

ANEXO I À RESOLUÇÃO Nº 180, DE 25 DE JANEIRO DE 2011

DA METODOLOGIA PARA DEFINIÇÃO DOS TETOS TARIFÁRIOS

Art. 1º A metodologia que será utilizada nas revisões tarifárias, para a definição dos tetos tarifários, é a descrita neste Anexo.

Art. 2º Para a aplicação dessa metodologia, serão utilizados os dados observados nos anos anteriores ao da revisão em andamento.

§ 1º A primeira revisão tarifária considerará os dados da INFRAERO observados nos anos de 2007 a 2009, fornecidos pela Empresa e/ou disponibilizados em seu sítio eletrônico.

§ 2º A segunda revisão tarifária considerará os dados observados nos anos de 2010 a 2012.

§ 3º Para as revisões subseqüentes, serão considerados os dados observados entre o ano anterior à revisão em andamento e o ano da última revisão realizada.

§ 4º Na segunda revisão e nas subseqüentes, poderão ser utilizados dados de outros aeroportos, se disponíveis.

Art. 3º No caso de número de aeroportos menor do que 5 (cinco) em uma categoria, esses, para a aplicação da metodologia, serão considerados em conjunto com aqueles da categoria imediatamente superior, aplicando-se a mesma variação nas tarifas das duas categorias.

Art. 4º O estabelecimento dos tetos tarifários será parametrizado pelo índice de produtividade, na primeira revisão tarifária, e pelas metas de eficiência, nas revisões subseqüentes.

Art. 5º A metodologia utilizada no estabelecimento dos tetos tarifários consiste nos seguintes procedimentos:

I - identificação dos resultados das atividades aeroportuárias em cada categoria;

II - cálculo da variação tarifária.

Parágrafo único. Os procedimentos referidos neste artigo serão realizados considerando cada categoria separadamente.

CAPÍTULO I

DA IDENTIFICAÇÃO DOS RESULTADOS DAS ATIVIDADES AEROPORTUÁRIAS

Art. 6º A identificação dos resultados das atividades aeroportuárias, em cada categoria, tem por objetivo a definição de quais tarifas reguladas precisam sofrer variação, de forma a recompor o déficit observado ou a reverter o superávit identificado, para fins de modicidade tarifária.

Art. 7º O processo de identificação dos resultados das atividades será realizado para cada categoria aeroportuária separadamente, de acordo com as seguintes etapas:

I - primeira etapa: rateio da receita total entre as categorias aeroportuárias;

II - segunda etapa: rateio dos superávits identificados nas atividades aeroportuárias entre aquelas que se encontram deficitárias, em cada categoria aeroportuária;

III - terceira etapa: rateio do superávit identificado nas atividades não reguladas, se houver, entre as atividades aeroportuárias que permanecerem deficitárias, em cada categoria aeroportuária.

Seção I Da Primeira Etapa

Art. 8º A primeira etapa considerará a receita total observada em cada atividade aeroportuária e não regulada, rateando-a entre as categorias de aeroportos, na proporção de seus custos, conforme os seguintes procedimentos:

I - identificar-se-á a receita tarifária total obtida em determinada atividade aeroportuária, nas 4 categorias, bem como os custos de cada categoria daquela atividade;

II - obter-se-á a razão entre o custo da atividade em cada categoria e o custo total da mesma atividade nas 4 categorias;

III - ratear-se-á a receita tarifária total da atividade em questão pelo seu custo proporcional na categoria, de acordo com as razões obtidas por meio do procedimento descrito no inciso anterior, de forma que a receita total da atividade seja distribuída entre as categorias conforme a participação no custo total que cada categoria apresenta para a atividade em questão.

IV - ratear-se-á o total da receita não regulada entre as categorias, na proporção de seus custos, cujo cálculo dar-se-á pelas razões obtidas, em cada categoria, entre o seu custo total e o custo total das quatro categorias.

Parágrafo único. Após a realização dessa primeira etapa, serão identificadas quais atividades aeroportuárias permanecem deficitárias, em cada categoria.

