forma pouco prescritiva com o objetivo de garantir flexibilidade para o estabelecimento de procedimentos adequados ao tema sob discussão e ao aeroporto e usuários. Todavia, é possível encontrar nos capítulos que abordam as consultas específicas de que trata o item 15.2 alguns princípios e diretrizes a respeito das respectivas consultas.

Especificamente em relação a identificação das partes interessadas relevantes, o Contrato imputa à Concessionária a responsabilidade pela identificação das partes. Ao identificar as partes, a discricionariedade por parte da Concessionária irá variar de acordo com o objeto de consulta, pois o Contrato delimita as partes interessadas relevantes com diferentes graus de precisão, havendo desde casos em que a identificação cabe totalmente à Concessionária no caso concreto até casos em que a delimitação no Contrato é estrita, cabendo à Concessionária apenas observar o disposto contratualmente.

Além disso, a ANAC informa que, apesar de constituir atribuição da Concessionária, em casos de omissão ou dúvida da Concessionária, a Agência poderá, a seu critério, definir quais partes interessadas devem ser consultadas, conforme dispõe o item 15.8.1. da Minuta de Contrato de Concessão. Ainda, poderá ser submetida à ANAC a relação de partes interessadas relevantes para manifestação anterior à celebração de acordo, embora não constitua uma obrigação da Agência a aprovação prévia das partes consultadas.

Por fim, visando solucionar eventuais problemas de identificação das partes interessadas relevantes em virtude de eventual existência de grande número de agentes, a minuta do Contrato de Concessão ainda previu em seu item 15.9 a possibilidade de realização das consultas por meio de associações, comitês técnicos, fóruns de governança ou outros grupos capazes de intensificar a cooperação entre as partes e colaborar para o alcance de acordos e soluções negociadas. Assim, espera-se que tais entidades sejam levadas em consideração durante o processo de consulta, justamente pelo potencial de representatividade que possuem.

Dessa forma, entende-se que as preocupações levantadas na contribuição já estão sanadas pelo texto proposto.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18401
NOME DO CONTRIBUINTE
Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.
CONTRIBUIÇÃO
<p>ILUSTRÍSSIMO SENHOR DIRETOR PRESIDENTE – JULIANO ALCÂNTARA NOMAN E SUPERINTENDÊNCIA DE REGULAÇÃO ECONÔMICA DE AEROPORTOS (SRA) – AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL – ANAC Processo nº 00058.042407/2021-81 Assunto: Consulta Pública nº 12/2021 – Relicitação Aeroporto SBKP AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A., com sede à Avenida Marcos Penteados de Ulhôa Rodrigues, nº 939 – Edifício Castello Branco Office Park – Torre Jatobá – 9º andar, Alphaville, Município de Barueri, Estado de São Paulo, CEP 06460-040, devidamente inscrita no CNPJ/MF sob o nº 09.296.295/0001-60, por sua procuradora abaixo assinada, vem, respeitosamente, à presença desta Ilustre Agência, apresentar suas CONTRIBUIÇÕES ao presente processo de consulta pública.</p> <p>Trata-se de processo de consulta pública instaurado por esta I. Agência com a intenção de divulgar e receber contribuições aos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA e as minutas de Edital de Licitação, Contrato de Concessão e respectivos Anexos relativos à concessão da ampliação, manutenção e exploração do Aeroporto Internacional de Campinas/SP (“VCP” ou “Viracopos”).</p> <p>Inicialmente, a AZUL ressalta os argumentos expostos em audiência pública ocorrida no dia 13/09/2021, bem como aproveita o ensejo para trazer por escrito as contribuições que certamente serão cautelosamente analisadas por esta I. Agência. Pois bem. Analisando os documentos postos à consulta pública, alguns pontos chamaram a atenção desta operadora a título de oportunidades de adequação, os quais serão melhor expostos abaixo.</p> <p>Todavia, como ponto mais crítico a AZUL ressalta a ausência de significantes investimentos nas fases iniciais da concessão, uma vez que os principais projetos de infraestrutura (terminais de passageiros, pátios de aeronaves, sistema de pistas de pouso e decolagem, sistema de pistas de rolamento e vias de acesso) estão programados para a 2ª fase da concessão, mediante o alcance dos gatilhos elencados no Plano de Exploração Aeroportuária - PEA.</p> <p>Adicionalmente a esta diretriz, nota-se que durante a construção do EVTEA, o planejamento estratégico dos operadores do aeroporto não é devidamente considerado. Neste sentido, a AZUL, principal operadora de Viracopos, representando 98% dos assentos ofertados e movimentos do aeroporto, vem demonstrando um crescimento significativo na retomada pós-pandemia e estima que tal crescimento continuará a ser significativo pelos próximos anos, porém o EVTEA não vislumbra este notório crescimento, sendo que a limitação de crescimento na capacidade de expansão, principalmente do lado ar, limita a quantidade de operações em horas picos e prejudica a livre competição entre as empresas aéreas brasileiras e também com outros aeroportos.</p> <p>Assim sendo, o adiamento dos projetos de melhoria de infraestrutura e expansão para fases posteriores da concessão prejudica sobremaneira a retomada do crescimento da AZUL no período pós-pandemia, tanto no transporte de passageiros</p>

quanto no transporte de cargas, e conseqüentemente, prejudica a recuperação da aviação comercial no Brasil como um todo. Além disso, tal adiamento também irá interferir na livre concorrência do mercado aeronáutico, limitando um operador aéreo, enquanto os demais tem livre crescimento por usarem outros aeroportos concessionados como base principal.

