



RELATÓRIO

PROCESSO: 00058.016714/2018-10

INTERESSADO: MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL

RELATOR: JOSÉ RICARDO BOTELHO

1. DESCRIÇÃO

1.1. Trata-se da proposta de envio à consulta pública, das minutas de edital e contratos, com seus respectivos anexos, preparatórios da quinta rodada de concessões de serviços públicos para ampliação, manutenção e exploração dos aeroportos de Recife/PE, Maceió/AL, Aracaju/SE, João Pessoa/PB, Campina Grande/PB e Juazeiro do Norte/CE, formando o Bloco Nordeste; dos aeroportos de Vitória/ES e Macaé/RJ, formando o Bloco Sudeste; e dos aeroportos de Cuiabá/MT, Sinop/MT, Barra do Garças/MT, Rondonópolis/MT e Alta Floresta/MT, formando o Bloco Centro-Oeste, conforme determina o art. 11 do Decreto nº 7.624, de 22 de novembro de 2011.

2. DA INSTRUÇÃO PROCESSUAL

2.1. Em 23 de agosto de 2017, o Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos - CPPI da Presidência da República, através da Resolução nº 14, opinou pela qualificação dos 13 aeroportos no Programa de Parcerias de Investimentos e recomendou a inclusão no Programa Nacional de Desestatização - PND. Por intermédio do Decreto nº 9.180, de 24 de outubro de 2017, a proposta de inclusão dos aeroportos no PND foi aprovada pelo Exmo. Sr. Presidente da República, designando a ANAC como responsável pela execução e pelo acompanhamento do processo de desestatização, sob supervisão do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil - MTPA.

2.2. A Agência realizou consulta prévia entre o início de novembro de 2017 e o final de janeiro de 2018, a fim de promover discussões sobre o modelo regulatório da quinta rodada, incentivando contribuições atinentes à modelagem de concessões em blocos, com especial atenção aos aspectos relativos à regulação econômica de aeroportos de portes diferentes.

2.3. Ainda, cumpre registrar que no dia 05 de março de 2018, o CPPI promoveu workshop com a participação das atuais concessionárias de infraestrutura aeroportuária em atividade no Brasil, a fim de colher contribuições acerca do modelo de seus respectivos contratos, identificando eventuais oportunidades de melhoria regulatória. As discussões foram acompanhadas por representantes do PPI, da SAC-MTPA e da SRA-ANAC.

2.4. A seleção e aprovação dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), de responsabilidade do MTPA, findou com o Despacho do Gabinete do Ministro nº 19, publicado em 23 de abril de 2018. Em 8 de maio de 2018, através do Ofício nº 30/2018/GM/MTPA (SEI! 1799293), a versão final dos Estudos selecionados por meio do Edital de Seleção de Estudos nº 1/2018, publicado no DOU de 26 de março de 2018, foram encaminhados à Agência. Assim, as premissas constantes nos Estudos foram incorporadas como políticas de governo aos documentos jurídicos: minuta de Edital e Contrato.

2.5. Na esteira das recomendações dos órgãos de controle, narra a área técnica que o processo de elaboração dos documentos jurídicos da presente rodada ocorreu de forma consoante para com as recomendações prolatadas pelos Acórdãos TCU nºs 925, 926, 956 e 957, todos de 2016. Em especial, salienta-se que, na presente rodada, os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental dos 13 aeroportos que compõem esta rodada serão submetidos à consulta pública em conjunto aos documentos jurídicos, e, somente após os ajustes necessários, encaminhados para avaliação do Tribunal de Contas da União (TCU), em conformidade com a Instrução Normativa TCU nº 27/1998.

2.6. Em 18 de maio de 2018, a Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos – SRA, encaminhou à Diretoria a Nota Técnica nº 5/2018/SRA (SEI! 1831615), que discorre minuciosamente sobre as disposições inseridas nos documentos jurídicos que serão submetidos à audiência pública. Tendo em vista o disposto na Portaria nº 3.373, de 5 de outubro de 2017, o processo foi encaminhado à esta Diretoria para relatoria.

3. DA FUNDAMENTAÇÃO LEGAL

3.1. O artigo 175 da Constituição Federal, que determina os regimes de exploração de serviços públicos, estabelece a possibilidade de exploração destes serviços mediante concessão, desde que por meio de licitação, e que a lei disporá em detalhe, entre outros temas, sobre a política tarifária. A Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, por sua vez, dispõe sobre o regime de concessão e permissão para prestação de serviços públicos e estabelece, entre outras matérias, a política tarifária, os critérios de julgamento da melhor proposta e o conteúdo a ser firmado entre o poder concedente e a concessionária.

3.2. As condições de exploração da infraestrutura aeroportuária por meio de concessão são regulamentadas pelo Decreto nº 7.624, de 22 de novembro de 2011, em que se estabelecem os mecanismos de manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato e as regras destinadas à preservação da concorrência, à limitação da participação direta ou indireta de empresas prestadoras de serviços de transporte aéreo no capital da concessionária, à alocação de riscos, à definição da modalidade de licitação, dentre outras.

3.3. O Decreto nº 9.180, de 24 de outubro de 2017, por sua vez, incluiu no PND os aeroportos da atual rodada de concessões e designou a ANAC como responsável pela realização e acompanhamento do processo de desestatização, sendo a supervisão exercida pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. Conforme o Decreto, cabe também ao MTPA a condução e aprovação dos estudos, projetos, levantamentos e pelas investigações para subsidiar a modelagem das medidas de desestatização.

3.4. A competência da ANAC para conceder a exploração da infraestrutura aeroportuária tem espeque no art. 8º, inciso XXIV, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005:

Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:

(...)

XXIV – conceder ou autorizar a exploração da infraestrutura aeroportuária, no todo ou em parte;

(...)

3.5. Aplicam-se às concessões, ainda, a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, a Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, que estabelece diretrizes gerais para prorrogação e relicitação dos contratos de parceria; e subsidiariamente, a Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, que institui normas gerais para licitações e contratos com a Administração Pública.

4. DAS DIRETRIZES GOVERNAMENTAIS

4.1. A inclusão dos aeroportos supracitados no Programa Nacional de Desestatização ocorreu por meio da Resolução nº 14 do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República, datada de 23 de agosto de 2017, cujas competências são fixadas na Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016 e na Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997.

