

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

RELATÓRIO DE CONTRIBUIÇÕES

CONSULTA PÚBLICA Nº 020/2020

CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS DE CURITIBA/PR, FOZ DO IGUAÇU/PR, NAVEGANTES/SC, LONDRINA/PR, JOINVILLE/SC, BACACHERI/PR, PELOTAS/RS, URUGUAIANA/RS E BAGÉ/RS, FORMANDO O BLOCO SUL; DOS AEROPORTOS DE GOIÂNIA/GO, SÃO LUÍS/MA, TERESINA/PI, PALMAS/TO, PETROLINA/PE, IMPERATRIZ/MA, FORMANDO O BLOCO CENTRAL; DOS AEROPORTOS DE MANAUS/AM, PORTO VELHO/RO, RIO BRANCO/AC, CRUZEIRO DO SUL/AC, TABATINGA/AM, TEFÉ/AM E BOA VISTA, FORMANDO O BLOCO NORTE.

1 INTRODUÇÃO

De acordo com o Aviso de Consulta Pública nº 020/2020, publicado no Diário Oficial da União de 11 de agosto de 2020, Seção 3, a Diretoria Colegiada desta Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), conforme deliberado na reunião de diretoria, realizada em 10 de agosto de 2020, resolveu submeter à consulta pública, em complemento à Consulta Pública nº 03/2020, itens alterados, após o encaminhamento à fiscalização pelo Tribunal de Contas da União, nos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental, bem como nas minutas de Edital de Licitação e do Contrato de Concessão para ampliação, manutenção e exploração dos aeroportos de Curitiba (PR), Foz do Iguaçu (PR), Navegantes (SC), Londrina (PR), Joinville (SC), Bacacheri (PR), Pelotas (RS), Uruguaiana (RS) e Bagé (RS), formando o Bloco Sul; dos aeroportos de Goiânia (GO), São Luís (MA), Teresina (PI), Palmas (TO), Petrolina (PE) e Imperatriz (MA), formando o Bloco Central; e dos aeroportos de Manaus (AM), Porto Velho (RO), Rio Branco (AC), Cruzeiro do Sul (AC), Tabatinga (AM), Tefé (AM) e Boa Vista (RR), formando o Bloco Norte.

Inicialmente, é necessário destacar que a Consulta Pública em tela foi complementar à Consulta Pública nº 003/2020 e que a versão final dos documentos jurídicos referentes a essa rodada de concessão de ativos aeroportuários já havia sido aprovada pela Diretoria Colegiada da ANAC, no âmbito da 2ª Reunião Extraordinária, realizada em 01 de julho de 2020, e encaminhados para controle pelo Tribunal de Contas da União, seguindo rito processual determinado pela Instrução Normativa nº 81/2018 daquela Corte de Contas.

Contudo, em 03 de agosto de 2020, estando o processo ainda sob análise do TCU, a SAC encaminhou o Ofício nº 901/2020/GAB-SAC/SAC a essa Agência. Informou esse Ofício que “a despeito do atendimento às etapas legais do processo de desestatização das infraestruturas aeroportuárias, o Brasil e o mundo foram atingidos pelos efeitos da pandemia de coronavírus (COVID-19), cuja extensão dos impactos levou à inevitável revisão das projeções de demanda de passageiros, aeronaves e cargas. Tal fato exigiu, por consequência, a readequação dos projetos de desenvolvimento das infraestruturas aeroportuárias e das modelagens econômico-financeiras, ensejando assim, uma nova revisão dos Estudos de Viabilidade que subsidiam a modelagem da concessão, e a consequente postergação do cronograma inicialmente estimado.”

A revisão dos estudos provocou alterações substanciais nos documentos jurídicos informadores da desestatização, impactando significativamente no projeto de

exploração das infraestruturas em questão. Foi por esse motivo que optou-se por submeter as Minutas do Edital e do Contrato de Concessão a este processo complementar de discussão pública, tão somente quanto aos pontos que foram alterados após seu encaminhamento à fiscalização pelo Tribunal de Contas da União, bem como os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental revisados.

Acrescenta-se que, 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.

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.

Por isso, 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.anac.gov.br/participacaosocial/consultas-publicas/consultas-publicas-em-andamento/consulta-publica>. Os estudos de viabilidade técnica, por sua vez, foram disponibilizados no sítio eletrônico do Ministério da Infraestrutura - endereço: ftp://ftpaerportos.transportes.gov.br/SEXTA_RODADA/.

As contribuições foram encaminhadas a esta Agência por formulário eletrônico próprio disponível no sítio da ANAC acima indicado até as 18 horas do dia 24 de agosto de 2020.

Registra-se que esta Agência, por meio do Ofício nº 119/2020/SRA-ANAC, de 26 de agosto de 2020, encaminhou à análise da Secretaria Nacional de Aviação Civil as contribuições recebidas no âmbito da Consulta Pública nº 020/2020 relacionadas aos estudos de viabilidade, para eventuais alterações e melhorias que aquela Secretaria entendesse conveniente promover, levando a efeito o teor do Decreto Federal nº 9.972/2019. A resposta foi formalizada por meio do Ofício nº 1029/2020/GAB-SAC/SAC, que encaminhou a esta Agência a Nota Técnica nº 99/2020/DPR/SAC, elaborada pelo

Departamento de Políticas Regulatórias da SAC em resposta às contribuições formuladas.

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.

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 020/2020, em consonância com o art. 9º, § 5º, da Lei nº 13.848/2019.

2 ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES

Nº da Contribuição
14112
Nome do Contribuinte
MANUEL ALEIXO SALLOVITZ
Contribuição
O edital deveria incluir entre os investimentos obrigatórios a implantação de sistema de energia em 400 Hz e ar pré condicionado , alimentados com energia elétrica, às empresas aéreas
Justificativa
Um dos maiores impactos ambientais de qualquer aeroporto é o acionamento das APUs dos aviões durante permanencia no solo , com emissão de 100 decibéis e de gases de efeito estufa de 200 Kg por hora por aeronave A indústria de aviação tem poucas oportunidades de reduzir suas emissões, a não futuramente com aviões elétricos , a hidrogênio ou com uso de biocombustíveis Esse tipo de sistema é um padrão em todos os aeroportos no exterior, oferece redução de custos às empresas aéreas e um lucro adicional à concessionária do aeroporto
Resposta
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que ela não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido à consulta pública, nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Consulta Pública nº 20/2020.

Nº da Contribuição
14121
Nome do Contribuinte
SOCICAM
Contribuição
ANEXO 23 MINUTA DE CONTRATO DE CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS SUL, CENTRAL E NORTE [NOVAS CLÁUSULAS] Subseção I – Dos Deveres Gerais [...] 3.1.1.3. A Concessionária deverá cumprir integralmente as obrigações relativas à expansão da infraestrutura aeroportuária dos Complexos Aeroportuários, devendo envidar esforços para o desenvolvimento e crescimento da oferta de voos em todos os aeroportos dos Blocos, em especial atenção aos aeroportos de menor movimentação, não sendo admitida a concentração das atividades apenas nos Aeroportos com histórico de maior movimentação integrantes dos Blocos; 3.1.1.4. A Concessionária deverá manter durante todo o prazo de concessão a prestação dos serviços de transporte aéreo e em todos os aeroportos dos Blocos, não sendo admitido qualquer tipo de subutilização ou desvio de finalidade do objeto da concessão, por meio da prestação de atividades nos Aeroportos que prejudiquem, diminuam a capacidade operacional, não se coadunem ou que não sejam compatíveis com o concomitante fomento e manutenção dos serviços de transporte aéreo. Subseção II – Da Prestação dos Serviços 3.1.9. assegurar a adequada prestação do serviço concedido, conforme definido no artigo 6.º da Lei federal nº 8.987/95, valendo-se de todos os meios e recursos à sua disposição, incluindo, e não se limitando, a todos os investimentos em futuras expansões, necessários para a manutenção dos níveis de serviço, conforme a demanda existente e futura, de acordo com o estabelecido no PEA, na forma e prazos previstos no referido Anexo; 3.1.9.1 assegurar a adequada execução do objeto da concessão valendo-se de todos os meios e recursos à sua disposição, incluindo, e não se limitando, a todos os investimentos pertinentes descritos no PEA visando o aumento da movimentação dos aeroportos de menor movimentação, com o objetivo de expansão dos serviços aeroviários e a promoção do desenvolvimento regional; Subseção III – Das Atividades Operacionais [...] 3.1.16.1. autorizar pedidos de novos voos que atendam às normas da ANAC, especialmente nos aeroportos de menor movimentação no Bloco, mediante a compatibilização dos serviços aeroportuários e interesses da companhia aérea, promovendo a necessária prestação dos serviços. Seção IV - Da Revisão Extraordinária [...] 6.30. Não será admitida como medida de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro a devolução de um ou mais aeroportos do Bloco ao Poder Concedente. ANEXO 3 DO CONTRATO DE CONCESSÃO PROCEDIMENTOS PARA APLICAÇÃO DAS PENALIDADES DE MULTA 3. Tabelas de Referência COMUM A TODOS OS BLOCOS

Tabela A – Infrações Gerais

REF. DESCRIÇÃO VALORES INCIDÊNCIA

A-[•] Caracterização de desvio de finalidade na execução do objeto da concessão, por meio da utilização infraestrutura aeroportuária para o desempenho de atividades distintas da prestação de serviços aéreos e que, comprovadamente, impeçam ou prejudiquem os níveis de serviços e a expansão da disponibilidade de voos. [•] Por evento

A-[•] Negar, injustificadamente, a prestação dos serviços voltados ao desenvolvimento e crescimento da oferta de voos em qualquer dos aeroportos dos Blocos [•] Mensal, por Aeroporto

A-[•] Não autorizar, sem a devida justificativa técnica, ou deixar de responder à solicitação de autorização para novos voos que atendam às normas da ANAC. [•] Por evento

A-[•] Não atender aos níveis de serviços necessários para o atendimento dos voos autorizados no Aeroporto. [•] Mensal, por Aeroporto

Justificativa

Garantir o desenvolvimento de todos os aeroportos do bloco de forma conjunta e planejada, evitando favorecer única e exclusivamente aqueles que já possuem sólido histórico de voos. As Contribuições garantirão ao Poder Concedente, e especialmente à população que utiliza os aeroportos menores, que a Concessionária envidará os mesmos esforços e recursos dispensados dos aeroportos de grande porte. Essas contribuições são oportunas e extremamente cabíveis para 6ª dado que: (1) a decisão dos novos editais de não exigir que a SPE tenha como acionista um operador aeroportuário com expertise reconhecida; (2) a operação atual de apenas 3 cias aéreas comerciais; e (3) o novo e incerto cenário pós pandemia no setor da aviação, principalmente regional;

Resposta

A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que ela não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido à consulta pública, nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Consulta Pública nº 20/2020.

Nº da Contribuição
14124
Nome do Contribuinte
Ana Cândida Lemos de Mello Carvalho
Contribuição
<p>Alteração na cláusula 2.17.3.1:</p> <p>2.17.3.1. A partir do quinto ano-calendário completo da concessão, contado a partir da Data de Eficácia, caso a Receita Bruta anual proveniente direta ou indiretamente da movimentação de carga aérea pela Concessionária no Aeroporto Internacional de Manaus seja inferior aos valores abaixo relacionados em virtude de redução materialmente relevante da demanda de cargas no Aeroporto Internacional de Manaus decorrente diretamente de alteração na legislação tributária que venha a ser implementada a partir de 24 de Agosto de 2020 e cuja consequência seja a de comprovadamente reduzir direta ou indiretamente os incentivos fiscais concedidos para as atividades desenvolvidas na Zona Franca de Manaus, o valor da contribuição variável do Bloco Norte será correspondente ao valor resultante da seguinte fórmula:</p> $CVt = \tau t \times ROt - 1,0 \times (RCRt - RCOt) \times (1 - \tau t)$ <p>Onde:</p> <p>t representa o tempo em anos;</p> <p>τt é a alíquota da Contribuição Variável correspondente ao ano t;</p> <p>CVt é a Contribuição Variável devida no ano t;</p> <p>ROt é a Receita Bruta Observada do ano t;</p> <p>RCRt é a Receita Bruta de Referência proveniente da movimentação de carga aérea no Aeroporto Internacional de Manaus no ano t;</p> <p>RCOt é a Receita Bruta Observada proveniente da movimentação de carga aérea no Aeroporto Internacional de Manaus no ano t.</p>
Justificativa
<p>Entre a audiência pública, licitação e assinatura do contrato de concessão poderão ocorrer mudanças tributárias na esfera federal (tal como a reforma tributária), a qual poderá afetar as empresas atualmente instaladas na ZFM (que são os clientes que movimentam carga no aeroporto de Manaus), motivo pelo qual sugerimos a inclusão de um marco temporal, a partir do qual faça sentido medir os efeitos de alterações tributárias.</p> <p>A compensação está sendo aplicada somente a 80% da perda de receita de carga. Entretanto, entendemos ser absolutamente fundamental que o governo proponha compensação de 100% do impacto, uma vez que (i) compensação abaixo de 100% elevará o risco de inviabilização do projeto – caso alterações tributárias se confirmem – e comprometerá a capacidade de estruturação de financiamentos, (ii) o mecanismo de proteção somente será acionado se houver efetiva mudança na legislação tributária que afete direta ou indiretamente a competitividade da Zona Franca de Manaus e (iii) outras fontes de receitas (tais como receitas com viagens de negócios – e que também serão reduzidas caso incentivos da ZFM sejam perdidos – não são objeto de compensação.</p> <p>Adicionalmente, a curva de receitas de referência é equivalente a apenas cerca de 50% da curva projetada no EVTEA. Ou seja, apenas após cair 50% que o mecanismo de proteção passa a ter algum efeito. Desta forma, a tabela de valores da Receita Bruta de Referência do aeroporto de Manaus deve contemplar 100% da receita de carga projetada no EVTEA de Manaus, conforme tabela anexada (note também que a tabela do governo “pulou” o 10º ano). Usar uma curva de referência com valores abaixo do projeto fatalmente não protegerá a futura concessionária do risco de frustração de receitas – ie. o seu efeito seria praticamente</p>

inócuo. Uma queda de até 50% já é muito expressiva, e suficiente para inviabilizar o projeto, uma vez que a receita de carga é responsável por 40% das receitas totais do aeroporto. Portanto, solicitamos corrigir os valores assumindo toda a receita de carga de Manaus.

Resposta

A ANAC agradece e informa que a contribuição foi parcialmente acatada. Os riscos relativos às possíveis alterações na legislação tributária que dispõe sobre incentivos fiscais concedidos para as atividades desenvolvidas na Zona Franca de Manaus antes da entrega da proposta econômica são gerenciáveis pelos potenciais licitantes, portanto não devem ser passíveis de desconto da Contribuição Variável. Assim, o item 2.17.3.1 será alterado para esclarecer que o desconto da Contribuição Variável ocorrerá apenas na hipótese de alteração na legislação tributária da Zona Franca de Manaus que ocorra após a entrega da proposta econômica.

Com relação à proposta de compensar 100% da diferença entre a Receita Bruta de Referência proveniente da movimentação de carga aérea e a Receita Bruta Observada proveniente da movimentação de carga aérea, ressalta-se que é fundamental que o desconto da Contribuição Variável seja inferior a tal diferença para não retirar da Concessionária os incentivos para aumentar suas receitas com a atividade de carga.

Adicionalmente, com relação a solicitação de alterar a curva da Receita Bruta de Referência proveniente da movimentação de carga aérea para incorporar 100% da receita de carga estimada no EVTEA, cumpre destacar que, conforme apresentado na Justificativa levada à Consulta Pública, escolheu-se o percentual de 50% “para garantir que o mecanismo de compartilhamento de demanda seja utilizado apenas em situações em que a alteração na legislação tributária gere mudanças que impactam de forma significativa a movimentação de carga aérea no aeroporto de Manaus.”

Contudo, considerando a relevância da participação do transporte de cargas do aeroporto de Manaus em relação à receita total do Bloco Norte, os valores constantes da tabela “Receita Bruta de Referência proveniente da movimentação de carga aérea” daquele aeroporto foram alterados de forma a alcançar 70% da receita de carga prevista no EVTEA, permitindo que parcela menor do risco em tela seja atribuída à Concessionária.

Finalmente, cumpre lembrar que, conforme apresentado na Justificativa levada à Consulta Pública, “o mecanismo evidencia uma limitação da capacidade do Poder Concedente em reequilibrar o contrato, ou compartilhar riscos de demanda, por meio da redução da Contribuição Variável, notadamente nos primeiros anos da Concessão, já que o valor a ser descontado da Contribuição Variável é limitado pelo produto entre as alíquotas aplicáveis a cada ano e a Receita Bruta. Ressalta-se que esta limitação gera um problema para a gestão contratual, tendo em vista que os outros mecanismos geralmente utilizados para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, aumento de tarifas e de prazo, também são limitados, em especial no início da Concessão.”

Há ainda limitações legais ao uso de recursos públicos para um eventual desembolso do Fundo Nacional de Aviação Civil em favor da Concessionária, situação que poderia ocorrer caso o contrato previsse que o Poder Concedente assumiria integralmente o risco da Zona Franca.

Não obstante, diante das contribuições que destacaram a relevância das receitas de carga para o Bloco Norte, o item 2.17.3.2 da minuta de contrato foi alterado para contemplar a possibilidade de adoção de outras medidas de compensação nos casos em que a perda de receita de carga extrapolar o valor da contribuição variável daquele ano. Dessa forma, mecanismos como a alteração do valor das tarifas, do prazo do contrato, das obrigações contratuais da Concessionária, bem como outras formas a serem definidas de comum acordo

entre ANAC e Concessionária, e Ministério da Infraestrutura, poderão ser utilizados para perfazer o valor que não for comportado no montante da contribuição variável devida.

Nº da Contribuição
14125
Nome do Contribuinte
Ana Cândida Lemos de Mello Carvalho
Contribuição
Redução das contribuições inicial e/ou variável do Bloco Norte
Justificativa
<p>Notamos que o governo atualizou o EVTEA de todos os blocos, reduzindo as contribuições iniciais e variáveis dos Blocos Sul e Central, fruto, principalmente, da redução nas expectativas de receita/demanda, mas fomos surpreendidos ao notar o aumento relevante nas contribuições inicial/variável do Bloco Norte, o que nos parece bastante inconsistente com o cenário pós COVID.</p> <p>De forma resumida, o impacto da COVID no setor aeroportuário causou (i) a redução dos níveis de demanda e (ii) aumento do custo de capital/WACC.</p> <p>Sobre o WACC e, a depender da metodologia de análise, vale comentar que enquanto as variáveis de taxa livre de risco e custo de dívida se mantiveram relativamente estáveis, o custo de capital próprio subiu em decorrência do aumento do Beta do setor.</p> <p>Nesse sentido e a título de exemplo, um aumento do Beta de, aproximadamente, 40% – mantendo-se a metodologia do governo conforme Nota Técnica nº 01/2018/STN/SEAE/MF de 15/Fev/2018 – implicaria aumento do WACC (inicialmente estimado pelo governo em 8.86%) para cerca de 10.25%, o que, novamente, reforçaria nossa expectativa de que as contribuições inicial/variável no Bloco Norte fossem materialmente reduzidas.</p>
Resposta
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que o aumento nas contribuições inicial e variável do Bloco Norte ocorreu devido a uma série de ajustes nos estudos de viabilidade referenciais, que alteraram o VPL do fluxo de caixa livre para a firma (antes do pagamento de outorgas).</p> <p>Além da redução na projeção de demanda de passageiros devido à pandemia, houve outras alterações decorrentes de contribuições da Consulta Pública 03/2020, de diretrizes complementares do Governo Federal e de ajustes associados à pandemia do SARS-COVID-2, com impactos positivos e negativos sobre o valor do Bloco Norte, incluindo, mas não se limitando a:</p> <ul style="list-style-type: none">• Postergação de investimentos (CAPEX) em virtude da nova curva de tráfego (cabe observar que, para aeroportos de pequeno porte, o efeito líquido de redução de demanda e postergação de Capex correspondente tende a ser positivo em termos de VPL);• Atualização de parâmetros econômicos (PIB, câmbio etc.), com impacto nas projeções de passageiros, movimentos de aeronaves e cargas;• Atualização das Receitas Teto por Passageiro Tarifado (RTP);• Atualização da classe tarifária do Aeroporto de Porto Velho (vide item 13.1. do Estudo de Mercado daquele Aeroporto); e• Aumento na movimentação de cargas domésticas e de internacional em Manaus em virtude da aceleração dos fluxos de e-commerce provocada pela pandemia (vide item 7.2 do Estudo de Mercado daquele Aeroporto). <p>No caso específico do Bloco Norte, o efeito combinado de todas as alterações acima promovidas foi um aumento no VPL do fluxo de caixa livre para a firma (antes do pagamento de outorgas) em cerca de 10%, com impacto sobre a contribuição fixa inicial e sobre a contribuição variável.</p>

Com relação ao WACC utilizado nos estudos, cabe inicialmente destacar que o mesmo foi definido a partir da Nota Conjunta SEI nº 5/2019/STN/SPE/FAZENDA-ME (disponível no Data Room), e não da Nota Técnica nº 01/2018/STN/SEAE/MF, como mencionado na contribuição (eventuais menções em contrário nos estudos divulgados representam erro material e devem ser desconsideradas). De fato, como de praxe nas concessões aeroportuárias, os parâmetros para definição do WACC envolvem uma série de elementos e são elaborados pelo Ministério da Economia. A Nota Técnica Nº 7/2020/DPR/SAC, apresenta os elementos que levaram esta SAC a adotar, para o Bloco Norte, o maior valor possível definido pelo Ministério da Economia, qual seja: 9,36% ao ano, em termos reais.