Neste aspecto, importante destacar que o aeroporto de Campinas/SP tem mostrado um crescimento vertiginoso quanto ao volume de passageiros e cargas transportados nunca antes visto e tal fato está intimamente ligado ao crescimento da AZUL, que neste momento de retomada ocupa e está posicionada a continuar a ocupar a posição de maior empresa aérea do país, ressaltando ainda que Viracopos é o principal HUB da empresa.

Observa-se que atualmente a AZUL opera 130 destinos, 128 domésticos e 2 internacionais. Todavia, o plano de expansão da empresa visa chegar a 200 cidades atendidas no país até 2023, ou seja, é projetado um crescimento de 65%, o que representará e permitirá uma maior conectividade do Brasil e aumento dos passageiros transportados pelo modal aéreo.

Outrossim, verifica-se que o modelo de conectividade permitiu às empresas aéreas sobreviverem aos efeitos devastadores da pandemia Covid-19, sendo que este modelo continuará a ser explorado pelas empresas e deverá ser considerado nos projetos aeroportuários, principalmente Viracopos.

Nota-se ainda que o aeroporto de Campinas/SP fechou o ano de 2020 como o 4º maior aeroporto do país em movimentação de passageiros (<https://www.mercadoeventos.com.br/noticias/aviacao/confira-quais-foram-os-10-aeroportos-mais-movimentados-do-pais-em-2020/>) e em 2021 até o mês de Junho, o aeroporto de Campinas/SP se tornou o 2º maior do país, atrás apenas de Guarulhos/SP - GRU. (<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/dados-estatisticos>), que conta com ampla infraestrutura para o contínuo crescimento de suas operações.

Assim, ressaltando a importância da relicitação de Viracopos para a retomada da aviação no Brasil do período pós-pandemia, seguem abaixo as considerações da AZUL, como apontamentos de melhoria para este processo de concessão, que certamente serão cuidadosamente analisadas por esta I. Agência.

JUSTIFICATIVA

ILUSTRÍSSIMO SENHOR DIRETOR PRESIDENTE – JULIANO ALCÂNTARA NOMAN E SUPERINTENDÊNCIA DE REGULAÇÃO ECONÔMICA DE AEROPORTOS (SRA) – AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL – ANAC

Processo nº 00058.042407/2021-81

Assunto: Consulta Pública nº 12/2021 – Relicitação Aeroporto SBKP

AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A., com sede à Avenida Marcos Penteado de Ulhôa Rodrigues, nº 939 – Edifício Castello Branco Office Park – Torre Jatobá – 9º andar, Alphaville, Município de Barueri, Estado de São Paulo, CEP 06460-040, devidamente inscrita no CNPJ/MF sob o nº 09.296.295/0001-60, por sua procuradora abaixo assinada, vem, respeitosamente, à presença desta Ilustre Agência, apresentar suas CONTRIBUIÇÕES ao presente processo de consulta pública.

Trata-se de processo de consulta pública instaurado por esta I. Agência com a intenção de divulgar e receber contribuições aos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA e as minutas de Edital de Licitação, Contrato de Concessão e respectivos Anexos relativos à concessão da ampliação, manutenção e exploração do Aeroporto Internacional de Campinas/SP (“VCP” ou “Viracopos”).

Inicialmente, a AZUL ressalta os argumentos expostos em audiência pública ocorrida no dia 13/09/2021, bem como aproveita o ensejo para trazer por escrito as contribuições que certamente serão cautelosamente analisadas por esta I. Agência. Pois bem. Analisando os documentos postos à consulta pública, alguns pontos chamaram a atenção desta operadora a título de oportunidades de adequação, os quais serão melhor expostos abaixo.

Todavia, como ponto mais crítico a AZUL ressalta a ausência de significantes investimentos nas fases iniciais da concessão, uma vez que os principais projetos de infraestrutura (terminais de passageiros, pátios de aeronaves, sistema de pistas de pouso e decolagem, sistema de pistas de rolamento e vias de acesso) estão programados para a 2ª fase da concessão, mediante o alcance dos gatilhos elencados no Plano de Exploração Aeroportuária - PEA.

Adicionalmente a esta diretriz, nota-se que durante a construção do EVTEA, o planejamento estratégico dos operadores do aeroporto não é devidamente considerado. Neste sentido, a AZUL, principal operadora de Viracopos, representando 98% dos assentos ofertados e movimentos do aeroporto, vem demonstrando um crescimento significativo na retomada pós-pandemia e estima que tal crescimento continuara a ser significativo pelos próximos anos, porém o EVTEA não vislumbra este notório crescimento, sendo que a limitação de crescimento na capacidade de expansão, principalmente do lado ar, limita a quantidade de operações em horas picos e prejudica a livre competição entre as empresas aéreas brasileiras e também com outros aeroportos.