4.2. Em decorrência da competência do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil de condução e aprovação dos estudos, projetos, levantamentos ou investigações necessárias ao processo de desestatização, nos termos do Decreto nº 9.180, de 24 de outubro de 2017, e considerando ainda a competência daquele Ministério sobre a infraestrutura aeroportuária, nos termos do Art. 1º, IX, do Anexo I do Decreto nº 9.000, de 8 de março de 2017, o MTPA encaminhou à Agência, por meio do Ofício nº 30/2018/GM/MTPA de 8 de maio de 2018, as **diretrizes específicas do Governo Federal** a serem contempladas na elaboração do processo licitatório da quinta rodada de concessões. Dessas, destacam-se:

- a. Considerar as situações patrimoniais dos Complexos Aeroportuários que serão objeto de concessão: os zoneamentos civis militares são os que vigoram no presente momento. Contudo, importante destacar que se encontra em processo de conclusão o novo zoneamento do Aeroporto Internacional do

- Recife/Guararapes - Gilberto Freyre (SBRF). Dessa forma, assim que o processo for concluído, esse novo zoneamento deverá ser considerado para o objeto da concessão;
- b. Estabelecer como obrigação das Concessionárias a desapropriação dos imóveis necessários à realização de investimentos ao longo da concessão, cuja fase executória não tenha ainda sido iniciada, e a respectiva indenização dos proprietários;
- c. Estabelecer garantia de emprego até 31 de dezembro de 2020 aos funcionários da Infraero que forem definitivamente transferidos para a Concessionária, na forma prevista no Edital de Leilão;
- d. Considerar que os aeroportos a serem concedidos deverão ser agrupados nos seguintes blocos:
- i. Bloco Nordeste: Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes - Gilberto Freyre (SBRF), Aeroporto de Maceió/Zumbi dos Palmares (SBMO), Aeroporto Santa Maria - Aracaju (SBAR), Aeroporto Presidente Castro Pinto - João Pessoa (SBJP), Aeroporto de Juazeiro do Norte - Orlando Bezerra de Menezes (SBJU) e Aeroporto Presidente João Suassuna - Campina Grande (SBKG);
 - ii. Bloco Centro-Oeste: Aeroporto Marechal Rondon - Cuiabá (SBCY), Aeroporto Maestro Marinho Franco - Rondonópolis (SBRD), Aeroporto Piloto Osvaldo Marques Dias - Alta Floresta (SBAT), Aeroporto Presidente João Batista Figueiredo - Sinop (SWSI) e Aeroporto de Barra do Garças (SBBW); e
 - iii. Bloco Sudeste: Aeroporto de Vitória - Eurico de Aguiar Salles (SBVT) e Aeroporto de Macaé (SBME);
- e. Observar os investimentos elencados nos Estudos de Viabilidade aprovados pelo MTPA quando do estabelecimento dos investimentos obrigatórios previstos nos Planos de Exploração Aeroportuária de cada aeroporto, observando, notadamente, as especificações abaixo:
- i. Ampliações dos Componentes Aeroportuários deverão satisfazer regras de nível de serviço e atendimento à demanda;
 - ii. As adequações dos sistemas de pista e pátio deverão obedecer à seguinte regra geral: a Concessionária deverá realizar todas as adequações necessárias para que todos os aeroportos estejam habilitados a operar, no mínimo, com aeronaves código 3C, em Regras de Voo por 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;
 - iii. Para o Aeroporto de Cuiabá (SBCY) a Concessionária deverá realizar as adequações necessárias no sistema de pista de modo a tornar o aeroporto apto a operar, no mínimo, com aeronaves código 4C, em IFR não precisão sem restrição, noturno e diurno, com acesso direto das aeronaves às cabeceiras;
 - iv. Nos aeroportos em que a demanda exigir a construção de um novo Terminal de Passageiros (TPS) para adequação do nível de serviço em local distinto do atual, a construção do acesso viário no interior do sítio aeroportuário será de responsabilidade da Concessionária;
 - v. A Fase 1B dos contratos, descrita no Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), deverá ter prazo máximo de 36 meses contados a partir da data de eficácia dos contratos, à exceção do Aeroporto de Vitória (SBVT), o qual terá fase 1B de 18 meses; e
 - vi. Em relação à Fase 1B dos Aeroportos de Macaé (SBME) e de Cuiabá (SBCY), as adequações do sistema de pista decorrentes das diretrizes aqui expostas, deverão ter prazo máximo de 60 meses para a efetiva operação;
- f. Definir que as Contribuições ao Sistema sigam a seguinte sistemática:
- i. Estabelecer, como condição para a eficácia dos contratos de concessão, que as adjudicatárias ou concessionárias deverão pagar, a título de Contribuição Inicial, 50% (cinquenta por cento) do Valor Presente Líquido (VPL) do fluxo de caixa livre de cada bloco de aeroportos, antes da incidência de qualquer contribuição ao sistema, conforme apurado nos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) selecionados no âmbito do Edital de Chamamento Público de Estudos nº 1/2017, de 1 de setembro de 2017;
 - ii. A Contribuição Variável corresponderá ao percentual sobre a totalidade da receita bruta da Concessionária necessário a que o VPL do projeto, após o pagamento da Contribuição Inicial, se torne zero;

- iii. A cobrança anual da Contribuição Variável deverá seguir a seguinte sistemática: após carência inicial de 5 (cinco) anos, será aplicada alíquota linearmente crescente de Contribuição Variável nos 5 (cinco) anos subsequentes, sendo as demais parcelas anuais calculadas a partir do percentual de contribuição variável definida conforme mecanismo acima explicitado;
 - g. Constar em documentos jurídicos (minutas de edital e contrato) que, conforme premissas apresentadas pelo MTPA nos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental, não foram considerados para cálculo dos valores mínimos de outorga, o acesso ao benefício do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (REIDI), instituído pela Lei nº 11.488/2007. Por esta razão, os proponentes não deverão considerar em seus lances o acesso ao supramencionado benefício;
 - h. Constar em documentos jurídicos (minutas de edital e contrato) que, conforme premissas apresentadas pelo MTPA nos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental, não foram considerados nos fluxos de caixa livres dos aeroportos, o acesso aos benefícios instituídos pela Medida Provisória nº 2.199, de 24 de agosto de 2001;
 - i. Definir que a comprovação do pagamento dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental, do custeio dos programas de adequação do efetivo da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero) e do custo associado à condução da sessão pública do leilão, seja feita pela adjudicatária ou concessionária de cada bloco de aeroportos, como condição prévia à assinatura do Contrato de Concessão;
 - j. Considerar os valores a seguir, relativos ao custeio dos programas de adequação do efetivo da Infraero, de que trata o item anterior:
 - i. Bloco Nordeste (SBRF, SBMO, SBAR, SBJP, SBJU e SBKG): R\$153.110.122,00;
 - ii. Bloco Centro-Oeste (SBCY): R\$ 22.034.298,00;
 - iii. Bloco Sudeste (SBVT e SBME): R\$ 56.215.709,00;
 - k. Estabelecer como requisito de participação no leilão, além de eventuais outros requisitos a serem previstos no Edital, a participação societária de operador aeroportuário equivalente a, no mínimo, 15% do consórcio licitante;
 - l. Estabelecer como requisito mínimo de habilitação técnica do operador aeroportuário, além de eventuais outros a serem previstos no Edital, os seguintes valores mínimos para processamento de passageiros de transporte aéreo, em um único aeroporto, em pelo menos um dos últimos cinco anos:
 - i. Bloco Nordeste: 7 milhões;
 - ii. Bloco Centro-Oeste: 3 milhões;
 - iii. Bloco Sudeste: 3 milhões e
 - m. A operação dos serviços de navegação aérea não será concedida à exploração da iniciativa privada em qualquer dos aeroportos referenciados pelo Decreto nº 9.180, de 24 de outubro de 2017.
- 4.3. No que tange o prazo para audiência pública, importante lembrar que o Parágrafo Único do art. 15 da Resolução nº 1 do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República, de 13 de setembro de 2016, fixa em 45 (quarenta e cinco) dias o prazo mínimo para recebimento de sugestões de potenciais interessados, exceto se houver disposição em sentido contrário.
- 4.4. Através do Ofício nº 28/2018/DPR/SAC (SEI! 1831372), a Secretaria Nacional de Aviação Civil emanou entendimento no sentido de que, quanto a definição da capacidade de sistema de pista dos aeroportos em processo de concessão, o tema *“não configura matéria suficientemente relevante para ser endereçada pelo contrato de concessão, uma vez que não são vislumbradas restrições significativas do controle do espaço aéreo e incentivos contraditórios entre os entes envolvidos nos aeródromos a serem concedidos, motivo pelo qual sugere-se a supressão do referido anexo de capacidade do sistema de pista, deixando a cargo do concessionário as tratativas necessárias junto ao responsável pelo controle do espaço aéreo para atendimento do nível de serviço exigido”*. Nesse sentido, propôs a Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos, considerando também os resultados obtidos nos estudos de viabilidade, a exclusão do Anexo 10 ao contrato na presente rodada de concessões.
- 4.5. Por fim, o Ofício nº 28/2018/DPR/SAC (SEI! 1831372), encaminhou, também, a Nota Técnica Conjunta nº 1/2018/STN/SEAE/MF, de 15 de novembro de 2018, com a atualização da taxa de

