



RELATÓRIO

PROCESSO: 00058.004913/2020-91

INTERESSADO: MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA

RELATOR: DIRETOR JULIANO NOMAN

1. DO PROCESSO

1.1. Trata-se de proposta de envio à consulta pública das minutas de edital e de contrato preparatórias para a 6ª rodada de concessões de serviços públicos, em conformidade com o art. 11 do Decreto nº 9.972, de 14 de agosto de 2019, destinada à ampliação, manutenção e exploração dos aeroportos integrantes dos seguintes blocos:

- **Bloco Sul:**

- Aeroporto Internacional de Curitiba - Afonso Pena – PR (SBCT)
- Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu - Cataratas – PR (SBFI)
- Aeroporto Internacional de Navegantes - Ministro Victor Konder – SC (SBNF)
- Aeroporto de Londrina - Governador José Richa – PR (SBLO)
- Aeroporto de Joinville - Lauro Carneiro de Loyola – SC (SBJV)
- Aeroporto de Bacacheri – PR (SBBI)
- Aeroporto Internacional de Pelotas – RS (SBPK)
- Aeroporto Internacional de Uruguaiana - Rubem Berta – RS (SBUG)
- Aeroporto Internacional de Bagé - Comandante Gustavo Kraemer – RS (SBBG)

- **Bloco Central:**

- Aeroporto de Goiânia - Santa Genoveva – GO (SBGO)
- Aeroporto Internacional de São Luís - Marechal Cunha Machado – MA (SBSL)
- Aeroporto de Teresina - Senador Petrônio Portella – PI (SBTE)
- Aeroporto de Palmas - Brigadeiro Lysias Rodrigues – TO (SBPJ)
- Aeroporto de Petrolina - Senador Nilo Coelho – PE (SBPL)
- Aeroporto de Imperatriz - Prefeito Renato Moreira – MA (SBIZ)

- **Bloco Norte:**

- Aeroporto Internacional de Manaus - Eduardo Gomes – AM (SBEG)
- Aeroporto Internacional de Porto Velho - Governador Jorge Teixeira de Oliveira – RO (SBPV)
- Aeroporto de Rio Branco - Plácido de Castro – AC (SBRB)
- Aeroporto Internacional de Boa Vista - Atlas Brasil Cantanhede – RR (SBBV)
- Aeroporto Internacional de Cruzeiro do Sul – AC (SBCZ)
- Aeroporto Internacional de Tabatinga – AM (SBTT)
- Aeroporto de Tefé – AM (SBTF)

1.2. O referido Decreto qualifica esses aeroportos no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos – PPI da Presidência da República e os inclui no Programa Nacional de Desestatização – PND, atribuindo ao Ministério da Infraestrutura (MINFRA) a competência para apresentar projetos e estudos técnicos que subsidiem a modelagem da concessão dos 22 aeroportos da presente rodada. Para tanto, o MINFRA publicou, em 18 de março de 2019, o Edital de Chamamento Público nº 2/2019^[1].

1.3. Paralelamente, a ANAC publicou consulta prévia^[2] a fim de colher contribuições fundamentadas sobre o modelo regulatório a ser adotado na 6ª rodada de concessões, em especial, aquelas baseadas em experiências nacionais e internacionais, e nas particularidades de cada bloco.

1.4. Terminada a etapa de seleção e aprovação dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), a Secretaria de Aviação Civil (SAC) do MINFRA encaminhou à ANAC, em 3 de fevereiro de 2020, a versão final dos estudos e apontou as diretrizes do Governo Federal a serem contempladas na elaboração do processo de concessão dos aeroportos.^[3]

1.5. As premissas constantes nos estudos e as diretrizes governamentais foram, assim, incorporadas às minutas de edital e de contrato pela Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos – SRA desta Agência, com a recomendação de submissão dos documentos a consulta pública, por 45 dias, nos termos da Lei nº 13.848 de 25 de junho de 2019. A área técnica propõe, ainda, a realização de audiências públicas presenciais nas cidades de Manaus/AM, Curitiba/PR, Goiânia/GO e Brasília/DF.