Assim sendo, o adiamento dos projetos de melhoria de infraestrutura e expansão para fases posteriores da concessão prejudica sobremaneira a retomada do crescimento da AZUL no período pós-pandemia, tanto no transporte de passageiros quanto no transporte de cargas, e conseqüentemente, prejudica a recuperação da aviação comercial no Brasil como um todo. Além disso, tal adiamento também irá interferir na livre concorrência do mercado aeronáutico, limitando um operador aéreo, enquanto os demais tem livre crescimento por usarem outros aeroportos concessionados como base principal.

Neste aspecto, importante destacar que o aeroporto de Campinas/SP tem mostrado um crescimento vertiginoso quanto ao volume de passageiros e cargas transportados nunca antes visto e tal fato está intimamente ligado ao crescimento da AZUL, que neste momento de retomada ocupa e está posicionada a continuar a ocupar a posição de maior empresa aérea do país, ressaltando ainda que Viracopos é o principal HUB da empresa.

Observa-se que atualmente a AZUL opera 130 destinos, 128 domésticos e 2 internacionais. Todavia, o plano de expansão da empresa visa chegar a 200 cidades atendidas no país até 2023, ou seja, é projetado um crescimento de 65%, o que representará e permitirá uma maior conectividade do Brasil e aumento dos passageiros transportados pelo modal aéreo.

Outrossim, verifica-se que o modelo de conectividade permitiu às empresas aéreas sobreviverem aos efeitos devastadores da pandemia Covid-19, sendo que este modelo continuará a ser explorado pelas empresas e deverá ser considerado nos projetos aeroportuários, principalmente Viracopos.

Nota-se ainda que o aeroporto de Campinas/SP fechou o ano de 2020 como o 4º maior aeroporto do país em movimentação de passageiros (<https://www.mercadoeventos.com.br/noticias/aviacao/confira-quais-foram-os-10-aeroportos-mais-movimentados-do-pais-em-2020/>) e em 2021 até o mês de Junho, o aeroporto de Campinas/SP se tornou o 2º maior do país, atrás apenas de

Guarulhos/SP - GRU. (<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/dados-estatisticos>), que conta com ampla infraestrutura para o contínuo crescimento de suas operações.

Assim, ressaltando a importância da relicitação de Viracopos para a retomada da aviação no Brasil do período pós-pandemia, seguem abaixo as considerações da AZUL, como apontamentos de melhoria para este processo de concessão, que certamente serão cuidadosamente analisadas por esta I. Agência.

RESPOSTA

A ANAC agradece e informa que, considerando ser essa contribuição uma consolidação das contribuições n. 18395 18396 18397 18398 18399 18400 e 18402, a respectiva resposta encontra-se juntos a tais contribuições .

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
18402
NOME DO CONTRIBUINTE
Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.
CONTRIBUIÇÃO
Alteração do Prazo - fase 1B. Alterar o dever de apresentação do anteprojeto e o cronograma de execução dos investimentos de ampliação e adequação da infraestrutura do Aeroporto, com a caracterização da infraestrutura para atendimento aos requisitos do PEA, a serem realizados dentro do prazo da Fase I-B de 180 dias para 60 dias, além do que a fase 1B deverá perdurar no máximo 12 meses.
JUSTIFICATIVA
Nos documentos jurídicos apresentados nesta consulta pública é previsto que a duração da fase 1B será de 24 meses e conforme exposto no item 2.27 da Subseção II do Contrato, o anteprojeto será apresentado em 18 meses da data da eficácia do contrato. Tem-se que neste período é prevista a execução de atividades de ampliação e adequação do Aeroporto para atendimento às especificações mínimas da infraestrutura aeroportuária e recomposição total do nível de serviço estabelecido no PEA. Neste sentido, principalmente diante da situação econômica da concessionária antecessora, já por diversos anos a infraestrutura em Campinas/SP se mostra deficitária, insuficiente e longe de atender os mínimos necessários. Diante da quantidade de melhorias necessárias, a AZUL acosta a tabela anexa (doc. 01) relacionando todas as correções que deveriam ocorrer durante a fase 1B, no período máximo de 12 meses, diante da notória falta de estrutura mínima, devendo este item ser recomposto pela nova concessionária o quanto antes.
RESPOSTA
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que o cronograma proposto nos estudos de viabilidade contempla o tempo necessário para obtenção da licença ambiental (licença de instalação - LI) e o tempo necessário para execução da obra. O cronograma estimado é suficiente para a conclusão de toda a infraestrutura planejada no Plano de Desenvolvimento, de modo que não haja impactos significativos na operação do aeroporto. Em função da complexidade e extensão das obras previstas, estimou-se que seriam necessários 8 meses para obtenção das licenças, de acordo com o detalhamento apresentado no Relatório dos Estudos Ambientais, restando, portanto, 10 meses para execução das obras, conforme previsto nos estudos. A redução da fase I-B para 12 meses poderia gerar complicações no desenvolvimento das obras previstas, dado que sobrariam apenas 4 meses para realização dos investimentos uma vez obtidas as licenças necessárias. Considerando as contribuições recebidas no âmbito desta consulta pública e tendo em vista as melhorias previstas na infraestrutura, julgou-se adequada uma redução da Fase I-B da concessão para 18 meses.</p> <p>A ANAC igualmente agradece a contribuição e esclarece que os prazos de análise de projeto são necessários para garantia do adequado planejamento, consulta e ajustes por parte da Concessionária. A antecipação da apresentação dos anteprojetos pode ser prejudicial à qualidade do material, de forma que mantem-se os prazos propostos na minuta de Contrato</p>