desconto (WACC) para o setor de aeroportos, conforme definido pela Secretaria do Tesouro Nacional (STN), Secretaria de Acompanhamento Econômico (SEAE) e Ministério da Fazenda (MF).

5. DAS PRINCIPAIS ALTERAÇÕES NOS DOCUMENTOS JURÍDICOS

5.1. Além das diretrizes governamentais listadas neste relatório, outras modificações relevantes nos documentos jurídicos ocorreram em função das recomendações exaradas pelos órgãos de controle nas rodadas passadas, da diferença advinda de uma modelagem por blocos de aeroportos e, por fim, de inovações trazidas ao modelo regulatório decorrentes da curva de aprendizagem da Agência na gestão dos contratos passados.

5.2. De início, a área técnica apresenta na Nota Técnica Nº 5/2018/SRA (SEI! 1831615) relevantes alterações propostas no edital da presente rodada de concessões.

5.3. Das alterações propostas no **edital** da atual rodada, verifica-se significativa mudança nos itens que tratam dos aspectos afetos à concorrência, e, em particular, da **participação no leilão**. Conforme narra a área técnica, as rodadas anteriores previram limitações à participação no leilão com o objetivo de promover a competição em dois sentidos. O primeiro, visava promover a entrada de um mínimo de *players* relevantes no mercado. O segundo tinha o intuito de impedir que aeroportos potencialmente concorrentes tivessem propriedade comum. Na atual rodada, contudo, a modelagem em blocos, o maior número de *players* atuantes no mercado brasileiro e a baixa possibilidade de potencial competitivo significativo entre os aeroportos trazem nova perspectiva onde a limitação da participação no leilão já não se mostra necessária na maioria dos blocos concedidos.

5.4. Esse entendimento, contudo, não se aplica ao Bloco Nordeste, uma vez que, conforme argumenta a área técnica, ao menos um aeroporto que pertence ao bloco tem potencial competitivo em relação a outros aeroportos já concedidos na região. Em outro giro, entende a SRA que como a restrição seria aplicada a todos os aeroportos do bloco, haveria uma redução significativa da competitividade no momento do leilão, em função da restrição da participação de *players* relevantes.

5.5. Pelo disposto, propõe a SRA que, nesse momento, não sejam impostas limitações à participação no leilão, podendo o tema ser revisitado e reanalisado em função das contribuições recebidas durante as discussões públicas.

5.6. Quanto ao **contrato e seus anexos**, a área técnica apresenta minutas que trazem relevantes alterações no comparativo ao conteúdo dos documentos jurídicos da última rodada de concessões. Dentre as mudanças, destacam-se as cláusulas que versam sobre: **seguros, da garantia de execução contratual, transferência da concessão e do controle societário, formas de extinção do contrato, arbitragem, remuneração da concessionária, alocação de riscos, equilíbrio econômico-financeiro, qualidade de serviço, investimentos, transição operacional e estágios da concessão, capital social mínimo, partes relacionadas, contribuição ao sistema, bens reversíveis, indenização e penalidades**.

5.7. Nos aspectos afetos as disposições sobre **seguros**, foram retiradas a obrigatoriedade de apólice que cubra riscos associados a caso fortuito e força maior, de que o valor mínimo do limite máximo de indenização seja equivalente ao valor dos bens segurados e da necessidade de atualização da apólice a cada 12 meses, a fim de incluir eventos ou sinistros que não eram cobertos por seguradoras operantes no Brasil no momento da contratação originária. As alterações têm o condão, segundo a área técnica, de criar condições para o gerenciamento de risco por parte da concessionária, sem retirar a responsabilidade da SPE (Sociedade de Propósito Específico) sobre os riscos associados à execução do objeto do contrato.

5.8. Nos termos afetos à **garantia da execução contratual**, propõe a SRA que o contrato traga previsão de valor constante ao longo da vigência do contrato de concessão, sendo submetido, apenas, ao reajuste pelo Índice de Preços ao Consumidor – IPCA.

5.9. Nessa esteira, a área técnica adotou o percentual de 25% (vinte e cinco por cento) da receita média estimada no EVTEA como parâmetro para o valor absoluto fixo da garantia de execução contratual. Quanto à motivação, entende a SRA que o modelo deve ser adotado em função do ganho de eficiência e previsibilidade, da diminuição de risco de caducidade em decorrência do modelo regulatório proposto, em função, por exemplo, do maior prazo para realização dos investimentos, e da existência de outros valores que protegem a união em caso de caducidade, como, por exemplo, os investimentos não amortizados realizados pela concessionária e o pagamento de Contribuição Inicial ao Sistema.

5.10. Diferenciação é feita, ainda, no sentido da proteção aos bens reversíveis quando da proximidade da extinção da concessão. Entende a área técnica que, dada a necessidade de autorização para

alienação de bens reversíveis nesse período, bem como a obrigação imposta à concessionária de reverter bens capazes de operar por mais dois anos, o valor de 20% (vinte por cento) do valor da garantia originalmente prevista é suficiente para cobrir o risco de reversão dos bens em desacordo com o previsto contratualmente.

5.11. Propõe ainda a área técnica a supressão da cláusula que possibilita a contratação do seguro-garantia por parte do poder concedente e às expensas da Concessionária, no caso de não renovação ou falta de nova contratação de apólice. Segundo a SRA, o dispositivo é conflitante com o instituto da caducidade.