1.6. Passo, então, à apresentação do conteúdo da proposta a ser submetida a consulta pública e a audiência pública:

2. DAS DIRETRIZES GOVERNAMENTAIS

2.1. O Secretário Nacional de Aviação Civil, por meio do Ofício 92/2020/GAB-SAC/SAC, de 31 de janeiro de 2020, encaminhou à ANAC as diretrizes do Governo Federal para a elaboração do processo licitatório relativo à outorga dos aeroportos incluídos no Programa Nacional de Desestatização (PND). Consta também do documento o sítio da internet em que foram disponibilizados os EVTEA selecionados no âmbito do Edital de Seleção de Estudos nº 1/2020, de 24 de janeiro de 2020.

2.2. As diretrizes governamentais definem, em apertada síntese: i) a configuração dos blocos e a situação patrimonial dos complexos aeroportuários; ii) a obrigação das Concessionárias em relação à desapropriação de imóveis necessários à realização de investimentos; iii) os requisitos operacionais mínimos e os prazos de entrega que deverão ser observados em termos de investimentos obrigatórios em infraestrutura previstos nos Planos de Exploração Aeroportuária, incluindo adequação de pista de pouso e decolagem, redimensionamento de terminais de passageiros e de infraestruturas associadas; iv) as condições de eficácia do contrato de concessão; v) a sistemática para o estabelecimento das contribuições ao sistema (contribuição inicial e variável); vi) a obrigação de pagamento dos programas de adequação do efetivo da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero) e do custo associado à elaboração dos EVTEA e à condução da sessão pública do leilão; e vii) os requisitos mínimos de habilitação técnica.

2.3. As diretrizes governamentais, em exatos termos, são:

“1.1. Considerar as situações patrimoniais dos Complexos Aeroportuários que serão objeto de concessão, conforme documento anexo (i) ao presente ofício:

a) Menciona-se que os zoneamentos civis militares anexados a este expediente são os que vigoram no presente momento. Contudo, importante destacar que se encontram em processo de conclusão os novos zoneamentos dos Aeroportos de Porto Velho/RO - Governador Jorge Teixeira de Oliveira (SBPV) e Boa Vista/RR - Atlas Brasil Cantanhede (SBBV), bem como os zoneamentos de São Luís/MA - Marechal Cunha Machado (SBSL) e Bacacheri/PR (SBBI). Dessa forma, assim que as Portarias forem publicadas, os zoneamentos atualizados deverão ser considerados para o objeto da concessão.

1.2. 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.

1.3. Considerar que os aeroportos a serem concedidos deverão ser agrupados nos seguintes blocos:

a) Bloco Sul: Aeroportos de Curitiba/PR - Afonso Pena (SBCT), Foz do Iguaçu/PR - Cataratas (SBFI), Navegantes/SC - Ministro Victor Konder (SBNF), Londrina/PR - Governador José Richa (SBLO), Joinville/SC - Lauro Carneiro de Loyola (SBJV), Bacacheri/PR (SBBI), Pelotas/RS (SBPK), Uruguaiana/RS - Rubem Berta (SBUG), Bagé/RS - Comandante Gustavo Kraemer (SBBG).

b) Bloco Norte: Aeroportos de Manaus/AM - Eduardo Gomes (SBEG), Porto Velho/RO - Governador Jorge Teixeira de Oliveira (SBPV), Rio Branco/AC - Plácido de Castro (SBRB), Boa Vista/RR - Atlas Brasil Cantanhede (SBBV), Cruzeiro do Sul/AC (SBCZ), Tabatinga/AM (SBTT), Tefé/AM (SBTF).

c) Bloco Central: Goiânia/GO - Santa Genoveva (SBGO), São Luís/MA - Marechal Cunha Machado (SBSL), Teresina/PI - Senador Petrônio Portella (SBTE), Palmas/TO - Brigadeiro Lysias Rodrigues (SBPJ), Petrolina/PE - Senador Lino Coelho (SBPL) e Imperatriz/MA - Prefeito Renato Moreira (SBIZ).

1.4. Observar os investimentos elencados nos EVTEAs aprovados por este MInfra quando do estabelecimento dos investimentos obrigatórios previstos nos Planos de Exploração Aeroportuária de cada aeroporto, considerando, notadamente, as especificações abaixo:

a) Para todos os aeroportos deverão ser sanadas eventuais não conformidades existentes e deverá ser prevista a recuperação e manutenção do nível de serviço, com dimensionamento das áreas aeroportuárias e provimento de capacidade adequada para o atendimento à demanda ao longo de todo o prazo da concessão;

b) As adequações de infraestrutura deverão obedecer à seguinte regra geral: a Concessionária deverá realizar todas as adequações necessárias para que os aeroportos estejam habilitados a operar; no mínimo, com aeronaves código 3C, em pista tipo instrumento (IFR) não precisão sem restrição, noturno e diurno, até o fim da Fase IB do contrato de concessão, a qual prevê os investimentos obrigatórios iniciais nos aeroportos;

i) Para o Aeroporto de Bacacheri/PR, a Concessionária deverá realizar as adequações necessárias para que o aeroporto esteja habilitado a operar; no mínimo, com aeronaves código 2B, em pista tipo instrumento (IFR) não precisão sem restrição, noturno e diurno, até o fim da Fase IB do contrato de concessão.