2.2 CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS VIA SEI! E NO ÂMBITO DAS SESSÕES PRESENCIAIS DE AUDIÊNCIA PÚBLICA

3. Nº DA CONTRIBUIÇÃO
SEI 6142289
NOME DO CONTRIBUINTE
IATA - ABEAR - ALTA -JURCAIB
CONTRIBUIÇÃO
Anexo
JUSTIFICATIVA
<p>Dadas as características de mercado que VCP exhibe, o aeroporto pode ser categoricamente descrito como um monopólio natural, com a inexistência de substitutos perfeitos. A alternativa de outro meio de transporte é severamente limitada dada a pequena malha ferroviária, indústria de navegação interior limitada e infraestrutura rodoviária deficiente, que aumentam significativamente o tempo e os custos de transporte, finalmente afetando os consumidores finais com preços mais altos.</p> <p>Monopólios naturais não são considerados prejudiciais per se. No entanto, eles devem ser necessariamente regulados para evitar possível falha de mercado. Com isso em mente, se as tarifas de carga aérea para a relicitação de VCP não forem reguladas, considerando a posição de monopólio natural, entendemos que há uma grande probabilidade de nos encontrarmos em efetiva falha potencial em futuro breve.</p> <p>Como se depreende da argumentação apresentada, é dever dos Estados contratantes assegurarem que os aeroportos não adotarão comportamentos contrários à promoção da competitividade, ou abusarão de sua posição dominante que, no caso dos aeroportos internacionais brasileiros, como amplamente exposto, constituem monopólio natural.</p>
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a proposta da ANAC será mantida nos termos da manifestação da IATA.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
S/N
NOME DO CONTRIBUINTE
EDUARDO CAVALHAES
CONTRIBUIÇÃO
Dúvidas relacionadas ao processo de indenização.
JUSTIFICATIVA
<p>Vou fazer uma intervenção aqui pontual, a título de comentário para a consideração pela agencia no âmbito da consulta pública sem prejuízo de outros comentários, questões e sugestões que venham a nos apresentar e por escrito posteriormente dentro do prazo que foi fixado. Como já é de conhecimento de todos, a realização da relcitação que foi estabelecida lá pela Lei 13.448 de 2017 e depois foi regulamentada pelo Decreto 9957 de 2019, está tendo agora nos aeroportos de São Gonçalo do Amarante no Rio Grande do Norte e Viracopos em São Paulo suas primeiras experiências no setor de concessões aeroportuárias e é justamente por essa razão que é o caso de São Gonçalo do Amarante, que teve já documentação analisada e aprovada pela ANAC no mês de junho passado e que atualmente está em análise pelo Tribunal de Contas da União é considerado um caso paradigmático por todos e que vem sendo observado bastante de perto a pedido por todos aqueles que também tem interesse no caso aqui de Viracopos que estamos debatendo hoje. É por isso que a notícia de que uma decisão do Tribunal de Contas da União de que suspenderia a análise até uma definição dos valores exatos de indenização pela concessionária atual, naquele caso de São Gonçalo do Amarante, obviamente traz um nível de preocupação para todos aqueles que estão analisando o caso de Viracopos e muito embora subverta a lógica do processo que foi instituído tanto pela lei, quanto pelo decreto regulamentador traz algum nível de preocupação. Por essa razão, a intervenção que faço aqui é hoje é no sentido de a gente apoiar a ANAC e incentivar, obviamente, todas as tentativas e esforços da agência de demonstrar Côrte de Contas Federal que já existe toda uma regulamentação hoje em vigor que permite interesse a qualquer preocupação com relação a pagamento de indenização, ordem dos fatores e valores que são pagos, regulamentação essa que já permite aos potenciais interessados se planejarem e poderem novamente participar do processo com segurança e que justamente por isso também é visto com preocupação também qualquer tipo de intervenção ou tentativa de não observância daquilo que constou da lei e do seu decreto regulamentador na análise pela (ininteligível 01:01:02) de contas. Essa é a minha manifestação pontual, deixou aqui então o comentário. Parabenizo a todos e agradeço os esforços que vêm sendo tomados rotineiramente aí pela agência e pela SAC.</p>
RESPOSTA
Anac agradece e informa que seguirá envidando os esforços necessários a efetivação do processo de relcitação e correspondente prestação indenizatória.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
S/N
NOME DO CONTRIBUINTE
Fábio Campos
CONTRIBUIÇÃO
Sugestões relacionadas ao EVTEA.
JUSTIFICATIVA
<p>Em saudando todos, gostaria de dividir a nossa contribuição da Azul hoje em 5 partes, começando pela relevância da Azul nesse processo relicitatório. Falar um pouco sobre o processo antigo de concessão do aeroporto de Viracopos, seguindo com a situação que nos encontramos hoje como o maior operador aeroportuário e posteriormente falando um pouquinho sobre as projeções de futuro e os estudos e os apontamentos trazidos no atual EVTEA em todos os materiais disponibilizados para a relicitação de Viracopos. A Azul iniciou as suas operações em 2008 no Brasil. Foi uma empresa que em toda a história mundial se iniciou com o maior capital disponível de US\$ 250 milhões de dólares na época. A empresa optou desde o seu início pelo desenvolvimento do Brasil como um todo. Inclusive apostando em aeronaves fabricadas aqui no Brasil pela Embraer e escrevendo o maior pedido de jatos comerciais da história por qualquer operador brasileiro junto a Embraer. Chegando hoje a mais de 160 encomendas de jatos nacionais que geram cada um desses 88 empregos diretos, 330 empregos indiretos e receitas anuais acima de R\$ 65 milhões de reais para empresas e órgãos públicos, além de mais de R\$ 13 milhões anuais de impostos. A Azul quando começou em 2008 não veio para roubar marketing, ela veio para adicionar novos clientes que não usavam o modal aéreo. Em 10 anos a Azul foi responsável por um aumento de 60% de todo o acréscimo no setor aéreo, adicionando mais de 27 milhões de viajantes ano ao modal. Nós passamos a desenvolver a aviação regional no país, como nunca antes desenvolvida. Adicionamos serviços aéreos as cidades que nunca tinham visto um avião pousar em seu aeroporto. Começamos a operar inclusive aeronaves ATR após a nossa operação de aeronaves exclusivas da Embraer, fusionando posteriormente com a TRIP para crescer e expandir a nossa influência regional. Com isso, o modelo inicial de conectividade que se provou viável junto aos jatos da Embraer passou a se desenvolver com os ATRs e se mostrou cada vez mais um modelo mais adequado para o Brasil. É um modelo hoje, naquela época impulsionou a empresa e gerou a demanda para aeronaves maiores. Quando a Azul passou a fazer investimento recorde no país, no Brasil. De 2008 a 2018 foram aproximadamente US\$ 2 bilhões de dólares investidos no país. Foi aí que começamos a adicionar a nossa frota A330, A320neo que eram sustentadas, em sua maioria, pela conectividade gerada pelas aeronaves menores que serviam a aviação regional. No intuito de crescer ainda mais com a sua aviação regional, a Azul trouxe a família a empresa Azul Conecta, a nossa empresa de aviação verdadeiramente regional. E então, passamos a atender um maior número de cidades e aeroportos históricos na história recente do Brasil, servindo 146 aeroportos</p>