Nº da Contribuição
14126
Nome do Contribuinte
VINCI AIRPORTS
Contribuição
Entendemos que a torre de controle existente no Aeroporto de Curitiba pode não ter visibilidade adequada relativamente à nova pista prevista no item 7.2.4 do PEA. Favor confirmar que a realização de quaisquer adequações na torre de controle ou equipamentos de navegação aérea existentes, assim como eventual construção de nova torre de controle ou aquisição de equipamentos adicionais de apoio à navegação aérea, que sejam necessários para garantir a visibilidade adequada da nova pista, será de responsabilidade do poder concedente, nos termos do artigo 3.2 do Anexo 2 ao Contrato de Concessão (PEA).
Justificativa
Esclarecer que cabe ao poder concedente o risco de adequação dos serviços previstos no artigo 3.2 do PEA, os quais não se incluem no objeto da Concessão, com a nova pista prevista no item 7.2.4 do PEA. Cabe notar que os EVTEAs corroboram o nosso entendimento, tendo a vista que não há previsão de recursos associados a tais atuações.
Resposta
A SAC/MINFRA agradece a contribuição e, do ponto de vista dos EVTEA tem a esclarecer que, conforme identificado no estudo de engenharia e afins no capítulo de análise de tráfego aéreo, a construção da terceira pista gera um efeito adverso de controle de tráfego uma vez que as linhas de visada da torre para a área operacional ampliada podem ter alguma restrição. Por conta do efeito adverso identificado, na sequência no capítulo de equacionamento das potenciais restrições foram identificadas as possíveis medidas mitigadoras para o problema que incluem a instalação de sistemas de câmeras que auxiliem na visualização das áreas de interesse. Sistema similar está implantado em outros aeroportos como Guarulhos e Galeão, que são aeroportos com sistemas de duas pistas similares à configuração final proposta para Curitiba. No mais, a ANAC informa que as disposições contratuais referentes à presente contribuição não estão submetidas à consulta pública, nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Consulta Pública nº 20/2020. Informa-se, todavia, que após a publicação do Edital de Licitação será oportunizado aos interessados que requeiram esclarecimentos sobre os seus termos, conforme previsão legal.

Nº da Contribuição
14127
Nome do Contribuinte
VINCI AIRPORTS
Contribuição
Entendemos que nova a pista prevista no item 7.2.4 do PEA estender-se-á por áreas atualmente atravessadas pelas ruas Antônio Moro e Constante Moro Sobrinho. Sendo assim, favor confirmar que: (i) todas as ações necessárias e custos relacionados com o desvio do tráfego urbano e/ou remoção de redes de fornecimento de serviços básicos (água, esgoto, gás e eletricidade) existentes nos referidos logradouros, que devam ser realizadas em concertação com municípios e/ou seus concessionários, constitui um risco do poder concedente; (ii) quaisquer atrasos na realização das ações mencionadas no item (i) terão como consequência a extensão dos prazos para a realização das obras relativas à nova pista prevista no item 7.2.4 do PEA e poderão ensejar Revisão Extraordinária nos termos da cláusula 5.2 da minuta do Contrato de Concessão.
Justificativa
O poder concedente deve assumir os riscos políticos dos projetos que define. A concessionária não pode arcar com as consequências de eventual desalinhamento entre os poderes públicos quanto à definição das prioridades para o atendimento do interesse público. Cabe notar que os EVTEAs corroboram o nosso entendimento, tendo a vista que não há previsão de recursos associados a tais adequações.
Resposta
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que ela não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido à consulta pública, nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Consulta Pública nº 20/2020. Informa-se, ainda, que após a publicação do Edital de Licitação será oportunizado aos interessados que requeiram esclarecimentos sobre os seus termos, conforme previsão legal.

Nº da Contribuição
14128
Nome do Contribuinte
VINCI AIRPORTS
Contribuição
Tendo em vista a obrigatoriedade de construção de nova pista de pousos e decolagens conforme item 7.2.4 do Anexo II PEA, e tendo em vista que a faixa de pista desta mesma pista cruza algumas áreas definidas como "Área ocupada maior que o registro" no Apêndice F do Anexo II PEA, favor esclarecer se a "Área Civil do Sítio Aeroportuário" a considerar para fins de contrato de concessão é o "Limite obtido para a perimetral" ou o "Limite obtido por meio de análise documental" definidos no Apêndice F do Anexo II PEA.
Justificativa
Na versão atualizada do Anexo 2 do Contrato de Concessão (PEA) foi adicionado um Apêndice F (Plantas dos sítios aeroportuários). Para o aeroporto de Curitiba, não aparecem claramente identificadas, sob planta e com coordenadas UTM, as áreas do aeroporto (civil, militar e especial, se for aplicável).
Resposta
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que a área do Sítio Aeroportuário que integrará o contrato de concessão é aquela delimitada pela Planta Anexa ao Contrato da Concessão. Para o Aeroporto de Curitiba, em tela, no caso de divergência de dimensões entre a área delimitada na Planta "Situação Patrimonial", código nº CT.01/003.47/17369/00, datada de jan/2018, em relação às áreas aeroportuárias objeto das matrículas cartoriais citadas no item 4.1 do PEA, considera-se como objeto da concessão aquela delimitada na supracitada planta. Durante o prazo da concessão, caberá à Concessionária tomar todas as medidas, administrativas e/ou judiciais necessárias para aquisição das áreas necessárias à ampliação do sítio aeroportuário civil e readequações para atendimento às normas de segurança operacional, transferindo para a União Federal a propriedade de todas as áreas adquiridas para a expansão do Sítio Aeroportuário durante a vigência do contrato de concessão. Conforme prevê o PEA, anexo ao contrato, em seu item 4.1.6, que "[C]aberá à Concessionária tomar todas as medidas, administrativas e/ou judiciais necessárias para aquisição das áreas necessárias à ampliação do sítio aeroportuário civil e readequações para atendimento às normas de segurança operacional".</p> <p>Com relação ao tema, do ponto de vista dos EVTEA, os Estudos de Engenharia a e Afins apresentam no relatório de engenharia e nas plantas SBCT_Engenharia_Limite Patrimonial - Situação Atual_2.00 e SBCT_Engenharia_Limite Patrimonial - Implantação Final_4.00 a consolidação da situação atual e final do limite patrimonial considerando o desenvolvimento previsto no estudo, que consolidam as matrículas levantadas, as plantas de limites patrimoniais disponibilizadas e as necessidades de adequação dos limites para o plano de desenvolvimento proposto. Complementarmente, as plantas SBCT_Engenharia_Zoneamento Civil Militar - Situação Atual_2.00.pdf e SBCT_Engenharia_Zoneamento Civil Militar - Implantação Final_4.00.pdf apresentam a configuração do zoneamento civil militar considerada nos estudos.</p>

Nº da Contribuição
14129
Nome do Contribuinte
VINCI AIRPORTS
Contribuição
<p>Dada a (i) obrigatoriedade de implantação da terceira pista em SBCT, (ii) o ínfimo movimento atual na RWY cruzada (11/29) já nas condições atuais e (iii) a resposta N°11469 do Relatório de Contribuições da Consulta Pública N°003/2020, abaixo destacada, entendemos que não é necessária a retirada de não conformidades de geometria (faixa de pista, RESAs, etc) para RWY 11/29, estando essa pista isenta dos itens 7.2.1, 7.2.2 do Anexo II PEA, caso a concessionária decida inutilizá-la antes do final da Fase IB.</p> <p>Trecho da resposta a contribuição 11469: "considerando que a construção da nova PPD irá possibilitar a descontinuidade nas operações da pista secundária 11/29, resultando em disponibilização de relevante área de exploração comercial para o aeroporto".</p> <p>Adicionalmente, entendemos que, se a RWY 11/29 for definitivamente fechada pela concessionária, não precisará ser devolvida em condições operacionais no final do prazo da concessão, podendo sua área estar sendo utilizada para desenvolvimento comercial ou outros fins operacionais. Este entendimento está correto?</p>
Justificativa
<p>A obrigatoriedade de implantação da nova pista em 60 meses contrapõe-se às melhorias na infraestrutura da pista secundária que é estipulado para 36 meses, na qual entende-se que a infraestrutura, hoje já obsoleta, será inutilizada após a implantação da pista paralela, fazendo com que não haja razoabilidade na realização de investimentos em tal infraestrutura.</p>
Resposta
<p>A SAC/MINFRA agradece a contribuição e esclarece que do ponto de vista estritamente dos EVTEA, os Estudos de Engenharia e Afins elaborados para o Aeroporto preveem a manutenção da pista 11/29 (pista cruzada) em operação, de forma que os investimentos previstos naquela infraestrutura durante a fase I-B são condizentes com a implantação proposta. Cabe ressaltar que os estudos não são vinculantes e o operador aeroportuário deverá buscar juntamente a ANAC, nos termos do contrato de concessão, a melhor solução própria para o atendimento das exigências contratuais.</p> <p>No mais, a ANAC informa que as disposições contratuais referentes à presente contribuição não estão submetidas à consulta pública, nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Consulta Pública nº 20/2020. Informa-se, todavia, que após a publicação do Edital de Licitação será oportunizado aos interessados que requeiram esclarecimentos sobre os seus termos, conforme previsão legal.</p>

Nº da Contribuição
14130
Nome do Contribuinte
INSTITUTO DE DESENVOLVIMENTO DE LONDRINA - CODEL (AUTARQUIA MUNICIPAL-PREFEITURA MUNICÍPIO LONDRINA)
Contribuição
<p>1. Considerando o ESTUDO DE ENGENHARIA E AFINS – Relatório 02 (SBLO/LDB), de julho de 2020, especialmente quanto ao item “2.4 Estudo de Alternativas”, página 417, que apresenta “alternativas de implantação elaboradas visando o desenvolvimento do Aeroporto de Londrina”, salientamos que a “Alternativa 02”, apresentada com a melhor opção para a ampliação do Aeroporto, em sua Fase 02, prevê a desapropriação de área para ampliação de estacionamento de veículos, assim descrita no item “2.6.2.2.12 Área Patrimonial” (página 466) e demonstrada pela Figura 2-73 (página 467).</p> <p>2. Em contribuição a análise, registramos que a área em questão é parte constituinte de área de praça do Município de Londrina, denominada Praça Nishinomiya, configurando-se um óbice para que a ampliação do estacionamento ocorra no local. Entretanto a ampliação do estacionamento poderia ocorrer no modelo de edifício garagem, e contribuindo para o futuro crescimento do terminal de passageiros, poderia ser implantado em área onde atualmente se localiza a antena do NDB.</p> <p>3. Registramos também que no ESTUDO DE ENGENHARIA E AFINS – Relatório 02 (SBLO/LDB), há menções sobre o ILS como as encontradas nas páginas:</p> <ul style="list-style-type: none">• 440 Item 2.6.1.3 - Sistema de Infraestrutura Aeronáutica• 448 Descrição das Intervenções - Auxílios• 591 Item 2.7.7.1 Fase 01 - Auxílios• 677 3.2.8.4 Resultado da Due Diligence dos contratos operacionais <p>4. Destarte, assim como previsto no Acordo de Cooperação Técnica vigente (Contrato 0001-TC/2016/0035) com término previsto para 22/06/2022, o Município de Londrina, seus munícipes e os usuários de cidades circunvizinhas, principalmente, aguardam a instalação de um sistema de pouso por instrumento categoria 1 – ILS CAT 1, no Aeroporto de Londrina. (Contribuição conforme arquivo anexo)</p>
Justificativa
Para complementar as informações do Estudo para o Processo de Concessão.
Resposta
A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que as desapropriações em curso das áreas destinadas à ampliação do aeroporto, objeto de acordo de cooperação técnica entre a Infraero e o Município de Londrina, continuam a cargo do Município de Londrina/PR e deverão compor o sítio aeroportuário objeto de concessão. Conforme previsto na minuta de contrato de concessão, o concessionário deverá atender, as obrigações constantes no Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), em especial, o item 4.1.6, de modo que "Caberá à Concessionária tomar todas as medidas, administrativas e/ou judiciais necessárias para aquisição das áreas necessárias à ampliação do sítio aeroportuário civil e readequações para atendimento às normas de segurança operacional". Nesse sentido, a minuta de contrato prevê ainda como dever da concessionária, na cláusula 3.1.43, durante todo o prazo da Concessão, "promover a desapropriação dos imóveis necessários à realização de investimentos ao longo da concessão cuja fase executória não tenha ainda sido iniciada, e indenizar seus proprietários, devendo ainda, quando for o caso, solicitar a publicação dos decretos ao Poder Concedente e a outorga de poderes necessária, nos termos do artigo 29, inciso VIII, da Lei nº 8.987/1995".

Sobre o tema, os estudos de viabilidade elaborados para o aeroporto consideraram como melhor alternativa para o desenvolvimento do sítio, conforme discussões apresentadas no capítulo de estudo de alternativas, a desapropriação da área da praça para a ampliação de estacionamento na segunda fase de expansão. Os custos relacionados e os investimentos e desapropriações necessários para viabilizar a proposta foram identificados nos estudos. Não obstante, o futuro concessionário poderá optar por alternativa de desenvolvimento diversa, condizente com o seu plano de expansão.

Com relação ao ILS, tendo em vista as contribuições recebidas no processo de consulta pública a qual foram submetidos os estudo de viabilidade dos aeroportos da sexta rodada, CP ANAC nº 03/2020, e levando em conta as competências institucionais desta Secretaria (SAC) do Ministério da Infraestrutura (Minfra), foi informado à ANAC diretriz adicional do Governo Federal para os Aeroportos de Foz do Iguaçu, Joinville e Londrina, qual seja: "além das adequações necessárias para que os aeroportos estejam habilitados a operar, no mínimo, com aeronaves código 3C para aproximações Instrumento Não Precisão (IFR Não Precisão) sem restrição, noturno e diurno, a infraestrutura aeroportuária também deverá possibilitar operações de aproximações precisão CAT-I, diurno e noturno, até o fim da Fase 1B do contrato de concessão;". Em consonância com o exposto, os estudos de engenharia consideraram a implantação de sistema ILS CAT I no aeroporto conforme indicado na página 440 do relatório SBLO_Estudos de Engenharia e Afins_4.00.

Nº da Contribuição
14131
Nome do Contribuinte
Ana Cândida Lemos de Mello Carvalho
Contribuição
Alteração nas cláusulas 2.17.3.2 e 2.17.3.3 e inclusão das subcláusulas 2.17.3.2.1 e 2.17.3.2.2, da Minuta de Contrato: 2.17.3.2. O valor a ser descontado de acordo com a fórmula $1,0 \times (RCRt - RCOt) \times (1 - ?t)$ não poderá ser maior do que o valor resultante da seguinte fórmula ($?t \times ROT$). 2.17.3.2.1 Caso a redução do valor da Contribuição Variável seja superior ao valor resultante da seguinte fórmula ($?t \times ROT$), o saldo não descontado será acumulado para ser compensado no ano subsequente. 2.17.3.2.2 Caso os valores acumulados indicados no item 2.17.3.2.1 superem R\$ 15 milhões a Concessionária poderá pleitear o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato. 2.17.3.3. Os valores de Receita Bruta anual relacionados no item 2.17.3.1 e valor limite estabelecido no item 2.17.3.2.2 serão reajustados pelas mesmas regras aplicáveis ao reajuste do Teto Tarifário, conforme disposto no item 6.4.
Justificativa
No caso das alterações à cláusula 2.17.3.2, entendemos que a compensação da forma desenhada está sendo aplicada somente a 80% da perda de receita de carga. Entretanto, entendemos ser absolutamente fundamental que o governo proponha compensação de 100% do impacto, uma vez que compensação abaixo de 100% elevará o risco de inviabilização do projeto – caso alterações tributárias se confirmem – e comprometerá a capacidade de estruturação de financiamentos. A fórmula foi ajustada para prever compensação de 100% das perdas. Adicionalmente, limitar a compensação apenas ao valor da outorga variável do ano é insuficiente. Lembramos que as receitas de carga representam aproximadamente 40% da receita do aeroporto de Manaus, e que o "driver" de demanda é fundamentalmente as empresas que estão instaladas na Zona Franca de Manaus. Desta forma, os valores não descontados da Contribuição Variável em um determinado ano deveriam ser acumulados para compensação futura. Entretanto, a Contribuição Variável seria suficiente para cobrir, no máximo, em torno de 10% da queda de Receita (o patamar de 10% poderia ser justificado em se mantendo o patamar de receitas projetado no EVTEA. No entanto, se as receitas com cargas forem permanentemente reduzidas, o volume de outorga variável disponível para compensação será ainda menor). Nesse sentido, como forma de evitar o completo colapso do empreendimento, e visando a mitigar riscos que tornem o projeto extremamente arriscado, é fundamental que, a partir de determinado valor de descontos de outorga variável não compensados, o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato seja iniciado imediatamente. Entendemos que o montante de R\$ 15 milhões (aproximadamente 20% do EBIT de 2025 do EVTEA deflacionado) seria um patamar limite e que já seria capaz de comprovar a necessidade de se iniciar um processo de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato antes que o projeto entre em "default" com os financiadores. Já no caso da alteração à cláusula 2.17.3.3, entendemos ser razoável que o limite de R\$ 15 milhões também seja reajustado anualmente com o mesmo indexador da tarifa.
Resposta
A ANAC agradece e informa que a contribuição foi parcialmente acatada.

Com relação à proposta de compensar 100% da diferença entre a Receita Bruta de Referência proveniente da movimentação de carga aérea e a Receita Bruta Observada proveniente da movimentação de carga aérea, ressalta-se que é fundamental que o desconto da Contribuição Variável seja inferior a tal diferença para não retirar da Concessionária os incentivos para aumentar suas receitas com a atividade de carga.

Adicionalmente, com relação a solicitação de alterar a curva da Receita Bruta de Referência proveniente da movimentação de carga aérea para incorporar 100% da receita de carga estimada no EVTEA, cumpre destacar que, conforme apresentado na Justificativa levada à Audiência Pública, escolheu-se o percentual de 50% “para garantir que o mecanismo de compartilhamento de demanda seja utilizado apenas em situações em que a alteração na legislação tributária gere mudanças que impactam de forma significativa a movimentação de carga aérea no aeroporto de Manaus.”

Contudo, considerando a relevância da participação do transporte de cargas do aeroporto de Manaus em relação à receita total do Bloco Norte, os valores constantes da tabela “Receita Bruta de Referência proveniente da movimentação de carga aérea” daquele aeroporto foram alterados de forma a alcançar 70% da receita de carga prevista no EVTEA, permitindo que parcela menor do risco em tela seja atribuída à Concessionária.

Finalmente, cumpre relembrar que, conforme apresentado na Justificativa levada à Audiência Pública, “o mecanismo evidencia uma limitação da capacidade do Poder Concedente em reequilibrar o contrato, ou compartilhar riscos de demanda, por meio da redução da Contribuição Variável, notadamente nos primeiros anos da Concessão, já que o valor a ser descontado da Contribuição Variável é limitado pelo produto entre as alíquotas aplicáveis a cada ano e a Receita Bruta. Ressalta-se que esta limitação gera um problema para a gestão contratual, tendo em vista que os outros mecanismos geralmente utilizados para recomposição do reequilíbrio econômico-financeiro, aumento de tarifas e de prazo, também são limitados, em especial no início da Concessão.”

