



RELATÓRIO

PROCESSO: 00058.016714/2018-10

INTERESSADO: MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL

RELATOR: JOSÉ RICARDO BOTELHO

EMENTA

Processo de desestatização 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, Rondonópolis/MT e Alta Floresta/MT, compondo o Bloco Centro-Oeste.

1. DESCRIÇÃO

1.1. Trata-se da submissão à apreciação da Diretoria Colegiada da Agência, no exercício da competência prevista no art. 9º, inciso IX do Regimento Interno da ANAC, aprovado pela Resolução n.º 381, de 14 de junho de 2016, das minutas de edital, contrato e seus anexos elaboradas pela Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos (SRA) referentes ao processo de concessão à iniciativa privada de 12 (doze) aeroportos públicos, a saber: 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), formando o Bloco Nordeste; Aeroporto de Vitória - Eurico de Aguiar Salles (SBVT) e Aeroporto de Macaé (SBME), formando o Bloco Sudeste e, Aeroporto Marechal Rondon - Cuiabá (SBCY), Aeroporto Maestro Marinho Franco - Rondonópolis (SBRD), Aeroporto Piloto Osvaldo Marques Dias - Alta Floresta (SBAT) e Aeroporto Presidente João Batista Figueiredo - Sinop (SWSI), formando o Bloco Centro-Oeste.

1.2. A partir da aprovação das minutas e subsequente publicação na imprensa oficial, terá início a fase externa do processo licitatório para escolha das concessionárias que irão administrar, pelos próximos 30 anos, os aeroportos públicos incluídos nesta 5ª rodada de concessões.

2. ASPECTOS LEGAIS

2.1. O art. 21 da Constituição Federal estabelece a competência da União para explorar diretamente ou mediante concessão a infraestrutura aeroportuária. O art. 175, por sua vez, define as características essenciais da delegação, dentre elas o caráter especial do contrato de concessão e a exigência de garantia dos direitos dos usuários, da política tarifária e da obrigação de prestação de serviço adequado.

2.2. No âmbito infraconstitucional, a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, dispõe sobre importantes premissas que servem de balizamento para o conjunto de diretrizes que dão corpo à modelagem do processo de concessão. A mesma lei define os direitos e as obrigações dos usuários, o conceito de serviço adequado, a política tarifária, os critérios da licitação e as cláusulas essenciais do contrato, incluindo encargos dos contratantes, formas de intervenção e extinção da concessão.

2.3. Aplicam-se subsidiariamente as regras para licitações e contratos da Administração Pública previstas na Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, conforme previsão nos arts. 1º e 14 da Lei nº 8.987/1995.

2.4. Entre as normas regulamentares expedidas pelo Poder Executivo da União, o Decreto nº 7.624, de 22 de novembro de 2011, traz um rol de cláusulas obrigatórias para o contrato de concessão.

2.5. Outras importantes fontes de contribuições ao processo de concessão são as diretrizes governamentais. Com repercussão direta sobre o edital e as disposições contratuais, os atos administrativos dos órgãos competentes definem condições especiais em cada empreendimento, refletindo a percepção dos interesses públicos determinantes na ocasião.

2.6. Tais intervenções têm respaldo na Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997, que prevê a participação ativa do Poder Público no processo de desestatização. Nesse sentido, vale lembrar que o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA), a Secretaria Nacional de Aviação Civil (SNAC/MTPA) e o Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (CPPI) da Presidência da República estabelecem, por meio de portarias e resoluções, regras gerais e específicas a serem observadas nos processos de desestatização.

2.7. Os critérios para a seleção dos aeroportos a serem concedidos pelo Poder Público foram fixados pela Portaria SAC-PR nº 183, de 14 de agosto de 2014, publicada no Diário Oficial da União nº 156, de 15 de agosto de 2014, seção 1, pág. 5, que dispõe sobre o Plano Geral de Outorgas de aeródromos civis públicos.

2.8. Cumpre destacar a participação e o olhar zeloso da sociedade, que é chamada a contribuir no processo de desestatização por meio de audiências públicas. Essas, como bem sabido, são instrumentos de defesa do interesse público. No âmbito da ANAC, a participação social é garantida sempre que as iniciativas afetarem direitos de agentes econômicos, conforme previsto na Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, com os procedimentos detalhados na Instrução Normativa nº 18, de 17 de fevereiro de 2009, da própria Agência.

2.9. Em suma, as minutas em apreciação foram orientadas ao cumprimento das normas vigentes que regulam a matéria, incluindo as que definem a participação do Poder Público no processo de desestatização e as que determinam as contribuições da sociedade, em seus diversos segmentos interessados.

3. PRINCIPAIS ETAPAS DO PRESENTE PROCESSO DE DESESTATIZAÇÃO

3.1. Após breve explanação acerca das competências legais e do arcabouço normativo que regem o presente processo de desestatização, entendo importante elencar os principais acontecimentos e atos que conduziram a construção das minutas ora submetidas à apreciação deste Colegiado.

3.2. Em 23 de agosto de 2017, o CPPI, por meio da Resolução nº 14/2017, opinou pela qualificação de 13 aeroportos no Programa de Parcerias de Investimentos e recomendou a inclusão de todos no Programa Nacional de Desestatização (PND).

3.3. Por intermédio do Decreto nº 9.180, de 24 de outubro de 2017, a proposta de inclusão dos aeroportos no PND foi aprovada pelo Presidente da República, designando-se, no ato, a ANAC como responsável pela execução e acompanhamento do processo de desestatização, com a supervisão do MTPA.

3.4. Coube ao MTPA a seleção e aprovação dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), encaminhados à Agência, em sua primeira versão, em 8 de maio de 2018 por meio do Ofício nº 30/2018/GM/MTPA (SEI 1799293), juntamente com as primeiras diretrizes do Governo Federal. Em 16 de maio de 2018 a SNAC/MTPA complementou as Diretrizes e os Estudos, por meio do Ofício nº 28/2018/DPR/SNAC (SEI! 1831372).

3.5. Em 28 de maio de 2018, este Colegiado aprovou, por ocasião da 11ª Reunião Deliberativa, a submissão dos EVTEA e dos documentos jurídicos que instruem o processo licitatório à Audiência

Pública nº 11/2018, pelo prazo de 45 dias, com sessões presenciais nas cidades de Vitória, Brasília, Cuiabá e Recife, nos dias 15, 18, 19 e 21 de junho, respectivamente.

3.6. Em 23 de julho de 2018, a SNAC/MTPA encaminhou à Agência e ao Tribunal de Contas da União (TCU), por meio do Ofício nº 211/2018/GAB-SNAC (SEI! 2049550), os EVTEA ajustados após a análise das contribuições derivadas da audiência pública.

3.7. Em 6 de agosto de 2018, a Secretaria complementou as informações anteriormente prestadas por meio do Ofício nº 226/2018/GAB-SNAC (SEI! 2096399).

4. **DAS DIRETRIZES GOVERNAMENTAIS**

4.1. **Das diretrizes provenientes do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil e da Secretaria Nacional de Aviação Civil**

4.1.1. No exercício de suas competências, o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil expediu, por meio do Ofício nº 30/2018/GM/MTPA, diretrizes específicas (SEI! 1799293) a serem contempladas na modelagem da concessão. Dentre as quais se destacam:

- i. obrigação da concessionária de desapropriar os imóveis necessários à realização dos investimentos, cuja fase executória não tenha iniciado, e de realizar o pagamento das respectivas indenizações aos proprietários;
- ii. garantia de emprego até 31 de dezembro de 2020 aos funcionários da Infraero que forem definitivamente transferidos para a concessionária;
- iii. estabelecimento de investimentos que devem constar do Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), seguindo determinadas especificações;
- iv. estabelecimento de prazo máximo da fase I-B, a depender do aeroporto;
- v. definição das contribuições ao sistema e sistemática de recolhimento;
- vi. não consideração do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (REIDI) para cálculo do valor mínimo de outorga nos EVTEA;
- vii. os valores relativos ao custeio de adequação de efetivo da Infraero;
- viii. requisitos mínimos de habilitação técnica e de participação societária do operador aeroportuário; e
- ix. a não concessão dos serviços de navegação aérea à exploração da iniciativa privada.

4.1.2. Os subsídios técnicos considerados na definição das diretrizes governamentais podem ser consultados no Memorando nº 66/2018/DPR/SNAC (SEI! 2409059), assim como a motivação para a definição dos blocos está detalhada nas Notas Técnicas nº 46 e 48/2018/DPR/SNAC-MTPA (SEI! 2240910 e 2240970, respectivamente).

4.1.3. Após a participação da sociedade nas audiências públicas, a Secretaria Nacional de Aviação Civil apresentou, por meio do Ofício nº 226/2018/GAB-SNAC (SEI! 2096399), novas diretrizes, considerando, sobretudo, os ajustes promovidos que impactaram no Valor Presente Líquido (VPL) de cada um dos blocos.

4.1.4. Em especial, o citado ofício exclui o Aeroporto de Barra do Garças do Bloco Centro-Oeste, a fim de tornar o VPL do projeto novamente positivo, bem como retira da futura concessionária a obrigação de arcar com valores destinados ao financiamento do Programa de Adequação do Efetivo da Infraero para o Aeroporto de Cuiabá. As justificativas para estas e as demais alterações constam da nota Técnica nº 39/2018/DPR/SNAC-MTPA (SEI! 2128933).