brasileiros com uma área de captação de mais de 1.500 municípios. Hoje, no pós pandemia, se não fossem a Azul, 83 aeroportos não teriam serviço aéreo regular. O que faria mais de 900 municípios serem desatendidos de serviço aéreo. Pode se dizer, sem dúvida, que nos últimos 10 anos, com todos esses investimentos, conexões e gerações de emprego, a Azul foi uma das empresas que mais ajudou o desenvolvimento do Brasil. Somente aqui dentro de casa são 14 mil tripulantes. Gerando indiretamente 56 mil empregos e induzindo mais 100 mil desses. Tudo isso que a Azul construiu, ela construiu usando Viracopos como sua casa. O primeiro Hub da Azul, que foi escolhido pelo seu potencial de desenvolvimento e potencial esse que nunca tinha sido explorado antes da Azul. Esse modelo de conectividade que a Azul trouxe, foi inclusive vital para a sobrevivência da empresa e do próprio aeroporto durante o Covid. A pandemia que essa nova doença nos trouxe, se mostrou que inclusive em mercados mais desenvolvidos, como em mercados aéreos dos Estados Unidos, onde dezenas de milhões de dólares foram injetados nas empresas a fundo perdido, esse modelo de conectividade se mostrou um modelo necessário para a sobrevivência dessas empresas, mesmo após o aporte que receberam. Damos como exemplo a Southwest Airlines nos Estados Unidos que foi uma empresa que sempre se mostrou como empresa ligando ponto a ponto, sem conexão e hoje é uma das grandes empresas que conectam nos Estados Unidos. Durante a pandemia, a Azul se mostrou aqui no Brasil a empresa mais resiliente do mercado e se posicionou, sem dúvida, como a empresa mais capaz da retomada como temos visto hoje. Hoje a Azul é líder de fatia de mercado no Brasil. Algo inédito na história da empresa. Iremos, inclusive, crescer muito durante os próximos anos. A Azul, inclusive, como apontado pelo diretor Ricardo anteriormente em sua fala, levou os seus Hubs para os principais Hubs no Brasil, como Viracopos e Recife, atingindo em 100% de sua demanda pré-pandemia já nos dias atuais. Falando de Viracopos, Viracopos foi escolhido como a casa da Azul em 2008, quando a empresa surgiu e naquela época o aeroporto contava apenas com alguns voos cargueiros, principalmente internacionais e aviação geral. Em 4 anos a Azul transformou Viracopos em um Hub emergente. Trouxe, inclusive, um aumento de competitividade significativamente para a região e para o mercado. Inclusive foi a Azul que operando e desenvolvendo no aeroporto por esses 4 anos viabilizou a sua concessão isolada em 2012. Na época, por diversas razões além dessa nossa discussão de hoje, o estudo de viabilidade do aeroporto apresentava projeções de demandas megalônicas, contratos de concessão, fazia exigência de construções massivas, sem adotar nenhuma forma de consultation, como já apontado pelos colegas anteriormente. Mesmo a Azul sendo a única operadora relevante do aeroporto na época, nós já representávamos na época 95% dos movimentos e mais de 90% da capacidade do aeroporto. A Azul nunca foi permitida a fazer parte das discussões e das tomadas de decisões estratégicas por parte da concessionária para poder participar justamente nos efeitos finais dessas construções e operação do aeroporto. Nem mesmo, muitas vezes, em caráter de participantes ou até para poder contribuir com as projeções de demanda que a Azul via para o aeroporto de Viracopos. O resultado disso foi sem dúvida investimentos em construções desnecessárias, inclusive, que hoje oneram o processo de relicitação, como já bem apontado pelo senhor Adriano. E o aeroporto hoje que se encontra em um aeroporto completamente não