Há ainda limitações legais ao uso de recursos públicos para um eventual desembolso do Fundo Nacional de Aviação Civil em favor da Concessionária, situação que poderia ocorrer caso o contrato previsse que o Poder Concedente assumiria integralmente o risco da Zona Franca.

Não obstante, diante das contribuições que destacaram a relevância das receitas de carga para o Bloco Norte, o item 2.17.3.2 da minuta de contrato foi alterado para contemplar a possibilidade de adoção de outras medidas de compensação nos casos em que a perda de receita de carga extrapolar o valor da contribuição variável daquele ano. Dessa forma, mecanismos como a alteração do valor das tarifas, do prazo do contrato, das obrigações contratuais da Concessionária, bem como outras formas a serem definidas de comum acordo entre ANAC e Concessionária, e Ministério da Infraestrutura, poderão ser utilizados para perfazer o valor que não for comportado no montante da contribuição variável devida.

Nº da Contribuição
14132
Nome do Contribuinte
VINCI AIRPORTS
Contribuição
Diante da baixa qualidade do solo e considerável volume de movimentação de terra e requisitos de auxílios luminosos envolvidos para a execução do novo requisito contratual (3a pista com 3000m de comprimento, ILS CAT II do Aeroporto de Curitiba), o valor previsto em EVTEA aparenta ser subdimensionado prejudicando o equilíbrio financeiro do projeto. Recomenda-se reavaliar os valores para reequilíbrio dos demais parâmetros financeiros haja visto a relevância do investimento.
Justificativa
-
Resposta
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que, o estudo de engenharia e afins elaborado para o aeroporto apresenta no relatório SBCT_Estudios de Engenharia e Afins_5.00 o dimensionamento das soluções utilizadas para definir os custos de investimentos previstos para a construção da pista de pouso e decolagem considerando os ensaios realizados e demais premissas necessárias. Todas as soluções de engenharia e os quantitativos considerados estão apresentados no capítulo de Anteprojeto e refletidas nos custos apresentados nas planilhas de CAPEX, considerando inclusive aplicação de solução de geotecnia conforme resultados dos ensaios, também apresentados no relatório. Esclarece-se ainda que a metodologia para estimativa dos investimentos para realização das obras de construção da referida pista foi submetido a consulta pública para que todo e qualquer interessado pudesse contribuir para seu aperfeiçoamento e será ainda objeto de análise e fiscalização pelo Tribunal de Contas da União - TCU.</p> <p>Ressalta-se que, no processo de concessão aeroportuária, os EVTEAs não são vinculantes, de modo que o concessionário deverá propor à ANAC um plano de desenvolvimento próprio para o aeroporto visando atender as exigências do Contrato.</p>

Nº da Contribuição
14133
Nome do Contribuinte
VINCI AIRPORTS
Contribuição
Em razão das soluções adotadas no EVTEA para alguns aeroportos como para o Aeroporto de Navegantes, entende-se que a utilização de backtrack não configura descumprimento do termo "sem restrição" referido no Anexo II PEA. Este entendimento está correto?
Justificativa
-
Resposta
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que ela não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido à consulta pública, nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Consulta Pública nº 20/2020. Informa-se, ainda, que após a publicação do Edital de Licitação será oportunizado aos interessados que requeiram esclarecimentos sobre os seus termos, conforme previsão legal.

Nº da Contribuição
14134
Nome do Contribuinte
VINCI AIRPORTS
Contribuição
<p>Entende-se que a Área Civil do Sítio Aeroportuário do Aeroporto de Navegantes, tal que deveria estar definida no Apêndice F do Anexo II PEA, corresponde as Áreas 01 e 02 completas, e parte das Áreas 03, 04, 05 e 06 dos limites patrimoniais do Sítio Aeroportuário definidos no EVTEA pós pandemia, vide Figura 1-4 do "SBNF_Estudios de Engenharia e Afins_5.00", considerando a transferência da titularidades das matrículas em nome do município para a união conforme descrito no Anexo II PEA e Apêndice E. Este entendimento está correto?</p> <p>Seria possível atualizar a situação patrimonial do Aeroporto de Navegantes e uniformizar a Planta do Sítio Aeroportuário no Contrato de Concessão (Apêndice F do Anexo II PEA), clarificando mediante planta e coordenadas UTM as diferentes áreas do aeroporto, especialmente a Área Civil do Sítio Aeroportuário?</p>
Justificativa
<p>Na versão atualizada do Anexo 2 do Contrato de Concessão (PEA) foi adicionado um Apêndice F (Plantas dos sítios aeroportuários). Para o aeroporto de Navegantes, não aparecem claramente identificadas, sob planta e com coordenadas UTM, as áreas do aeroporto (civil, militar e especial, se for aplicável).</p> <p>Cabe ressaltar, que a Planta Anexada ao Apêndice F do Anexo II PEA parece ter sido revisada pela última vez em 2013 conforme informações do carimbo e não apresenta as informações no padrão das plantas anexadas para os demais aeroportos, não estando claros os limites do sítio aeroportuário.</p>
Resposta
<p>A SAC agradece a contribuição e esclarece que os Estudos de Engenharia a e Afins apresentam nas plantas SBNF_Engenharia_Limite Patrimonial - Situação Atual_2.00 e SBNF_Engenharia_Limite Patrimonial - Implantação Final_3.00 a consolidação da situação atual e final do limite patrimonial considerando o desenvolvimento previsto no estudo, que consolidam as matrículas levantadas, as plantas de limites patrimoniais disponibilizadas e as necessidades de adequação dos limites para o plano de desenvolvimento.</p> <p>Esclarece-se ainda que devido a pandemia do Covid-19 os trabalhos em campo para este Aeroporto tiveram que ser adiados de março/2020 para julho/2020, de modo que a planta atualizada da área do Sítio Aeroportuário de Navegantes que intregará o processo de concessão está em fase final de confecção. Sobre o resultado final, não se vislumbra modificações significativas na área já apresentada, mas será representada no mesmo padrão ("layout") das demais apresentadas anteriormente, ou seja, em um formato mais simples de modo a facilitar a visualização e o entendimento.</p>

Nº da Contribuição
14135
Nome do Contribuinte
VINCI AIRPORTS
Contribuição
Qual a razão para a variação do número de passageiros do ano 2018 (histórico) comparativamente com os modelos fornecido em Março 2020 para os três grupos? - Grupo Norte: 4.42m vs. 4.79m (-7.5%) - Grupo Central: 7.18m vs. 7.59m (-5.4%) - Grupo Sul: 11.84m vs. 12.55m (-5.7%)
Justificativa
-
Resposta
A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que a diferença apontada se deve a um erro de contabilização dos passageiros em conexão em 2018 nas planilhas financeiras disponibilizadas na Consulta Pública 03/2020. Estas inconsistências foram sanadas previamente à disponibilização dos estudos na presente Consulta Pública complementar.

Nº da Contribuição
14136
Nome do Contribuinte
VINCI AIRPORTS
Contribuição
<p>O que está a impulsionar o aumento da média entre 2022-50 da receita tarifária por passageiro anual (annual aero yield per pax) comparativamente com as projeções de Março 2020?</p> <p>- Grupo Norte: 22.1 vs. 21.0 (+5.5%) (excluindo receitas de carga) - Grupo Central: 22.0 vs. 21.4 (+2.8%) - Grupo Sul: 23.7 vs. 23.0 (+3.1%)</p>
Justificativa
-
Resposta
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que há diferentes promotores das diferenças apontadas na média entre 2022-50 da receita tarifária por passageiro anual. Pode-se mencionar, de forma não exaustiva, as seguintes razões:</p> <ul style="list-style-type: none">• Aumento da proporção das receitas tarifárias decorrentes da movimentação de cargas no cenário pós-pandemia, uma vez que os respectivos fluxos foram menos afetados que os de passageiros. Cabe notar que no Bloco Norte, apesar de o contribuinte ter expurgado as receitas tarifárias com movimentação e armazenagem de cargas em suas considerações, aparentemente não expurgou as receitas tarifárias com a movimentação de aeronaves cargueiras (com a ressalva que as premissas de cálculo do contribuinte não foram explicitadas na contribuição), o que contribuiu para o fenômeno observado;• Atualização da Classe Tarifária (de 2ª Categoria para 1ª Categoria) dos aeroportos de Porto Velho, no Bloco Norte, e de Palmas, no Bloco Central;• Alteração na proporção entre passageiros de embarque e passageiros de conexão, com tarifas de embarque distintas, como resultado das projeções de demanda ajustadas.

Nº da Contribuição
14137
Nome do Contribuinte
VINCI AIRPORTS
Contribuição
<p>É possível providenciar o racional/alguma justificativa por detrás das receitas tarifárias para que seja possível perceber melhor a resiliência das receitas de Carga e receitas relacionadas com Passageiros, após o lançamento dos últimos dados/projeções em Agosto 2020? (Exemplo para o Grupo Norte em baixo)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tráfego de Passageiros cumulativo 2022-50: 188m vs. 236m (-20.3%) - Tráfego de Carga cumulativo 2022-50: 63.7m vs. 67.1m (-5.0%) - Média das receitas tarifárias (relacionadas com passageiros) por passageiro anuais 2022-50: 22.1 vs. 21.0 (+5.5%) - Média das receitas de Carga por unidade de carga annual 2022-50: 92.1 vs. 85.1 (+8.3%)
Justificativa
-
Resposta
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que as variações nos indicadores de receitas elencados decorreram de uma série de ajustes nos estudos de viabilidade referenciais, decorrentes de contribuições da Consulta Pública 03/2020, de diretrizes complementares do Governo Federal e de ajustes associados à pandemia do SARS-COVID-2, com impactos positivos e negativos sobre as projeções de tráfego e de receitas tarifárias, tanto para cargas como para passageiros:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alteração no tráfego de passageiros e de cargas projetado em virtude da pandemia, considerando os fatores elencados nas seções “NOTA: Atualização dos estudos devido à Pandemia” presentes nos Estudos de Mercado de cada Aeroporto (ex. p. 24 do Estudo de Mercado do Aeroporto de Manaus). Como se discute nestas seções, projeta-se que os fluxos de cargas sejam menos afetados que os de passageiros em virtude da pandemia, em virtude, entre outros, do incremento do e-commerce; • Atualização de parâmetros econômicos (PIB, câmbio etc.), com impacto nas projeções de tráfego e receitas associadas a passageiros, movimentos de aeronaves e cargas; • Aumento da proporção das receitas tarifárias decorrentes da movimentação de cargas no cenário pós-pandemia, uma vez que os respectivos fluxos foram menos afetados que os de passageiros. Cabe notar que no Bloco Norte, apesar de o contribuinte ter expurgado as receitas tarifárias com movimentação e armazenagem de cargas em suas considerações, aparentemente não expurgou as receitas tarifárias com a movimentação de aeronaves cargueiras, o que contribuiu para o fenômeno observado; • Atualização das Receitas Teto por Passageiro Tarifado (RTP); • Atualização da Classe Tarifária (de 2ª Categoria para 1ª Categoria) dos aeroportos de Porto Velho, no Bloco Norte, e de Palmas, no Bloco Central; • Entre outros. <p>Por fim, esclarece-se que os detalhes dos diferentes impactos e suas construções para composição do modelo econômico financeiro final podem ser consultados nos Relatórios de Mercado e Econômico-Financeira, assim como nas planilhas anexas a cada Relatório.</p>

Nº da Contribuição
14138
Nome do Contribuinte
VINCI AIRPORTS
Contribuição
O que está a impulsionar o aumento da média entre 2022-50 da receita não tarifária por passageiro comparativamente com as projeções de Março 2020? - Grupo Norte: 13.3 vs. 12.2 (+8.3%) - Grupo Central: 9.9 vs. 9.6 (+3.7%) - Grupo Sul: 12.1 vs. 10.9 (+11.6%)
Justificativa
-
Resposta
A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que há diferentes promotores para as diferenças apontadas na média entre 2022-50 da receita não tarifária por passageiro anual, decorrentes de contribuições da Consulta Pública 03/2020, de diretrizes complementares do Governo Federal e de ajustes associados à pandemia do SARS-COVID-2, com impactos positivos e negativos sobre o indicador citado. Pode-se mencionar como exemplo: <ul style="list-style-type: none">• Existência de remunerações mínimas (take-or-pay) vinculadas a alguns contratos de receita não-tarifária (ex. exploração do TECA), que majoram a remuneração unitária durante o período com demandas frustradas pela pandemia;• Atualização de parâmetros econômicos (câmbio, preço de petróleo, etc.), com impacto nas projeções de receitas não-tarifárias;• Correção de erro de contabilização dos tráfego de conexão em 2018 nas planilhas financeiras disponibilizadas na Consulta Pública 03/2020. A correção alterou valores de índices de crescimento de alguns drivers de receitas não-tarifárias que possuem 2018 como base;• Entre outros. Por fim, esclarece-se que os detalhes dos diferentes impactos e suas construções para composição do modelo econômico financeiro final podem ser consultados nos Relatórios de Mercado e Econômico-Financeiro, assim como nas planilhas anexas a cada Relatório.

Nº da Contribuição
14139
Nome do Contribuinte
VINCI AIRPORTS
Contribuição
Qual a razão para o decréscimo do montante total de custos operacionais (cumulativos) durante o período de concessão comparativamente com as projeções de Março 2020? É possível providenciar/fornecer alguns detalhes para a diminuição dos custos relativos à (i) melhoria dos custos fixos, (ii) otimização dos custos variáveis e (iii) custos inferiores devido ao investimento inferior? - Grupo Norte: 5.8bn vs. 6.2bn (-6.8%) - Grupo Central: 5.7bn vs. 6.7bn (-14.4%) - Grupo Sul: 8.6bn vs. 9.4bn (-8.0%)
Justificativa
-
Resposta
A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que, consoante à metodologia de projeção de custos operacionais adotada nos Estudos de Engenharia e Afins, cada linha de custo possui um driver específico (ex. total de passageiros, total de movimentos de aeronaves, área do TPS etc.), e a função que relaciona a evolução desses custos e dos respectivos drivers possui uma elasticidade estabelecida a partir de benchmarks, conforme detalhado nos itens 3.2 dos Estudos de Engenharia e Afins, bem como nas Avaliações Económico-Financeiros dos aeroportos e respectivas planilhas anexas para cada aeroporto. Desse modo, não há itens de custo puramente fixos. A redução no tráfego de passageiros e cargas projetados para os aeroportos, bem como a redução das metragens de TPS, reduzem os custos totais. A magnitude dessa redução varia entre aeroportos em função da participação de cada linha de custo nos custos totais, bem como dos respectivos drivers e projeções de tráfego.

Nº da Contribuição
14140
Nome do Contribuinte
INTERTECHNE CONSULTORES S.A.
Contribuição
<p>Sugerimos adicionar um critério ligado ao tráfego para os investimentos da infraestrutura do lado ar (sistema de pátio/pista), limitando a obrigação de "sem restrição" e o número de posições de pátio ao caso em que pudesse causar prejuízo ao crescimento irrestrito do tráfego. Isto poderia ser feito a partir de um mecanismo de gatilho de movimentos.</p> <p>Por exemplo, para uma pista com capacidade de 20mov/h sem restrição, se durante a aplicação de procedimentos operacionais especiais esta capacidade passasse a 15mov/h mantendo o nível equivalente de segurança operacional, mas a demanda permanecesse inferior a 12mov/h, não haveria justificativa técnica para aumentar permanentemente a capacidade da pista para 20mov/h na Fase IB. Idem para o número de posições de pátio obrigatórias estabelecidas no Anexo II PEA.</p>
Justificativa
<p>Devido à pandemia do COVID-19, com a diminuição do tráfego e incerteza da curva de recuperação, e ainda, com as melhorias recentes realizadas pela Infraero em alguns dos aeroportos, pode não estar justificada a execução de alguns investimentos obrigatórios durante a Fase IB, podendo ser postergados, otimizando o timing do investimento e aumentando a atratividade do projeto, sem prejudicar a qualidade de serviço ou a segurança operacional.</p> <p>Os investimentos de terminal de passageiros da Fase IB já estão ligados à demanda de cada aeroporto (hora pico).</p>
Resposta
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que, no que se refere às competências dessa SAC/MInfra, para a atual rodada de concessões foi estabelecido como diretriz de política pública, refletida no Anexo 2 do Contrato de Concessão, que a concessionária deverá realizar todas as adequações de infraestrutura aeroportuárias necessárias para que os aeroportos estejam habilitados a operar, no mínimo, com aeronaves código 3C, em pista tipo instrumento (IFR) não precisão sem restrição, noturno e diurno, até o fim da Fase 1B do contrato de concessão, a qual prevê os investimentos obrigatórios iniciais nos aeroportos. Tal determinação tem por finalidade possibilitar que os aeroportos concedidos tenham infraestrutura mínima capaz de atender a aeronaves utilizadas para voos regulares na forma como operam hoje no país. De fato, nota-se que hoje existe um gargalo de infraestrutura em aeroportos que não atendem pelo menos aeronaves código 3C (a exemplo do Airbus A318; Boeing 737-700; Embraer ERJ 190-200 LR; ATR 72; dentre outros).</p> <p>Isso porque, hoje no Brasil, em geral, as principais empresas aéreas não tem na composição de suas frotas, aeronaves de menor porte para realização de transporte aéreo regular. Já as regras de voo por instrumento permitem que o aeródromo opere mesmo em condições climáticas adversas, permitindo assim maior previsibilidade e continuidade das operações e do serviço público de infraestrutura aeroportuária, trazendo grandes benefícios a todos os envolvidos no processo. Nesse sentido, entende-se que os requisitos mínimos propostos são adequados pois permitirão a prestação do serviço público de infraestrutura aeroportuária adequado, de forma continuada e com benefícios ao cidadão usuário do aeroporto.</p> <p>Por fim, cumpre ressaltar que o documento que vinculará o futuro operador será o Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), anexo do contrato de concessão, que detalha e especifica o objeto da concessão, delimita os Complexos Aeroportuários, estabelece especificações</p>

mínimas requeridas para a infraestrutura aeroportuária, estabelece investimentos iniciais para melhoria e adequação da infraestrutura e define as obrigações relativas ao Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI), entre outros objetivos.

No mais, a ANAC informa que as disposições contratuais referentes à presente contribuição não estão submetidas à consulta pública, nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Consulta Pública nº 20/2020. Informa-se, todavia, que após a publicação do Edital de Licitação será oportunizado aos interessados que requeiram esclarecimentos sobre os seus termos, conforme previsão legal.

Nº da Contribuição
14141
Nome do Contribuinte
INTERTECHNE CONSULTORES S.A.
Contribuição
Sugerimos que o risco da curva de recuperação da demanda de passageiros seja parcialmente assumido pelo poder concedente em função das incertezas ligadas à retomada pós pandemia. Nos moldes do que foi feito com a questão da Zona Franca de Manaus.
Justificativa
Dividir o risco da incerteza da retomada da demanda diante da incerteza no cenário de recuperação do tráfego pós Coronavirus.
Resposta
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que ela não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido à consulta pública, nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Consulta Pública nº 20/2020.