4.2. **Das diretrizes constantes em Resoluções do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República**

4.2.1. Entre os atos editados pelo CPPI, alguns estabelecem regras gerais para as parcerias em empreendimentos previamente qualificados, como a Resolução CPPI nº 01/2016. Importante notar que a Nota Técnica nº 12/2018/SRA (SEI! 2410022) cuidou de demonstrar, através de extensa análise, a aderência da atuação da ANAC, bem como da proposta de edital e anexos, aos preceitos da citada resolução. Sendo assim, detalham-se as principais regras editalícias para presente rodada, entre elas as decorrentes das políticas estabelecidas pela Resolução nº 51/2018/CPPI:

i. Requisitos de habilitação técnica do operador aeroportuário

Fixados nos seguintes critérios de qualificação: operação em aeroporto que tenha processado 5 milhões de passageiros para o Bloco do Nordeste; 1 milhão para o Bloco do Centro-Oeste, e 1 milhão para o Bloco do Sudeste, em pelo menos um dos últimos cinco anos. A participação societária do operador aeroportuário em eventuais consórcios não poderá ser inferior a 15% (quinze por cento)

ii. Apresentação de proposta

Como garantia de consistência, as proponentes deverão apresentar juntamente com a proposta econômica, uma declaração de instituição financeira, nacional ou estrangeira, autorizada a funcionar no Brasil pelo Banco Central do Brasil, atestando a sua viabilidade.

iii. Aspecto concorrenciais

A Resolução inova ao permitir a participação de um mesmo integrante em mais de um consórcio, desde que em blocos de aeroportos distintos. Essa limitação estende-se à participação de membro consorciado, ou sob controle comum em mais de um consórcio, suas controladas, controladora. Houve limitação também para participação de empresa aérea de forma isolada, sem prejuízo à participação em consórcios. Não houve diretriz, nesta rodada, impondo restrição à aquisição de mais de um bloco por um mesmo licitante.

iv. Regras de recolhimento das contribuições ao sistema

O pagamento após a adjudicação a título de contribuição inicial deverá ser de 50% (cinquenta por cento) do Valor Presente Líquido e de todo ágio ofertado para o bloco. À Contribuição inicial soma-se, ainda, o pagamento de contribuição variável, calculada como percentuais crescentes da receita bruta da concessionária ao longo da concessão.

v. Lista mínima de bens

A Resolução inova ao designar que o edital deverá prever uma lista de bens que devem ser entregues ao concessionário ao assumir a concessão, definida pelo MTPA. Caso os bens não sejam entregues, a concessionária fará jus a descontos na parcela de Contribuição Variável, na forma prevista no contrato.

vi. Custeio dos programas de adequação de efetivo da Infraero

Nesse ponto, importante notar que a obrigação recai sobre os vencedores dos Blocos Sudeste e Nordeste, mas não sobre o licitante vencedor do Bloco Centro-Oeste.

vii. Critério de julgamento das propostas no leilão

Fixou-se que será a maior Contribuição Fixa Inicial ofertada pelos licitantes.

viii. Prazo entre a data do edital e do leilão

A Resolução nº 01/2016/CPPI, em seu art. 17, estabelece que o leilão não deverá ocorrer em um prazo inferior a 100 (cem) dias após a publicação do edital.

ix. Obrigações anteriores à assinatura do contrato

As adjudicatárias deverão comprovar o recolhimento dos valores referentes às despesas com a entidade que executará o leilão, com os EVTEA e com os programas de adequação de efetivo da Infraero.

5. DA PARTICIPAÇÃO DA SOCIEDADE

5.1. Em atendimento ao art. 11 do Decreto nº 7.624/2011 e aos preceitos estabelecidos na Lei Geral de Licitações, a Lei nº 8.666/1993, as minutas do edital, do contrato e dos seus anexos foram submetidas a audiências públicas, com sessões presenciais nos principais municípios de cada bloco e em Brasília. Nesta rodada de concessões, assim como na anterior, os EVTEA foram objeto da consulta. Ao final do prazo estabelecido, contabilizaram-se 697 (seiscentas e noventa e sete) contribuições, das quais aproximadamente 20% foram acatadas.

5.2. As alterações relevantes no processo motivadas pela participação social serão analisadas em tópicos posteriores deste relatório.

6. DA PARTICIPAÇÃO DO TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO

6.1. Quanto ao acompanhamento das desestatizações, ressalta-se que novos normativos internos alteraram significativamente a participação do TCU no acompanhamento do processo. Entretanto, para os procedimentos já autuados ou que vierem a ser até 31/12/2018 permanecerá válido o rito estabelecido nas Instruções Normativas nº 27/1998, 46/2004 e 52/2007, todas do TCU.

6.2. Nesta rodada, especificamente, a área técnica do Tribunal analisou as minutas dos documentos jurídicos, antecipando um dos passos previstos para o segundo estágio de fiscalização, dada “*a importância de se tratar de outras questões relevantes antes da publicação do edital e do leilão*”, conforme consta do processo TC 024.301/2018, bem como procedeu à verificação das pendências decorrentes dos julgamentos das rodadas de concessões aeroportuárias anteriores. Nesse ponto, entendeu como atendidas as determinações constantes dos Acórdãos 925, 926, 956 e 957¹, todos de 2016 e, ainda, atendida a recomendação dos Acórdãos 3018, 3019, 3017 e 3016², todos de 2016.

6.3. Essas considerações constam do Acórdão nº 2.426 – Plenário, de relatoria do Ministro Bruno Dantas, prolatado em 24 de outubro de 2018. Na oportunidade, acordaram os ministros em determinar à SNAC/MTPA uma série de ajustes requeridos nos EVTEA, mais especificamente relacionados aos aeroportos de Cuiabá, Vitória e Macaé. Quanto à ANAC, o Tribunal recomendou o aprofundamento da análise sobre dois pontos específicos constantes da minuta de contrato.

6.4. O primeiro, relativo ao instituto da Proposta Apoiada, recomendou que se definisse, “*por meio de regulamentação superveniente ou disposição contratual as linhas gerais sobre o que constitui um nível adequado de transparência das informações da concessionária perante as demais partes interessadas, para fins de dar legitimidade ao processo de consulta aos usuários, evitando principalmente a assimetria de informação entre a concessionária e as empresas aéreas*”;

6.5. O segundo ponto recomendado pelo Tribunal recaiu sobre a necessidade de se efetuar uma “*análise do potencial impacto do mecanismo de revisão extraordinária por meio de cláusula relevante no fluxo de caixa das concessões, de forma prévia e concomitante ao processo, levando em consideração também eventuais alternativas regulatórias e a experiência de outros setores regulados de infraestrutura, para fins de controle desse impacto na concorrência e aprimoramento da matriz de risco do processo*”.

6.6. Como veremos ao longo do presente relatório, a área técnica da Agência buscou, em atendimento às recomendações, apresentar maiores subsídios acerca da proposta de edital e seus anexos, a fim de melhor fundamentar as motivações regulatórias que subsidiaram a elaboração das minutas.

7. DA MANIFESTAÇÃO DA PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À ANAC

7.1. Os autos foram enviados à Procuradoria Federal Especializada junto à ANAC (PFE/ANAC) para suas considerações após a incorporação das contribuições colhidas na Audiência Pública nº 11/2018 aos documentos jurídicos. Por meio do Parecer nº 7/2018/PG/PFEANAC/PGF/AGU (SEI! 2436312), de 20 de novembro de 2018, o referido órgão da Advocacia-Geral da União (AGU) opinou pela viabilidade jurídica e pela possibilidade de análise, deliberação e decisão pelo Colegiado da ANAC, com a consequente aprovação do edital e das minutas do contrato de concessão e seus anexos, observadas as recomendações contidas na manifestação jurídica, com a ressalva de que compete à Administração a avaliação final quanto aos aspectos relacionados ao mérito e à motivação.

7.2. Importante salientar que as recomendações formuladas pela Procuradoria foram analisadas, também, pelas áreas técnicas competentes nas Notas Técnicas nº 5/2018/SIA (SEI! 2442048) e nº 13/2018/SRA (SEI! 2447013).

8. DAS INOVAÇÕES E ALTERAÇÕES NO EDITAL E ANEXOS EM COMPARAÇÃO ÀS RODADAS ANTERIORES

8.1. Considerando a aprovação pela Diretoria da Agência dos documentos jurídicos que compuseram as rodadas anteriores, creio ser dispensável a análise detida dos dispositivos contratuais vigentes nas concessões em curso e repetidos na presente rodada. Neste sentido, para melhor subsidiar a tomada de decisão, a parte seguinte deste relatório será dedicada a expor as principais inovações e alterações incorporadas ao atual processo de desestatização, buscando-se reunir as justificativas técnicas e o posicionamento dos órgãos de assessoramento jurídico e controle externo, quando houver, em cada um dos tópicos.

8.2. Nesse sentido, passo a expor os temas com o intuito de subsidiar a tomada de decisão no que diz respeito às questões de mérito:

8.2.1. Aspectos concorrenciais

8.2.1.1. Quanto aos aspectos concorrenciais, importante notar que a Resolução nº 51/2018 do CPPI estabeleceu, a priori, que não haveria restrições à aquisição de mais de um bloco de aeroportos por um mesmo licitante. Autorizando, ainda, a participação de um mesmo integrante em mais de um consórcio, desde que para blocos de aeroportos distintos.