ii) Para o Aeroporto de Foz do Iguaçu/PR - Cataratas, caso o atendimento às diretrizes aqui expostas demande a construção de nova Pista de Pouso e Decolagem, a Concessionária deverá realizar as adequações necessárias na infraestrutura de modo a tornar o aeroporto apto a operar; no mínimo, com aeronaves código 4D, em pista tipo instrumento (IFR) não precisão sem restrição, noturno e diurno;

c) A Fase IB dos contratos, a qual prevê os investimentos obrigatórios iniciais nos aeroportos, descrita no Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), deverá ter prazo máximo de 36 meses contados a partir da data de eficácia dos contratos;

i) Caso as adequações da infraestrutura decorrentes das diretrizes aqui expostas demandem a construção de nova Pista de Pouso e Decolagem, essa deverá estar concluída e operacional em até 60 meses, contados da data de eficácia do contrato.

d) Para dimensionamento dos terminais de passageiros e infraestruturas associadas dos aeroportos abaixo especificados, deverá ser considerada, para fase inicial de investimentos, demanda equivalente a 1,3 vezes a quantidade de assentos da maior aeronave que operar no aeroporto (ou total de assentos, em caso de simultaneidade):

i) Aeroportos de Joinville/SC - Lauro Carneiro de Loyola, Pelotas/RS, Uruguaiana/RS - Rubem Berta, Bagé/RS - Comandante Gustavo Kraemer, Rio Branco/AC - Plácido de Castro, Boa Vista/RR - Atlas Brasil Cantanhede, Cruzeiro do Sul/AC, Tabatinga/AM, Tefé/AM, Palmas/TO - Brigadeiro Lysias Rodrigues, Petrolina/PE - Senador Lino Coelho e Imperatriz/MA - Prefeito Renato Moreira.

e) A Concessionária deverá realizar todas as adequações necessárias para que, nos aeroportos Classes III e IV, conforme RBAC 153, sejam processados passageiros via pontes de embarque, de acordo com critérios mínimos a serem definidos pela ANAC; e

f) A eventual adoção de Proposta Apoiada não deve abarcar os investimentos obrigatórios iniciais.

1.5. Definir que as Contribuições ao Sistema sigam a seguinte sistemática:

a) 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 EVTEAs selecionados no âmbito do Edital de Chamamento Público de Estudos nº 2/2019, de 18 de março de 2019;

b) 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; e

c) A primeira Contribuição Variável deverá ter como base a receita bruta referente ao quinto ano-calendário completo da concessão, contado a partir da Data de Eficácia do Contrato. A partir de então, as alíquotas deverão ser linearmente crescentes nos 5 anos subsequentes, sendo as demais parcelas anuais calculadas a partir do percentual de contribuição variável definida.

1.6. Constar em documentos jurídicos (minutas de edital e contrato) que, conforme premissas apresentadas por este MInfra para os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental, não foram considerados para cálculo dos valores mínimos a serem pagos a título 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.

1.7. Constar em documentos jurídicos (minutas de edital e contrato) que, conforme premissas apresentadas por este MInfra nos EVTEAs, 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, alterada pela Lei nº 13.799, de 3 de janeiro de 2019.

1.8. Constar em documentos jurídicos, considerando tratativas estabelecidas com o Comando da Aeronáutica, cláusula a respeito do uso da infraestrutura aeroportuária para as operações militares que eventualmente necessitem ocorrer no Aeroporto de Manaus/AM - Eduardo Gomes, em virtude de restrições da capacidade instalada no Aeródromo de Ponta Pelada (SBMN), conforme Ofício nº 126/2019/DPR/SAC, anexo (ii).

1.9. Constar em documentos jurídicos previsão de lista mínima de bens a serem transferidos às concessionárias, por aeroporto, a qual será oportunamente definida por esta Secretaria e informada à ANAC.