Nº da Contribuição
14142
Nome do Contribuinte
Matheus Lencek
Contribuição
Seja desconsiderada as exclusões dos itens 4.28 e 4.29 do edital de licitação, de modo que seja mantida a exigência de apresentação de declaração de instituição financeira que ateste a viabilidade da proposta econômica e do plano de negócios.
Justificativa
<p>De acordo com o artigo 43 da Lei Federal nº 8.666/1993 e artigo 15, § 3º da Lei Federal nº 8.987/1995, o Poder Concedente deverá analisar as propostas econômicas das licitantes, com vistas a avaliar a sua exequibilidade.</p> <p>Ocorre que, a com a exclusão dos itens 4.28 e 4.29 do edital de licitação, não há qualquer subsídio que garanta ao Poder Concedente apreciar a exequibilidade das propostas e plano de negócios das licitantes.</p> <p>Note-se que, de modo acertado, nas rodadas anteriores de concessões aeroportuárias foi exigida a apresentação de carta de instituição financeira de grande porte atestando a viabilidade e exequibilidade do plano de negócios e da proposta, com vistas a assegurar a capacidade das licitantes em assumir empreendimentos de grande complexidade por longos períodos. Essa sistemática, até então, assegurou que o Poder Concedente contratasse licitantes aptas e capazes.</p> <p>Inclusive, conforme afirmado pela ANAC no âmbito da Consulta Pública nº 03/2020, a apresentação de declarações por instituições financeiras é essencial para assegurar o atendimento ao artigo 15, §3º da Lei Federal nº 8.987/1995 e consiste em sistemática “para atestar a higidez e a viabilidade da proposta econômica vencedora para cada um dos Blocos de Aeroportos objeto da Concessão, indicativo de que o vencedor tenha condições de implantar e explorar o empreendimento objeto do Edital e para o qual a proponente ofertou o seu lance”.</p> <p>Em complementação, a ANAC ainda afirma que a escolha da apresentação das cartas consistem em opção a alternativa de análise direta dos planos de negócios pela Agência: “No presente certame a ANAC optou por não exigir plano de negócio das Proponentes, por entender que cabe a cada uma delas desenvolver o seu plano e suas projeções, não cabendo à agência interferir nas premissas que levaram à Proponente a concluir pela viabilidade de sua proposta. Como forma de adicionar um critério para a consistência da proposta, a ANAC optou por exigir uma declaração de instituição financeira de que avaliou o plano de negócios.” Todavia, na presente rodada de concessões aeroportuárias, a Agência altera seu entendimento, sugerindo a exclusão dos itens 4.28 e 4.29 do edital de licitação sem incluir qualquer mecanismo alternativo para que as licitantes comprovem a viabilidade de seus planos de negócios e propostas, impondo elevadíssimos riscos ao interesse público, usuários e transporte aeroportuário.</p> <p>Para justificar essa alteração, conforme se depreende dos parágrafos 39 a 41 da Justificativa da Consulta Pública nº 20/2020 (“Justificativa”), a ANAC alega que o critério de seleção da licitação, qual seja a apresentação de maior contribuição inicial, viabilizaria a dispensa da carta da instituição financeira, visto que a análise de exequibilidade seria restrita ao ágio ofertado no leilão e que pelo fato de a outorga ser paga previamente à data de eficácia da concessão, não colocaria, em tese, risco à execução da concessão.</p> <p>Ocorre que a análise da exequibilidade da proposta realizada pela instituição financeira não se limita ao valor ofertado pela licitante no leilão, mas todo o plano de negócios da concessão,</p>

incluindo, inclusive, a viabilidade de obtenção de financiamentos. Portanto, é um importante instrumento para verificar a higidez e segurança do plano de negócios e da proposta da licitante.

Por fim, com relação a afirmação de que outras agências federais têm optado pela exclusão da exigência de apresentação de declarações firmadas por instituições financeiras, conforme parágrafo 44 da Justificativa, apresentamos os seguintes esclarecimentos.

Não obstante alguns editais em fase de consulta pública da ANTT optarem pela retirada desse requisito, é certo que as licitações mais recentes foram realizadas com a exigência de apresentação de carta subscrita por instituição financeira. Cite-se por exemplo a Concorrência Pública ANTT nº 02/2019 com objeto a concessão da BR-101/SC que indica expressamente em seu item 10.4 a necessidade de apresentação de carta subscrita por instituição financeira. Por sua vez, projetos de grande porte, como a nova concessão da Rodovia Dutra, em fase de consulta pública, também prevê a necessidade de apresentação de carta subscrita por instituição financeira, conforme últimas versões dos documentos disponibilizados na Audiência Pública ANTT nº 18/2019.

Portanto, em razão de todo o exposto, sugere-se que a ANAC mantenha os itens 4.28 e 4.29 na versão definitiva do edital de licitação para a concessão em tela, de modo que os licitantes apresentem a declaração firmada por instituição financeira de grande porte para atestação de viabilidade econômico-financeira da proposta e do plano de negócios.

Resposta

A ANAC agradece a contribuição, mas informa que não será acatada. Desde o primeiro processo de desestatização aeroportuária, a cada nova rodada de concessão, o edital e o contrato são revisados e readequados, a fim de que suas disposições estejam compatíveis com o perfil dos aeroportos delegados e com as demandas pelo serviço. Além disso, em cada nova rodada, busca-se atualizar o modelo regulatório, incorporando aos processos novas ferramentas de fiscalização e gestão desenvolvidas pela ANAC, bem como suprimindo aquelas que sejam consideradas obsoletas ou que, a partir da experiência adquirida, tenham se revelado pouco proveitosas, num exercício constante de modernização das atividades de regulação. Assim, em que pese o entendimento sustentado em rodadas anteriores, as análises do corpo técnico da Agência indicam, hoje, que o ateste de viabilidade de propostas econômicas não representa mais, por si só, garantia da boa execução da concessão ou da exequibilidade dos lances ofertados no leilão. Por isso, em detrimento de um requisito formal que não gera corresponsabilidade aos seus subscritores e cujas premissas não são dadas ao conhecimento do Poder Concedente, optou-se pelo robustecimento de uma estrutura contratual que assegure o cumprimento das principais obrigações a tempo e modo pela Concessionária, sem que caiba à Administração certificar-se se isso ocorrerá com meios próprios, obtenção de financiamentos ou outras ferramentas de captação de recursos. Conforme citado na Justificativa levada à Consulta Pública, é isso que se espera das disposições contratuais e editalícias que (i) impõem o pagamento de todo o ágio ofertado no leilão como condição de eficácia do contrato, por meio da contribuição inicial; (ii) estipulam garantia de execução contratual em valor equivalente à 25% da média projetada para o bloco de aeroportos; (iii) criam patamares mínimos de integralização do capital social da Concessionária, suficientes para fazer frente às obrigações prévias de que tratam os itens 6.1 e seguintes do Edital e a parte dos investimentos obrigatórios nos primeiros anos da concessão. Diante do exposto, a ANAC reitera que a luz do atual modelo e concessões aeroportuárias, a discussão a priori da exequibilidade ou não de propostas econômicas é vazia de sentido e não apresenta qualquer efeito prático, mormente em contrato em que o risco

de demanda é em regra da Concessionária e, ainda, que exige do outorgado a constituição de diversas e eficientes garantias.

Nº da Contribuição
14143
Nome do Contribuinte
Matheus Lencek
Contribuição
<p>Seja incluída disposição no edital sobre a necessidade de apresentação de carta de empresa de auditoria independente, registrada perante a Comissão de Valores Mobiliários - CVM, declarando que analisou o plano de negócios da licitante e atesta a sua adequabilidade sob os aspectos contábil e tributário.</p> <p>Nesse sentido, sugere-se a adição do seguinte item ao edital:</p> <p>“4.30 A Proponente deverá apresentar, conjuntamente com os documentos de habilitação, na data e forma previstas no item 5.3, carta de empresa de auditoria independente, registrada perante a Comissão de Valores Mobiliários – CVM, declarando que analisou o Plano de Negócios a ela apresentado pela Proponente e atesta a sua adequabilidade, sob os aspectos contábil e tributário, com o conteúdo mínimo definido em anexo específico do presente Edital, apresentando, ainda, um Termo de Confidencialidade celebrado entre a Proponente e a empresa de auditoria independente.”</p>
Justificativa
<p>Sugere-se que, complementarmente à carta firmada por instituição financeira atestando a viabilidade e exequibilidade do empreendimento, também seja exigida pela ANAC a apresentação de carta firmada por empresa de auditoria independente declarando que analisou o plano de negócios e atesta a sua adequabilidade sob os aspectos contábil e tributário.</p> <p>Como é de conhecimento da ANAC, a exigência de apresentação de declarações emitidas por instituições financeiras atestando a exequibilidade dos planos de negócios das licitantes, mesmo sendo documento essencial e indispensável, não tem se demonstrando plenamente capaz de assegurar a segurança na execução dos contratos de concessão firmados em determinados pontos.</p> <p>Isso porque diversos aeroportos encontram-se em situação inesperada, em razão de falhas na gestão e mau dimensionamento dos planos de negócios, como por exemplo, os Aeroportos de Viracopos e São Gonçalo do Amarante, que estão em processo de término antecipado dos contratos.</p> <p>Sugere-se, portanto, complementarmente à carta emitida por instituição financeira, que a ANAC exija a apresentação de atestados de viabilidade e adequabilidade tributária e contábil das licitantes emitidos por empresas de auditoria independente, visando assegurar a escolha de competidores mais bem capacitados e ampliar a segurança das concessões. Note-se que essa sistemática é usualmente adotada nos processos licitatórios de concessões de rodovias federais, visando garantir maior hígidez e segurança às concessões.</p>
Resposta
<p>A ANAC agradece a contribuição, mas informa que não será acatada. A proponente é exclusivamente responsável pela adequação contábil e tributária do seu plano de negócio, bem como pela satisfação da sua proposta econômica, cujo cumprimento é condição de eficácia do contrato de concessão e garantido por meio dos instrumentos de enforcement contratualmente estipulados. Além disso, cumpre mencionar que o modelo de concessão de serviços públicos, introduzido pela Lei federal nº 8.987/1995, pressupõe que o parceiro privado tem melhores condições para ofertar o serviço diante do alto grau de autonomia e liberdade que lhe são conferidos para definir o mecanismo mais eficiente para consecução do</p>

objeto contratado. Assim, considerando que, nos contratos de concessão, a exploração do bem ou serviço concedido ocorre por conta e risco do parceiro privado, não é dado ao Poder Concedente imiscuir-se em demasia sobre a gestão do empreendimento ou sobre as soluções empresariais de que se valerá a Concessionária, devendo, em vez disso, fiscalizar e certificar-se de que a Concessionária cumprirá e fará cumprir integralmente o Contrato, em conformidade com as disposições legais e regulamentares e com as determinações da ANAC editadas a qualquer tempo (item 3.1.1. da minuta de Contrato); e, ainda, que manterá os requisitos de qualificação jurídica, fiscal, técnica e econômica (itens 10.2 e 10.4 da minuta de Contrato). Se não bastasse, a minuta de Contrato veiculada prevê ainda é dever da Concessionária “observar padrões de governança corporativa, bem como os padrões de contabilidade regulatória definidos em regulamentação específica e adotar contabilidade e demonstrações financeiras padronizadas” (item 3.1.44), dentre outras obrigações acessórias de submissão à fiscalização da ANAC de informações financeiras ao longo de toda a concessão. Por essas razões, entende-se inadequada a inclusão, no edital, da obrigatoriedade de apresentação de carta de empresa de auditoria independente, registrada perante a Comissão de Valores Mobiliários – CVM, declarando que analisou o Plano de Negócios a ela apresentado pela Proponente e atesta a sua adequabilidade, sob os aspectos contábil e tributário.

Nº da Contribuição
14144
Nome do Contribuinte
VINCI AIRPORTS
Contribuição
<p>Nos Estudos Ambientais do EVTEA do Aeroporto de Joinville, aparece uma Área de Preservação Permanente com Corpos d'Água e Floresta Ombrofila Densa, parcialmente situada no interior da área da faixa de pista.</p> <p>Em razão das soluções adotadas nos estudos de Engenharia e Afins, entende-se que o item 7.18.3.1 do Anexo II PEA poderá ser executado sem impacto para a Área de Preservação Permanente, a saber, não é requerido o desvio dos Corpos d'Água e/ou a remoção de Floresta Ombrofila Densa nessa área.</p> <p>Este entendimento está correto?</p>
Justificativa
-
Resposta
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que de acordo com o Estudo Ambiental do aeroporto, em especial na seção 8.1 (Comparativo de estudos precedentes, estudos analisados pelo órgão ambiental e plano de desenvolvimento proposto), a proposta contida no Plano de Desenvolvimento do Relatório de Engenharia e Afins é a que resultará em menor impermeabilização da área do aeroporto, para o melhor panorama de efetivo desenvolvimento. O relatório informa que "(...) embora a área da Cabeceira 33 seja ambientalmente sensível e APP, existe a possibilidade de licenciar a ampliação da PPD nesta direção. De qualquer forma, o Plano de Desenvolvimento proposto neste conjunto de estudos não identificou a necessidade de ampliação da PPD, durante o período da concessão" (p. 169). Ademais, o relatório afirma que "as alterações propostas por este Estudo foram feitas especialmente para reduzir o impacto ambiental das obras, que, inicialmente, exigiriam as alterações do curso do rio e a desapropriação de várias famílias". E que, por fim, "não foi constatada demanda para utilização máxima do sítio aeroportuário, tal como proposto no Plano Diretor da Infraero. Portanto, não há justificativa para acontecer durante o período de concessão do aeroporto" (p. 170).</p> <p>No mais, a ANAC informa que as disposições contratuais referentes ao assunto não estão submetidas à consulta pública, nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Consulta Pública nº 20/2020. Informa-se, todavia, que após a publicação do Edital de Licitação será oportunizado aos interessados que requeiram esclarecimentos sobre os seus termos, conforme previsão legal.</p>

Nº da Contribuição
14145
Nome do Contribuinte
VINCI AIRPORTS
Contribuição
<p>Foi verificado que no EVTEA "SBLO_Estudos de Engenharia e Afins_4.00" é considerada a ocupação e utilização de áreas dentro dos limites da "Área Civil do Sítio Aeroportuário" conforme definido nas plantas do Apêndice F e Apêndice E ao Anexo II PEA do Contrato de Concessão porém, que parte destas áreas pertence a Estados e Municípios, conforme pode ser observado no caso do Aeroporto de Londrina, por exemplo, para o Ponto 1103 (Coordenadas UTM E 485721 UTM N 7419780) que encontra-se dentro da área do aeroporto na Figura 2-54 do "SBLO_Estudos de Engenharia e Afins_4.00" para fins de desenvolvimento do sítio aeroportuário.</p> <p>Sendo assim, favor confirmar que a União dispõe de autorização dos Estados e Municípios relativamente ao uso e gozo dos bens imóveis de propriedade dos Estados e Municípios que compõem os sítios aeroportuários objeto da Concessão e que quaisquer reivindicações dos referidos Estados e Municípios quanto ao uso e gozo de tais bens constituem um risco de poder concedente.</p>
Justificativa
<p>O poder concedente deve possuir o uso e gozo dos bens imóveis de propriedade de outros entes públicos que serão transferidos à concessionária mediante a concessão.</p>
Resposta
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que parte da área que integrará o Contrato de Concessão do Aeroporto de Londrina está hoje registrada em nome do Município. Entretanto, as mesmas integram um processo de desapropriação visando áreas para a expansão do sítio aeroportuário. Este processo está na fase de regularização, o qual objetiva também, a transferência destas glebas para o patrimônio da União Federal. Assim, não há de se considerar riscos atrelados ao uso destas áreas devido a reivindicações do ente municipal, bem como, a União não necessita de autorização para ocupar tais áreas, uma vez que estão afetadas a infraestrutura aeroportuária e aeronáutica civil, tendo em vista que foram adquiridas pela municipalidade para a expansão do aeroporto, incidindo, assim, o art. 36, §5º e 38 da Lei nº 7.565/1986 (CBA).</p> <p>Nesse sentido, nos termos do artigo 38 do CBA, os aeroportos constituem universalidades, equiparadas a bens públicos federais, enquanto mantida a sua destinação específica, embora não tenha a União a propriedade de todos os imóveis em que se situam, sendo que os Estados, Municípios, entidades da Administração Indireta ou particulares poderão contribuir com imóveis ou bens para a construção de aeroportos, mediante a constituição de patrimônio autônomo que será considerado como universalidade. Assim, todos os imóveis que estão dentro do limite patrimonial do aeroporto são considerados bens públicos federais, independentemente da titularidade ainda não estar transferida a União.</p>

Nº da Contribuição
14146
Nome do Contribuinte
Matheus Lencek
Contribuição
Pergunta-se: Poderiam esclarecer a metodologia e o racional utilizados para determinar a Receita de Referência de Carga?
Justificativa
Na nova minuta do Contrato de Concessão foi incluída uma cláusula de desconto na contribuição variável do bloco Norte caso a receita proveniente direta e indiretamente da movimentação de carga no Aeroporto Internacional de Manaus seja menor que os valores de Receita de Referência de Carga descritos no contrato, quando proveniente de alteração na legislação tributária sobre incentivos fiscais na Zona Franca de Manaus.
Resposta
A ANAC agradece a contribuição e informa que a metodologia e o racional utilizados para propor o item 2.17.3.1 podem ser verificados na Justificativa levada à Consulta Pública por meio do link https://www.anac.gov.br/participacao-social/consultas-publicas/consultas/2020/20/cp-20-2020-justificativa.pdf . No documento, foi esclarecido que a proposta de cláusula contratual é composta por uma tabela que apresenta um limite para a Receita Bruta anual proveniente direta ou indiretamente da movimentação de carga aérea pela Concessionária, no Aeroporto Internacional de Manaus, baixo do qual 80% da diferença entre este limite e a Receita de Carga observada deve ser deduzida da contribuição variável a ser paga no ano seguinte. Para este limite, definiu-se o valor de 50% da trajetória de receitas de cargas previstas no EVTEA. Escolheu-se este valor para garantir que o mecanismo de compartilhamento de demanda seja utilizado apenas em situações em que a alteração na legislação tributária gere mudanças que impactam de forma significativa a movimentação de carga aérea no aeroporto de Manaus. Contudo, considerando a relevância da participação do transporte de cargas do aeroporto de Manaus em relação à receita total do Bloco Norte, os valores constantes da tabela “Receita Bruta de Referência proveniente da movimentação de carga aérea” daquele aeroporto foram alterados de forma a alcançar 70% da receita de carga prevista no EVTEA, permitindo que parcela menor do risco em tela seja atribuída à Concessionária.

Nº da Contribuição
14147
Nome do Contribuinte
Matheus Lencek
Contribuição
Incluir o valor de Referência da Receita Bruta de Referência para o décimo ano.
Justificativa
A tabela de Receita Bruta de Referência proveniente da movimentação de carga aérea no Aeroporto Internacional de Manaus não detalha o valor para o décimo ano.
Resposta
A ANAC agradece a contribuição e informa que a falha foi corrigida.

Nº da Contribuição
14148
Nome do Contribuinte
Matheus Lencek
Contribuição
Entende-se que no caso de alteração na legislação tributária que dispõe sobre incentivos fiscais no resto do Brasil mas sem alteração nos incentivos da zona Franca, se essa alteração resultasse em perda de competitividade na Zona Franca de Manaus, não poderia se aplicar a cláusula 2.17.3.1?
Justificativa
Na nova minuta do Contrato de Concessão foi incluída uma cláusula de desconto na contribuição variável do bloco Norte caso a receita proveniente direta e indiretamente da movimentação de carga no Aeroporto Internacional de Manaus seja menor que os valores de Receita de Referência de Carga descritos no contrato, quando proveniente de alteração na legislação tributária sobre incentivos fiscais na Zona Franca de Manaus.
Resposta
A ANAC agradece a contribuição e informa que o desconto da Contribuição Variável de que trata o item 2.17.3.1 apenas será concedido nos casos de alterações na legislação tributária que dispõe sobre incentivos fiscais concedidos para as atividades desenvolvidas na Zona Franca de Manaus.