8.2.1.2. A área técnica da Agência não apontou na Nota Técnica nº 12/2018/SRA/2018 (SEI! 2410022) a necessidade de estabelecer restrições à participação das concessionárias, uma vez que existe grande variedade de empresas que administram aeroportos concedidos no país e que os perfis dos blocos que estão sendo concedidos são bastante distintos.

8.2.1.3. Optou-se, entretanto, por restringir a possibilidade de participação de um mesmo concorrente em diferentes consórcios para oferecimento de propostas para um mesmo bloco, a fim de evitar a possibilidade de arranjo ilícito entre licitantes que vicie o resultado do leilão.

8.2.1.4. Como dispõe a citada Nota Técnica nº 12/2018/SRA, essa restrição deve ser estendida às sociedades controladas, controladoras ou sob controle comum à consorciada. No entanto, a SRA não vislumbra a necessidade de imposição da regra restritiva sobre as sociedades coligadas, uma vez que esse nível de relação societária não representaria risco à lisura do procedimento licitatório.

8.2.2. Requisitos de habilitação técnica

8.2.2.1. Inicialmente, a diretriz do Governo Federal que constou das minutas submetidas à audiência pública determinava que o operador aeroportuário deveria possuir experiência em aeroporto que tivesse processado, no mínimo, 7 (sete) milhões de passageiros para o Bloco Nordeste e 3 (três) milhões para os Blocos Sudeste e Centro-Oeste, em um dos últimos cinco anos.

8.2.2.2. Durante a audiência pública foram recebidas contribuições no sentido de que eram excessivos os requisitos e que a regra reduziria o potencial competitivo do certame. Em consequência, a Resolução nº 51/2018/CPPI fixou, em definitivo, regra mais branda, passando-se a exigência para 5 (cinco) milhões de passageiros para o Bloco do Nordeste e 1 (um) milhão para os Blocos do Sudeste e do Centro-Oeste.

8.2.2.3. Adicionalmente, a SRA entende que a nova diretriz atende ao disposto no Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 153, Emenda 01, que trata da operação, manutenção e resposta à emergência em aeródromos, ao tempo que favorece competitividade no leilão.

8.2.2.4. Quanto ao tema, a Procuradoria recomendou que a área técnica defina o termo “Operador Aeroportuário” ou ao menos que evite utilizar o conceito com sentidos distintos ao longo dos documentos jurídicos.

8.2.2.5. A área técnica, reconhecendo a necessidade clarificar as diferenciações apontadas pela Procuradoria, incluiu a cláusula 10.10 ao contrato, dispondo que para aquele capítulo do contrato considera-se “Operador Aeroportuário” o acionista que conferiu habilitação técnica por ocasião da licitação.

8.2.3. Contribuições ao Sistema

8.2.3.1. As diretrizes governamentais acerca da contribuição ao sistema constam do art. 5º da Resolução nº 51/2018/CPPI e preveem o pagamento de Contribuição Inicial igual a 50% do VPL do bloco estimado nos EVTEA, acrescido do ágio decorrente do leilão, e o pagamento de Contribuição Variável em percentuais crescentes ao longo da concessão. Haverá um período de carência nos 5 (cinco) primeiros anos da concessão.

8.2.3.2. Aponta a área técnica que o modelo mitiga riscos atrelados ao pagamento de outorga, uma vez que impõe um pagamento de parcela relevante antecipadamente, inibindo o oferecimento de lances pouco factíveis.

8.2.3.3. O TCU avaliou que o mecanismo proposto propicia o compartilhamento parcial do risco de demanda do aeroporto. Aliada a isso, a carência de 5 (cinco) anos para o pagamento de outorga beneficia as condições de financiamento dos projetos e concede alívio inicial ao operador durante o período em que deverão ser realizados os principais investimentos em infraestrutura.

8.2.4. Remuneração da Concessionária

a) Receitas Tarifárias e modelo regulatório

8.2.4.1. Em linhas gerais, o modelo de regulação tarifária, na presente rodada de concessões, inverte a lógica de intervenção direta nas tarifas como regra. A SRA, com base na análise de mecanismos que possam atingir aos objetivos regulatórios, dadas as características dos aeroportos e a concessão em bloco, concebeu um modelo de regulação que visa à minimização de distorções, à racionalização de custos regulatórios e à prevenção do exercício do poder de mercado, como justificado na Nota Técnica nº 12/2018/SRA.

8.2.4.2. Nesse ponto, julgo importante descrever, resumidamente, o arranjo tarifário proposto:

- Para os aeroportos de Recife, Maceió, João Pessoa, Aracaju, Vitória e Cuiabá, no que concerne às tarifas que remuneram operações do Grupo I, a regulação ocorre por meio do estabelecimento de uma receita teto por passageiro, conforme dispõe o anexo 4 do contrato.
- Para os aeroportos de Juazeiro do Norte, Campina Grande, Macaé, Sinop, Rondonópolis, Alta Floresta e para todos os aeroportos no que se refere à armazenagem e capatazia e às tarifas aplicáveis às demais operações que não as do Grupo I, o contrato prevê uma regulação menos incisiva, baseada na liberdade tarifária e na inibição de condutas abusivas. Às tarifas de capatazia de carga em regime de trânsito aduaneiro, excepcionalmente, aplica-se um teto tarifário.

8.2.4.3. A proposta de regulação tarifária ora em análise não sofreu alterações substanciais após ser submetida à audiência pública, procedendo-se apenas a alguns ajustes complementares.

8.2.4.4. No entendimento do TCU, a proposta da SRA pode gerar consideráveis ganhos de eficiência, uma vez que o operador aeroportuário é quem possui maior conhecimento do funcionamento do aeroporto para fins de precificação da tarifa. Além disso, a regulação menos direta propicia condições para a maximização da demanda, uma vez que atrela a arrecadação tarifária ao movimento de passageiros.

8.2.4.5. A Procuradoria fez observações no tocante ao modelo de regulação tarifária proposta, sem apontar, contudo, óbices legais.

8.2.4.6. O órgão de assessoramento jurídico alertou para a importância da análise mais detida sobre as repercussões derivadas da proposta de liberdade tarifária, pois a definição das tarifas repercute na própria precificação do ativo e, ao se definir como critério de julgamento da proposta o maior valor de contribuição inicial ofertado, entendeu haver riscos à modicidade tarifária.

8.2.4.7. A unidade técnica responsável pela proposta afirmou que diversos fatores, além da localização em um ponto do território, são importantes para a análise de estruturas de mercado. Nessa esteira, a abrangência geográfica do mercado relevante, a existência de alternativas e o poder de barganha dos usuários são tão relevantes quanto a determinação do poder de mercado. A questão foi abordada com maior profundidade no anexo “Aspectos de Regulação Econômica”, que consta da Justificativa da Audiência Pública (SEI 1867148).

8.2.4.8. Concluiu, enfim, a unidade técnica que a modicidade tarifária está preservada pelos elementos relativos ao perfil e às atividades desenvolvidas por estes aeroportos, bem como pelos mecanismos previstos nas cláusulas 4.4 e 4.5 do contrato, que previnem e remédiam eventual exercício abusivo do poder de mercado por parte da concessionária.

8.2.4.9. A segunda recomendação formulada pela Procuradoria diz respeito à definição das partes interessadas que devem ser consultadas pela concessionária no caso de reajuste das tarifas. Quanto a esse tema, a área técnica informou que a questão fora enfrentada nas discussões da 4ª rodada de concessões e nas respostas às manifestações da Audiência Pública da presente rodada (SEI 2410493). Resumidamente, entende a SRA que a nomeação das partes interessadas no corpo do contrato pode resultar em um engessamento do instrumento, reduzindo a sua eficácia.

8.2.4.10. Em terceiro, a Procuradoria recomendou que a área técnica robustecesse o tratamento contratual da prerrogativa da ANAC de suspender a implementação dos reajustes quando identificado prejuízo potencial aos usuários finais. Em outro ponto bastante similar do parecer, recomenda que se avalie a hipótese de a primeira tarifa proposta pela concessionária ser suspensa pela ANAC em razão de se vislumbrar possíveis prejuízos.

8.2.4.11. Em ambos os casos, entendeu a área técnica que maior adensamento no bojo do contrato poderia resultar em prejuízo à atuação do regulador no exercício de suas competências.

8.2.4.12. O quarto ponto analisado trata do valor das tarifas no momento da assunção pela concessionária dos aeroportos não sujeitos a regulação tarifária direta. Segundo a SRA, até o fim do estágio 2 da Fase I-A, aplicam-se os tetos tarifários vigentes nos respectivos aeroportos anteriormente à assunção pela concessionária. Após o final do estágio 2 da Fase I-A, a concessionária poderá modificar o valor das tarifas, observando as regras previstas na cláusula 4.4 do contrato. Quanto à possibilidade de suspensão de reajuste pela ANAC, prevista na cláusula 4.5, a SRA consignou que o teor da cláusula 4.4 deixa claro que as regras nela contidas devem ser seguidas desde a primeira elevação das tarifas proposta pela concessionária.

8.2.4.13. Em atenção as quatro recomendações acima listadas, a área técnica promoveu alteração na subcláusula 5.2.5 do contrato, a fim de prever expressamente a hipótese de criação de isenções tarifárias pelo Poder Público.

b) Receitas não tarifárias e atividades acessórias

8.2.4.14. Quanto às receitas não tarifárias e à exploração de atividades acessórias, importa notar que a proposta inovou profundamente ao consignar que a liberdade na exploração dessas receitas deva ser a regra, tratando o PEA apenas das hipóteses restritivas para a exploração comercial de determinadas atividades.