favorável a operação, inclusive, por muitas vezes, disfuncional. Isso tudo trouxe hoje a nossa realidade que nos encontramos hoje. A demanda que era prevista nos EVTEAs anteriores não se concretizou, o aeroporto fez um investimento significativo e por vezes como contrato desnecessário e embarcou em uma fase de grande dificuldade financeira que nos traz aqui até hoje. E mesmo assim, mesmo com todos esses desafios, porém, o aeroporto de Viracopos se transformou, sem dúvida, em um dos aeroportos mais importantes do país. Sem dúvida nenhuma, como já apontado pelos próprios colegas aqui, foi um dos que teve o seu crescimento mais acelerado no pós pandemia e que se mostram extremamente relevante, não só pelo seu modelo de conectividade, apresentado pela Azul em seu maior Hub, mas também pelo modelo e pela vocação cargueira do aeroporto. Com a realidade que a gente vive hoje e a importância desse aeroporto, a própria Azul já realizou investimentos nesse aeroporto do seu bolso. Esses investimentos foram na ordem de R\$ 176 milhões de reais em Viracopos, incluindo obras próprias da Azul e também incluindo financiamentos a atual administradora para garantir a simples continuidade de operação e funcionalidade do aeródromo é ressaltante importar que todas essas obras e esses investimentos foram feitos com um único intuito de preservar a conectividade do aeroporto que é a maior necessidade que se apresenta hoje. Hoje o aeroporto apresenta diversos desafios operacionais, principalmente para esse modelo de conectividade mencionado. Nós temos partes com saídas únicas, taxiways únicas de mão únicas, a gente tem exemplos de conectividade no aeroporto de Viracopos que são esdrúxulas. Nós temos, por vezes, necessidade de um deslocamento de uma conexão entre um voo e outro de mais de 2 ônibus a bordo de mais 2 km a bordo de um ônibus, seguidos de mais 800m de caminhada, resultando em um tempo de deslocamento, apenas de deslocamento entre conexões de mais de 30 minutos. Hoje o aeroporto já limita a operação da Azul e não digo mais nem do seu crescimento, mas pura e simplesmente da sua operação atual. O atual pátio do terminal principal hoje comporta 33 aeronaves paradas ao mesmo tempo, 29 se considerarmos uma operação internacional concomitante a operação doméstica. Hoje a Azul já para concomitantemente em solo no aeroporto de Viracopos, 55 aeronaves ao mesmo tempo. Isso mostra que o modelo de concessão antigo está impactando o crescimento da principal empresa aérea brasileira, que usa Viracopos como o seu Hub e está impactando assim a livre concorrência entre players de mercado. Isso porque se compararmos Viracopos a outros aeródromos, como por exemplo, o aeródromo de Guarulhos usado pelas nossas maiores concorrentes como um dos seus maiores Hubs, existe uma grande diferença entre áreas limitadas do lado ar, ou seja, áreas operacionais limitadas, versus espaços livres em outros aeroportos como, por exemplo, Guarulhos para o crescimento, incluindo posições de parada, gates e terminais usados pela concorrência. Hoje a Azul movimenta aproximadamente 1 milhão de clientes ano e 100 milhões de quilos por ano no aeroporto de Viracopos. Representando entre 90% e 98% do movimento do aeroporto, com projeções que vão ainda crescer como mostrarei a seguir. Hoje também temos um operador no aeroporto que está impedido de investir em obras operacionais, incluindo simples construções como término de obras de portões de embarque e adicionar posições de parada ou construções de pequeno pátio para a parada de aeronaves de porte pequeno. No futuro, a Azul estima que entre 2022 e 2026 o Viracopos atinge uma média