Nº da Contribuição
14149
Nome do Contribuinte
Matheus Lencek
Contribuição
Se alterarmos, no modelo de viabilidade econômico financeiro disponibilizado no EVTEA, a linha de receita de carga em Manaus pela curva de Receita Bruta de Referência definida para o contrato de concessão, obtem-se um VPL negativo tornando o Bloco inviável economicamente. Nosso entendimento está correto?
Justificativa
Na nova minuta do Contrato de Concessão foi incluída uma cláusula de desconto na contribuição variável do bloco Norte caso a receita proveniente direta e indiretamente da movimentação de carga no Aeroporto Internacional de Manaus seja menor que os valores de Receita de Referência de Carga descritos no contrato, quando proveniente de alteração na legislação tributária sobre incentivos fiscais na Zona Franca de Manaus.
Resposta
A ANAC agradece a contribuição e informa que, conforme apresentado na Justificativa levada à Consulta Pública, escolheu-se o percentual de 50% “para garantir que o mecanismo de compartilhamento de demanda seja utilizado apenas em situações em que a alteração na legislação tributária gere mudanças que impactam de forma significativa a movimentação de carga aérea no aeroporto de Manaus.” Finalmente, cumpre relembrar que, conforme apresentado na Justificativa levada à Consulta Pública, “o mecanismo evidencia uma limitação da capacidade do Poder Concedente em reequilibrar o contrato, ou compartilhar riscos de demanda, por meio da redução da Contribuição Variável, notadamente nos primeiros anos da Concessão, já que o valor a ser descontado da Contribuição Variável é limitado pelo produto entre as alíquotas aplicáveis a cada ano e a Receita Bruta. Ressalta-se que esta limitação gera um problema para a gestão contratual, tendo em vista que os outros mecanismos geralmente utilizados para recomposição do reequilíbrio econômico-financeiro, aumento de tarifas e de prazo, também são limitados, em especial no início da Concessão.” Não obstante, diante das contribuições que destacaram a relevância das receitas de carga para o Bloco Norte, o item 2.17.3.2 da minuta de contrato foi alterado para contemplar a possibilidade de adoção de outras medidas de compensação nos casos em que a perda de receita de carga extrapolar o valor da contribuição variável daquele ano. Dessa forma, mecanismos como a alteração do valor das tarifas, do prazo do contrato, das obrigações contratuais da Concessionária, bem como outras formas a serem definidas de comum acordo entre ANAC e Concessionária, e Ministério da Infraestrutura, poderão ser utilizados para perfazer o valor que não for comportado no montante da contribuição variável devida. Quanto à simulação da perda de receita utilizando as estimativas do EVTEA, informa-se que a definição dos percentuais de contribuição variável e dos valores mínimos de contribuição inicial se dá de forma a anular o Valor Presente Líquido previsto no EVTEA, assim, qualquer frustração de receita prevista no modelo tornaria o bloco inviável, pois o modelo financeiro é calibrado para que as outorgas (fixa inicial e variável) sejam exatamente aquelas necessárias para zerar o Valor Presente Líquido (VPL) do projeto, considerando-se a taxa de desconto (WACC) prevista. Ressalta-se que, em regra, nos contratos de concessão aeroportuária, todo o risco de demanda é suportado pelo concessionário, conforme matriz de risco dos contratos de concessão.

Nº da Contribuição
14150
Nome do Contribuinte
VINCI AIRPORTS
Contribuição
Tendo em vista que há obras em andamento em diversos aeroportos, ou novas obras que por ventura venham ser iniciadas pela Infraero, entende-se que qualquer custo relacionado com as referidas obras é risco do poder concedente, nos termos da cláusula 5.2.11 do contrato de concessão.
Justificativa
Nos EVTEAs atualizados pós-pandemia, o custo remanescente a considerar das obras em andamento nem sempre coincide nos relatórios e nas planilhas de CAPEX. Os custos remanescentes previstos nos relatórios dos EVTEAs para os aeroportos de Navegantes e Joinville são inconsistentes com os termos da cláusula 5.2.11 do contrato de concessão.
Resposta
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que ela não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido à consulta pública, nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Consulta Pública nº 20/2020. Informa-se, ainda, que após a publicação do Edital de Licitação será oportunizado aos interessados que requeiram esclarecimentos sobre os seus termos, conforme previsão legal

Nº da Contribuição
14151
Nome do Contribuinte
VINCI AIRPORTS
Contribuição
Caso as obras em andamento executadas pela Infraero não tenham sido concluídas até o final do Estágio 2 da Fase I-A e atrasem a execução da Fase 1_B pela concessionária, favor confirmar que a concessionária terá direito à à prorrogação dos prazos para a conclusão das suas obrigações da Fase I-B que tenham sido impactadas pelas obras em andamento não concluídas tempestivamente pela Infraero.
Justificativa
-
Resposta
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que ela não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido à consulta pública, nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Consulta Pública nº 20/2020. Informa-se, ainda, que após a publicação do Edital de Licitação será oportunizado aos interessados que requeiram esclarecimentos sobre os seus termos, conforme previsão legal.

Nº da Contribuição
14152
Nome do Contribuinte
Matheus Lencek
Contribuição
Considerando a receita de carga definida no EVTEA para o Aeroporto de Manaus entendemos que, caso haja uma queda na receita relevante (por exemplo, 40%), tal redução não ensejaria a utilização do mecanismo de compartilhamento de risco previsto no contrato de concessão uma vez que para se utilizar do benefício de compartilhamento a receita deveria cair mais de 50% da curva prevista no EVTEA. Nosso entendimento está correto?
Justificativa
Na nova minuta do Contrato de Concessão foi incluída uma cláusula de desconto na contribuição variável do bloco Norte caso a receita proveniente direta e indiretamente da movimentação de carga no Aeroporto Internacional de Manaus seja menor que os valores de Receita de Referência de Carga descritos no contrato, quando proveniente de alteração na legislação tributária sobre incentivos fiscais na Zona Franca de Manaus.
Resposta
A ANAC agradece a contribuição e informa que o entendimento está correto. Contudo, considerando a relevância da participação do transporte de cargas do aeroporto de Manaus em relação à receita total do Bloco Norte, os valores constantes da tabela “Receita Bruta de Referência proveniente da movimentação de carga aérea” daquele aeroporto foram alterados de forma a alcançar 70% da receita de carga prevista no EVTEA, permitindo que parcela menor do risco em tela seja atribuída à Concessionária.

Nº da Contribuição
14153
Nome do Contribuinte
VINCI AIRPORTS
Contribuição
No caso do Aeroporto de Curitiba, onde há obrigatoriedade de construção de nova pista de pouso e decolagens paralela e independente à existente, aumentando a capacidade aeroportuária muito acima dos níveis requeridos para a demanda projetada, seria possível atender ao item 7.2.3 do Anexo II PEA, se não houver déficit na segurança operacional, mediante procedimentos operacionais desde que aprovados os Níveis Equivalentes de Segurança Operacional pela Agência, segundo RBAC 139 Subparte F?
Justificativa
Tendo em vista (i) a obrigatoriedade de construção de nova pista de pousos e decolagens no Aeroporto de Curitiba conforme item 7.2.4 do Anexo II PEA, e (ii) a demanda projetada, a obrigatoriedade adicional de operação da pista existente "sem restrição" conforme aos itens 7.2.3 e 7.2.3.1 do Anexo II PEA representa um custo significativo, e não aporta capacidade aeroportuária ou segurança operacional adicionais nem necessárias para a operação do aeroporto e do seu sistema de pistas.
Resposta
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que ela não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido à consulta pública, nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Consulta Pública nº 20/2020. Informa-se, ainda, que após a publicação do Edital de Licitação será oportunizado aos interessados que requeiram esclarecimentos sobre os seus termos, conforme previsão legal

Nº da Contribuição																																													
14154																																													
Nome do Contribuinte																																													
Matheus Lencek																																													
Contribuição																																													
Esclarecer a fonte usada para os dados de demanda de 2019 utilizados no ponto 7.8 para recalcular a receita teto da Nota Técnica Nº87/2020/DPR/SAC.																																													
Justificativa																																													
As fontes de dados públicas de tráfego de passageiros como as estatísticas da ANAC ou da Infraero não coincidem com o número utilizado na Nota Técnica Nº87/2020/DPR/SAC.																																													
Resposta																																													
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que, conforme descrito nos itens 7.7 e 7.8 da Nota Técnica nº 87/2020/DPR/SAC, os dados expostos na Tabela 2 do item 7.8 constituem mera reprodução dos valores utilizados pelo Grupo de Consultores em Aeroportos (CGA) para a projeção da Receita-Teto por Passageiro do ano de 2019 no documento ‘Nota técnica GCA – Definição da Receita Teto por Passageiro (RTP) a ser considerada na concessão dos três blocos de aeroportos da 6ª rodada’. Ressalta-se que o documento técnico dos consultores foi anexado à Nota Técnica nº 87/2020/DPR/SAC.</p> <p>Assim a Nota Técnica GCA descreve a fonte dos dados no item 02.a, conforme reproduzido abaixo:</p> <p>“Os dados de movimentação dos passageiros em 2019 foram fornecidos pela Infraero9, podem ser observados na Tabela 2.</p> <p>Tabela 2: Movimentação de passageiros em 2019</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Aeroporto</th> <th>Embarque Doméstico</th> <th>Embarque Internacional</th> <th>Conexão Doméstica</th> <th>Conexão Internacional</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>SBCT</td> <td>2.891.988</td> <td>38.864</td> <td>296.384</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>SBFI</td> <td>1.127.707</td> <td>32.763</td> <td>2.660</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>SBNF</td> <td>937.027</td> <td>7.047</td> <td>1.411</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>SBLO</td> <td>492.553</td> <td>-</td> <td>2.565</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>SBEG</td> <td>1.308.822</td> <td>63.616</td> <td>157.142</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>SBGO</td> <td>1.495.452</td> <td>-</td> <td>91.679</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>SBSL</td> <td>784.251</td> <td>-</td> <td>38.059</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>SBTE</td> <td>573.855</td> <td>-</td> <td>9.693</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table> <p>9Dados de (jan a nov 2019) Planilha " Anexo II - Aeronaves_Passageiros V16122019.xlsx" recebida via LAI (protocolo 99927000349201985 - data de abertura: 12/11/2019 13:50); Dados de dez/2019: https://transparencia.infraero.gov.br/estatisticas/”</p> <p>Portanto, diferentemente do que sugere o título da segunda coluna (“Passageiros Totais Movimentados em 2019”), os valores se referem apenas a passageiros tarifados (totais), isto é, passageiros embarcados no aeroporto ou em conexão-embarque. Por esta razão, os valores são próximos a 50% da movimentação total de passageiros dos aeroportos em 2019.</p>	Aeroporto	Embarque Doméstico	Embarque Internacional	Conexão Doméstica	Conexão Internacional	SBCT	2.891.988	38.864	296.384	-	SBFI	1.127.707	32.763	2.660	-	SBNF	937.027	7.047	1.411	-	SBLO	492.553	-	2.565	-	SBEG	1.308.822	63.616	157.142	-	SBGO	1.495.452	-	91.679	-	SBSL	784.251	-	38.059	-	SBTE	573.855	-	9.693	-
Aeroporto	Embarque Doméstico	Embarque Internacional	Conexão Doméstica	Conexão Internacional																																									
SBCT	2.891.988	38.864	296.384	-																																									
SBFI	1.127.707	32.763	2.660	-																																									
SBNF	937.027	7.047	1.411	-																																									
SBLO	492.553	-	2.565	-																																									
SBEG	1.308.822	63.616	157.142	-																																									
SBGO	1.495.452	-	91.679	-																																									
SBSL	784.251	-	38.059	-																																									
SBTE	573.855	-	9.693	-																																									

Nº da Contribuição
14155
Nome do Contribuinte
VINCI AIRPORTS
Contribuição
No aeroporto de Foz de Iguaçu, a solução do EVTEA prevê nova pista de pousos e decolagens em região de grande declive e que atinge áreas de proteção permanente, principalmente na região da potencial nova cabeceira 32 (área de nascente) com possíveis problemas de viabilidade ambiental. Solicita-se esclarecer as considerações e valores previstos para execução de tal obra.
Justificativa
Inviabilidade de desenvolvimento por questões ambientais alheias à concessão e grande potencial de custos elevados na execução devido a movimentação de terra, licenciamento, compensações, trazendo ainda grande risco ao cumprimento da Fase IB.
Resposta
A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que de acordo com o Estudo Ambiental elaborado para o aeroporto, em especial na seção 8.1 (Comparativo de estudos precedentes, estudos analisados pelo órgão ambiental e plano de desenvolvimento proposto), afirma-se que, "do ponto de vista ambiental, a proposta contida no Plano de Desenvolvimento do Relatório de Engenharia e Afins deste conjunto de estudos é a que resultará em menor impermeabilização da área do aeroporto, para o melhor panorama de efetivo desenvolvimento" (p. 178). O estudo também afirma que "o plano de desenvolvimento apresentado adequa-se de forma mais ampla ao potencial do sítio aeroportuário; não representa um impacto operacional significativo, uma vez que não inclui implantações que dificultem a continuidade das operações do Aeroporto; considera investimentos coerentes com o desenvolvimento pretendido, e não apresenta impactos ambientais e sociais que impossibilitem sua consecução, ainda que adentrem uma área de preservação permanente e de reserva legal, que podem ser compensadas e realocadas, respectivamente (p. 178)". Por fim, com relação aos custos relacionados à supressão de vegetação, compensação florestal, bem como à gestão ambiental das obras afetas ao aeroporto, esses encontram-se em forma segregada na Tabela 11-1 (CAPEX Ambiental estimado para o Aeroporto de Foz do Iguaçu, p. 278) e os custos relacionados à supressão de vegetação e compensação florestal para todo o projeto estão segmentados para as Fases 1, 2 e 3 e encontram-se na Tabela 11-3 (Supressão da Vegetação e Compensação Florestal, p. 281).

Nº da Contribuição
14156
Nome do Contribuinte
Matheus Lencek
Contribuição
Com relação à Nota Técnica Nº87/2020/DPR/SAC, pergunta-se: Poderiam esclarecer se os passageiros isentos foram retirados do total de passageiros embarcados para o cálculo da receita teto?
Justificativa
A Receita por Passageiro auferida é a razão da Receita Regulada pela quantidade de Passageiros Tarifados. Os Passageiros Tarifados, definidos no Anexo 4 - Tarifas do contrato de concessão no ponto 1.2, só consideram os passageiros que embarcam no aeroporto sobre os quais não incidem quaisquer isenções ou benefícios tarifários. Nos aeroportos onde se aplica a receita teto (Curitiba, Foz de Iguaçu, Navegantes, Londrina, Manaus, Goiânia, São Luiz e Teresina) os passageiros isentos representaram na média 2.1% do total (Fonte: ANAC estatísticas 2019)
Resposta
A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que, conforme descrito nos itens 7.7 e 7.8 da Nota Técnica nº 87/2020/DPR/SAC, os dados expostos na Tabela 2 do item 7.8 constituem mera reprodução dos valores utilizados pelo Grupo de Consultores em Aeroportos (CGA) para a projeção da Receita-Teto por Passageiro do ano de 2019 no documento 'Nota técnica GCA – Definição da Receita Teto por Passageiro (RTP) a ser considerada na concessão dos três blocos de aeroportos da 6ª rodada (SEI nº 2654898)'. Ressalta-se que o documento técnico dos consultores foi anexado à Nota Técnica nº 87/2020/DPR/SAC. Assim a Nota Técnica GCA descreve a memória de cálculo (item 02.a) adotada para projeção da Receita Regulada em 2019 (reproduzido no item 07 da Nota Técnica desta Secretaria): "Para calcular a RP de 2019 – que servirá como referência para a RTP – em cada aeroporto, é preciso (i) calcular a RR, e (ii) dividir a RR pelo total de passageiros tarifados deste mesmo ano. Para calcular a RR de 2019 utilizou-se como base a movimentação de passageiros e aeronaves dos aeroportos em 2019 e as tabelas tarifárias constantes no Tarifário Infraero 2019[3], compatibilizadas para a data-base do modelo econômico-financeiro (janeiro/2019). Com relação ao regime tarifário adotado, foram considerados os valores referentes à 1ª Categoria4." Confirma tal informação os resultados expostos no item 02.b da Nota Técnica GCA, intitulado "Total de passageiros tarifados 2019", que versa: "A seguir apresenta-se o total de Passageiros tarifados em 2019 (resumindo os dados da Tabela 2) para os aeroportos regulados por RTP. Tabela 8: Passageiros totais movimentados em 2019 Aeroporto Passageiros SBCT 3.227.236 SBFI 1.163.130 SBNF 945.485 SBLO 495.118 SBEG 1.529.580 SBGO 1.587.131 SBSL 822.310 SBTE 583.548" Sobre o desconto de passageiros isentos na base de dados, conforme sugerido na contribuição, esclarece-se que não foi observada tal classificação na base obtida por meio do

operador aeroportuário. Por outro lado, considera-se que, caso haja registros desta natureza, estes gerem efeitos marginais no cálculo da Receita-Teto por Passageiro. Cabe pontuar que o contribuinte, ao realizar esta importante sugestão, pode ter se confundido entre os conceitos de passageiros isentos de tarifas de embarque e com benefícios tarifários, e o de passageiros “grátis”, como indicado na base estatística da ANAC. Vejamos a diferenciação dos conceitos: Os “passageiros grátis”, reportados nos dados estatísticos da ANAC, são aqueles que usufruem de condições especiais no transporte aéreo. Segundo a Portaria Nº 3506/SAS 11/11/2019, que “estabelece os procedimentos para fornecimento dos dados estatísticos das empresas brasileiras de transporte aéreo público regular e não regular, exceto as de táxi aéreo”:

[...] XVIII - posições de 063 (sessenta e três) a 065 (sessenta e cinco) - Passageiros Grátis: são todos os passageiros que ocupam assentos oferecidos, mas que não geram receita, com a compra de assentos, para a empresa de transporte aéreo. Incluem-se nesta definição as pessoas que viajam gratuitamente, as que se valem dos descontos de funcionários das empresas aéreas e seus agentes, os funcionários de empresas aéreas que viajam a negócios pela própria empresa;

Já os beneficiários de isenção de tarifas de embarque são segmentos bastante particulares de passageiros (que nem sempre usam o terminal de passageiros dos aeroportos), e não se confundem com os “passageiros grátis”. Segundo a Lei Nº 6.009/1973:

[...] Art. 7º Ficam isentos de pagamento:

I - Da Tarifa de Embarque

- a) os passageiros de aeronaves militares e de aeronaves públicas brasileiras da Administração Federal Direta;
- b) os passageiros de aeronaves em voo de retorno, por motivos de ordem técnica ou meteorológica ou, ainda, em caso de acidente, por ocasião do reembarque;
- c) os passageiros em trânsito;
- d) os passageiros de menos de dois anos de idade;
- e) os inspetores de Aviação Civil, quando no exercício de suas funções;
- f) os passageiros de aeronaves militares ou públicas estrangeiras, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento;
- g) os passageiros, quando convidados do Governo brasileiro.

Nº da Contribuição
14157
Nome do Contribuinte
VINCI AIRPORTS
Contribuição
Por favor esclarecer por quê o valor do custeio de programa de adequação de efetivo da Infraero (PDV) do Bloco Sul foi revisado no modelo financeiro (versão 5) dos EVTEAs e na Minuta do Edital, item 6.2.3(i), sendo aumentado de R\$ 297.106.623,91 para R\$ 470.744.986,14.
Justificativa
Evitar prejuízo no valor do retorno do projeto do Bloco Sul, e não misturar operações de diferentes blocos que poderão ser assumidas por operadores diferentes.
Resposta
A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que, conforme descrito na Nota Técnica nº 87/2020/DPR/SAC, segundo o resultado dos estudos de viabilidade, a modelagem econômico financeira do Bloco Central apresentaria valor presente líquido negativo para o projeto considerando-se o pagamento destinado ao custeio dos programas de adequação do efetivo da Infraero. Diante dessa situação e considerando-se a imprescindível necessidade de ajuste dos quadros da estatal em razão da redução dos ativos por ela geridos em função da Sexta Rodada de concessões, e de modo a viabilizar a concessão de todos os ativos estudados no Bloco Central, decidiu-se, após análise de viabilidade econômica da medida, considerar os valores relativos ao custeio dos Programas de Adequação do Efetivo da Infraero dos Aeroportos que compõem o Bloco Central na modelagem econômico-financeira do Bloco Sul. Ressalta-se que, diferentemente da alegação contida na contribuição, tal medida não traz prejuízo na taxa de retorno do projeto do Bloco Sul (taxa de desconto utilizada), uma vez que uma maior verba para custeio do PAE provoca uma proporcional redução da outorga fixa inicial e da outorga variável da concessão.

Nº da Contribuição
14158
Nome do Contribuinte
Matheus Lencek
Contribuição
Propõe-se considerar o fator X no cálculo do ajuste anual da receita teto
Justificativa
O fator X definido no contrato não está considerado nos estudos do governo
Resposta
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que ela não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido à consulta pública, nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Consulta Pública nº 20/2020.