8.2.4.15. Sobre o tema, a Procuradoria observou que o contrato não disciplinaria acerca da disponibilização das facilidades e itens básicos a serem disponibilizados pelos aeroportos sem ônus para os usuários e, também, não discorre sobre as atividades restritas. Em resposta, a área técnica informou que a previsão consta das subcláusulas 4.9.1 e 4.9.2 do Capítulo IV do contrato.

8.2.5. Alocação de Riscos

8.2.5.1. Os dispositivos que tratam da alocação de riscos entre o poder concedente e a concessionária foram alterados após as contribuições da sociedade. A proposta final resultou em um modelo muito próximo ao estabelecido nas últimas rodadas de concessão, com alguns incrementos, como serão detalhados neste título.

8.2.5.2. A matriz de risco foi alterada com adição de cláusula alocando ao poder concedente os riscos provenientes de alterações tributárias provocadas por nova interpretação jurisprudencial dos Tribunais Superiores.

8.2.5.3. A subcláusula 5.2.11, que trata dos custos relacionados aos passivos que decorram de atos ou fatos anteriores ao fim do Estágio 2 da Fase I-A, foi alterada para incluir, no rol de passivos elencados, os passivos administrativos, alocando ao Poder Concedente os custos que decorram de atos ou fatos anteriores ao fim do Estágio 2 da Fase I-A.

8.2.5.4. Houve a exclusão da cláusula 5.3, que previa a hipótese de não caber recomposição de equilíbrio econômico-financeiro em alguns tipos de eventos, em função da regulação tarifária praticada no aeroporto. Com isto, todos os aeroportos, independentemente do modelo tarifário aplicável, estarão sujeitos à mesma alocação de riscos.

8.2.5.5. Outra alteração importante ocorreu na transferência do risco à concessionária dos ônus decorrentes de atraso na obtenção de licenças, permissões e autorizações necessárias para construção ou operação. Ao mesmo tempo, a minuta proposta pela SRA prevê que, apesar de não fazer jus ao reequilíbrio contratual nessa hipótese, a concessionária não será penalizada por eventuais repercussões de atrasos na obtenção do conjunto de licenças e autorizações no cronograma de obras e investimentos.

8.2.5.6. Entretanto, na hipótese de ocorrerem sucessivas postergações no cronograma, comprometendo a própria utilidade do investimento, o poder concedente poderá suprimir ou alterar a obrigação, garantindo a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, se for o caso.

8.2.5.7. Quanto à alocação de riscos, o TCU não teceu maiores considerações, com exceção à cláusula de relevância nos pleitos de revisão extraordinária, que será relatada em tópico seguinte.

8.2.5.8. A Procuradoria, por sua vez, teceu observações acerca da alocação de riscos contratualmente pactuada. A primeira trata da situação jurídica dos complexos aeroportuários e das

medidas necessárias à posse e à exploração das áreas e os respectivos custos associados. Nesse sentido, recomendou nova redação aos itens 4.1.5 e 4.1.6 do PEA, a fim de ressaltar que as despesas decorrentes das medidas necessárias para a regularização da posse não ensejam recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

8.2.5.9. A área técnica entendeu que a interpretação sistemática dos itens 2.4, 4.1.4 e 4.1.6 do PEA, em conjunto com as subcláusulas 3.1.54, 3.1.37 e 5.5.23, endereça a questão no contrato de forma suficientemente clara.

8.2.5.10. Em análise da subcláusula 5.2.3, a Procuradoria recomendou que a área técnica revise a definição de “ação imprevista”, a fim de qualificar ou esclarecer o entendimento, de tal forma que se evite dificuldades no momento de aplicação do dispositivo no caso concreto.

8.2.5.11. Primeiramente, a área técnica revisou o texto da cláusula para esclarecer que as ações imprevistas ou omissão, dispostas na cláusula em tela, são unicamente aquelas decorrentes de órgãos públicos. Adicionalmente, ressaltou que o entendimento acerca do termo “ação imprevista” diz respeito a ações que não decorrem de atribuições regulamentares dos órgãos.

8.2.5.12. A terceira recomendação acerca do tema discorre sobre a relação entre o modelo de liberdade tarifária proposto e a equação econômico-financeira do contrato. Nesse sentido, recomendou Procuradoria que se trate na alocação de risco os eventos que geram ou não direito à recomposição, tendo em vista que, com a liberdade tarifária a concessionária deteria a capacidade de realizar prontamente a compensação de perdas com a redefinição das tarifas.

8.2.5.13. A área técnica esclareceu que somente os eventos que geram impactos relevantes poderão justificar reequilíbrio contratual. Neste caso, a transferência do impacto no preço do serviço pode estar prejudicada em face do porte do aeroporto. Eventos menores poderão ser reajustados via tarifa pelas próprias concessionárias, observado o disposto nos itens 4.4 e 4.5, os quais estabelecem os mecanismos de garantia da modicidade tarifária.

8.2.5.14. Em outro giro, havendo o reequilíbrio contratual em favor da concessionária, eventual repasse do impacto para as tarifas restará prejudicado, havendo mecanismos contratuais próprios para tratamento da situação, como, por exemplo, a consulta às partes interessadas.

8.2.5.15. Por fim, a Procuradoria recomenda que a área técnica reavalie a cláusula 5.3 da minuta de contrato, que dispõe que a redução ou flexibilização de requisitos de segurança decorrentes de alterações normativas promovidas pela ANAC não ensejam o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato. Quanto à recomendação, a área técnica posicionou-se no sentido de que o objetivo da cláusula é permitir que flexibilizações de requisitos de segurança não neutralizem os efeitos dos ganhos de eficiência advindos das inovações tecnológicas que deram origem a alteração normativa. Eventuais ganhos de eficiência tendem a ser compartilhados com os usuários. Ressaltou a área técnica que, por ser regra conhecida por todos os proponentes no momento dos lances, a tendência é que a inovação se converta em fator de incremento dos lances ofertados no leilão.

8.2.6. Aspectos empresariais e capital social

8.2.6.1. A Nota Técnica nº 12/2018/SRA (SEI! 2410022) apresentou as justificativas técnicas para alteração de diversos itens atinentes à governança corporativa da concessionária e às regras de capital social, muito em virtude das contribuições advindas da audiência pública.

8.2.6.2. Originalmente, a minuta de edital previa a obrigação de constituição da concessionária “em município onde está situado sítio aeroportuário integrante do Bloco arrematado”. As contribuições advindas da audiência pública e a análise mais acurada da singularidade da modelagem proposta, em que os aeródromos integrantes de um mesmo bloco localizam-se em municípios e até em estados diferentes, provocaram a reflexão da área técnica acerca do tema.

8.2.6.3. Argumenta a SRA que o art. 75 do Código Civil de 2002 fixa os requisitos necessários para o estabelecimento do domicílio da pessoa jurídica, não devendo, portanto, o Poder Concedente interferir na organização do ente privado no território. Deve o Poder Concedente, em verdade, focar sua atuação na garantia da prestação de serviço adequado em todos os aeroportos do bloco. Assim, foi dada nova redação à minuta do edital a fim de exigir somente que a sede da futura concessionária esteja localizada em território nacional, conforme dispõe as leis brasileiras.

8.2.6.4. No tocante à governança corporativa da concessionária, a área técnica promoveu três alterações substanciais, a saber: (i) faculdade, ao invés da obrigatoriedade, da previsão de que um dos membros do Conselho de Administração da Concessionária fosse eleito entre os seus funcionários; (ii) retirada da exigência de apresentação de demonstrações financeiras intermediárias e manutenção do prazo de 45 dias após o trimestre de referência para entrega dos balancetes mensais; e (iii) alteração do limite de remuneração em operações de mútuos financeiros.

8.2.6.5. Em decorrência das diversas contribuições da sociedade, a área técnica promoveu adequações na relação entre capital próprio e de terceiros, que constitui uma das variáveis que compõe a definição do capital social mínimo.

8.2.6.6. Uma vez que a política de crédito do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), maior financiador de projetos de infraestrutura no Brasil, permite o financiamento de até 80% (oitenta por cento) de investimentos em aeroportos, os concessionários deverão subscrever capital social mínimo em valor suficiente para fazer frente a 20% (vinte por cento) dos investimentos previstos para os 5 (cinco) primeiros anos concessão, além das demais obrigações que recaem sobre a concessionária.

8.2.6.7. Outra adequação resultante da audiência pública perfaz-se na previsão de que, após o término dos investimentos previstos na seção 6 do Plano de Exploração Aeroportuária, o capital social da concessionária poderá ser reduzido conforme regra estipulada no contrato. Entende a SRA que no momento do pleno atendimento das obrigações de investimento inicial do contrato reduz-se a preocupação que justificou a exigência de integralização de capital social em montantes mais elevados no início da concessão.

8.2.6.8. A Procuradoria, neste assunto, recomendou que a área técnica avalie a subcláusula 3.1.42 do contrato, que trata da contratação de empresa de auditoria quando o Poder Concedente julgar necessário. Argumenta que a cumulatividade dos requisitos – renome nacional e internacional - impacta na disponibilidade de oferta desse tipo de serviço, tendo em vista que empresas de renome exclusivamente nacional estariam impedidas de ser contratadas.