só por parte da Azul, ou seja, pela operação da Azul de 12 milhões de passageiros anos. Atingindo aí 628 mil movimentos nesse período de 2022 a 2026. E de 2027 em diante, chegando até 2032, ou seja, por mais 5 anos, a gente estima que essa média vá a 26 milhões de passageiros ano e 10... o que representaria, 10 milhões a menos do que o EVTEA estima para apenas 2052, ou seja, as estimativas da Azul que são baseadas em contratos firmados para a expansão de frota e de pessoal já mostra que o EVTEA vem com uma estimativa baixa em relação ao crescimento esperado pela empresa. Crescimento esse que estima-se de 20% nos próximos 5 anos e de 100% até 2032. E um crescimento de carga doméstica, principalmente ainda mais assustador, na ordem de 533% nos próximos 5 anos e dobrando posterior até 2032 em mais 10 vezes esse valor atingido em 2026. Além da Azul, o aeroporto também tem um crescimento de carga internacional, fora a carga doméstica da empresa que solidifica, que é solidificada pelo aeroporto sem considerado um Hub não só para o Brasil, mas como para a América Latina e principalmente quando se leva em consideração os modos de consumo da sociedade pós pandêmica. Com isso, eleva-se extremamente o nível de complexidade operacional do aeroporto que hoje já sofre para operar simplesmente. Quando se pensa em um futuro aonde a Azul vai estar operando veículos eVTOL que vão estar chegando de todos os lugares da região e conectando esses clientes com aeronaves desde porte do Cessna Caravan até aeronaves como A350, a logística se torna extremamente desafiadora e por isso a gente precisa prestar atenção suficientemente para as complexidades operacionais que esse aeroporto vai atingir até 2052. Se assumimos ainda o cenário de GeP dos aeroportos de São Paulo como já mencionado pelos colegas anteriormente, esse cenário só tende a se tornar cada vez mais desafiador, até porque esse é o estimativo desse GeP já é atingido antes de meados dessa próxima concessão. E falando da concessão em si, a Azul gosta de chamar atenção para esse momento único que vivemos hoje com a reliberação de Viracopos. Como já apontado pelo Superintendente Adriano, mas acho que não podemos parar de estressar o ponto de que este processo não pode ser aliado de maneira alguma a qualquer processo de reequilíbrio econômico com a atual concessionária e isso engloba, inclusive, a fala do colega Eduardo anteriormente, com a decisão atual do TCU que vivemos hoje. Então, muito importante essa... todo o empenho para que isso não aconteça. E é um momento único porque Viracopos é um bem público, um bem da União que vai ser um dos bens de maior relevância para o desenvolvimento logístico desse país nos próximos 30 anos. E por isso a importância de a gente prestar atenção nesse momento. Eu queria parabenizar a evolução dos estudos dos EVTEAs realizado pela SAC nesses últimos anos. Os estudos realmente trazem perspectivas muito mais realísticas e trazem foco muito mais importantes. Porém, a Azul ainda identifica algum GeP no atual EVTEA para Viracopos. Inicialmente, em termos macros, vê-se que os times das obras em relação ao crescimento projetado pela Azul, baseado esse crescimento não apenas em projeções de mercado, mas principalmente concretizado pelos contratos que a empresa firma de longo prazo para leasing de aeronaves, contratos esses que duram de 12 a 15 anos, vê-se que os times e os gatilhos desse estudo inicial baseado, jogam as obras muito além do que o projetado pela Azul. Além disso, também nota-se a priorização de algumas obras que não favorecem atacar os maiores gargalos

de aeroporto hoje. Que vamos falar mais adiante e principalmente que não favorece a conectividade. Viracopos é um aeroporto que foi de 60%, um aeroporto que tem 60% dos seus clientes conectando para um cenário pós pandêmico de 81% de seus clientes em conexão. Mostrando mais uma vez a relevância do modelo de concessão para os novos tempos. As distâncias mostradas no EVTEA inicial mostram que todas as distâncias vão ser aumentadas no aeroporto projetado. Incluindo o deslocamento de clientes dentro do terminal, o deslocamento entre posições remotas e posições de terminais e inclusive de carga, trânsito de carga dentro do aeroporto, transformando, o que na visão da Azul, pode ser um trânsito caótico dentro, no lado ar do aeroporto. Então, deve-se buscar soluções contrárias, soluções de mobilidade interna dentro do aeroporto. E também não há construções prescritas favorecendo essa mobilidade, como por exemplo, a instalação de trens de mobilidade ou grandes obras de movimentação de população dentro dos terminais, como visto, por exemplo, anunciado recentemente em Guarulhos como no trilho que será instalado. Alguns exemplos de gargalos gigantes que nós vemos hoje são as posições de parada e posições de paradas conectadas a terminais, ou seja, com fingers, em gatilhos do aeródromo. Nota-se que somente na fase, após a conclusão da fase 1 B, ou seja, na fase 2 teríamos visto um aumento desse tipo de posições de parada. Na fase 1 B apenas adições de algumas posições de paradas de grandes aeronaves, o que não atende a demanda real do aeroporto que está conectando regionalmente. Vemos também uma ausência no projetado e apresentado pelo Diretor Ricardo em um desenvolvimento de terminal de cargas. A necessidade desses terminais de cargas, principalmente domésticos, elas se mostram muito maiores pelo crescimento da Azul e também como apontado pelo senhor José Barreto, com os novos processos da receita. Com isso, uma solução apresentada pela Azul já a operadora atual de transformar o terminal antigo em terminal de carga, garantindo aproximadamente 20.000m² de espaço terminal doméstico de carga é algo, é uma solução plausível. Porém, é uma solução que já nasce limitada, pois isso atenderia apenas a demanda atual da Azul por terminal de carga e não pensando em nenhum crescimento futuro e nem em outras empresas aéreas que possam vir operar. E a solução em relação a pistas e seus gatilhos também mostra-se a Azul como não tão estimada quanto nós estimamos. Por que isso? Porque é um balanço com posições de pátio projetadas não se mostra como uma realidade, situações de contingência não são levadas em consideração e o GeP atingido pelos demais aeródromos em São Paulo também podem trazer essa necessidade antes. A Azul estima que a capacidade máxima da pista atual será atingida em 2025 no aeroporto de Viracopos. Muito antes do projetado pelo EVTEA. Importante, então, ressaltar nesses minutos finais que os pontos mais importantes sejam que não como contrato atual, como contrato da atual concessão, não se possam incluir exigências temporais de construções e sim incluir-se gatilhos de demandas compatíveis com a realidade do aeroporto, que inclusive, possam ser discutidas com os operadores, considerando cenários além do apenas projeto para aeroporto isoladamente, mas para como todo o sistema de aviação. Esses gatilhos devem inclusive, ser considerados com a hora pico e não com uma média durante o dia, como feito anteriormente, pois trata-se de um aeroporto de conexão, como já mencionado anteriormente. Incluir não só o