Seção II Da Segunda Etapa

Art. 9º A segunda etapa de rateios será realizada distribuindo-se os superávits que eventualmente forem observados em algumas atividades aeroportuárias, após a primeira etapa, para redução dos déficits observados nas demais.

Parágrafo único. Considerar-se-á cada categoria individualmente, conforme a seguinte metodologia:

I - obter-se-á a razão entre os custos de cada atividade deficitária e o total dos custos das atividades deficitárias;

II - ratear-se-á o total dos superávits entre as atividades deficitárias, de acordo com as razões encontradas, conforme procedimento descrito no inciso anterior.

III - eliminar-se-ão todos os excedentes superavitários eventualmente identificados após o procedimento anterior, realizando-se, se necessário e reiteradamente, o rateio do superávit entre as atividades que permanecerem deficitárias, na proporção de seus custos.

Seção III **Da Terceira Etapa**

Art. 10. Identificadas, em cada categoria, as atividades que permanecem deficitárias após a realização das etapas anteriores, será realizado o rateio do superávit das atividades não reguladas, se houver, com vistas a favorecer a modicidade tarifária.

Art. 11. O percentual do superávit das atividades não reguladas a ser utilizado para o rateio referido no artigo anterior será definido com base no alcance das metas de eficiência.

§ 1º Na primeira revisão tarifária, será utilizado 100% (cem por cento) do superávit das receitas não reguladas, se houver, para modicidade tarifária.

§ 2º Nas demais revisões tarifárias, será utilizado um percentual do superávit das receitas não reguladas, se houver, para modicidade tarifária, de forma que esse percentual será definido conforme a média dos alcances das metas de eficiência dos aeroportos da categoria, calculada conforme o disposto no art. 20 deste Anexo, observado o seguinte:

I - na situação de a categoria obter essa média igual ou superior a 100%, será utilizado 85% do superávit.

II - na situação de a categoria obter essa média inferior a 100%, o percentual utilizado será calculado de acordo com a seguinte fórmula, observada a utilização máxima de 100% do superávit:

$$\text{Percentual} = 100 - \text{média} * 0,15 \quad , \text{ onde:}$$

média = a média dos alcances das metas de eficiência dos aeroportos da categoria.

§ 3º Eliminar-se-ão todos os excedentes superavitários eventualmente identificados após esse procedimento, realizando-se, se necessário e reiteradamente, o rateio do superávit entre as atividades que permanecerem deficitárias, na proporção de seus custos.

Art. 12. No caso em que todas as atividades fiquem superavitárias em uma categoria após a aplicação das três etapas de rateio descritas neste Anexo, os excedentes serão distribuídos entre as atividades deficitárias das demais categorias.

§ 1º A distribuição dos excedentes observará a proporção dos custos das atividades deficitárias restantes em relação ao custo total delas, de forma que os superávits sejam rateados entre as atividades deficitárias de todas as categorias, de acordo com os seus custos proporcionais.

§ 2º A distribuição será realizada de forma reiterada nas categorias até que todos os excedentes sejam eliminados.

§ 3º Na identificação de resultado superavitário em todas as atividades de todas as categorias, os superávits serão compensados por meio da variação tarifária negativa das atividades identificadas como superavitárias após a primeira etapa de rateio, na proporção do seu superávit em relação ao superávit total.

Art. 13. As atividades que permanecerem deficitárias em cada categoria terão suas tarifas recompostas de acordo com parâmetros estabelecidos.

§ 1º Na primeira revisão tarifária, a recomposição será realizada considerando o índice de produtividade média da categoria identificado conforme metodologia descrita no Anexo II.

§ 2º Nas revisões tarifárias subsequentes, a recomposição será realizada com base na realização das metas de eficiência definidas conforme metodologia descrita no Anexo II.

CAPÍTULO II DO CÁLCULO DA VARIAÇÃO TARIFÁRIA

Art. 14. As tarifas correspondentes às atividades que permanecerem deficitárias após as etapas mencionadas no Capítulo anterior sofrerão majoração proporcional ao índice de produtividade média da categoria, na primeira revisão e ao alcance das metas de eficiência, nas revisões seguintes.