1.10. Definir que a comprovação do pagamento dos EVTEAs, 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 do Bloco Sul e do Bloco Norte, como condição prévia à assinatura do Contrato de Concessão.

1.11. Considerar os valores a seguir, relativos ao custeio dos programas de adequação do efetivo da Infraero, de que trata o item anterior:

a) Bloco Sul: R\$ 297.106.623,90

b) Bloco Norte: R\$ 166.877.852,23

c) Bloco Central: não considerar valores relativos ao custeio dos programas de adequação do efetivo da Infraero.

1.12. Estabelecer como requisito de habilitação técnica no leilão a presença de operador aeroportuário vinculado aos licitantes, além de eventuais outros condicionantes a serem previstos no Edital. a) Caso a vinculação se dê por participação societária, o operador aeroportuário deve deter, no mínimo, 15% de participação no consórcio licitante.

1.13. 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:

Bloco Sul: 5 milhões;

Bloco Norte: 1 milhão; e

Bloco Central: 1 milhão.

1.14. A operação dos serviços de navegação aérea não será concedida à exploração da iniciativa privada em qualquer dos aeroportos referenciados pelo Decreto nº 9.972, de 14 de agosto de 2019.”^[4]

3. DAS PRINCIPAIS ALTERAÇÕES NOS DOCUMENTOS JURÍDICOS

3.1. Tendo como ponto de partida os documentos jurídicos da 5ª rodada de concessões, as propostas de alteração do edital, do contrato e de seus anexos foram inicialmente apresentadas pela Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos (SRA)^[5], amparada pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA)^[6], nas matérias de sua competência.

3.2. Além das mudanças decorrentes das diretrizes governamentais já apresentadas, a ANAC propõe ajustes aos documentos jurídicos em função das recomendações exaradas pelos órgãos de controle nas rodadas passadas, das características próprias dos aeroportos que compõem os atuais blocos e, ainda, em função das inovações trazidas ao modelo regulatório decorrentes da experiência adquirida pela Agência durante a gestão de contratos firmados no passado.

Do Edital do Leilão

3.3. Acompanhando o processo de desburocratização e informatização de processos, foi definido o **protocolo eletrônico** como forma de correspondência com a Agência, superando assim o recebimento físico de documentos relacionados ao certame^[7]. Foram excepcionados apenas os casos de indisponibilidade do sistema e a apresentação da **proposta econômica do leilão**, que ainda deverá ser entregue exclusivamente em meio físico, na sede da entidade organizadora do leilão.

3.4. Além disso, apenas a proponente declarada vencedora de cada bloco deverá apresentar, também em forma eletrônica, os **documentos de habilitação**, evitando, assim, o envio pelas demais

proponentes de documentos sigilosos desnecessários para o processo em questão. As demais proponentes só deverão enviar seus documentos de habilitação caso declarada a inabilitação da vencedora^[8].

3.5. Ainda com o intuito de simplificar a **documentação** a ser entregue pelas proponentes, para comprovação do patrimônio líquido de instituição financeira brasileira, a proponente poderá indicar tão somente o veículo, o local e a data da publicação das últimas **demonstrações financeiras** disponíveis, dispensando o envio de cópia das respectivas demonstrações^[9]. A exigência de envio de cópia das demonstrações financeiras foi mantida para instituições financeiras estrangeiras.

3.6. Quanto à **habilitação técnica dos operadores aeroportuários**, em observância às diretrizes governamentais definidas pelo MINFRA para a presente rodada, foi inserido no edital o requisito de tempo mínimo de processamento de passageiros, em um único aeroporto, em pelo menos um dos últimos cinco anos, para cada um dos blocos, não havendo, por parte da ANAC, proposta de exigência de experiência adicional, como em rodadas anteriores. Dessa forma, deverá ser comprovado, em cada bloco, o processamento mínimo de:

- *Bloco Sul: 5 milhões de passageiros*
- *Bloco Norte: 1 milhão de passageiros*
- *Bloco Central: 1 milhão de passageiros*

3.7. Em relação às obrigações prévias à celebração do contrato, foi mantida a **subscrição do capital social** mínimo equivalente à contribuição inicial, acrescida dos valores indicados no edital para cada bloco. Entretanto, com vistas a permitir maior flexibilidade para obtenção de recursos pela Concessionária, a área técnica propõe que o montante a ser **integralizado** considere apenas a contribuição inicial mínima prevista no edital, sem o valor do ágio pago pela adjudicatária, acrescida das demais obrigações prévias à assinatura do contrato.