8.2.6.9. A área técnica ponderou que, dada a excepcionalidade da contratação desse tipo de auditoria e a relevância da qualificação das empresas, impõe-se a necessidade da manutenção da exigência posta no contrato.

8.2.7. **Lista de Bens**

8.2.7.1. O art. 8º da Resolução nº 51/2018/CPPI, ao determinar que o edital preveja uma lista mínima de bens a ser definida pelo MTPA, solucionou preocupações demonstradas na audiência pública, ao tempo que conferiu maior segurança ao plano de negócio das concorrentes, pois, se algum dos bens não for entregue à futura concessionária, haverá procedimento definido para o ressarcimento.

8.2.7.2. A Nota Técnica nº 47/2018/DPR/SAC/MTPA (SEI! 2409018) tratou de expor esse mecanismo. A Secretaria Nacional de Aviação Civil instaurará procedimento administrativo visando à localização do bem ou a sua reposição. Se for necessário, o valor do bem será calculado e ressarcido diretamente pela SNAC/MTPA ou descontado das parcelas de contribuição variável.

8.2.7.3. Importante notar que a área técnica cuidou de incluir cláusula na matriz de risco esclarecendo que não ensejará reequilíbrio econômico-financeiro do contrato os custos de quaisquer divergências relacionadas ao procedimento realizado pela SNAC/MTPA, inclusive no que se refere ao valor do bem calculado.

8.2.7.4. Nesse tema, a área técnica do TCU manifestou-se de forma favorável, considerando que o novo procedimento pode conferir maior segurança ao processo de desestatização.

8.2.7.5. A Procuradoria alertou para a possibilidade de fazer constar do contrato regra que contemple a hipótese de disputa envolvendo o estado dos bens entregues à concessionária. A área técnica, por sua vez, entendeu que é desnecessário extrapolar a diretriz política que consta da Resolução CPPI nº 51/2018, uma vez que o art. 8º da referida resolução tratou apenas de indenização caso os bens não sejam encontrados.

8.2.8. **Portarias Conjuntas de Zoneamento dos Sítios Aeroportuários e manifestação do Ministério da Defesa acerca do interesse militar nos aeródromos**

8.2.8.1. Uma das diretrizes governamentais encaminhadas pela SNAC/MTPA mencionava a necessidade de edição de nova Portaria de Zoneamento do Aeroporto de Recife definindo as áreas que estarão disponíveis para a operação e os investimentos no sítio aeroportuário. Essa questão foi superada com a edição da Portaria Conjunta nº 7, de 08 de outubro de 2018, da SNAC/MTPA e do Comando da Aeronáutica, que dispõe sobre o zoneamento Civil/Militar do Sítio Aeroportuário de Recife – PE.

8.2.8.2. Sobre o eventual interesse militar nos aeroportos objeto da presente rodada de concessões, a Procuradoria recomendou que fosse juntada aos autos a manifestação do Ministério da Defesa, em cumprimento ao previsto no art. 9º Decreto nº 7.624, de 22 de novembro de 2011. Entretanto, indicou a área técnica que o Ofício nº 72/AJUR/8917 (SEI 2409059), de 17 de maio de 2018, constante do processo, tratou do assunto, restando atendida a recomendação.

8.2.9. Arbitragem

8.2.9.1. Os dispositivos que tratam de arbitragem no âmbito da concessão foram completamente reformulados, se comparados com os da rodada passada. Com destaque para a edição da Lei nº 13.448/2017, que trouxe profundas inovações no que concerne à inserção da arbitragem como meio de solução de conflitos advindos de contratos de concessão.

8.2.9.2. Sobre o tema, muitas das alterações e aperfeiçoamentos em comparação com rodadas anteriores e previsões iniciais ocorreram em função das 29 contribuições advindas da Audiência Pública. Além disso, foi realizado *benchmarking* junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e à Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), a fim de se identificar boas práticas.

8.2.9.3. Das alterações decorrentes das contribuições da audiência pública, merece destaque o novo procedimento consensual para escolha da câmara arbitral. A nova redação dada à cláusula 17.7 do contrato prevê que primeiramente as partes deverão buscar o consenso na eleição da câmara, podendo indicar livremente a que, de comum acordo, entenderem mais adequada para enfrentamento da controvérsia. No caso de não se haver consenso, a cláusula 17.7.1 confere à ANAC a competência para indicar a instituição arbitral dentre o rol definido no próprio contrato de concessão.

8.2.9.4. As contribuições da audiência propiciaram também a modificação dos dispositivos atinentes às custas com o procedimento arbitral, em especial o que trata a cláusula 17.2 da minuta de contrato e suas subcláusulas, tendo em vista a necessidade de adequar o instrumento contratual aos comandos da Lei nº 13.448/2017.

8.2.9.5. Com relação à ponderação entre o princípio da publicidade e o instituto da arbitragem, a área técnica entendeu necessária a inclusão de previsão contratual com a finalidade de adequar a minuta aos ditames da Lei 13.129, de 26 de maio de 2015, uma vez que é claro o sentido dado pela Lei de que a arbitragem envolvendo a administração pública respeitará o princípio da publicidade, devendo o contrato ser explícito nesse sentido.

8.2.9.6. A Procuradoria, em paralelo ao modelo adotado pela ANP, recomendou que, desde já, se excluam expressamente do ressarcimento devido à concessionária, se essa for vencedora, as despesas com honorários advocatícios contratuais. A área técnica, em atenção à recomendação, alterou a redação da subcláusula 17.12.2.1, a fim de constar que não será devido nenhum outro ressarcimento de despesas de uma parte com sua própria representação, especialmente honorários advocatícios contratuais.

8.2.10. Equilíbrio Econômico

a) Revisão extraordinária

8.2.10.1. A sistemática de manutenção do equilíbrio econômico-financeiro fora alterada na presente rodada de concessões. A área técnica propôs fixar no contrato um limite diferente daquele previsto na Resolução ANAC nº 355/2015 para que os eventos passem a ser qualificados como relevantes e possam motivar pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro. A regra atual, que fixa a relevância em 5,5% da receita bruta anual da Concessionária, demonstrou-se, na percepção da área técnica, ineficaz, considerando que os eventos podem ser agrupados até que o percentual seja alcançado.

8.2.10.2. Antecipando a proposta de alteração da citada Resolução, que se encontra na fase de audiência pública, a SRA manteve no texto do contrato proposto a limitação em 1% da receita bruta da Concessionária por evento, com a justificativa de que a medida traz vantagens como redução do custo regulatório e maior uniformidade ao tratamento dos eventos de desequilíbrio, em vista da assimetria de informação em prol da Concessionária.

8.2.10.3. Ao propor nova definição para o conceito de alteração relevante nos custos e receitas da concessionária, cuidou a área técnica de fazer extensa análise quantitativa sobre os pedidos de reequilíbrio apresentados à ANAC desde o início das concessões. Nessa esteira, buscou demonstrar que o novo percentual sugerido para parametrizar o critério de relevância nas revisões extraordinárias do contrato é razoável, uma vez que não gera impactos financeiros significativos e reduz os custos regulatórios associados ao processamento dos pedidos.

8.2.10.4. O TCU recomendou à ANAC a reavaliação da cláusula de relevância para que fosse demonstrado o potencial impacto sobre o equilíbrio no fluxo de caixa da concessão. Indo além, o Ministro Relator assentou no voto ser *“fundamental que tanto a legalidade da regra (de admissibilidade das demandas de reequilíbrio) como a calibragem do piso de revisão (1%) sejam cuidadosamente avaliadas pela Agência, considerando a futura credibilidade da atual rodada de concessões e da própria atuação do regulador.”*

8.2.10.5. Adicionalmente, sugeriu que se estudasse alternativas regulatórias a fim de atingir o mesmo objetivo da cláusula de relevância, como, por exemplo, a cobrança de um percentual do valor do pedido de revisão como forma de desestimular a elaboração de pedidos de forma abusiva, em modelo semelhante ao ônus de sucumbência, presente em alguns tipos de processos judiciais.

8.2.10.6. Tendo em vista a recomendação da Corte de Contas acerca da cláusula, a área técnica empreendeu análise quantitativa baseada nos pedidos de reequilíbrios apresentados desde o início das concessões. Depreende-se da Nota Técnica nº 12/2018/SRA que 40% dos pedidos protocolados na Agência estão distribuídos abaixo de 1% da receita bruta de cada concessionária, representando 1,26% do valor total requerido a título de reequilíbrio econômico-financeiro.

8.2.10.7. Por fim, conclui a área técnica que os dados históricos demonstram que o impacto esperado da medida é baixo e suportável. Entende, ainda, que a regra dá o devido cumprimento à alocação de riscos prevista no contrato, reduzindo o risco moral que hoje existe. Por outro lado, a cláusula de relevância teria grande impacto em termos de redução do custo regulatório, produzindo uma redução próxima de 40% na quantidade de análises, sem impacto econômico significativo para as concessionárias.

8.2.10.8. Nesse ponto, importante ressaltar trecho do Voto do Ministro Bruno Dantas acerca da análise quantitativa realizada pela ANAC no bojo do processo de avaliação do TCU: *“observo que as ações realizadas e as considerações técnicas acerca da matéria, recém trazidas pela Anac aos autos, mitigam lacunas e inquietações em relação à motivação da escolha da Poder Concedente pela regra de revisão extraordinária com cláusula de relevância.”*

8.2.10.9. Quanto ao controle em sede de legalidade, a Procuradoria manifestou-se no sentido da viabilidade jurídica da proposta, propondo, no entanto, recomendações acerca do tema.