Parágrafo único. As metodologias de cálculo dos índices de produtividade média das categorias e de definição das metas de eficiência estão dispostas no Anexo II desta Resolução.

Art. 15. A variação tarifária será aplicada somente às atividades aeroportuárias deficitárias cujas tarifas são reguladas por esta Resolução.

Parágrafo único. Na primeira revisão, as tarifas aeroportuárias de embarque, pouso e permanência e os preços unificado e de permanência, internacionais, serão convertidos para moeda nacional com base no valor de venda da PTAX média dos anos de 2007, 2008 e 2009.

Art. 16. O preço unificado sofrerá a mesma majoração que as tarifas de pouso, e os preços de permanência, a mesma majoração que as tarifas de permanência da respectiva categoria, respeitada a natureza das tarifas, se domésticas ou internacionais.

Seção I Da Variação Proporcional à Produtividade

Art. 17. A variação das tarifas na primeira revisão ocorrerá conforme fórmula abaixo:

$$\text{Variação Tarifária} = [(\text{Produtividade Média} * \text{Déficit})] / \text{Receita}, \quad \text{onde:}$$

Déficit = montante, em moeda corrente, que corresponde ao resultado da atividade aeroportuária deficitária, identificado conforme metodologia definida no Capítulo I deste Anexo; e

Receita = montante, em moeda corrente, que corresponde à arrecadação da atividade aeroportuária, identificada conforme metodologia definida no Capítulo I deste Anexo.

Seção II Da Variação Proporcional à Eficiência

Art. 18. A variação das tarifas nas revisões subsequentes ocorrerá conforme o alcance das metas de eficiência.

§ 1º O alcance das metas corresponde à razão entre a taxa de variação dos índices de eficiência no período analisado e a meta estipulada para cada aeroporto.

§ 2º A taxa de variação será calculada por meio da razão entre o índice de eficiência do aeroporto no ano anterior à revisão em andamento e aquele estabelecido na revisão precedente como base para o desempenho da meta, conforme o disposto no art. 10 do Anexo II.

Art. 19. O percentual do déficit a ser recuperado em cada aeroporto de categoria 01 será igual ao alcance de sua meta.

§ 1º Na situação em que o aeroporto apresente alcance de meta inferior a 0 (zero), não haverá recuperação do déficit.

§ 2º Na situação em que o aeroporto apresente alcance de meta igual ou superior a 100% (cem por cento), o percentual do déficit a ser recuperado será de 100% (cem por cento).

Art. 20. O percentual do déficit a ser recuperado nas demais categorias será a média dos alcances das metas de seus aeroportos, conforme a seguinte metodologia:

I - calcular-se-á o produto entre o alcance da meta de cada aeroporto e o percentual dos custos deste aeroporto, no total dos custos daquela categoria;

II - realizar-se-á a soma dos produtos encontrados no procedimento anterior, resultando na média da categoria.

§ 1º Na situação em que o aeroporto apresente alcance de meta inferior a 0 (zero), o seu respectivo valor, a ser utilizado para o computo da média de alcance da meta da categoria, será igual a 0 (zero).

§ 2º Na situação em que o aeroporto apresente alcance de meta igual ou superior a 100% (cem por cento), o seu respectivo valor, a ser utilizado para o computo da média de alcance da meta da categoria, será igual a 100 (cem).

Art. 21. A variação tarifária será realizada considerando o percentual identificado, conforme procedimentos descritos para cada categoria, conforme a fórmula abaixo:

$$\text{Variação Tarifária} = [(\text{Percentual} * \text{Déficit})] / \text{Receita}, \quad \text{onde:}$$

Déficit = montante, em moeda corrente, que corresponde ao resultado da atividade aeroportuária deficitária, identificado conforme metodologia definida no Capítulo I deste Anexo; e

Receita = montante, em moeda corrente, que corresponde à arrecadação da atividade aeroportuária, identificada conforme metodologia definida no Capítulo I deste Anexo.