incentivo, mas a obrigatoriedade ao processo de consultation a todas as obras relevantes e estratégicas desse aeroporto e não só um consultation consultivo, mas sim um consultation real, onde possa-se a operadora aérea fazer parte das decisões. Em suma, ressalta-se a importância do aeroporto de Viracopos e o momento único que nos encontramos com o objetivo de conceder tamanho bem da União pelos próximos 30 anos. Limitar o crescimento de Viracopos com o modelo de concessão que não atende as demandas da Azul, com gatilhos não compatíveis a realidade da empresa aérea, que estimam um crescimento significativamente acima dos projetados pelo EVTEA, estimativas essas que são sustentadas, como eu disse anteriormente, por contratos de expansão de frotas já firmados, seria limitar o próprio desenvolvimento do Brasil e impactar a livre concorrência da aviação brasileira. Vale salientar que qualquer impacto em Viracopos, Hub principal da Azul, significa, na realidade um impacto para toda a malha da Azul. Portanto, garantir a participação da Azul no refinamento do contrato de concessão, principalmente, no tocante aos gatilhos do contrato e formatação das áreas operacionais e posteriormente no processo decisório estratégico, uma vez que o aeroporto esteja concessionado através de um processo real de consultation são de suma importância para evitar a repetição de um modelo de concessão que vem atualmente falhando o interesse do público. Gostaria mais uma vez de agradecer a todos os colegas. Parabenizar a ANAC e a SAC pelo seu envolvimento e envolvimento do público nesse processo de concessão e encerrar a fala da Azul. Muito obrigado.

RESPOSTA

A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que as posições de pátio (contato e remotas) foram calculadas com o objetivo de garantir o atendimento aos níveis de serviço previstos em projeto, tendo em vista a demanda estimada para aeroporto nos estudos de viabilidade. Acrescente-se, ademais, que as distâncias até as posições de pátio remotas são consequência do tamanho e da geometria existente no aeroporto, assim como da topografia sobre a qual ele está inserido. Esclareça-se, no entanto, que o concessionário poderá realizar investimentos adicionais de acordo com o crescimento da demanda no período da concessão, mantendo-se a obrigação de preservar os níveis de serviço da operação aeroportuária. Por fim, considerando as contribuições recebidas na presente audiência pública, julgou-se adequado promover ajustes na modelagem jurídica da relicitação com o fito de assegurar a ampliação das posições de pátio de 33 para 53 nos primeiros 18 meses da concessão (a contar da data de eficácia do contrato).

Ressalte-se, ainda, que os estudos de viabilidade foram elaborados utilizando as melhores práticas de projeção de tráfego, dimensionamento dos sistemas e avaliação de ativos aeroportuários. Os estudos estão baseados em modelos econométricos, comparação de resultados com benchmarks do setor e utilização de manuais e critérios de dimensionamento. Destaca-se que o desenvolvimento proposto nos estudos é apenas um referencial para cálculo do valor mínimo de outorga. O futuro concessionário disporá de liberdade operacional e administrativa para propor os investimentos de forma mais eficiente, observadas as cláusulas do contrato de concessão.

Por fim, com relação à demanda pelo terminal de carga doméstica, observa-se que o dimensionamento previsto nos estudos de viabilidade atende à

demanda projetada para o período da concessão. Todavia, independentemente da solução proposta, o desenvolvimento desta instalação será fruto de livre negociação entre as empresas interessadas e o futuro concessionário, e não consubstanciam em obrigações contratuais a este último.