Nº da Contribuição
14159
Nome do Contribuinte
Matheus Lencek
Contribuição
Propõe-se considerar uma estimativa para calcular os passageiros isentos e retirá-los do total de passageiros embarcados para o cálculo da receita tarifária
Justificativa
A Receita por Passageiro auferida é a razão da Receita Regulada pela quantidade de Passageiros Tarifados. Os Passageiros Tarifados, definidos no Anexo 4 - Tarifas do contrato de concessão no ponto 1.2, só consideram os passageiros que embarcam no aeroporto sobre os quais não incidem quaisquer isenções ou benefícios tarifários. Nos aeroportos onde aplica a receita teto (Curitiba, Foz de Iguaçu, Navegantes, Londrina, Manaus, Goiânia, São Luiz e Teresina) os passageiros isentos representaram na média 2.1% do total (Fonte: ANAC estatísticas 2019)
Resposta
A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que, conforme descrito nos itens 7.7 e 7.8 da Nota Técnica nº 87/2020/DPR/SAC, os dados expostos na Tabela 2 do item 7.8 constituem mera reprodução dos valores utilizados pelo Grupo de Consultores em Aeroportos (CGA) para a projeção da Receita-Teto por Passageiro do ano de 2019 no documento 'Nota técnica GCA – Definição da Receita Teto por Passageiro (RTP) a ser considerada na concessão dos três blocos de aeroportos da 6ª rodada (SEI nº 2654898)'. Ressalta-se que o documento técnico dos consultores foi anexado à Nota Técnica nº 87/2020/DPR/SAC.
Assim a Nota Técnica GCA descreve a memória de cálculo (item 02.a) adotada para projeção da Receita Regulada em 2019 (reproduzido no item 07 da Nota Técnica desta Secretaria): "Para calcular a RP de 2019 – que servirá como referência para a RTP – em cada aeroporto, é preciso (i) calcular a RR, e (ii) dividir a RR pelo total de passageiros tarifados deste mesmo ano. Para calcular a RR de 2019 utilizou-se como base a movimentação de passageiros e aeronaves dos aeroportos em 2019 e as tabelas tarifárias constantes no Tarifário Infraero 2019[3], compatibilizadas para a data-base do modelo econômico-financeiro (janeiro/2019). Com relação ao regime tarifário adotado, foram considerados os valores referentes à 1ª Categoria4."
Confirma tal informação os resultados expostos no item 02.b da Nota Técnica GCA, intitulado "Total de passageiros tarifados 2019", que versa: "A seguir apresenta-se o total de Passageiros tarifados em 2019 (resumindo os dados da Tabela 2) para os aeroportos regulados por RTP.
Tabela 8: Passageiros totais movimentados em 2019 Aeroporto Passageiros
SBCT 3.227.236
SBFI 1.163.130
SBNF 945.485
SBLO 495.118
SBEG 1.529.580
SBGO 1.587.131
SBSL 822.310
SBTE 583.548"
Sobre o desconto de passageiros isentos na base de dados, conforme sugerido na contribuição, esclarece-se que não foi observada tal classificação na base obtida por meio do operador aeroportuário. Por outro lado, considera-se que, caso haja registros desta natureza,

estes gerem efeitos marginais no cálculo da Receita-Teto por Passageiro. Cabe pontuar que o contribuinte, ao realizar esta importante sugestão, pode ter se confundido entre os conceitos de passageiros isentos de tarifas de embarque e com benefícios tarifários, e o de passageiros “grátis”, como indicado na base estatística da ANAC. Vejamos a diferenciação dos conceitos: Os “passageiros grátis”, reportados nos dados estatísticos da ANAC, são aqueles que usufruem de condições especiais no transporte aéreo. Segundo a Portaria Nº 3506/SAS 11/11/2019, que “estabelece os procedimentos para fornecimento dos dados estatísticos das empresas brasileiras de transporte aéreo público regular e não regular, exceto as de táxi aéreo”:

[...] XVIII - posições de 063 (sessenta e três) a 065 (sessenta e cinco) - Passageiros Grátis: são todos os passageiros que ocupam assentos oferecidos, mas que não geram receita, com a compra de assentos, para a empresa de transporte aéreo. Incluem-se nesta definição as pessoas que viajam gratuitamente, as que se valem dos descontos de funcionários das empresas aéreas e seus agentes, os funcionários de empresas aéreas que viajam a negócios pela própria empresa;

Já os beneficiários de isenção de tarifas de embarque são segmentos bastante particulares de passageiros (que nem sempre usam o terminal de passageiros dos aeroportos), e não se confundem com os “passageiros grátis”. Segundo a Lei Nº 6.009/1973:

[...] Art. 7º Ficam isentos de pagamento:

I - Da Tarifa de Embarque

- a) os passageiros de aeronaves militares e de aeronaves públicas brasileiras da Administração Federal Direta;
- b) os passageiros de aeronaves em vôo de retorno, por motivos de ordem técnica ou meteorológica ou, ainda, em caso de acidente, por ocasião do reembarque;
- c) os passageiros em trânsito;
- d) os passageiros de menos de dois anos de idade;
- e) os inspetores de Aviação Civil, quando no exercício de suas funções;
- f) os passageiros de aeronaves militares ou públicas estrangeiras, quando em atendimento à reciprocidade de tratamento;
- g) os passageiros, quando convidados do Governo brasileiro.

Nº da Contribuição
14160
Nome do Contribuinte
Matheus Lencek
Contribuição
Pergunta-se: Poderiam esclarecer as fontes de receita que seriam consideradas receitas diretas ou indiretas provenientes da movimentação de carga em Manaus e que formariam a base de cálculo para o desconto na outorga variável detalhado no capítulo II - Seção III - Do Valor do Contrato - Cláusula 2.17.3.1. do contrato.
Justificativa
No novo Contrato foi adicionada uma cláusula de desconto na contribuição variável do bloco Norte caso a receita proveniente direta e indiretamente da movimentação de carga no Aeroporto Internacional de Manaus fosse menor que os valores de Receita de Referência de Carga descritos no contrato, para os casos em que a queda proviesse de uma alteração na legislação tributária que dispõe sobre incentivos fiscais na Zona Franca de Manaus.
Resposta
A ANAC agradece a contribuição e informa que o conceito de Receita Bruta de Referência proveniente da movimentação de carga aérea no Aeroporto Internacional de Manaus está definido no item 2.17.3.4. Adicionalmente, conforme o trecho da Justificativa levada à Consulta Pública que trata especificamente deste tema: "Além disso, é importante definir de forma clara o conceito de Receita Bruta de Referência proveniente da movimentação de carga aérea no Aeroporto Internacional de Manaus. Ressalta-se que, tendo em vista que a Concessionária poderá explorar a atividade de carga aérea diretamente ou por meio de terceiros, e, mesmo quando operar diretamente, pode auferir receitas não-tarifárias por meio da cobrança de serviços adicionais e não obrigatórios, é importante que todas as receitas oriundas da atividade de carga aérea sejam consideradas para fins de comparação com a Receita Bruta de Referência proveniente da movimentação de carga aérea no Aeroporto Internacional de Manaus: 2.17.3.4. Para fins de aplicação do item 2.17.3.1, serão consideradas como receitas provenientes direta ou indiretamente da movimentação de carga aérea as Receitas Tarifárias de armazenagem e capatazia e as Receitas Não Tarifárias geradas, diretamente ou mediante a celebração de contratos com terceiros referentes à utilização de áreas, edifícios, instalações, equipamentos, facilidades e serviços, não abrangidos pelas tarifas aeroportuárias, pela atividade de exploração de carga aérea e mala postal."

Nº da Contribuição
14161
Nome do Contribuinte
VINCI AIRPORTS
Contribuição
Considerando os efeitos da pandemia da COVID-19 que vêm afetando a indústria e o cenário econômico dos projetos, seria possível considerar a melhoria das condições econômicas e taxa interna de retorno das concessões através dos seguintes fatores: <ul style="list-style-type: none">• Eliminação do pagamento à Infraero (readequação de efetivo)?• Extensão do prazo da concessão?• Remoção nos blocos de aeroportos sem valor acrescentado (deficitários)?
Justificativa
-
Resposta
<p>A SAC/Minfra agradece a contribuição e esclarece que diversos cenários alternativos foram analisados durante e após a revisão dos EVTEA que subsidiam a modelagem econômico-financeira desta rodada de desestatização de infraestruturas aeroportuárias do Governo Federal, incluindo os mencionados na contribuição. No entanto, cabe ressaltar que cada cenário analisado compôs matriz de análise considerando os benefícios e os impactos das respectivas alternativas, considerando tanto a atual rodada de concessões isoladamente, como seu papel no programa de desestatização de infraestruturas aeroportuárias do Governo Federal como um todo (que vem sendo executado desde 2011). Vale mencionar que, muito embora o programa de desestatização venha sendo executado por meio de rodadas, todas fazem parte de um planejamento governamental amplo. Neste sentido, o exercício de custo-benefício buscou o cenário de menor impacto, e que permitisse, ao mesmo tempo, prosseguir com o planejamento o mais próximo possível do inicial.</p> <p>De fato, de modo ilustrativo, cumpre mencionar que um aumento no prazo da concessão poderia disparar novos gatilhos de investimento e demandaria novos estudos de viabilidade prevendo diferente faseamento do CAPEX. A retirada dos recursos destinados ao custeio dos programas de adequação do efetivo da Infraero, resultaria em sério agravamento da situação financeira da estatal tendo em vista a imprescindível necessidade de ajuste dos quadros da estatal em razão da redução dos ativos por ela geridos em função da Sexta Rodada de concessões. Por fim, a retirada de ativos dos Blocos vai de encontro ao planejamento do programa federal de concessões aeroportuárias em Bloco, o qual prevê a desestatização de ativos deficitários geridos pela Infraero, juntamente com ativos superavitários refletindo o subsídio cruzado já existente no sistema e de modo a trazer os benefícios da gestão privada de aeroportos a um maior número de cidadãos usuários.</p> <p>Ressalta-se que, diferentemente da alegação contida na contribuição, tal medida não traz prejuízo na taxa de retorno do projeto do Bloco Sul (taxa de desconto utilizada), uma vez que uma maior verba para custeio do PAE provoca uma proporcional redução da outorga fixa inicial e da outorga variável da concessão.</p> <p>Desta feita, a indicação de viabilidade econômico-financeira do projeto considerando as medidas indicadas na Nota Técnica nº 87/2020/DPR/SAC se revelou como o melhor caminho a ser seguido, uma vez que evitou-se incorrer em impactos e externalidades negativas dos pontos de vista social, econômico e político-administrativo associados às demais. Em adição, cumpre mencionar que eventual “eliminação do pagamento à Infraero”, “extensão do prazo da concessão” e/ou “remoção nos blocos de aeroportos sem valor acrescentado” não afetaria as taxas de retorno esperadas para as concessões, respectivamente 7,23% a.a. para o Bloco</p>

Sul, 8,30% a.a. para o Bloco Central, e 9,36% a.a. para o Bloco Norte (valores em termos reais), conforme Nota Técnica N. 07/2020/DPR/SAC. Isso ocorre porque os eventuais aumentos de valor do projeto decorrentes dessas alterações seriam convertidos em maiores outorgas fixa inicial e outorga variável, mantendo inalteradas as taxas de retorno indicadas para cada Bloco.

Nº da Contribuição
14162
Nome do Contribuinte
PAC LOGÍSTICA E HANGARAGEM LTDA
Contribuição
A PAC LOG é concessionária da Infraero para exploração comercial Terminal de Cargas do Aeroporto Internacional de Navegantes, bem como de outros TECAs. Nesse sentido, é preciso esclarecer que os estudos que instruem a concessão do Bloco Sul da 6ª Rodada apresentam graves inconsistências e omissões com relação ao Novo Terminal de Cargas de Navegantes, as quais estão elencadas e aprofundadas nos documentos em anexo.
Justificativa
A PAC LOG é concessionária da Infraero para exploração comercial Terminal de Cargas do Aeroporto Internacional de Navegantes, bem como de outros TECAs. Nesse sentido, é preciso esclarecer que os estudos que instruem a concessão do Bloco Sul da 6ª Rodada apresentam graves inconsistências e omissões com relação ao Novo Terminal de Cargas de Navegantes, as quais estão elencadas e aprofundadas nos documentos em anexo.
Resposta
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que, no processo de concessão aeroportuária, os EVTEAs não são vinculantes, de modo que o concessionário deverá propor à ANAC um plano de desenvolvimento próprio para o aeroporto visando atender as exigências do Contrato, entre elas o pleno atendimento à demanda projetada, independente do plano de desenvolvimento proposto nos Estudos de Viabilidade selecionados.</p> <p>Com relação à implantação do Plano Diretor do Aeroporto elaborado pela Infraero, informa-se tratar-se de documento com previsão de expansão do aeroporto por aquela empresa pública e, portanto, a Concessionária também não está a ele vinculado. Em vez disso, a exploração aeroportuária por parte da Concessionária está comprometido aos termos do Edital, Contrato e Anexos, especialmente acerca das melhorias da infraestrutura aeroportuária. Assim, caberá à Concessionária a elaboração dos projetos e execução das obras, os quais determinarão a melhor destinação de cada área cuja posse lhe foi transferida, dispensada a obrigatoriedade de observar o Plano Diretor do operador aeroportuário anterior. De fato, no âmbito do Contrato de Concessão, o planejamento da expansão de modo a prover a capacidade de infraestrutura dentro dos parâmetros de níveis de serviço contratuais deve ser apresentado pela Concessionária na forma do Plano de Gestão da Infraestrutura - PGI, para o prazo de vigência da concessão, de 30 anos.</p> <p>Ressalta-se ainda que o PGI e o Plano Diretor devem estar alinhados, conforme previsão contratual constante no item 8.11.6 do Anexo 02 da minuta de Contrato, que estabelece que o Programa de Melhorias da Infraestrutura - PMI, que é parte do PGI, 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. Conforme previsto na minuta, caso o plano de desenvolvimento proposto no PGI esteja em desacordo com o Plano Diretor vigente, este deverá ser atualizado, conforme previsão normativa e contratual.</p> <p>Nesse sentido, os EVTEA não têm a presunção de prescrever todos os investimentos ou mesmo receitas e despesas da futura concessão. Trata-se de um estudo complexo a partir da análise das condições atuais do ativo; necessidades de investimento, tendo por base as correções de inconformidades da infraestrutura e atendimento da demanda projetada conforme níveis de serviço pré definidos; projeções de receitas tarifárias e não tarifárias,</p>

partindo-se de complexas projeções de passageiros e movimentação de aeronaves e da análise das condições de exploração comercial dos sítios aeroportuários; projeções de despesas operacionais que também estão lastreadas nas projeções de demanda e nas necessidades operacionais da infraestrutura projetada; custos com a manutenção da infraestrutura; custos ambientais; e, considerando-se ainda, todos os impactos financeiros e tributários do modelo. De fato, não se objetiva endereçar de forma exata todos os parâmetros da concessão, mas sim trazer os elementos fundamentais para a qualificação dos ativos pelos players do mercado, balizar a elaboração dos documentos jurídicos e as necessárias tomadas de decisão pelo governo federal, bem como a valoração do ativo tendo em vista os elementos disponíveis no momento.

Com efeito, o documento que vinculará o futuro operador será o Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), anexo do contrato de concessão, que detalha e especifica o objeto da concessão, delimita os Complexos Aeroportuários, estabelece especificações mínimas requeridas para a infraestrutura aeroportuária, estabelece investimentos iniciais para melhoria e adequação da infraestrutura e define as obrigações relativas ao Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI), entre outros objetivos. Nesse sentido, não há que se falar, por exemplo, na exclusão do novo TECA, que está em construção, da área que compõe o atual sítio aeroportuário do Aeroporto de Navegantes/SC, conforme entendimento apresentado na contribuição. Em contrapartida ao exposto no texto anexo à contribuição, e em consonância com o disposto nos estudos de viabilidade elaborado para o aeroporto, entende-se haver incentivos para que o concessionário busque explorar toda a área objeto da concessão, tendo em vista o auferimento de receitas provenientes do maior processamento e circulação de passageiros e de carga no aeroporto, e considerando ainda que o contrato celebrado com a Infraero, regra geral, será sub-rogado à concessionária, a quem caberá sua gestão até o prazo final, previsto para acontecer em maio de 2043, quando a concessionária deverá assumir a operação do mesmo, fazendo jus às suas receitas de armazenagem e capatazia, bem como a seus custos operacionais. Com efeito, o estudo de engenharia e afins apresenta a área do novo Terminal de Cargas em construção conforme plantas SBNF_Engenharia_Limite Patrimonial - Situação Atual_2.00 e SBNF_Engenharia_Limite Patrimonial - Implantação Final_3.00, que apresentam os limites do sítio contemplando a área mencionada. Quanto às infraestruturas dedicadas exclusivamente ao processamento de cargas, notadamente Terminal de Cargas, não há prescrição do nível de serviço a ser ofertado no contrato de concessão, uma vez que se refere à infraestrutura eminentemente comercial. A exploração comercial das áreas internas ao sítio e de novos negócios devem ser identificadas pelo novo operador aeroportuário e exploradas conforme seu plano de negócios.

Esclarece-se ainda que, em que pese não haver previsão de segunda pista nos EVTEA selecionados para o Aeroporto de Navegantes, o projeto de engenharia do Aeroporto descreve detalhadamente as intervenções necessárias para atender à demanda em um horizonte de 30 (trinta) anos, sem previsão de restrições na movimentação de aeronaves, sugerindo as infraestruturas necessárias para adequar as não conformidades atuais do aeroporto, visando seu processo futuro de certificação operacional. Sobre o tema, importante frisar que o plano de desenvolvimento proposto prevê a realização de intervenções para o sistema de pistas do aeroporto de modo a ampliar sua capacidade e a comportar, sem restrições, a movimentação horária máxima prevista para o aeroporto, permanecendo, com folga, até o fim da concessão.

Por fim, encontra-se afastada a possibilidade de haver determinação para que haja reequilíbrio do contrato celebrado com a Infraero. Com efeito, o futuro concessionário é livre

para explorar as áreas que compõem o sítio aeroportuário, por meio da celebração de contratos que envolvam a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário, pelo regime de direito privado, observando-se a regulação vigente, nos termos do que estabelece a minuta de contrato de concessão, em especial no item 11.1: "A Concessionária poderá celebrar com terceiros, prestadores de serviços de transporte aéreo, de serviços auxiliares ao transporte aéreo ou exploradores de outras atividades econômicas, contratos que envolvam a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário, pelo regime de direito privado, observando-se a regulação vigente, bem como: (...) 11.1.2. A remuneração será livremente pactuada entre a Concessionária e a outra parte contratante;" .

Nº da Contribuição
14163
Nome do Contribuinte
PAC LOGÍSTICA E HANGARAGEM LTDA
Contribuição
A PAC LOG é concessionária da Infraero para exploração comercial Terminal de Cargas do Aeroporto Internacional de Navegantes, bem como de outros TECAs. Nesse sentido, é preciso esclarecer que os estudos que instruem a concessão do Bloco Sul da 6ª Rodada apresentam graves inconsistências e omissões com relação ao Novo Terminal de Cargas de Navegantes, as quais estão elencadas e aprofundadas nos documentos em anexo.
Justificativa
A PAC LOG é concessionária da Infraero para exploração comercial Terminal de Cargas do Aeroporto Internacional de Navegantes, bem como de outros TECAs. Nesse sentido, é preciso esclarecer que os estudos que instruem a concessão do Bloco Sul da 6ª Rodada apresentam graves inconsistências e omissões com relação ao Novo Terminal de Cargas de Navegantes, as quais estão elencadas e aprofundadas nos documentos em anexo.
Resposta
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que, no processo de concessão aeroportuária, os EVTEAs não são vinculantes, de modo que o concessionário deverá propor à ANAC um plano de desenvolvimento próprio para o aeroporto visando atender as exigências do Contrato, entre elas o pleno atendimento à demanda projetada, independente do plano de desenvolvimento proposto nos Estudos de Viabilidade selecionados.</p> <p>Com relação à implantação do Plano Diretor do Aeroporto elaborado pela Infraero, informa-se tratar-se de documento com previsão de expansão do aeroporto por aquela empresa pública e, portanto, a Concessionária também não está a ele vinculado. Em vez disso, a exploração aeroportuária por parte da Concessionária está comprometido aos termos do Edital, Contrato e Anexos, especialmente acerca das melhorias da infraestrutura aeroportuária. Assim, caberá à Concessionária a elaboração dos projetos e execução das obras, os quais determinarão a melhor destinação de cada área cuja posse lhe foi transferida, dispensada a obrigatoriedade de observar o Plano Diretor do operador aeroportuário anterior. De fato, no âmbito do Contrato de Concessão, o planejamento da expansão de modo a prover a capacidade de infraestrutura dentro dos parâmetros de níveis de serviço contratuais deve ser apresentado pela Concessionária na forma do Plano de Gestão da Infraestrutura - PGI, para o prazo de vigência da concessão, de 30 anos.</p> <p>Ressalta-se ainda que o PGI e o Plano Diretor devem estar alinhados, conforme previsão contratual constante no item 8.11.6 do Anexo 02 da minuta de Contrato, que estabelece que o Programa de Melhorias da Infraestrutura - PMI, que é parte do PGI, 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. Conforme previsto na minuta, caso o plano de desenvolvimento proposto no PGI esteja em desacordo com o Plano Diretor vigente, este deverá ser atualizado, conforme previsão normativa e contratual.</p> <p>Nesse sentido, os EVTEA não têm a presunção de prescrever todos os investimentos ou mesmo receitas e despesas da futura concessão. Trata-se de um estudo complexo a partir da análise das condições atuais do ativo; necessidades de investimento, tendo por base as correções de inconformidades da infraestrutura e atendimento da demanda projetada conforme níveis de serviço pré definidos; projeções de receitas tarifárias e não tarifárias,</p>

partindo-se de complexas projeções de passageiros e movimentação de aeronaves e da análise das condições de exploração comercial dos sítios aeroportuários; projeções de despesas operacionais que também estão lastreadas nas projeções de demanda e nas necessidades operacionais da infraestrutura projetada; custos com a manutenção da infraestrutura; custos ambientais; e, considerando-se ainda, todos os impactos financeiros e tributários do modelo. De fato, não se objetiva endereçar de forma exata todos os parâmetros da concessão, mas sim trazer os elementos fundamentais para a qualificação dos ativos pelos players do mercado, balizar a elaboração dos documentos jurídicos e as necessárias tomadas de decisão pelo governo federal, bem como a valoração do ativo tendo em vista os elementos disponíveis no momento.