5.12. No tocante a **Transferência da Concessão e do Controle Societário**, propõe a SRA a incorporação da previsão de administração temporária da concessão pelos financiadores e garantidores, nos termos do Art. 27-A da Lei 8.987/95. Entende a área técnica que a adição do dispositivo cria condição que, a depender do caso concreto, pode ser mais oportuna e benéfica à concessão do que a assunção do controle acionário pelos financiadores e garantidores.

5.13. Quanto as **formas de extinção do contrato de concessão**, foram incluídas no contrato de concessão, cláusulas a fim de incorporar as inovações trazidas pela Lei nº 13.448, de 05 de junho de 2017, que instituiu a relicitação como modalidade de extinção amigável dos contratos celebrados no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos.

5.14. As regras de **arbitragem** foram alteradas no sentido de incorporar as inovações advindas com a Lei nº 13.448/2017, além de criar procedimentos específicos para este método de resolução de conflitos. Quanto a inovação legislativa, foi incorporado conceito de direito patrimonial disponível. Com a ampliação do escopo de direitos passíveis de arbitragem, propõe a SRA uma série de procedimentos para efetivação do instituto.

5.15. Entre os demais procedimentos, foi inserida a previsão de criação de um procedimento prévio à instauração do juízo arbitral, com função conciliatória, a fim de antecipar, discutir e assimilar questões relevantes em etapa anterior à arbitragem. Entende a área técnica que a previsão tem o condão de contribuir para o bom andamento de um futuro conflito arbitral, trazendo melhorias na gestão contratual e, até mesmo, chegando a uma solução amigável que evite o custo de transação envolvido no processo arbitral. Segundo a SRA, a inclusão da previsão, ainda, tem por objetivo implementar a técnica de escalonamento de cláusulas, que se inicia por meios autocompositivos, como a conciliação, indo até os meios heterocompositivos, como, por exemplo, o juízo arbitral.

5.16. Nessa esteira, a fim de instrumentalizar o modelo teórico, a área técnica propõe a inclusão de cláusula que prevê a obrigatoriedade da conciliação prévia à instituição da arbitragem. Ainda, entende que os prepostos da conciliação designados pela concessionária, detenham poder para transigir na questão. Quanto aos prepostos do Poder Concedente, entende que os limites de atuação do agente ou grupo de agentes que o representa, sejam definidos em ato posterior.

5.17. Ainda nesse ponto, entende a área técnica que o ato de designação do preposto do Poder Concedente, indicado pela Diretoria Colegiada, deve ocorrer em consonância para com o caso concreto enfrentado, podendo, assim, dosar o poder conferido ao agente para atuar. Entende a área técnica, também, não haver necessidade de exaurimento de todas as instâncias recursais ordinárias previstas na estrutura administrativa da Agência para que o objeto controvertido seja levado à arbitragem, uma vez que artigo 31 da Lei federal nº 13.448/2017 restringe a arbitragem às decisões definitivas, que, no entendimento da SRA, podem ocorrer, por exemplo, em primeira instância. Por fim, argumenta a área técnica que a redação proposta possibilita, ainda, a edição de posterior ato com conteúdo normativo e genérico sobre conciliação no âmbito da Agência.

5.18. Ademais, propõe a SRA a possibilidade de formação de tribunal *ad hoc*, que seguirá as regras da *United Nations Commission on International Trade Law – UNCITRAL*. O procedimento soma-se a previsão que consta nos contratos das rodadas passadas, onde se indica a Câmara de Comércio Internacional – CCI – para processar eventuais controvérsias. No entendimento da área técnica, a previsão de formação de tribunal *ad hoc* garante que as partes tenham ao seu alcance as mais diversas especialidades de árbitros.

5.19. Pretende a SRA, ainda, harmonizar o instituto da exclusividade do juízo arbitral para com o princípio da inafastabilidade da jurisdição, criando procedimento específico para adoção de medidas de urgência necessárias e anteriores à instauração do Tribunal Arbitral. Para esse fim, propõe a área técnica a obrigatoriedade de submissão da matéria ao juízo arbitral, no prazo de 30 dias.

5.20. Os dispositivos que versam sobre a **remuneração da concessionária**, apresentados no Capítulo IV da minuta de contrato e em anexo específico, propõe que a regulação tarifária utilize mecanismos de gerenciamento e de liberdade tarifária, promovendo um aprofundamento da flexibilização da regulação presente na última rodada de concessões. Segundo a SRA, a regulação presente nas minutas de documentos jurídicos tem o condão de *“possibilitar ao operador aeroportuário melhor precificar a utilização da infraestrutura”*.

5.21. Nessa esteira, propõe a área técnica que apenas para os aeroportos de Recife, Maceió, João Pessoa, Aracaju, Vitória e Cuiabá deveria haver regulação direta de tarifas. Ainda, propõe que tal regulação deva ocorrer apenas sobre as tarifas de embarque, conexão, pouso e permanência, todas em operações do Grupo I. Essas tarifas, nesses aeroportos, estariam sujeitas a um modelo de Receita Teto por Passageiro. Já às tarifas de capatazia de carga em regime de trânsito aduaneiro, aplica-se um teto tarifário.

5.22. Ainda nesse ponto, a proposta apresentada prevê que eventuais diferenças apuradas entre a Receita por Passageiro efetiva e a Receita Teto estabelecida pela ANAC sejam incorporadas ao reajuste do ano seguinte.

5.23. Já para os aeroportos de Juazeiro do Norte, Campina Grande, Macaé, Sinop, Rondonópolis, Alta Floresta e Barra do Garças, propõe a aplicação de um regime de liberdade tarifária monitorada. O mesmo modelo deve ser aplicado às tarifas de operação do Grupo II e às tarifas de armazenagem e capatazia, independentemente do aeroporto.

5.24. Para todos os aeroportos e para todas as tarifas, o modelo regulatório tarifário estará submetido, conforme descreve a SRA, às diretrizes de boas práticas de mercado na precificação, ou seja, baseada em critérios objetivos e não discriminatórios e, ainda, deverá a concessionária consultar as partes interessadas em relação à proposta de majoração das tarifas, apresentando à ANAC relatório de consulta. Além disso, a Agência manteria a prerrogativa, em todos os casos, de intervir para evitar condutas não desejáveis, podendo suspender a implementação da tarifa proposta.

5.25. Ainda, depreende-se dos documentos jurídicos propostos, que não há previsão de transição do modelo regulatório aplicável às tarifas, ou seja, a regulação aplicável aos tipos de tarifa e aos aeroportos não será alterada, sendo independente de qualquer outro fator, como, por exemplo, movimentação de passageiros. A hipótese de transição, conforme a SRA, passou por processo de avaliação técnica, cuja conclusão foi de que a possibilidade de alteração da regulação tarifária poderia gerar um risco regulatório significativo na avaliação dos agentes privados.