ANEXO II À RESOLUÇÃO Nº 180, DE 25 DE JANEIRO DE 2011

DA METODOLOGIA PARA IDENTIFICAÇÃO DOS ÍNDICES DE PRODUTIVIDADE E PARA DEFINIÇÃO DAS METAS DE EFICIÊNCIA

Art. 1º As metodologias que serão utilizadas na identificação dos índices de produtividade e na definição das metas de eficiência são as descritas neste Anexo.

Parágrafo único. Os índices de produtividade média das categorias serão utilizados na primeira revisão tarifária, enquanto que as metas de eficiência serão utilizadas nas demais, para parametrização da recomposição dos déficits das atividades aeroportuárias.

CAPÍTULO I

DA IDENTIFICAÇÃO DOS ÍNDICES DE PRODUTIVIDADE MÉDIA DAS CATEGORIAS AEROPORTUÁRIAS

Art. 2º A identificação dos índices de produtividade baseia-se na produtividade média de cada categoria aeroportuária e tem por objetivo indicar o percentual de recuperação dos custos das atividades deficitárias a ser aplicado na primeira revisão tarifária.

§ 1º Na aplicação dessa metodologia, serão considerados os dados da INFRAERO observados no ano de 2009, fornecidos pela Empresa e/ou disponibilizados em seu sítio eletrônico.

§ 2º No caso de número de aeroportos menor do que 5 (cinco) em uma categoria, esses, para a aplicação da metodologia, serão considerados em conjunto com aqueles da categoria imediatamente superior, aplicando-se a mesma variação nas tarifas das duas categorias.

Art. 3º A produtividade média de cada categoria será calculada de acordo com os resultados individuais de produtividade de seus aeroportos ponderados de acordo com o custo que representam no custo total da categoria.

Parágrafo único. A produtividade de cada aeroporto será calculada conforme a fórmula abaixo:

$$\textit{Produtividade} = \textit{WLU/Funcionário} \quad , \textit{ onde:}$$

Funcionário = soma de funcionários orgânicos e terceirizados alocados, pela INFRAERO, no aeroporto.

Seção I

Do Índice de Produtividade Média da Categoria

Art. 4º Para o cálculo do índice de produtividade média da categoria, será considerada a média normalizada dos índices de produtividade média de cada aeroporto.

Art. 5º A identificação do índice de produtividade média da categoria será realizada conforme a seguinte metodologia:

I - normalizar-se-ão os índices de produtividade média dos aeroportos da categoria identificados na seção anterior;

II - identificar-se-ão os custos proporcionais de cada aeroporto obtidos por meio da razão entre o custo do aeroporto e o custo total dos aeroportos da categoria;

III - multiplicar-se-ão os índices normalizados de cada aeroporto pelos seus custos proporcionais;

IV - somar-se-ão os produtos obtidos no procedimento anterior, obtendo-se o índice de produtividade média da categoria.

CAPÍTULO II DA METODOLOGIA PARA A DEFINIÇÃO DAS METAS DE EFICIÊNCIA

Art. 6º A ANAC definirá metas individuais de eficiência para os aeroportos, que incidirão nas revisões tarifárias subsequentes à primeira.

§ 1º Na primeira revisão tarifária, serão considerados, para a definição das metas, os dados da INFRAERO observados nos anos de 2007 a 2009, fornecidos pela Empresa ou disponibilizados em seu sítio eletrônico.

§ 2º Na segunda revisão, serão considerados os dados observados nos anos de 2010 a 2012.

§ 3º Nas revisões subsequentes, serão considerados os dados observados entre o ano anterior à revisão em andamento e o ano da última revisão realizada.

§ 4º Para o cálculo das metas de eficiência que incidirão nas revisões tarifárias subsequentes à primeira, poderão ser utilizados dados de outros aeroportos, conforme disponibilidade.

§ 5º Na primeira revisão tarifária, as metas serão definidas para os aeroportos atualmente administrados pela INFRAERO.