Com efeito, o documento que vinculará o futuro operador será o Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), anexo do contrato de concessão, que detalha e especifica o objeto da concessão, delimita os Complexos Aeroportuários, estabelece especificações mínimas requeridas para a infraestrutura aeroportuária, estabelece investimentos iniciais para melhoria e adequação da infraestrutura e define as obrigações relativas ao Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI), entre outros objetivos. Nesse sentido, não há que se falar, por exemplo, na exclusão do novo TECA, que está em construção, da área que compõe o atual sítio aeroportuário do Aeroporto de Navegantes/SC, conforme entendimento apresentado na contribuição. Em contrapartida ao exposto no texto anexo à contribuição, e em consonância com o disposto nos estudos de viabilidade elaborado para o aeroporto, entende-se haver incentivos para que o concessionário busque explorar toda a área objeto da concessão, tendo em vista o auferimento de receitas provenientes do maior processamento e circulação de passageiros e de carga no aeroporto, e considerando ainda que o contrato celebrado com a Infraero, regra geral, será sub-rogado à concessionária, a quem caberá sua gestão até o prazo final, previsto para acontecer em maio de 2043, quando a concessionária deverá assumir a operação do mesmo, fazendo jus às suas receitas de armazenagem e capatazia, bem como a seus custos operacionais. Com efeito, o estudo de engenharia e afins apresenta a área do novo Terminal de Cargas em construção conforme plantas SBNF_Engenharia_Limite Patrimonial - Situação Atual_2.00 e SBNF_Engenharia_Limite Patrimonial - Implantação Final_3.00, que apresentam os limites do sítio contemplando a área mencionada. Quanto às infraestruturas dedicadas exclusivamente ao processamento de cargas, notadamente Terminal de Cargas, não há prescrição do nível de serviço a ser ofertado no contrato de concessão, uma vez que se refere à infraestrutura eminentemente comercial. A exploração comercial das áreas internas ao sítio e de novos negócios devem ser identificadas pelo novo operador aeroportuário e exploradas conforme seu plano de negócios.

Esclarece-se ainda que, em que pese não haver previsão de segunda pista nos EVTEA selecionados para o Aeroporto de Navegantes, o projeto de engenharia do Aeroporto descreve detalhadamente as intervenções necessárias para atender à demanda em um horizonte de 30 (trinta) anos, sem previsão de restrições na movimentação de aeronaves, sugerindo as infraestruturas necessárias para adequar as não conformidades atuais do aeroporto, visando seu processo futuro de certificação operacional. Sobre o tema, importante frisar que o plano de desenvolvimento proposto prevê a realização de intervenções para o sistema de pistas do aeroporto de modo a ampliar sua capacidade e a comportar, sem restrições, a movimentação horária máxima prevista para o aeroporto, permanecendo, com folga, até o fim da concessão.

Por fim, encontra-se afastada a possibilidade de haver determinação para que haja reequilíbrio do contrato celebrado com a Infraero. Com efeito, o futuro concessionário é livre

para explorar as áreas que compõem o sítio aeroportuário, por meio da celebração de contratos que envolvam a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário, pelo regime de direito privado, observando-se a regulação vigente, nos termos do que estabelece a minuta de contrato de concessão, em especial no item 11.1: "A Concessionária poderá celebrar com terceiros, prestadores de serviços de transporte aéreo, de serviços auxiliares ao transporte aéreo ou exploradores de outras atividades econômicas, contratos que envolvam a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário, pelo regime de direito privado, observando-se a regulação vigente, bem como: (...) 11.1.2. A remuneração será livremente pactuada entre a Concessionária e a outra parte contratante;" .

Nº da Contribuição
14164
Nome do Contribuinte
PAC LOGÍSTICA E HANGARAGEM LTDA
Contribuição
A PAC LOG é concessionária da Infraero para exploração comercial Terminal de Cargas do Aeroporto Internacional de Navegantes, bem como de outros TECAs. Nesse sentido, é preciso esclarecer que os estudos que instruem a concessão do Bloco Sul da 6ª Rodada apresentam graves inconsistências e omissões com relação ao Novo Terminal de Cargas de Navegantes, as quais estão elencadas e aprofundadas nos documentos em anexo.
Justificativa
A PAC LOG é concessionária da Infraero para exploração comercial Terminal de Cargas do Aeroporto Internacional de Navegantes, bem como de outros TECAs. Nesse sentido, é preciso esclarecer que os estudos que instruem a concessão do Bloco Sul da 6ª Rodada apresentam graves inconsistências e omissões com relação ao Novo Terminal de Cargas de Navegantes, as quais estão elencadas e aprofundadas nos documentos em anexo.
Resposta
<p>A SAC/MInfra agradece a contribuição e esclarece que, no processo de concessão aeroportuária, os EVTEAs não são vinculantes, de modo que o concessionário deverá propor à ANAC um plano de desenvolvimento próprio para o aeroporto visando atender as exigências do Contrato, entre elas o pleno atendimento à demanda projetada, independente do plano de desenvolvimento proposto nos Estudos de Viabilidade selecionados.</p> <p>Com relação à implantação do Plano Diretor do Aeroporto elaborado pela Infraero, informa-se tratar-se de documento com previsão de expansão do aeroporto por aquela empresa pública e, portanto, a Concessionária também não está a ele vinculado. Em vez disso, a exploração aeroportuária por parte da Concessionária está comprometido aos termos do Edital, Contrato e Anexos, especialmente acerca das melhorias da infraestrutura aeroportuária. Assim, caberá à Concessionária a elaboração dos projetos e execução das obras, os quais determinarão a melhor destinação de cada área cuja posse lhe foi transferida, dispensada a obrigatoriedade de observar o Plano Diretor do operador aeroportuário anterior. De fato, no âmbito do Contrato de Concessão, o planejamento da expansão de modo a prover a capacidade de infraestrutura dentro dos parâmetros de níveis de serviço contratuais deve ser apresentado pela Concessionária na forma do Plano de Gestão da Infraestrutura - PGI, para o prazo de vigência da concessão, de 30 anos.</p> <p>Ressalta-se ainda que o PGI e o Plano Diretor devem estar alinhados, conforme previsão contratual constante no item 8.11.6 do Anexo 02 da minuta de Contrato, que estabelece que o Programa de Melhorias da Infraestrutura - PMI, que é parte do PGI, 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. Conforme previsto na minuta, caso o plano de desenvolvimento proposto no PGI esteja em desacordo com o Plano Diretor vigente, este deverá ser atualizado, conforme previsão normativa e contratual.</p> <p>Nesse sentido, os EVTEA não têm a presunção de prescrever todos os investimentos ou mesmo receitas e despesas da futura concessão. Trata-se de um estudo complexo a partir da análise das condições atuais do ativo; necessidades de investimento, tendo por base as correções de inconformidades da infraestrutura e atendimento da demanda projetada conforme níveis de serviço pré definidos; projeções de receitas tarifárias e não tarifárias,</p>

partindo-se de complexas projeções de passageiros e movimentação de aeronaves e da análise das condições de exploração comercial dos sítios aeroportuários; projeções de despesas operacionais que também estão lastreadas nas projeções de demanda e nas necessidades operacionais da infraestrutura projetada; custos com a manutenção da infraestrutura; custos ambientais; e, considerando-se ainda, todos os impactos financeiros e tributários do modelo. De fato, não se objetiva endereçar de forma exata todos os parâmetros da concessão, mas sim trazer os elementos fundamentais para a qualificação dos ativos pelos players do mercado, balizar a elaboração dos documentos jurídicos e as necessárias tomadas de decisão pelo governo federal, bem como a valoração do ativo tendo em vista os elementos disponíveis no momento.

Com efeito, o documento que vinculará o futuro operador será o Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), anexo do contrato de concessão, que detalha e especifica o objeto da concessão, delimita os Complexos Aeroportuários, estabelece especificações mínimas requeridas para a infraestrutura aeroportuária, estabelece investimentos iniciais para melhoria e adequação da infraestrutura e define as obrigações relativas ao Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI), entre outros objetivos. Nesse sentido, não há que se falar, por exemplo, na exclusão do novo TECA, que está em construção, da área que compõe o atual sítio aeroportuário do Aeroporto de Navegantes/SC, conforme entendimento apresentado na contribuição. Em contrapartida ao exposto no texto anexo à contribuição, e em consonância com o disposto nos estudos de viabilidade elaborado para o aeroporto, entende-se haver incentivos para que o concessionário busque explorar toda a área objeto da concessão, tendo em vista o auferimento de receitas provenientes do maior processamento e circulação de passageiros e de carga no aeroporto, e considerando ainda que o contrato celebrado com a Infraero, regra geral, será sub-rogado à concessionária, a quem caberá sua gestão até o prazo final, previsto para acontecer em maio de 2043, quando a concessionária deverá assumir a operação do mesmo, fazendo jus às suas receitas de armazenagem e capatazia, bem como a seus custos operacionais. Com efeito, o estudo de engenharia e afins apresenta a área do novo Terminal de Cargas em construção conforme plantas SBNF_Engenharia_Limite Patrimonial - Situação Atual_2.00 e SBNF_Engenharia_Limite Patrimonial - Implantação Final_3.00, que apresentam os limites do sítio contemplando a área mencionada. Quanto às infraestruturas dedicadas exclusivamente ao processamento de cargas, notadamente Terminal de Cargas, não há prescrição do nível de serviço a ser ofertado no contrato de concessão, uma vez que se refere à infraestrutura eminentemente comercial. A exploração comercial das áreas internas ao sítio e de novos negócios devem ser identificadas pelo novo operador aeroportuário e exploradas conforme seu plano de negócios.

Esclarece-se ainda que, em que pese não haver previsão de segunda pista nos EVTEA selecionados para o Aeroporto de Navegantes, o projeto de engenharia do Aeroporto descreve detalhadamente as intervenções necessárias para atender à demanda em um horizonte de 30 (trinta) anos, sem previsão de restrições na movimentação de aeronaves, sugerindo as infraestruturas necessárias para adequar as não conformidades atuais do aeroporto, visando seu processo futuro de certificação operacional. Sobre o tema, importante frisar que o plano de desenvolvimento proposto prevê a realização de intervenções para o sistema de pistas do aeroporto de modo a ampliar sua capacidade e a comportar, sem restrições, a movimentação horária máxima prevista para o aeroporto, permanecendo, com folga, até o fim da concessão.

Por fim, encontra-se afastada a possibilidade de haver determinação para que haja reequilíbrio do contrato celebrado com a Infraero. Com efeito, o futuro concessionário é livre

para explorar as áreas que compõem o sítio aeroportuário, por meio da celebração de contratos que envolvam a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário, pelo regime de direito privado, observando-se a regulação vigente, nos termos do que estabelece a minuta de contrato de concessão, em especial no item 11.1: "A Concessionária poderá celebrar com terceiros, prestadores de serviços de transporte aéreo, de serviços auxiliares ao transporte aéreo ou exploradores de outras atividades econômicas, contratos que envolvam a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário, pelo regime de direito privado, observando-se a regulação vigente, bem como: (...) 11.1.2. A remuneração será livremente pactuada entre a Concessionária e a outra parte contratante;" .

Nº da Contribuição
14165
Nome do Contribuinte
Anália Torres Martins
Contribuição
A Concessionária sugere que sejam excluídos os item 2.17.3.1., 2.17.3.2, 2.17.3.3, 2.17.3.4 e 2.17.3.5.
Justificativa
A Concessionária entende que a eventual alteração na legislação tributária que afete a zona franca enquadra-se no item 5.2.7 da minuta de Contrato, sendo, portanto, um risco alocado exclusivamente ao Poder Concedente. Dessa forma, o item 2.17.3.1 e seguintes devem ser excluídos da minuta, uma vez que contrariam o disposto no item 5.2.7. O risco relativo a alterações na legislação tributária não deve ser compartilhado com a Concessionária, uma vez que deriva de um ato do poder público. Dessa forma, considerando que o risco deve sempre ser alocado à parte com maior capacidade de gestão do mesmo, os riscos relacionados a alterações legislativas devem ser sempre alocados ao Poder Concedente.
Resposta
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o item 5.2.7 não contempla o risco de alteração na legislação tributária que dispõe sobre incentivos fiscais concedidos para as atividades desenvolvidas na Zona Franca de Manaus. Com efeito, de acordo com o trecho da Justificativa levada à Consulta Pública que trata especificamente deste tema: "Porém, note-se que citado item 5.2.7 trata de alteração da legislação tributária que incida diretamente sobre as receitas tarifárias do aeroporto, de forma que eventual alteração na legislação tributária que incida sobre as atividades desenvolvidas no Polo Industrial de Manaus, e que afete apenas indiretamente as receitas de armazenagem e capatazia do Aeroporto Internacional de Manaus, não estaria contemplada no seu escopo."

Nº da Contribuição
14166
Nome do Contribuinte
Balint Szentivanyi
Contribuição
<p>5.2. Constituem riscos suportados pelo Poder Concedente, que poderão ensejar Revisão Extraordinária: , desde que impliquem alteração relevante de custos ou receitas da Concessionária, nos termos do item 6.24 deste contrato:</p> <p>6.24. Os procedimentos de Revisão Extraordinária objetivam a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a fim de compensar as perdas ou ganhos da Concessionária, devidamente comprovados, em virtude da ocorrência dos eventos elencados no CAPÍTULO V – Seção I do Contrato, desde que impliquem alteração relevante dos custos ou da receita da Concessionária, nos termos descritos nos itens a seguir:</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> <p>6.24.3 Na hipótese de pedido de Revisão Extraordinária que contemple mais de um evento, considera-se o percentual a que se refere o item 6.24.1 para cada evento de forma isolada.</p> <p>6.24.1. São deveres das partes, de seus representantes legais e de todos aqueles que, de qualquer forma, participem do pedido de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato e do respectivo procedimento:</p> <p>6.24.1.1. expor os fatos conforme a verdade;</p> <p>6.24.1.2. não formular pretensão ou apresentar defesa quando cientes de que são destituídas de fundamento;</p> <p>6.24.1.3. não produzir provas e não praticar atos inúteis ou desnecessários ao exame do pedido;</p> <p>6.24.1.4. não atribuir ao pedido valor expressivamente inferior ou superior ao devido.</p> <p>6.24.2. O descumprimento do disposto no item 6.24.1 constitui violação ao princípio da boa-fé e a ANAC poderá aplicar ao responsável multa de 1% (um por cento) até 10% (dez por cento) do valor atribuído ao pedido de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, de acordo com a gravidade da conduta, as peculiaridades do caso concreto e a reincidência.</p> <p>6.24.3. Não sendo paga no prazo fixado pela ANAC, a multa prevista no item 6.24.2, quando aplicada à concessionária, será inscrita como dívida ativa da União e sua execução observará o procedimento da execução fiscal.</p>
Justificativa
<p>A cláusula 2.17.3.1 traz o conceito de redução materialmente relevante da demanda de cargas no Aeroporto Internacional de Manaus para justificar a aplicação do mecanismo que altera a contribuição variável a ser paga. O texto ainda deixa claro que essa redução materialmente relevante deve decorrer diretamente de alteração na legislação tributária que dispõe sobre incentivos fiscais concedidos para as atividades desenvolvidas na Zona Franca de Manaus.</p> <p>É digno de nota que essa redução materialmente relevante difere do risco imputado ao Poder Concedente de alteração relevante de custos ou receitas da Concessionária, decorrente de alteração na legislação tributária que incida sobre receitas tarifárias ou afete os custos de obras ou de prestação de serviços associados às atividades remuneradas pelas Tarifas Aeroportuárias (cláusula 5.2.7), pois esta previsão trata de alteração da legislação tributária que incida diretamente sobre as receitas tarifárias do aeroporto, de forma que eventual</p>

alteração na legislação tributária que incida sobre as atividades desenvolvidas no Polo Industrial de Manaus, e que afete apenas indiretamente as receitas de armazenagem e capatazia do Aeroporto Internacional de Manaus, não estaria contemplada no seu escopo. Deste modo, verifica-se que se trata de uma desejável e bem-vinda alteração proposta por essa Agência Reguladora.

Todavia, por mais relevantes que possam ser as previsões das cláusulas 2.17.3.1 e 5.2.7, estas podem não chegar a justificar uma revisão extraordinária do contrato de concessão, considerando a previsão constante das cláusulas 6.24 e 6.24.1 no sentido de que a revisão extraordinária só ocorrerá em caso de alteração relevante que cause impacto superior a 1% (um por cento) da receita bruta anual média da Concessão referente aos 3 (três) exercícios anteriores.

Sobre este ponto, portanto, merecem ser feitas algumas considerações, na medida em que essas cláusulas impactam indiretamente a presente Consulta Pública.

A Constituição Federal brasileira estabelece a necessidade de observar o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos administrativos no art. 37, XXI, que dispõe que os contratos administrativos devem conter cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, mantendo as condições efetivas da proposta, nos termos da lei.

O art. 65, II da Lei Federal nº 8.666/1993, também enuncia tal norma constitucional, bem como o § 4º do art. 9 da Lei Federal nº 8.987/1995, que dispõe que, havendo alteração do equilíbrio econômico-financeiro inicial do Contrato, o Poder Concedente deverá reintegrá-lo, concomitantemente à alteração.

O reequilíbrio do Contrato é o resultado do cumprimento da matriz de risco do contrato, ou seja, seu objetivo é imunizar as partes dos efeitos dos riscos que foram atribuídos pelo contrato ou pela lei ao outro.

Ao definir a matriz de risco, o Poder Concedente deve estudar suas consequências, entender os possíveis impactos dos riscos que lhe são atribuídos a fim de determinar se a concessionária é capaz de arcar com sua gestão.

Isso porque, se o Concessionário não tiver controle sobre um risco que lhe seja atribuído pelo Contrato, mesmo que seja por sua responsabilidade financeira, deverá fornecer em sua proposta econômica os valores do risco que lhe é atribuído.

Portanto, considerando que a Cláusula 6.24.1 determina que será considerada uma alteração relevante o evento que cause impacto maior que 1% da receita bruta anual média da Concessão, os licitantes deverão incluir em suas propostas o reflexo dessa despesa por ano, mesmo que o risco não seja efetivamente verificado, reduzindo a oferta da outorga inicial e, conseqüentemente, prejudicando o interesse público.

E cada licitante, em decorrência da enorme assimetria de informação, poderá considerar cenários distintos e considerar números distintos de eventos isolados que não alcancem 1%, mas em sua somatória sejam capazes de ultrapassar 5%, 6%, 8%.