5.26. Nos assuntos afetos à remuneração da concessionária, são propostas alterações no tocante às receitas não tarifárias. A primeira alteração diz respeito a liberdade de exploração de atividades acessórias, que passa a ser a regra geral, sendo restritas apenas pelo disposto explicitamente no PEA. A segunda alteração consiste em regras de princípios e procedimento para o estabelecimento da remuneração pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais. Assim, na presente rodada, propõe a área técnica que a concessionária deva assinar protocolos de concordância com os usuários nos aeroportos de Recife, Vitória, Cuiabá, Maceió, João Pessoa e Aracaju. Nos demais aeroportos, a concessionária deverá apresentar o relatório de consulta quando solicitado pela Agência, mas sem a exigência de formalização de um acordo propriamente dito. Nesse sentido, entende a SRA que apenas esses aeroportos teriam a capacidade de exercício de poder de mercado a ponto de justificar-se uma regulação mais rígida.

5.27. Além dessas inovações, foram introduzidas prerrogativas da Agência, similares aos existentes nos contratos de rodadas passadas, de compor administrativamente os conflitos não resolvidos, monitorar os preços praticados e estabelecer regulação de preços em caso de descumprimento aos princípios estabelecidos no contrato de concessão. Assim, mantém a Agência a capacidade de exercer o que se convencionou chamar de “regulação por ameaça”, aumentando a possibilidade de acordo entre as partes.

5.28. Quanto a **alocação de riscos**, a primeira alteração relevante trazida pela área técnica está na redação da alocação dos riscos relativos às alterações normativas supervenientes atribuídas ao Poder Concedente. Nesse ponto, propõe-se limitar o escopo a alterações normativas que gerem impacto relevante em investimentos em obras de infraestrutura. Segundo a SRA, a alteração permite trazer melhor interpretação à cláusula.

5.29. A segunda alteração relevante diz respeito ao prazo para que a Concessionária faça jus ao reequilíbrio econômico-financeiro em caso de não disponibilização das áreas aeroportuárias. Assim,

propõe a área técnica o prazo de 12 (doze) meses, contados da data de imissão na posse e conforme o PEA, para que a Concessionária faça jus ao reequilíbrio. Além dessa previsão, propõe a SRA, ainda, que o PEA traga previsão de que, em caso de eventuais atrasos na liberação do acesso aos locais de obras que comprovadamente afetarem a execução de obras obrigatórias, fique a concessionária isenta das penalidades decorrentes do atraso na realização do investimento respectivo.

5.30. A terceira alteração relevante proposta pela área técnica consiste em inclusão de previsão de que eventuais atrasos na execução de obras obrigatórias decorrentes da não obtenção de autorizações, licenças e permissões de órgãos da administração pública ou de órgãos ambientais, poderão isentar a concessionária da entrega no prazo previsto das obras correspondentes, exceto se os atrasos forem imputáveis à concessionária. Em outro giro, propõe que o risco da emissão das licenças necessárias ao funcionamento do aeroporto e da realização das obras, seja atribuído à concessionária, em razão da ausência de ingerência do Poder Concedente sobre a atuação dos diversos órgãos envolvidos na emissão das licenças.

5.31. Por fim, propõe a área técnica que a concessionária não faça jus a Revisão Extraordinária nos casos em que os aeroportos não estejam sujeitos às restrições tarifárias previstas no Anexo 4 - Tarifas. Segundo a SRA, a liberdade tarifária pressupõe que o efeito de um desequilíbrio pode ser livremente ajustado pela concessionária por meio da revisão dos valores tarifários aplicados ao aeroporto.

5.32. Os dispositivos que versam acerca do **equilíbrio econômico-financeiro** do contrato mantiveram-se similares aos da rodada passada, alterando-se os pontos necessários à coesão das cláusulas ao modelo regulatório tarifário. A alteração mais relevante proposta pela área técnica consiste na inclusão da proposta apoiada como mecanismo adicional de manutenção do equilíbrio contratual. Esse mecanismo soma-se ao reajuste, à revisão dos parâmetros da concessão – RPC, e à revisão extraordinária, que já eram previstos em rodadas passadas.

5.33. Quanto ao reajuste, o Fator Q e o Fator X, pela proposta, serão aplicados ao Reajuste da Receita Regulada, bem como a inflação acumulada medida pelo Índice de Preços ao Consumidor. Ainda, para essa receita, aplica-se, eventualmente, um Fator de Ajuste, a fim de compensar as possíveis diferenças apuradas entre a Receita Teto e a Receita por Passageiro verificadas no ano anterior. Ao teto tarifário referente à atividade de capatazia de carga importada em trânsito, a proposta prevê o reajuste apenas pela inflação acumulada no período.

5.34. Ainda, propõe que ficará vigente nos aeroportos a regulação tarifária anterior à Data de Eficácia do contrato até o final do Estágio 2 da Fase I-A, e, a partir de então, passam a valer o Teto Tarifário e a Receita Teto estabelecidos para aquele ano-calendário.

5.35. A Proposta apoiada pode ser entendida, conforme os argumentos trazidos pela SRA, como um mecanismo que permitirá que as concessionárias, de forma apoiada pelas empresas aéreas, apresentem proposta que defina alguns parâmetros do contrato. A agência deverá aprovar ou rejeitar a proposta, levando em consideração: (i) critérios e boas práticas em termos de tarifação, de investimentos ou de qualidade de serviço nos aeroportos e (ii) os interesses dos usuários finais dos aeroportos. Ainda nessa esteira, propõe a SRA que, a fim de incentivar a negociação entre as partes, seja retirado o intervalo para os valores do Fator X e a exclusão do Anexo 11 (onze) ao contrato de concessão. Assim, a proposta apoiada constitui-se de mecanismo capaz de flexibilizar a regulação, permitindo a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro ao longo do período da concessão. Quando implementada e vigente, a proposta apoiada aprovada prevalece sobre os dispositivos contratuais objetos do escopo da proposta.

5.36. Segundo a área técnica, a inclusão do mecanismo de proposta apoiada, além de ser princípio recomendado pela Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO) e utilizado na regulação de aeroportos de outros países, visa promover a eficiência no setor aeroportuário, uma vez que os participantes do mercado têm mais informações que o regulador, podendo, assim, alcançar arranjos superiores à regulação imposta contratualmente.

5.37. Ainda sobre os assuntos afetos à Revisão dos Parâmetros da Concessão, propõe a SRA a inclusão de previsão que determina o alcance da RPC, a fim de estabelecer que a medição da qualidade de serviço em todos os aeroportos possa ser feita por meio de sistema de indicadores e incentivos relacionados, como, por exemplo, o Fator Q, independentemente da movimentação de passageiros por ano do aeroporto. Em outras palavras, a Agência detém a prerrogativa de, no momento da RPC, alterar a regulação de qualidade aplicável a determinado aeroporto, independentemente de seu porte. As demais regras da RPC assemelham-se às da rodada de concessões passada.

5.38. Dentre os mecanismos que visam a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão, a área técnica propõe alterações relevantes no instrumento da **Revisão Extraordinária**.