8.2.10.10. Primeiramente, recomenda que a própria matriz de risco especifique claramente o que se considera, para fins contratuais, alteração relevante de custos ou receitas da concessionária, a fim de conferir maior segurança jurídica e conhecimento para os licitantes interessados da regra no momento da precificação do ativo.

8.2.10.11. Em segundo lugar, recomenda que as subcláusulas 6.23.1 e 6.23.2, que definem os parâmetros da alteração relevante, sejam deslocadas da Seção IV do Capítulo VI para a matriz de risco, com o propósito de conferir materialidade à distribuição de riscos e à responsabilidade pela sua ocorrência dos eventos.

8.2.10.12. Quanto as duas recomendações supracitadas, a área técnica justificou que a cláusula 5.2 indica que os riscos são alocados ao Poder Concedente desde que impliquem em alteração relevante. Nesse sentido, entendeu que não haveria razão para trazer todo o arcabouço que descreve o conceito de alteração relevante para a seção dedicada à matriz de riscos.

8.2.10.13. A terceira recomendação trata das justificativas apresentadas para a quantificação do impacto proposto para fins de reequilíbrio econômico-financeiro. Recomenda a Procuradoria que a

área técnica apresente dados que mostrem que o percentual escolhido é razoável, necessário e proporcional, considerando-se o porte e a finalidade dos aeroportos que são objeto da presente concessão.

8.2.10.14. A área técnica sublinhou que a análise realizada na Nota Técnica nº 12/2018/SRA utilizou a base de dados histórica de pedidos de reequilíbrio para fins de estimativa do impacto da medida, alcançando resultados robustos.

8.2.10.15. A Procuradoria pontua, ainda, a necessidade de robustecimento das justificativas apresentadas pela área técnica no tocante às dificuldades operacionais enfrentadas pela ANAC ao processar inúmeros pedidos infundados ou materialmente irrelevantes apresentados pelas concessionárias. Argumenta que a imposição de uma quantificação do impacto também resulta em um ônus operacional da Agência ao avaliar documentação e atestar, em cada pedido, o alcance ou não do referido impacto.

8.2.10.16. Nesse sentido, a unidade responsável informou que o custo regulatório relacionado à quantificação do impacto é bastante inferior ao custo da análise do mérito dos pleitos, uma vez que se trata de informação que deve ser apresentada pela própria concessionária como parte do pedido, cabendo a ANAC analisar os requisitos dispostos na Resolução nº 355/2015.

8.2.10.17. Por fim, recomenda que a área técnica avalie se a retirada das disposições contratuais, presentes nos contratos da rodada passada, que versavam sobre os procedimentos a serem observados para solicitação de revisão extraordinária não prejudicam a operacionalização dos pleitos. Lançou especial atenção, ainda, sobre o procedimento prévio de apuração de impactos nos casos de novos investimentos ou serviços solicitados pela ANAC, que não consta das minutas de contrato da presente rodada.

8.2.10.18. No que diz respeito a retirada das cláusulas que versam sobre procedimentos, a área técnica pontuou que a subcláusula 6.24.2 prevê que a concessionária deve observar normas específicas da ANAC. Ainda, a Resolução nº 355/2015, que dispõe sobre os procedimentos a serem adotados no processo de revisão extraordinária, traz previsão sobre a hipótese de novos investimentos ou serviços solicitados pela ANAC.

b) Proposta Apoiada

8.2.10.19. Como mecanismo de inovação e de flexibilização do modelo regulatório, a área técnica propõe a inclusão do instituto da Proposta Apoiada, aprofundando o modelo de consulta vigente na quarta rodada de concessões. A Proposta Apoiada pressupõe a realização, pela concessionária, de consulta e negociação junto aos usuários, nos limites contratualmente definidos. Quanto ao alcance e ao escopo do mecanismo, a Nota Técnica nº 12/2018/SRA esclarece “*ser possível negociar e apresentar propostas sobre tarifas, itens da RPC, outras obrigações contratuais ou mesmo questões sequer previstas no Contrato, buscando sempre privilegiar soluções inovadoras e negociação entre os participantes do mercado tipicamente mais eficientes que decisões regulatórias.*”

8.2.10.20. Assim, a Proposta Apoiada abrange os dispositivos contratuais que tratam da remuneração da infraestrutura – Fator X e Fator Q – e das condições nas quais se dará a oferta da infraestrutura – Indicadores de Qualidade de Serviço e Parâmetros Mínimos de Dimensionamento.

8.2.10.21. Em termos de regulação, cabe à ANAC resguardar o interesse público, garantindo que os arranjos que resultem de Proposta Apoiada estejam alinhados com os interesses dos usuários finais do serviço concedido.

8.2.10.22. O TCU recomendou à ANAC que defina, por meio de regulamentação superveniente ou disposição contratual, linhas gerais quanto ao nível adequado de transparência das informações da concessionária perante as demais partes interessadas, com o propósito de dar legitimidade ao processo de consulta aos usuários, em especial que se considere a assimetria de informação existente entre a concessionária e as empresas aéreas.

8.2.10.23. Tendo em vista as recomendações externadas no Acórdão 2.462/2018/TCU, a área técnica procedeu a ajuste na minuta de contrato de concessão a fim instrumentalizar o cumprimento da recomendação. Notadamente, o “Capítulo XV – Das Consultas aos Usuários”, fora alterado a fim de especificar um conjunto mínimo de informações a serem trocadas pelas partes, a saber: projeção de demanda, projeção de receitas tarifárias e não tarifárias, estrutura tarifária, custos operacionais e investimentos planejados.

8.2.10.24. Outra alteração relevante consiste na previsão de consulta anual ao usuário, em acréscimo às consultas específicas que já constavam da minuta submetida à audiência pública. Foram diversas as contribuições apresentadas tanto por representantes dos aeroportos (ACI), quanto pelas empresas aéreas (IATA), no sentido da necessidade de consulta anual.

8.2.10.25. Ainda, em linha com a manifestação da Corte de Contas, afirma a área técnica que eventual regulamentação ou documentos orientativos acerca da Proposta Apoiada podem ser editados se a experiência de implementação do mecanismo exigir.

8.2.10.26. Nesse sentido, importante citar a conclusão do Voto do Ministro Relator Bruno Dantas acerca das providências da ANAC para sanar a questão: *“à luz desses novos elementos de convicção, perfilho entendimento de que as ações empreendidas, ao lado da possibilidade de intervenção futura, amenizam sobremaneira a apreensão da unidade instrutora. De qualquer forma, julgo pertinente que seja mantida a recomendação proposta com o objetivo de desenvolver e refinar continuamente o mecanismo da proposta apoiada”*.

8.2.10.27. A Procuradoria formulou recomendações acerca do tema. Em sede de juízo de legalidade, argumentou que *“ao possibilitar alteração contratual por acordo entre partes (concessionária e empresas aéreas) que não correspondem às partes contratuais (Poder Concedente e Concessionária) a proposição da área técnica encontra óbices de cunho jurídico, pois esvazia a gestão do contrato pelas partes contratuais”*.

8.2.10.28. A área técnica argumenta que o acordo entre as empresas aéreas e a concessionária é condição para apresentação da Proposta Apoiada. Contudo, a proposta é apresentada pela concessionária e apreciada pelo Poder Concedente, conforme se depreende da redação das cláusulas 6.17 e 6.18. Nesse sentido, entende que não ocorre o esvaziamento da gestão contratual apontado pelo Parecer.

8.2.10.29. A Procuradoria também recomendou que a área técnica avalie a redação da cláusula 6.17 e de suas subcláusulas, uma vez que os itens 6.17.3 e 6.17.4 não parecem guardar relação clara com o equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Recomendou, ainda, que a área técnica avalie como os fatores da Proposta Apoiada se acoplam à matriz de risco, tendo em vista a extensão do instituto.

8.2.10.30. Nesse ponto, a área técnica informou que o equilíbrio econômico-financeiro do contrato é resultado da prerrogativa de exploração de receitas e das obrigações da prestação de serviço, como, por exemplo, investimentos e padrões de qualidade a serem cumpridos. A manutenção do equilíbrio econômico-financeiro, dada as mudanças de condições ao longo do tempo, é garantida pela Revisão dos Parâmetros da Concessão (RPC) e pela Proposta Apoiada. Nesse sentido, justificase que a Proposta Apoiada preveja a possibilidade de alteração de obrigações ou inclusão de compromissos relacionados à oferta de infraestrutura e serviços aeroportuários, mantendo-se o equilíbrio pactuado.

8.2.10.31. Além dessas, a Procuradoria formulou outras recomendações aqui resumidas: (i) avaliação da dificuldade de operacionalização da cláusula 6.18 da minuta de contrato, que trata da avaliação da Proposta Apoiada por parte da ANAC; (ii) revisão da cláusula 6.19, uma vez que o contrato não esclarece se a proposta apoiada subsidiará ou substituirá a RPC ; e (iii) revisão da redação da cláusula 6.21, a fim de separar a possibilidade de atuação da ANAC como mediadora das partes e a prerrogativa da ANAC de utilizar parâmetros oriundos de uma negociação não concluída no âmbito da Proposta Apoiada para fins de instrução da subsequente RPC.