Art. 7º O cálculo das metas de eficiência será realizado conforme a seguinte metodologia:

I - identificar-se-á o índice anual de eficiência do aeroporto, conforme a seguinte fórmula:

$$\text{Índice de Eficiência} = \text{WLU/Custo} \quad ;$$

II - calcular-se-á a razão entre os índices identificados no último e no primeiro ano do período analisado, o que corresponde à taxa de variação do índice de eficiência.

Parágrafo único. Quando utilizados os dados da INFRAERO, somar-se-ão aos custos administrativos do aeroporto aqueles da Sede e das Superintendências Regionais, rateados entre os aeroportos.

Art. 8º A atribuição das metas de eficiência considerará o índice de eficiência do aeroporto no ano anterior à realização da revisão tarifária.

§ 1º Ao aeroporto que se mostrar menos eficiente em sua categoria, será atribuída, como meta, a taxa de variação do índice de eficiência daquele que tiver apresentado a melhor evolução na respectiva categoria no período avaliado.

§ 2º A melhor evolução identificada, em cada categoria, na primeira revisão tarifária, será utilizada como referência de taxa de variação mínima a ser considerada nas revisões subsequentes quando da atribuição das metas de eficiência.

§ 3º Aos demais aeroportos da categoria, será atribuída, como meta de eficiência, a taxa de variação inversamente proporcional ao respectivo índice de eficiência observado no ano anterior ao da revisão, calculada com base no percentual de evolução do aeroporto que apresentou o melhor resultado na respectiva categoria no período avaliado.

§ 4º Para o aeroporto que tenha apresentado alcance da meta entre 0 (zero) e 100% (cem por cento), a nova meta estabelecida terá como base, para o desempenho do aeroporto, o WLU/Custo do aeroporto do ano anterior à realização da revisão tarifária.

§ 5º Para o aeroporto que tenha apresentado alcance de meta inferior a 0 (zero), identificado conforme o disposto no art. 18 do Anexo I, a nova meta estabelecida terá como base, para o desempenho do aeroporto, o mesmo WLU/Custo definido como base na revisão anterior.

§ 6º Para o aeroporto que tenha apresentado alcance de meta superior a 100% (cem por cento), identificado conforme o disposto no art. 18 do Anexo I, a nova meta estabelecida terá como base, para o desempenho do aeroporto, o WLU/Custo que seria apresentado na situação de alcance da integralidade da meta.

ANEXO III À RESOLUÇÃO Nº 180, DE 25 DE JANEIRO DE 2011

DA METODOLOGIA PARA CÁLCULO DO VALOR MÉDIO TARIFÁRIO ARRECADADO

Art. 1º A metodologia que será utilizada no cálculo do valor médio tarifário arrecadado nos aeroportos é a descrita neste Anexo.

Art. 2º Anteriormente ao reajuste anual subsequente, a ANAC irá aferir se o valor médio arrecadado por cada tarifa aeroportuária, no ano civil anterior, em cada aeroporto, é igual ou inferior ao teto estabelecido, conforme metodologia descrita a seguir.

Art. 3º Os valores médios das tarifas domésticas e internacionais serão aferidos separadamente.

CAPÍTULO I DAS TARIFAS DE EMBARQUE

Art. 4º O valor médio arrecadado pela tarifa de embarque, doméstica ou internacional, será aferido conforme a fórmula abaixo:

$$\bar{x} = \frac{\sum_{i=1}^n x_i p_i}{\sum_{i=1}^n p_i}, \text{ onde:}$$

\bar{x} = valor médio arrecadado pela tarifa de embarque;

x_i = tarifas praticadas pelo aeroporto na atividade de embarque; e

p_i = número de passageiros submetidos à tarifa x_i .