A redação proposta esvazia a alocação de risco do Poder Concedente e, com isso, impede o exercício da garantia do reequilíbrio econômico financeiro do Contrato, conforme estabelecido no art. 37, XXI da Constituição Federal. O conceito de alteração relevante, tal como posto, acaba se tornando uma barreira de facto ao reequilíbrio do Contrato de Concessão, em vez de um mecanismo apenas para determinar quando o reequilíbrio será avaliado pela Agência Reguladora, como ocorria sob a égide da revogada Resolução ANAC nº 355/2015.

Fica claro que a redação proposta pela ANAC e a inclusão do conceito de alteração relevante dentro dos riscos alocados ao Poder Concedente tem grande impacto na atividade dos ativos e pode comprometer a competitividade do certame, principalmente em um cenário

pós-pandemia, que por si só traz variáveis de difícil avaliação por todo o mercado, nacional e internacional, a exemplo da demanda de passageiros.

Dentro desse novo contexto que se apresenta, de elevadas complexidades, não parece razoável nem prático exigir dos potenciais licitantes que façam cálculos com variáveis imprevistas que não estão sob o controle do licitante.

Neste sentido, é importante ainda lembrar que o Tribunal de Contas da União já manifestou sua preocupação quanto à cláusula de alteração relevante de 1%, conforme disposto no voto do Ministro Relator Bruno Dantas no Acórdão 2462/2018, por ocasião da 5ª Rodada de Concessão Aeroportuária.

E, frise-se, essas variáveis acabam se tornando ainda mais complexas em um cenário de pandemia, na medida em que os estudos técnicos e econômicos a serem conduzidos pelas licitantes para subsidiar as decisões de precificação dos ativos ocorrerão antes mesmo de a crise sanitária ser equacionada e, portanto, antes de se compreender o mercado pós-pandemia.

Isto posto, há de se buscar alternativas ou soluções mais atuais para se evitar essa insegurança jurídica.

Para essa finalidade, pode-se considerar a solução prevista no art. 115 do Projeto de Lei 7.063/2017, que propõe uma nova Lei Geral de Concessões e cuja aprovação se espera em breve no Congresso Nacional.

Percebe-se, deste modo, que uma alternativa mais ponderada seria o estabelecimento de uma sanção para a parte que vier a pleitear o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de maneira irrazoável, a ser caracterizado no âmbito do respectivo processo administrativo. A sanção já seria suficiente para evitar e desincentivar pedidos descolados da realidade fático-jurídica do evento gerador do desequilíbrio.

A sanção também serviria para evitar abusos do poder de direito, nos termos do art. 187 do Código Civil.

Quer-nos parecer que o estabelecimento da sanção seria suficiente para gerar os desincentivos para que fossem apresentados pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro superestimados, sabida preocupação dessa r. Agência Reguladora.

De mais a mais, a sanção penalizaria apenas o concessionário que venha eventualmente abusar do seu direito de petição e de reequilíbrio econômico-financeiro, em linha com a proposta do referido Projeto de Lei nº 7.063/2017 e em uma analogia ao conceito de sham litigation, enquanto que a cláusula de 1%, tal como posta, acaba penalizando os licitantes, o interesse público, os usuários do serviço público, além de dificultar a obtenção da proposta mais vantajosa para a Administração Pública.

Como já referido, esse cenário é agravado com os efeitos da pandemia no setor aeroportuário, cujo conhecimento completo não ocorrerá antes da realização do leilão da presente Rodada, tornando ainda mais complexa a adequada precificação pelos potenciais interessados. É importante assinalar, por derradeiro, que a pandemia foi inclusive o motivo legítimo apto a demandar diversas alterações nessa Rodada, inclusive os EVTEAs, o que demonstra a louvável preocupação do Governo Federal e dessa ANAC sobre a matéria.

Resposta

A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que ela não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido à consulta pública, nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Consulta Pública nº 20/2020. A despeito de a contribuição citar o item 2.17.3.1, sua sugestão de alteração versa sobre o item 6.24.

Nº da Contribuição
14167
Nome do Contribuinte
FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE
Contribuição
<p>5.2. Constituem riscos suportados pelo Poder Concedente, que poderão ensejar Revisão Extraordinária, desde que impliquem alteração relevante de custos ou receitas da Concessionária, nos termos do item 6.24 deste contrato:</p> <p>(...)</p> <p>5.5. A fim de garantir as revisões extraordinárias, será criada conta garantia onde será depositado 60% (sessenta por cento) do valor pago pela Concessionária a título de contribuição inicial.</p> <p>5.5.1. O valor depositado será destinado, única e exclusivamente, para a garantia de eventuais revisões extraordinárias decorrentes de fatos de maior impacto.</p> <p>5.5.2. Ao final do período de concessão, o valor residual será revertido para o Poder Concedente.</p>
Justificativa
<p>Quanto ao Aeroporto Internacional de Manaus, foi criado mecanismo de compartilhamento de risco por meio da redução da contribuição variável a ser paga pela Concessionária a partir do quinto ano da Concessão. A contribuição variável foi agora revisada e diminuída para 0,79% das receitas no ano 5, aumentando apenas para um máximo de 3,79% do ano 9 até o fim da concessão. Similarmente à quarta rodada, a contribuição variável é relativamente baixa e removê-la ou diminuí-la não vai ser suficiente para compensar a concessionária por eventos materiais, no caso de necessidade de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.</p> <p>A assimetria entre os contratos de concessão até a 3ª Rodada de Concessões e aqueles firmados a partir da 4ª Rodada de Concessão, nos quais aqueles contam com uma outorga fixa anual elevada, enquanto estes anteciparam os valores a título de contribuição inicial, podem gerar soluções de reequilíbrio econômico-financeiro distintas.</p> <p>Similarmente, tendo em conta que a proposta de compartilhamento de riscos de Manaus apenas se aplica após o fim da Fase 1B de obras obrigatórias, se um evento de maior impacto de desequilíbrio ocorrer dentro dos 4 primeiros anos, o Poder Concedente não terá condições de oferecer à Concessionária qualquer alívio por meio da redução de investimentos obrigatórios, sendo que, atualmente, na quinta rodada, pode fazê-lo.</p> <p>A “escrow account” funcionaria como uma conta garantia. Nesta sexta rodada, assim como ocorreu na quinta rodada e diferentemente de rodadas anteriores nas quais o pagamento da contribuição inicial era parcelado anualmente, os licitantes contratados deverão arcar com uma elevada quantia a título de contribuição inicial.</p> <p>Assim, aproveitando a curva de aprendizado causada pela pandemia, sugere-se que parte do pagamento da contribuição inicial seja direcionada para uma conta garantia, servindo como um fundo garantidor para os eventuais reequilíbrios econômicos financeiros do contrato.</p> <p>A proposta é que 60% (sessenta por cento) do pagamento da contribuição inicial seja direcionado a esta conta e que este valor tenha como função única e exclusivamente garantir o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.</p> <p>Trata-se de uma solução razoável para todas as partes envolvidas, na medida em que, como se sabe, os riscos oriundos da pandemia do coronavírus foram considerados riscos extraordinários atribuídos ao Poder Concedente, nos termos do Parecer n.</p>

261/2020/CONJUR-MINFRA/CGU/AGU, da Advocacia Geral da União, ao mesmo tempo em que as alternativas hoje existentes para reequilíbrio podem apresentar um desafio para os contratos de concessão das rodadas de concessão mais recentes, especificamente as 4ª e 5ª rodadas.

Resposta

A ANAC agradece a contribuição e informa que não será acatada. De fato, conforme apresentado na Justificativa levada à Consulta Pública, "o mecanismo evidencia uma limitação da capacidade do Poder Concedente em reequilibrar o contrato, ou compartilhar riscos de demanda, por meio da redução da Contribuição Variável, notadamente nos primeiros anos da Concessão, já que o valor a ser descontado da Contribuição Variável é limitado pelo produto entre as alíquotas aplicáveis a cada ano e a Receita Bruta. Ressalta-se que esta limitação gera um problema para a gestão contratual, tendo em vista que os outros mecanismos geralmente utilizados para recomposição do reequilíbrio econômico-financeiro, aumento de tarifas e de prazo, também são limitados, em especial no início da Concessão." Assim, tendo em vista a relevância das receitas de carga para o Bloco Norte, e o fato de o valor máximo de outorga variável pago anualmente corresponder a menos de 4% da receita bruta dos aeroportos, entende-se que a melhor opção regulatória é estabelecer uma regra clara e transparente que evidencie, desde antes da elaboração das propostas econômicas dos potenciais licitantes, quais são os limites do Poder Concedente para compartilhar o risco em questão.

Demais disso, quanto à sugestão de criação de conta garantia, a SAC/MInfra esclarece que, no âmbito das suas competências institucionais, em que pese a relevância da contribuição, nos termos do artigo 63, parágrafo 1º, inciso III da Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, os valores devidos como contrapartida à União em razão das outorgas de infraestrutura aeroportuária são recursos do FNAC, senão vejamos:

"Art. 63. É instituído o Fundo Nacional de Aviação Civil - FNAC, de natureza contábil e financeira, vinculado à Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, para destinação dos recursos do sistema de aviação civil. (Incluído pela Lei nº 12.833, de 2013)

§ 1º São recursos do FNAC:

(...)

III - os valores devidos como contrapartida à União em razão das outorgas de infraestrutura aeroportuária; (Incluído pela Lei nº 12.648, de 2012)".

Nesse sentido, qualquer alteração na destinação dos recursos advindos das outorgas das concessões careceria de devida previsão legal.

Nº da Contribuição
14168
Nome do Contribuinte
FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE
Contribuição
<p>5.2. Constituem riscos suportados pelo Poder Concedente, que poderão ensejar Revisão Extraordinária: , desde que impliquem alteração relevante de custos ou receitas da Concessionária, nos termos do item 6.24 deste contrato:</p> <p>6.24. Os procedimentos de Revisão Extraordinária objetivam a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a fim de compensar as perdas ou ganhos da Concessionária, devidamente comprovados, em virtude da ocorrência dos eventos elencados no CAPÍTULO V – Seção I do Contrato, desde que impliquem alteração relevante dos custos ou da receita da Concessionária, nos termos descritos nos itens a seguir:</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> <p>6.24.3 Na hipótese de pedido de Revisão Extraordinária que contemple mais de um evento, considera-se o percentual a que se refere o item 6.24.1 para cada evento de forma isolada.</p> <p>6.24.1. São deveres das partes, de seus representantes legais e de todos aqueles que, de qualquer forma, participem do pedido de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato e do respectivo procedimento:</p> <p>6.24.1.1. expor os fatos conforme a verdade;</p> <p>6.24.1.2. não formular pretensão ou apresentar defesa quando cientes de que são destituídas de fundamento;</p> <p>6.24.1.3. não produzir provas e não praticar atos inúteis ou desnecessários ao exame do pedido;</p> <p>6.24.1.4. não atribuir ao pedido valor expressivamente inferior ou superior ao devido.</p> <p>6.24.2. O descumprimento do disposto no item 6.24.1 constitui violação ao princípio da boa-fé e a ANAC poderá aplicar ao responsável multa de 1% (um por cento) até 10% (dez por cento) do valor atribuído ao pedido de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, de acordo com a gravidade da conduta, as peculiaridades do caso concreto e a reincidência.</p> <p>6.24.3. Não sendo paga no prazo fixado pela ANAC, a multa prevista no item 6.24.2, quando aplicada à concessionária, será inscrita como dívida ativa da União e sua execução observará o procedimento da execução fiscal.</p>
Justificativa
<p>A cláusula 2.17.3.1 traz o conceito de redução materialmente relevante da demanda de cargas no Aeroporto Internacional de Manaus para justificar a aplicação do mecanismo que altera a contribuição variável a ser paga. O texto ainda deixa claro que essa redução materialmente relevante deve decorrer diretamente de alteração na legislação tributária que dispõe sobre incentivos fiscais concedidos para as atividades desenvolvidas na Zona Franca de Manaus.</p> <p>É digno de nota que essa redução materialmente relevante difere do risco imputado ao Poder Concedente de alteração relevante de custos ou receitas da Concessionária, decorrente de alteração na legislação tributária que incida sobre receitas tarifárias ou afete os custos de obras ou de prestação de serviços associados às atividades remuneradas pelas Tarifas Aeroportuárias (cláusula 5.2.7), pois esta previsão trata de alteração da legislação tributária que incida diretamente sobre as receitas tarifárias do aeroporto, de forma que eventual</p>

alteração na legislação tributária que incida sobre as atividades desenvolvidas no Polo Industrial de Manaus, e que afete apenas indiretamente as receitas de armazenagem e capatazia do Aeroporto Internacional de Manaus, não estaria contemplada no seu escopo. Deste modo, verifica-se que se trata de uma desejável e bem-vinda alteração proposta por essa Agência Reguladora.

Todavia, por mais relevantes que possam ser as previsões das cláusulas 2.17.3.1 e 5.2.7, estas podem não chegar a justificar uma revisão extraordinária do contrato de concessão, considerando a previsão constante das cláusulas 6.24 e 6.24.1 no sentido de que a revisão extraordinária só ocorrerá em caso de alteração relevante que cause impacto superior a 1% (um por cento) da receita bruta anual média da Concessão referente aos 3 (três) exercícios anteriores.

Sobre este ponto, portanto, merecem ser feitas algumas considerações, na medida em que essas cláusulas impactam indiretamente a presente Consulta Pública.

A Constituição Federal brasileira estabelece a necessidade de observar o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos administrativos no art. 37, XXI, que dispõe que os contratos administrativos devem conter cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, mantendo as condições efetivas da proposta, nos termos da lei.

O art. 65, II da Lei Federal nº 8.666/1993, também enuncia tal norma constitucional, bem como o § 4º do art. 9 da Lei Federal nº 8.987/1995, que dispõe que, havendo alteração do equilíbrio econômico-financeiro inicial do Contrato, o Poder Concedente deverá reintegrá-lo, concomitantemente à alteração.

O reequilíbrio do Contrato é o resultado do cumprimento da matriz de risco do contrato, ou seja, seu objetivo é imunizar as partes dos efeitos dos riscos que foram atribuídos pelo contrato ou pela lei ao outro.

Ao definir a matriz de risco, o Poder Concedente deve estudar suas consequências, entender os possíveis impactos dos riscos que lhe são atribuídos a fim de determinar se a concessionária é capaz de arcar com sua gestão.

Isso porque, se o Concessionário não tiver controle sobre um risco que lhe seja atribuído pelo Contrato, mesmo que seja por sua responsabilidade financeira, deverá fornecer em sua proposta econômica os valores do risco que lhe é atribuído.

Portanto, considerando que a Cláusula 6.24.1 determina que será considerada uma alteração relevante o evento que cause impacto maior que 1% da receita bruta anual média da Concessão, os licitantes deverão incluir em suas propostas o reflexo dessa despesa por ano, mesmo que o risco não seja efetivamente verificado, reduzindo a oferta da outorga inicial e, conseqüentemente, prejudicando o interesse público.

E cada licitante, em decorrência da enorme assimetria de informação, poderá considerar cenários distintos e considerar números distintos de eventos isolados que não alcancem 1%, mas em sua somatória sejam capazes de ultrapassar 5%, 6%, 8%.

A redação proposta esvazia a alocação de risco do Poder Concedente e, com isso, impede o exercício da garantia do reequilíbrio econômico financeiro do Contrato, conforme estabelecido no art. 37, XXI da Constituição Federal. O conceito de alteração relevante, tal como posto, acaba se tornando uma barreira de facto ao reequilíbrio do Contrato de Concessão, em vez de um mecanismo apenas para determinar quando o reequilíbrio será avaliado pela Agência Reguladora, como ocorria sob a égide da revogada Resolução ANAC nº 355/2015.

Fica claro que a redação proposta pela ANAC e a inclusão do conceito de alteração relevante dentro dos riscos alocados ao Poder Concedente tem grande impacto na atividade dos ativos e pode comprometer a competitividade do certame, principalmente em um cenário

pós-pandemia, que por si só traz variáveis de difícil avaliação por todo o mercado, nacional e internacional, a exemplo da demanda de passageiros.

Dentro desse novo contexto que se apresenta, de elevadas complexidades, não parece razoável nem prático exigir dos potenciais licitantes que façam cálculos com variáveis imprevistas que não estão sob o controle do licitante.

Neste sentido, é importante ainda lembrar que o Tribunal de Contas da União já manifestou sua preocupação quanto à cláusula de alteração relevante de 1%, conforme disposto no voto do Ministro Relator Bruno Dantas no Acórdão 2462/2018, por ocasião da 5ª Rodada de Concessão Aeroportuária.

E, frise-se, essas variáveis acabam se tornando ainda mais complexas em um cenário de pandemia, na medida em que os estudos técnicos e econômicos a serem conduzidos pelas licitantes para subsidiar as decisões de precificação dos ativos ocorrerão antes mesmo de a crise sanitária ser equacionada e, portanto, antes de se compreender o mercado pós-pandemia.

Isto posto, há de se buscar alternativas ou soluções mais atuais para se evitar essa insegurança jurídica.

Para essa finalidade, pode-se considerar a solução prevista no art. 115 do Projeto de Lei 7.063/2017, que propõe uma nova Lei Geral de Concessões e cuja aprovação se espera em breve no Congresso Nacional.

Percebe-se, deste modo, que uma alternativa mais ponderada seria o estabelecimento de uma sanção para a parte que vier a pleitear o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de maneira irrazoável, a ser caracterizado no âmbito do respectivo processo administrativo. A sanção já seria suficiente para evitar e desincentivar pedidos descolados da realidade fático-jurídica do evento gerador do desequilíbrio.

A sanção também serviria para evitar abusos do poder de direito, nos termos do art. 187 do Código Civil.

Quer-nos parecer que o estabelecimento da sanção seria suficiente para gerar os desincentivos para que fossem apresentados pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro superestimados, sabida preocupação dessa r. Agência Reguladora.

De mais a mais, a sanção penalizaria apenas o concessionário que venha eventualmente abusar do seu direito de petição e de reequilíbrio econômico-financeiro, em linha com a proposta do referido Projeto de Lei nº 7.063/2017 e em uma analogia ao conceito de sham litigation, enquanto que a cláusula de 1%, tal como posta, acaba penalizando os licitantes, o interesse público, os usuários do serviço público, além de dificultar a obtenção da proposta mais vantajosa para a Administração Pública.

Como já referido, esse cenário é agravado com os efeitos da pandemia no setor aeroportuário, cujo conhecimento completo não ocorrerá antes da realização do leilão da presente Rodada, tornando ainda mais complexa a adequada precificação pelos potenciais interessados. É importante assinalar, por derradeiro, que a pandemia foi inclusive o motivo legítimo apto a demandar diversas alterações nessa Rodada, inclusive os EVTEAs, o que demonstra a louvável preocupação do Governo Federal e dessa ANAC sobre a matéria.

Resposta

A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que ela não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido à consulta pública, nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Consulta Pública nº 20/2020. A despeito de a contribuição citar o item 2.17.3.1, sua sugestão de alteração versa sobre o item 6.24.

Nº da Contribuição
14169
Nome do Contribuinte
FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE
Contribuição
2.17.4. Para fins de cálculo da receita bruta total aplicável à Contribuição Variável deve-se excluir quaisquer quantias baixadas como incobráveis, de acordo com as normas de contabilidade.
Justificativa
<p>Conforme aprendido com a pandemia causada pela COVID-19, a indústria de aviação está repleta de empresas que operam com margens relativamente baixas (como companhias aéreas, operadores de solo ou cessionários comerciais). Deste modo, espera-se que um evento como a pandemia do novo coronavírus cause um impacto negativo sobre essas empresas que não conseguem, não querem ou não são obrigadas a continuar cumprindo com as suas obrigações contratuais perante a Concessionária.</p> <p>Portanto, não é razoável requerer que a Concessionária seja obrigada contratualmente a arcar com a contribuição variável sobre receitas que sequer vai receber.</p> <p>Assim, com a lição aprendida com a COVID-19, para estabelecer um equilíbrio econômico-financeiro entre o Poder Concedente e a Concessionária na contribuição variável, sugere-se que apenas as receitas que podem, efetivamente, ser arrecadadas devem ser consideradas para fins de contribuição variável, sob pena de se aprofundar ainda mais o desequilíbrio.</p>
Resposta
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que ela não será objeto de análise, uma vez que se refere a item não submetido à consulta pública, nos termos do disposto no item 2 do Aviso de Consulta Pública nº 20/2020. A despeito de a contribuição citar o item 2.17.3.4, sua sugestão de alteração versa sobre o conceito e a composição da Receita Variável.