5.39. A primeira alteração diz respeito a definição de impacto relevante de custos e receitas da concessionária, derivados de riscos atribuídos ao Poder Concedente, que podem dar ensejo à Revisão Extraordinária. Propõe a SRA que se considere alteração relevante nos custos e receitas, 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. Conforme argumenta a área técnica, a proposta visa trazer efetividade na gestão do contrato, bem como dar maior segurança jurídica às partes, diminuindo futuras controvérsias acerca da definição de impacto relevante.

5.40. Ainda nos dispositivos que regem a proposição dos pedidos de revisão extraordinária, propõe a SRA prazo preclusivo para apresentação destes pedidos. A regra contratual sugerida define em 5 (cinco) anos o prazo máximo, contados da data em que ocorreu o evento, para apresentação do pedido de revisão. Em caso de impacto contínuo, a regra é ajustada para que o prazo passe a contar da data do início do impacto. As alterações propostas nesse ponto, segundo a área técnica, visam melhorar o processo de análise dos pleitos, tornando-a menos imprecisa e aperfeiçoando o embasamento das decisões técnicas, gerando garantia de uma análise mais robusta e acertada ao próprio peticionante.

5.41. Quanto a **regulação da qualidade na prestação de serviço**, propõe a área técnica a inclusão de novos apêndices ao Anexo 2 – PEA, diferenciando as obrigações contratuais dos aeroportos de acordo com o perfil de movimentação de passageiros por ano em 3 diferentes níveis de regulação.

5.42. Nessa esteira, para aeroportos com movimentação menor que 1 milhão de passageiros/ano - de menor porte, é obrigatório Sistema de registro e tratamento de reclamações e problemas relacionados à prestação de serviço. Para aeroportos com movimentação entre 1 milhão e 5 milhões de passageiros por ano – porte intermediário, além do sistema de registro e tratamento de reclamações, também é obrigatório o Plano de Qualidade de Serviços - PQS. Por fim, nos aeroportos com movimentação igual ou superior a 5 milhões de passageiros/ano – grande porte, além do sistema de registro e tratamento de reclamações e do PQS, propõe-se a obrigatoriedade de aferição dos Índices de Qualidade de Serviço – IQS, e do valor do Fator Q.

5.43. De forma mais analítica, a proposta apresentada pela área técnica para os aeroportos de menor porte, descreve que o monitoramento e fiscalização da Agência no que se refere a qualidade na prestação de serviços, ocorrerá através do mecanismo de sistema de registro e tratamento de reclamações, bem como das ações planejadas pela concessionária para os problemas apontados pelos usuários.

5.44. Para os aeroportos intermediários, a proposta ora em análise, prescreve que o monitoramento e fiscalização ocorrerá por meio de sistema de registro e tratamento de reclamações e pela aferição de IQS relacionados à Pesquisa Permanente de Satisfação do Passageiro, realizada pela Secretaria Nacional de Aviação Civil.

5.45. Nos aeroportos de grande porte, o monitoramento e fiscalização ocorrerá por meio do sistema de registro e tratamento de reclamações, pela aferição de IQS não relacionados à PSP e aos a ela relacionados, dentre os quais um número elegível será considerado para fins de cálculo do Fator Q. Dessa forma, alguns dos aspectos da qualidade monitorados pelos IQS poderão resultar em decréscimo ou bonificação no reajuste tarifário.

5.46. Nesse ponto, propõe a SRA que o reenquadramento do aeroporto, contida no Apêndice G da minuta do PEA, tenha por base a verificação da média aritmética do número de passageiros processados no aeroporto em voos regulares nos últimos 3 (três) anos. Ainda, o reenquadramento do aeroporto em outra faixa será efetivado apenas quando a movimentação aeroportuária for compatível com a nova faixa por 2 (dois) anos consecutivos.

5.47. Além dos aspectos afetos ao monitoramento e fiscalização, propõe a área técnica um procedimento para aplicação de penalidades atrelados ao não cumprimento de obrigações. Nessa esteira, propõe a SRA penalidades, por exemplo, pela não entrega de pareceres ou não possuir sistema de registro e tratamento de reclamações, obrigações essas que podemos chamar de “acessórias”. Ainda, a proposição versa acerca das penalidades aplicáveis ao objeto principal, qual seja, a não prestação de serviço adequado. Aqui, as penalidades são aplicadas em função de baixo desempenho dos aeroportos na prestação do serviço.

5.48. Ainda, a proposta de aplicação de penalidades, constante do anexo 3 ao contrato, esclarece que, a despeito das infrações serem verificadas por aeroporto, a penalidade aplicar-se-á sobre a receita bruta do bloco de aeroportos.

5.49. A área técnica propõe alterações no contrato e no anexo 02 – PEA, nos itens que tratam dos **investimentos** realizados no âmbito do contrato de concessão. Foram propostas alterações na definição de gatilho de investimento, no nível diferenciado de regulação conforme o porte do aeroporto concedido, nos itens que tratam das melhorias na infraestrutura aeroportuária, no monitoramento do Plano de Gestão da Infraestrutura e no prazo da fase I-B e supressão da fase I-C.

5.50. Quanto a definição de gatilho de investimento, propõe a área técnica a inserção do conceito de balanceamento da infraestrutura, a indicar a necessidade de que os investimentos realizados em decorrência do gatilho nos diversos sistemas do complexo aeroportuário estejam coerentes entre si.

5.51. Do ponto de vista do arcabouço regulatório e dos diferentes níveis de complexidade dos aeroportos presentes em cada bloco objeto da concessão, foi necessário adaptar as exigências regulatórias ao porte de cada aeroporto. Nessa esteira, propõe a área técnica que uma segregação considerando três grupos de aeroportos: com menos de um milhão de passageiros ano, com movimentação anual de passageiros entre um milhão e cinco milhões, e aeroportos com mais de cinco milhões de passageiros ano. Ainda, no decorrer da vigência da concessão, os aeroportos podem migrar de nível de regulação.

5.52. Nesse ponto, propõe a SRA que a transição, contida no Apêndice G da minuta do PEA, tenha por base a verificação da média aritmética do número de passageiros processados no aeroporto em voos regulares nos últimos 3 (três) anos. Ainda, o reenquadramento do aeroporto em outra faixa será efetivado apenas quando a movimentação aeroportuária for compatível com a nova faixa por 2 (dois) anos consecutivos.

5.53. Nessa esteira, propõe a área técnica que as melhorias na infraestrutura aeroportuária, que constam no PEA, também sigam a lógica de um nível de regulação diferenciado em função da complexidade de cada aeroporto e de sua movimentação de passageiros. Ainda, importante lembrar que as diretrizes governamentais e os resultados dos EVTEA, juntamente com as diferentes complexidades de cada aeroporto, constituem a base lógica para o dimensionamento da infraestrutura e o estabelecimento dos investimentos no contrato, prescritivos ou por gatilho de investimento.