CAPÍTULO II DAS TARIFAS DE POUSO

Art. 5º O valor médio arrecadado pela tarifa de pouso, doméstica ou internacional, será aferido conforme a fórmula abaixo:

$$\bar{y} = \frac{\sum_{i=1}^n y_i t_i}{\sum_{i=1}^n t_i}, \text{ onde:}$$

\bar{y} = valor médio arrecadado pela tarifa de pouso;

y_i = tarifas praticadas pelo aeroporto na atividade de pouso; e

t_i = total de toneladas das aeronaves submetidas à tarifa y_i .

CAPÍTULO III DAS TARIFAS DE PERMANÊNCIA – ÁREA DE MANOBRAS

Art. 6º O valor médio arrecadado pela tarifa de permanência no pátio de manobras, doméstica ou internacional, será aferido conforme fórmula abaixo:

$$\bar{z} = \frac{\sum_{i=1}^n z_i t h m_i}{\sum_{i=1}^n t h m_i}, \text{ onde:}$$

\bar{z} = valor médio arrecadado pela tarifa de permanência em pátio de manobra;

z_i = tarifas praticadas pelo aeroporto na atividade de permanência em pátio de manobra; e

thm_i = total de toneladas hora das aeronaves submetidas à tarifa z_i .

CAPÍTULO IV DAS TARIFAS DE PERMANÊNCIA – ÁREA DE ESTADIA

Art. 7º O valor médio arrecadado pela tarifa de permanência em área de estadia, doméstica ou internacional, será aferido conforme fórmula abaixo:

$$\bar{w} = \frac{\sum_{i=1}^n w_i ths_i}{\sum_{i=1}^n ths_i}, \text{ onde:}$$

\bar{w} = valor médio arrecadado pela tarifa de permanência em área de estadia;

w_i = tarifas praticadas pelo aeroporto para atividade de permanência em área de estadia; e

ths_i = total de toneladas hora das aeronaves submetidas à tarifa w_i .

CAPÍTULO V DO PREÇO UNIFICADO

Art. 8º O valor médio arrecadado pelo preço unificado, doméstico ou internacional, cobrado da aviação geral será aferido para cada faixa de peso máximo de decolagem separadamente, conforme fórmula abaixo:

$$\bar{pu} = \frac{\sum_{i=1}^n pu_i a_i}{\sum_{i=1}^n a_i}, \text{ onde:}$$

\bar{pu} = valor médio arrecadado pelo preço unificado de pouso e permanência;

pu_i = preço unificado de pouso e permanência praticado pelo aeroporto; e

a_i = número de aeronaves cujo peso máximo de decolagem esteja dentro da faixa analisada.

CAPÍTULO VI DO PREÇO DE PERMANÊNCIA – ÁREA DE MANOBRAS

Art. 9º O valor médio arrecadado pelo preço de permanência, doméstico ou internacional, no pátio de manobras cobrado da aviação geral será aferido para cada faixa de peso máximo de decolagem separadamente, conforme fórmula abaixo:

$$\bar{pm} = \frac{\sum_{i=1}^n pm_i hm_i}{\sum_{i=1}^n hm_i}, \text{ onde:}$$

\bar{pm} = valor médio arrecadado pelo preço de permanência em pátio de manobra;

pm_i = preço de permanência em área de estadia praticado pelo aeroporto; e

hm_i = total de horas que as aeronaves da faixa de peso máximo de decolagem analisada foram submetidas à tarifa pm_i .

CAPÍTULO VII DO PREÇO DE PERMANÊNCIA – ÁREA DE ESTADIA

Art. 10. O valor médio arrecadado pelo preço de permanência, doméstico ou internacional, em área de estadia cobrado da aviação geral será aferido para cada faixa de peso máximo de decolagem separadamente, conforme fórmula abaixo:

$$\overline{pe} = \frac{\sum_{i=1}^n pe_i he_i}{\sum_{i=1}^n he_i}, \text{ onde:}$$

\overline{pe} = valor médio arrecadado pelo preço de permanência em área de estadia;

pe_i = preço de permanência em área de estadia praticado pelo aeroporto; e

he_i = total de horas que as aeronaves da faixa de peso máximo de decolagem analisada foram submetidas à tarifa pe_i .