8.2.10.32. No tocante a operacionalização da cláusula 6.18, a área técnica afirmou que maior detalhamento dos requisitos, para além dos contornos gerais já indicados no contrato, engessaria demasiadamente o instituto. No que tange a correlação com a RPC, informou que a redação dada a subcláusula 6.17.2 do contrato buscou esclarecer que a Proposta Apoiada aprovada poderá substituir a RPC. Quanto ao papel mediador da ANAC no âmbito do instituto, procedeu-se ajuste conforme a recomendação da Procuradoria.

8.2.11. **Qualidades do Serviço**

8.2.11.1. Importantes alterações regulatórias foram introduzidas na presente rodada nos dispositivos que tratam da qualidade do serviço prestado. Inicialmente, cumpre ressaltar que as obrigações contratuais afetas ao tema foram diferenciadas em faixas, conforme a movimentação de

passageiros em cada aeroporto. Para cada faixa existem mecanismos de incentivo específicos, notadamente sistema de registro e tratamento de reclamações, Índices de Qualidade de Serviço – IQS, e Fator Q.

8.2.11.2. O resultado do monitoramento pode acarretar em penalidades contratuais ou na apuração do Fator Q. A ANAC pode ainda definir ou redefinir, no momento da Revisão dos Parâmetros da Concessão, um sistema de indicadores atrelados ou não a mecanismos de incentivos, independentemente da movimentação de passageiros.

8.2.11.3. Dispositivos das minutas do contrato e do PEA foram alterados em função das contribuições colhidas na Audiência Pública nº 11/2018 sobre qualidade de serviço. Dessas, destaco as alterações dos Apêndices C e D do PEA, que aumentaram o escopo dos acordos de nível de serviço a serem realizados pela concessionária com as empresas aéreas e demais usuários do sítio, uma vez que cabe à concessionária a adoção de medidas para promover a melhoria da qualidade do serviço prestado aos usuários.

8.2.11.4. Quanto à qualidade de serviço, a Procuradoria apresentou recomendação no sentido de se clarificar a extensão pretendida pela ANAC ao estipular a regra contida na subcláusula 6.7.2.1, que trata da possibilidade de se definir ou redefinir um sistema de indicadores atrelados ou não a um mecanismo de incentivo representado pelo Fator Q para todos os aeroportos, independentemente da movimentação de passageiros, uma vez que a RPC se aplicaria apenas aos aeroportos que se sujeitam à regulação tarifária.

8.2.11.5. Diante da recomendação, a área técnica concluiu que a subcláusula em questão estaria mais bem posicionada no corpo do contrato ao integrar a seção que trata da Revisão dos Parâmetros da Concessão. Desse modo, foram efetuados ajustes para promover a alteração, especialmente na cláusula 6.14 do contrato. Quanto ao mérito, a SRA argumentou que a RPC se aplica a todos os aeroportos, independentemente da regulação tarifária. Adicionalmente, sublinhou que os ganhos de tecnologia ou eficiência, ou, ainda, novos modelos de aferição de qualidade de serviço têm o condão de possibilitar a melhora do custo-benefício no monitoramento dos aeroportos menores. Dessa forma, a cláusula deixa clara essa possibilidade aos interessados no certame.

8.2.12. Investimentos

8.2.12.1. As principais exigências de investimentos contidas no contrato advêm de diretrizes governamentais e de adequações apontadas pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA).

8.2.12.2. Notadamente, as exigências da operação apresentadas no Ofício nº 30/2018/GM/MTPA (SEI! 1799293) trouxeram uma série de investimentos obrigatórios, que foram incluídos nos PEA de cada aeroporto. Além das informações contidas na diretriz, importante notar que os EVTEA trouxeram soluções específicas para cada aeroporto, não sendo, no entanto, incorporadas ao contrato de forma prescritiva. Caberá à concessionária encontrar a melhor solução de engenharia que adeque os investimentos aos requisitos contratuais. Ainda, o ofício citado cuidou de estabelecer os prazos para a Fase I-B em cada um dos aeroportos que compõem os blocos, regrando, assim, o prazo para entrega dos investimentos.

8.2.12.3. Por fim, a Fase II do contrato prevê gatilhos de investimento nos principais componentes do sítio aeroportuário, a fim de manter o nível de serviço adequado à demanda.

8.2.12.4. O tema foi objeto de diversas contribuições na audiência pública e resultaram na alteração da proposta final da área técnica.

8.2.12.5. Constava dos documentos jurídicos submetidos à audiência a obrigatoriedade de apresentação à ANAC dos anteprojetos de investimentos do lado terra do aeroporto de Recife. As contribuições destacaram a importância de verificação pela ANAC da aderência dos investimentos ao contrato para evitar prejuízos consideráveis à concessionária. Nesse sentido, tratou a área técnica de propor que os aeroportos inclusos na faixa de movimentação de 1 (um) a 5 (cinco) milhões de passageiros também apresentem os anteprojetos, facultando a apresentação aos que processam até 1 (um) milhão de passageiros.

8.2.12.6. Quanto às obrigações de adequação do Lado Ar, foram diversas as contribuições apresentadas no âmbito da audiência pública. A reflexão da área técnica apontou a necessidade de melhor explicitar o que se espera em termos de infraestrutura aeroportuária. Desse modo, foram

promovidas alterações a fim de esclarecer que a infraestrutura deve garantir que as operações – pousos, decolagens, manobras e outros, simultâneas ou isoladas, com aeronaves 3C ou 4C, a depender do aeroporto, ocorram sem necessidade de estabelecimento de procedimentos operacionais especiais que impactem negativamente a capacidade do aeroporto.

8.2.12.7. Outra preocupação recorrente na audiência pública é em relação ao impacto operacional e econômico para os aeroportos em função da implantação de área de segurança no fim de pista - RESA -, com possível redução das distâncias declaradas.

8.2.12.8. A área técnica assevera que, do ponto de vista da regulação econômica, os documentos da 5ª rodada de concessões estabelecem disposições menos prescritivas para a infraestrutura, focando a regulação no desempenho alcançado pelos investimentos. A opção justifica-se por ser mais eficiente estabelecer um resultado esperado, que descrever minuciosamente as ações a serem tomadas pela concessionária, permitindo a adoção de soluções de engenharia mais adequadas aos objetivos da concessão.

8.2.12.9. Nesse sentido, as obrigações para provimento de RESAs foram conciliadas com as disposições do RBAC 154 vigente na ocasião do investimento. Desse modo, o futuro concessionário deverá atender aos requisitos para a Certificação Operacional do Aeroporto, com dimensões de RESA e projetos que satisfaçam ao regulamento, garantindo-se, assim, a segurança operacional do aeroporto e o interesse público, evitando-se a prescrição de obrigações cujos impactos operacionais não estejam bem delimitados.

8.2.12.10. Outras alterações foram promovidas a fim de ajustar os dispositivos que tratam dos seguintes assuntos: (i) posições de pátio no Aeroporto de Recife, (ii) capacidade de inspeção de bagagens, (iii) percentual de passageiros atendidos por pontes de embarque; (iv) prazo para apresentação do Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI) e; (v) esclarecimento do conceito de simultaneidade.

8.2.12.11. Quanto à participação do TCU na análise dos investimentos, importante salientar que a atenção da Corte recaiu, sobretudo, sobre o CAPEX estimado nos EVTEA. Do ponto de vista regulatório, não foram apontados óbices ao prosseguimento da proposta.

8.2.12.12. No que diz respeito às determinações do TCU quanto aos investimentos previstos no EVTEA, a Procuradoria formulou recomendação para que a área técnica reavalie as exigências contidas no PEA, a fim de comprovar se as obrigações ali contidas refletem as exclusões determinadas pela Corte de Contas.

8.2.12.13. Na análise, a área técnica ressaltou que o PEA determina um padrão mínimo de operações, de nível de serviço e de investimentos requeridos contratualmente, cujo cumprimento deve ser verificado ao final da Fase I-B. Apontou ainda, o TCU, nos acórdãos prolatados no âmbito do processo, que não existem falhas ou irregularidades no PEA.

8.2.12.14. Quanto ao Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI), a Procuradoria recomendou que as ações ou omissões que impliquem descumprimento contratual só devam ser penalizadas caso sejam efetivamente implementadas. Nesse sentido, sugeriu que se estabeleça rito de notificação à concessionária para retificação do PGI, restando a aplicação da penalidade para um momento posterior, em que a irregularidade seja efetivamente praticada.

8.2.12.15. Inicialmente, a área técnica ressaltou que a cláusula objeto da recomendação em tela é a mesma que consta dos contratos de concessão dos aeroportos de Brasília, Viracopos, Guarulhos, Confins, Galeão, Florianópolis Salvador, Fortaleza e Porto Alegre. Adicionalmente, destacou que no âmbito da gestão dos contratos a área técnica observa o regramento disposto na Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999, bem como o direito dos regulados à ampla defesa e ao devido processo legal.

8.2.13. **Transição e Certificação Operacional**

8.2.13.1. As principais alterações afetas à certificação operacional do aeroporto e à transição operacionais foram apresentadas pela SIA, por meio da Nota Técnica nº 6/2018/GCOP/SIA (SEI! 1832773), e pela SRA na Nota Técnica nº 5/2018/SRA (SEI! 1831615). Dentre os assuntos tratados nas referidas Notas Técnicas, podem-se destacar três pontos que foram objetos de manifestações da Procuradoria.