5.54. Nesse sentido, a proposta para os aeroportos com movimentação anual superior a 5 milhões de passageiros, ou seja, Recife, fixa o prazo máximo para a Fase I-B em 36 meses, contados da Data de Eficácia, e define os Padrões Mínimos de Dimensionamento de terminal de passageiros e a quantidade de posições de pátio. Quanto as pontes de embarque, o PEA não faz referência a quantidade exata, determinando, outrossim, que a infraestrutura entregue ao final da Fase I-B deverá ser capaz de processar, em pontes de embarque, 65% (sessenta e cinco por cento) dos passageiros domésticos e 95% (noventa e cinco por cento) dos passageiros internacionais.

5.55. Para os aeroportos com movimentação anual entre 1 milhão e 5 milhões de passageiros, casos dos aeroportos de Cuiabá, Vitória, Aracaju, João Pessoa e Maceió, o prazo da fase I-B será de até 36 meses, com a exceção de Vitória, que terá um prazo para fase I-B de 18 meses a partir da Data de Eficácia. O sistema de pistas de Cuiabá terá prazo de conclusão, apenas para esse componente, de 60 meses, sendo o prazo da fase I-B de 36 meses. No que diz respeito ao processamento de passageiros em ponte de embarque, a infraestrutura a ser entregue ao final da Fase I-B deverá ser capaz de processar 65% dos passageiros domésticos e 95% dos passageiros internacionais, cabendo à Concessionária a comprovação deste requisito. No que diz respeito aos investimentos a fim de ampliar a capacidade de processamento de passageiros, o PEA prevê gatilhos de investimento que incluem melhorias nas áreas de movimento de aeronaves, terminal de passageiros, estacionamento de veículos, vias terrestres associadas e outras infraestruturas de apoio. Esses investimentos devem ser executados observando o atendimento aos Parâmetros Mínimos de Dimensionamento, os Indicadores de Qualidade de Serviço e as demais regras previstas no Contrato e seus Anexos.

5.56. Para os aeroportos com movimento anual até 1 milhão de passageiros, caso dos aeroportos de Barra do Garças, Rondonópolis, Sinop, Macaé, Alta Floresta, Campina Grande e Juazeiro do Norte, o prazo máximo de duração da Fase I-B é de 36 meses contados da Data de Eficácia. As adequações no sistema de pistas do Aeroporto de Macaé deverá ocorrer em até 60 meses da data de eficácia, mantendo-se o prazo da fase I-B em 36 meses para esse aeroporto. Quanto a melhoria da infraestrutura, utilizando-se a demanda de referência do EVTEA, a regra de dimensionamento proposta é a adequação da demanda em

embarque e em desembarque equivalente a 1,3 vezes da quantidade de assentos oferecidos pela aeronave representativa de maior capacidade de passageiros a ter operado voos comerciais regulares no aeroporto.

5.57. Ponto importante que se depreende das minutas de documentos jurídicos propostos pela SRA é o de retirada da Fase I-C do contrato. Infere-se que, com a extensão do prazo da fase I-B de acordo com a complexidade dos investimentos a serem realizados em cada aeroporto, a Fase I-C fora suprimida.

5.58. Além da lógica adotada pela SRA para a regulação nos pontos atinentes ao dimensionamento da infraestrutura aeroportuária, a Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária – SIA, detêm a competência de propor investimentos obrigatórios do lado ar e de disciplinar as regras quanto a análise dos anteprojetos.

5.59. Quanto aos investimentos obrigatórios do lado ar, dadas as diretrizes governamentais oriundas do Ofício 30/2018/GM/MTPA e dos investimentos elencados no EVTEA, propõe a área técnica que as RESAs (Áreas de Segurança de Fim de Pista) a serem implementadas devem ter dimensões conforme o RBAC 154, 154.209. Como exceção, dadas as restrições físicas existentes nos aeroportos de Campina Grande e Barra do Garça, propõe-se pela prescrição quanto ao requisito, estipulando as medidas mínimas de 90m x 90m, utilizando-se das disposições transitórias, seção 154.601 do RBAC 154 EMD 03, 154.601 (e).

5.60. Em se tratando de *security*, propõe a SIA que os requisitos sejam definidos no PEA de forma aberta, condicionada à regulamentação vigente e/ou superveniente. O entendimento da área técnica é de que a flexibilização deve ser adotada em um cenário de aeroportos com menor volume de operações. Sendo assim, esse entendimento aplica-se a todos os aeroportos concedidos na presente rodada.

5.61. Por fim, propõe a área técnica a provisão de sistema visual indicador de rampa de aproximação (PAPI) nas cabeceiras de pistas de pousos e decolagens em todos os aeroportos da rodada, para manutenção das operações de aeronaves turbo jato. O entendimento da área é de que, além de a obrigatoriedade de implementação do PAPI se fundamentar em recomendação da OACI, trata-se de um instrumento que agrega em segurança, sem maiores complexidades de instalação e com custo razoável.

5.62. Ainda no tocante à competência da SIA no atual processo de concessões, propõe a área técnica que a previsão de análise de anteprojetos de investimentos no lado ar seja suprimida na presente rodada. No entendimento da área, o operador é o responsável pelo projeto e deve buscar nos regulamentos, diretrizes e normas a melhor maneira de fazê-lo e implementá-lo. Além disso, tendo como base o aprendizado das rodadas anteriores, entende que a análise prévia pouco contribui para o processo como um todo, tendo em vista uma análise de custo-benefício. Assinala a área, ainda, que a retirada da obrigatoriedade da análise não impede que hajam consultas à Agência, a fim de orientar as ponderações técnicas eventualmente necessárias.

5.63. Ainda nos assuntos afetos à competência da SIA, foram propostas alterações relevantes nos termos que tratam da **transição operacional** entre a concessionária e o operador aeroportuário anterior. Nessa linha, propõe a área técnica alterações no Plano de Transferência Operacional - PTO, a fim de alterar os **prazos e estágios da Fase I-A**, ampliando o Estágio 1, reduzindo a duração do Estágio 2 e suprimindo o Estágio 3 da Fase I-A. Ainda, propõe a ampliação dos prazos de entrega e de análise do PTO, que, em ambos os casos, passa a ser de 40 dias.

5.64. A proposta de ampliação do Estágio 1, período onde a concessionária apresenta o PTO, veio da necessidade de tempo maior para o planejamento e estruturação da transição, tanto por parte da concessionária quanto para análise da própria Agência. Ainda segundo a área técnica, o estágio 2 foi reduzido em função da dificuldade de estabelecimento de uma transição colaborativa entre a concessionária e o operador anterior. Dessa forma, uma vez que os funcionários já estarão devidamente treinados nessa fase e com equipe de gestão já consolidada, propõe a área uma duração de 45 dias para os aeroportos que processem mais de 1 milhão de passageiros por ano e de 15 dias para os que processem menos do que este número.

5.65. Ainda nas propostas para o Estágio 2 da Fase I-A, propõe a SIA que se otimize o processo de emissão da Certificação Operacional Provisória. Nessa esteira, entende suficiente um processo simplificado para aqueles aeroportos que já detêm certificado operacional. Para os que ainda não são certificados, ficam desobrigados de certificar-se até a assunção da operação, desde que mantidas as operações e frequências da aeronave crítica, conforme previsto na Portaria nº 908/SIA, de 13 de Abril de 2016.