8.2.13.2. A primeira recomendação propõe que seja esclarecida no contrato a obrigatoriedade de a concessionária informar à ANAC o cronograma de intervenções no âmbito do Plano de Transferência Operacional – PTO.

8.2.13.3. A área técnica apontou os itens 4.1.5 e 4.1.7 do Anexo 7 – Plano de Transição Operacional, que impõem à concessionária a obrigação de indicar o local e o período das ações, bem como os relatórios de conclusão das intervenções. Esses dispositivos seriam correspondentes à apresentação de cronograma indicado pela Procuradoria, ainda que o termo “cronograma” não esteja expressamente indicado no texto.

8.2.13.4. A segunda recomendação trata da declaração de ratificação da concessionária quanto ao cumprimento integral do Manual de Operação do Aeródromo (MOPS) do antigo operador do aeroporto. No entendimento da Procuradoria, a previsão de declaração de ratificação não encontra respaldo no RBAC 139, uma vez que a norma prevê a apresentação de novo MOPS em conformidade com o Regulamento. Nesse sentido, entende que a área técnica deveria dar tratamento diverso à matéria no âmbito do contrato de concessão ou propor alteração no RBAC 139 que permita a ratificação por parte do novo operador ao MOPS vigente.

8.2.13.5. A recomendação fora endereçada pela SIA, área técnica responsável pelo processo de certificação de aeroportos no âmbito da Agência. No entendimento da unidade, a ratificação do MOPS do antigo operador confere estabilidade e garantia de preservação dos mesmos níveis de segurança operacional, sem prejudicar alterações posteriores que a concessionária entenda necessárias. Nesse sentido, o procedimento previsto no contrato atenderia ao propósito do RBAC 139.

8.2.13.6. A terceira recomendação trata da congruência do contrato de concessão ao disposto no RBAC 107. A dúvida recai sobre dois aspectos específicos: a indicação do profissional AVSEC e a elaboração do Programa de Segurança Aeroportuária (PSA). Entende a Procuradoria que a proposta não atende aos comandos do referido Regulamento.

8.2.13.7. A SIA sustentou que os itens questionados disciplinam adequadamente o momento contratual a que se referem, sendo as previsões contratuais, portanto, compatíveis com os normativos da Agência. Assim, os itens contratuais que versam sobre a indicação do profissional AVSEC e a elaboração do PSA foram mantidos.

8.2.14. Seguros

8.2.14.1. A Nota Técnica nº 5/2018/SRA consignou as principais alterações nos documentos jurídicos de cláusulas que versam sobre a obrigação da concessionária de contratar determinados seguros, a saber: (i) retirada da obrigatoriedade de cobertura de caso fortuito e força maior e de valor mínimo para o limite máximo de garantia; (ii) alteração do prazo para comprovação do pagamento do prêmio dos seguros contratados; e (iii) retirada da exigência de contratação de seguros por parte da ANAC quando a concessionária não comprovar a renovação das apólices requeridas.

8.2.14.2. A Procuradoria teceu recomendações acerca da proposta. Quanto à exclusão da obrigatoriedade de cobertura de caso fortuito e força maior, recomendou que a área técnica revisite o tema e exerça novo juízo de proporcionalidade e razoabilidade, tendo em vista aparente incongruência entre a retirada dessa obrigação e a subcláusula 5.2.8 da matriz de risco.

8.2.14.3. A área técnica posicionou-se no sentido da manutenção do entendimento já esposado na Nota Técnica nº 05/2018/SRA. Argumenta que a concessionária continua obrigada a responder por todos os eventos listados na subcláusula 3.1.60, podendo, para tanto, contratar apólice de seguro. Nesse sentido, caberá a ela decidir se os eventos decorrentes de caso fortuito ou força maior serão segurados ou não por apólice, sem que isso signifique alteração de sua responsabilidade. Quanto a incongruência entre as subcláusulas 3.1.60 e 5.2.8 apontada no Parecer, a SRA entende que os dispositivos não são incompatíveis, mas sim complementares. Argumenta que da leitura das subcláusulas 5.2.8 e 5.5.21 é possível inferir que caso o dano decorra de caso fortuito ou força maior que possa ser coberto por apólice de seguro oferecida no mercado brasileiro, o risco é alocado à concessionária.

8.2.14.4. A Procuradoria recomendou, ainda, que seja revisitada a alteração do prazo para comprovação do pagamento do prêmio dos seguros contratados pela concessionária, a fim de dirimir dúvida quanto à potencial redução da segurança jurídica decorrente da medida.

8.2.14.5. A área técnica assegurou que o mapeamento de riscos realizado conjuntamente com a Auditoria da ANAC concluiu que existe baixo potencial de risco de descumprimento da obrigação em tela. Adicionalmente, informou que a instauração de procedimento fiscalizatório mais rígido, no âmbito da gestão contratual, atinge o mesmo interesse perseguido pela obrigação flexibilizada.

8.2.14.6. Por fim, a título de melhoria no processo de gestão contratual, recomendou que esteja expressamente previsto no contrato de concessão que a concessionária deverá disponibilizar às suas seguradoras todos os documentos que possam interessar para a regulação de sinistros.

8.2.14.7. Em análise, a unidade técnica informou que a relação entre a concessionária e a seguradora, no que tange ao Seguro Garantia, é regulada pela Circular SUSEP nº 447/2013, editada pela Superintendência de Seguros Privados (SUSEP). Na análise da referida Circular, concluiu-se que ela já estabelece os documentos que devem ser apresentados no momento da reclamação do sinistro. Dessa forma, a SRA entende que não cabe à ANAC interferir nessa seara. Por fim, pontuou que o repasse de toda e qualquer informação, inclusive as protegidas por algum tipo de sigilo, relaciona-se às prerrogativas da sociedade empresária, especialmente no caso das informações contábeis, fiscais e concorrências.

9. CONCLUSÃO

9.1. O presente processo de desestatização contou com a participação de diversas unidades da Agência, notadamente a Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos, a Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária e a Procuradoria Federal e, também, de órgãos externos, dentro de suas competências legais, destacando-se o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, a Secretaria Nacional de Aviação Civil e a Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos, que contribuíram com encaminhamento das diretrizes do Governo federal, com os estudos de viabilidade e com modelagem do processo licitatório.

9.2. Deve-se ainda destacar a participação da sociedade no processo. Durante a fase de audiência pública, foram colhidas centenas de contribuições das mais variadas matizes de interesse, tanto sobre os documentos jurídicos, quanto sobre os EVTEA, que, nesta rodada, foram conjuntamente submetidos a mesma audiência. Como resultado, os textos das minutas e dos Estudos Técnicos evoluíram com a incorporação das contribuições pertinentes e correção de falhas.

9.3. Em função de alterações nas normas internas do TCU, a equipe técnica do Tribunal incluiu as minutas dos documentos jurídicos em sua análise prévia de acompanhamento do processo de desestatização. Com isso, as propostas de inovações de natureza regulatória passaram pelo crivo do órgão de controle externo, reduzindo os riscos de eventuais impugnações nas próximas fases.

9.4. Por fim, os dispositivos de cunho jurídico foram analisados pela Procuradoria Federal, resultando em ajustes, conforme orientações do órgão de assessoramento jurídico ou apresentação de justificativas para a manutenção do texto proposto.

9.5. Dessa forma, entendo que o processo está completo e pronto para deliberação do Colegiado.

9.6. É o relatório.

1 “9.2 - “determinar à Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República e à Agência Nacional de Aviação Civil que, para as próximas concessões de infraestrutura aeroportuária, se abstenham de encaminhar ao TCU estudos de viabilidade técnica, econômico-financeira e ambiental antes da consolidação e análise das contribuições advindas da audiência pública;

9.3. recomendar, com fundamento no art. 43, inciso I, da Lei 8.443/1992 c/c o art. 250, inciso III, do Regimento Interno do TCU, à Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República e à Agência Nacional de Aviação Civil, na presente concessão e nas futuras concessões de infraestrutura aeroportuária, que:

9.3.1. reavaliem a amostra de empresas utilizada no cálculo do parâmetro beta desalavancado, dentro do cálculo do custo médio ponderado de capital (WACC), a fim de garantir a sua representatividade;

9.3.2. considerem, no cálculo do WACC dos EVTEA as condicionantes do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para obtenção de financiamentos destinados a

investimentos no setor de infraestrutura logística;

9.3.3. promovam uma revisão crítica no percentual de participação de capital de terceiros estimado para fins de cálculo do WACC, considerando, se possível, informações sobre alavancagem histórica de empresas concessionárias do setor de infraestrutura logística que tiveram financiamentos concedidos pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES);

9.4.1. inclua no edital de licitação cláusula que disponha expressamente que o concessionário deverá, preferencialmente, buscar absorver na contratação de seus quadros os empregados da Infraero atualmente lotados no aeroporto objeto deste processo de desestatização;”

2 “1.7.2. (...) nas futuras concessões de serviços públicos para a ampliação, manutenção e exploração da infraestrutura aeroportuária, encaminhem a este Tribunal de Contas da União estudos de viabilidade técnica, econômico-financeira e ambiental (EVTEA) com premissas macroeconômicas e de demanda de passageiros e carga que mantenham aderência com a realidade atual do objeto concedido, de forma a permitir um maior segurança nas estimativas de receitas, custos, investimentos e valor mínimo de outorga”



Documento assinado eletronicamente por **José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz, Diretor-Presidente**, em 27/11/2018, às 17:52, 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 **2452560** e o código CRC **96E848A3**.