5.66. Quanto a supressão do Estágio 3 da Fase I-A, entende a área técnica que a “operação assistida” pouco trouxe benefícios à transição dos aeroportos já concedidos, trazendo, em verdade, maiores dificuldades ao processo de transferência do conhecimento e experiência na operação do aeroporto. Nesse sentido, dada a complexidade menor dos aeroportos objeto da presente desestatização, entende que a supressão do Estágio 3 torna a transição mais rápida e menos problemática.

5.67. Dada a experiência da última rodada de concessões, a SIA propõe ainda, a apresentação da Equipe de Gestão presente em áreas essenciais à segurança operacional, nos termos do RBAC 153. Pela proposta, deverá a concessionária apresentar a equipe de gestão em até 40 dias após a data de eficácia do contrato de forma vinculada à aprovação do PTO. Dessa forma, caso a concessionária não apresente a equipe no prazo, não se inicia o Estágio 2 da Fase I-A. Regra semelhante é proposta para a Capacitação dos Funcionários, instrumentalizada pelo Plano de Transição de Recursos Humanos, parte integrante do PTO, visando, também, criar maior *enforcement* para que a concessionária priorize o treinamento dos seus empregados.

5.68. Quanto a Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (AVSEC), propõe a SIA que a concessionária apresente indicação de responsável pelo bloco de aeroportos que tratará dos assuntos AVSEC, não sendo, necessariamente, o prescrito pelo RBAC 107. A indicação de profissional AVSEC, por aeródromo, nos moldes exigidos pelo regulamento, se daria até o final do Estágio 2, na assunção das operações.

5.69. Ainda no que tange os assuntos AVSEC, propõe a área técnica a apresentação do Plano de Segurança Aeroportuária – PSA, aos 40 dias da data de eficácia do contrato, conjuntamente com o PTO, sendo o PSA produzido e apresentado durante o estágio 1, trazendo, segundo a área técnica, maior conhecimento e maturidade dos processos de segurança aeroportuária ao novo operador. O prazo de aprovação definitiva da Agência para o PSA é definido pela área técnica em 12 meses após o início das operações.

5.70. Os dispositivos contratuais que versam sobre o **capital social mínimo** foram alterados, conforme a proposta da SRA, a fim de dimensionar seu valor, também, para com o custo correspondente ao ressarcimento do EVTEA, da remuneração da instituição organizadora do Leilão e do programa de desligamento de funcionários da Infraero. Nesse último ponto, alteração relevante foi promovida no sentido de que, na presente rodada de concessões, o pagamento referente ao PDV-Infraero, conforme indicado no Edital, poderá ser realizado pela concessionária, e não apenas pela adjudicatária.

5.71. Dessa forma, pode a concessionária, segundo a SRA, contabilizar o custo como ativo da concessionária, aumentando a atratividade da concessão, sem prejuízo ao interesse público. Além desses, o valor do capital social mínimo também leva em consideração os valores relativos à Contribuição Inicial e à parcela de investimentos previstos nos 5 primeiros anos da concessão.

5.72. Nos assuntos afetos as **partes relacionadas**, propõe a área técnica a inclusão de cláusulas no contrato que possibilitem o recebimento de recursos pela concessionária por meio de mútuos financeiros firmados com suas partes relacionadas. Pela proposta, o Custo Efetivo Total da operação de mútuo deve estar limitado à taxa de remuneração de Depósitos Interfinanceiros. Além disso, a efetivação da operação, durante a vigência do contrato de concessão, fica sujeita a prévia aprovação da Agência.

5.73. Ainda quanto a possibilidade de realização de mútuo financeiro com suas partes relacionadas, outra condição imposta contratualmente é a de que, em caso de mora no recolhimento das Contribuições ao Sistema ou em risco de extinção antecipada do contrato de concessão, poderá a ANAC suspender os pagamentos de quaisquer valores que façam parte do contrato de mútuo firmado. Os requisitos para efetivação do contrato de mútuo em momento anterior são os mesmos para os firmados após a assinatura do contrato, constando no edital do leilão as obrigações para aqueles contratos.

5.74. Em função das diretrizes governamentais encaminhadas pelo MTPA, houve alterações nos dispositivos afetos a **Contribuição ao Sistema**. Assim, os valores da Contribuição Fixa Inicial e da Contribuição Variável foram definidos conforme as diretrizes governamentais. Nesse ponto, a regra contratual prevê o pagamento de Contribuição Inicial igual a 50% do Valor Presente Líquido do bloco estimado nos EVTEA, acrescido do ágio decorrente do leilão. A Contribuição Variável seria aplicada em alíquotas crescentes ao longo do prazo da concessão, conforme disposto na regra contratual. Ainda nesse tema, propõe a área técnica a incorporação no contrato de regras para a apuração de juros e da multa em caso de mora no recolhimento das contribuições.

5.75. No que tange o tema **Bens da Concessão**, em resumo, propõe a área técnica: a retirada dos Termos de Aceitação Provisória e Definitiva de Ativos, anexos 7 e 8 presentes nas rodadas passadas; a retirada da exigência de autorização prévia da Agência para quaisquer alienações de bens reversíveis; e inclusão de obrigação de apresentação de relatórios periódicos realizados pela concessionária e por empresa independente especializada.

5.76. Assim, os termos de aceitação provisória e definitiva seriam substituídos por relatórios confeccionados pela própria concessionária e por empresa independente especializada, o que, segundo a SRA, aumentaria a qualidade da informação acerca dos bens reversíveis, possibilitando, também, a retirada da obrigatoriedade de aprovação prévia para alienação desses bens. Contudo, fica a concessionária obrigada a solicitar autorização para demolição de infraestruturas presentes no sítio aeroportuário, devendo haver compatibilidade do pedido para com o planejamento de longo prazo do sítio aeroportuário, conforme previsto no Plano de Gestão da Infraestrutura - PGI. Excepcionalmente, em casos de risco de extinção antecipada do contrato de concessão e nos últimos dois anos do contrato, fica a concessionária obrigada a solicitar aprovação prévia para qualquer alienação de bem reversível.

5.77. No tocante a **Indenização**, propõe a SRA nova regra para os casos de encampação, onde a apuração do montante equivalente a indenização se dará por lucros cessantes, acrescentado dos custos gerados pela descontinuidade da concessão, e não com base nos investimentos realizados pelo concessionário.

5.78. Nos assuntos afetos às **penalidades** e seus procedimentos, propõe a área técnica que o valor das multas seja calculado como percentual da receita bruta da concessionária e de suas eventuais subsidiárias, imputando as penalidades com base na receita do bloco, e não nas receitas dos aeroportos individualmente. Segundo a área técnica, essa sistemática baseia-se na racionalidade de que a concessionária auferir vantagens econômicas com o bloco como um todo, de tal forma que as penalidades também devam considerar essa perspectiva.

5.79. **É o relatório.**



Documento assinado eletronicamente por **José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz, Diretor-Presidente**, em 28/05/2018, às 22:01, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **1844604** e o código CRC **2342968F**.