3.8. Ademais, o edital define a **contribuição inicial mínima** a ser paga pelo proponente que, na 6ª rodada, deverá observar os seguintes valores:

- Bloco Sul: mínimo R\$ 516.278.067,20 (quinhentos e dezesseis milhões, duzentos e setenta e oito mil e sessenta e sete reais e vinte centavos);
- Bloco Central: mínimo R\$ 49.696.447,47 (quarenta e nove milhões, seiscentos e noventa e seis mil, quatrocentos e quarenta e sete reais e quarenta e sete centavos);
- Bloco Norte: mínimo R\$ 43.736.988,96 (quarenta e três milhões, setecentos e trinta e seis mil, novecentos e oitenta e oito reais e noventa e seis centavos).

3.9. Por fim, conforme pontuado pela SRA^[10], foi inserido no Anexo 22 do edital a previsão de que, caso os **bens listados** no documento não sejam encontrados no respectivo aeroporto, caberá o ressarcimento do valor correspondente a ser efetuado diretamente pela SAC, nos termos da legislação em vigor^[11].

Do Contrato de Concessão

3.10. Em consonância com a política adotada na 5ª rodada de concessões, buscou-se o estabelecimento de padrões mínimos de atendimento e níveis de qualidade do serviço, evitando a prescrição minuciosa de investimentos obrigatórios. Essa abordagem, aliada ao uso de **gatilhos de investimentos**^[12], permite à Concessionária optar sobre a forma mais eficiente de alocar seus recursos, realizando intervenções para garantir o nível de serviço de determinado componente operacional.

3.11. Foi marcada a diferenciação entre gatilho de investimento em terminais de passageiros (TPS), em sistema de pistas e em pátio de aeronaves, destacando a necessidade de se atentar para a capacidade dos componentes de forma a garantir que a demanda seja atendida com infraestrutura adequada. No caso de TPS, em particular, foi definido o momento em que a Concessionária deverá atuar para adequar a capacidade do terminal, evitando-se, assim, discussões sobre o disparo do gatilho.^[13]

3.12. Ademais, a área técnica instituiu o termo “**áreas e atividades operacionais**”, em substituição ao termo “prestação de serviços auxiliares ao transporte aéreo”, uma vez que as atividades

consideradas essenciais à prestação dos serviços de transporte aéreo, previstas no contrato, são mais amplas do que aquelas definidas na Resolução nº 116/2009.

3.13. Cabe citar, ainda, que foi considerado relevante pela SRA explicitar no Contrato de Concessão da 6ª rodada aspectos relacionados à **aviação geral**, como a necessidade de se dar publicidade às alterações tarifárias que afetem o segmento e a previsão da sua participação em propostas apoiadas, entre outros.^[14]

3.14. Sobre a **contribuição inicial**, propõe-se que seja paga pela Concessionária em até quinze dias corridos da data da assinatura do contrato, a fim de evitar que eventuais contratemplos logísticos e burocráticos impeçam a ratificação tempestiva do contrato. Contudo, a eficácia do contrato só se inicia com a emissão da Ordem de Serviço pela Agência, após a comprovação do referido pagamento.^[15]

3.15. Diferentemente das rodadas anteriores, a área técnica propõe a dispensa de **contratação de seguros** relacionados às atividades operacionais como requisito para a emissão da ordem de serviço da Fase I-A, uma vez que nesta fase a concessionária realiza mero acompanhamento das atividades do antigo operador, sem operar efetivamente os aeroportos que lhes foram concedidos. Dessa forma, os seguros relativos às atividades operacionais passam a ser exigidos como condição apenas para a conclusão do Estágio 2 da fase I-A. Os demais seguros previstos continuam como requisito de eficácia do contrato.

3.16. No tocante às **fases de implementação** do objeto da concessão, destaco a definição prevista no contrato:

Fase I-A – fase de transferência das operações do Aeroporto do Operador Aeroportuário para a Concessionária;

Fase I-B – fase de ampliação e adequação do Aeroporto pela Concessionária para atendimento às especificações mínimas da infraestrutura aeroportuária e recomposição total do nível de serviço estabelecido no PEA;

Fase II – fase em que a Concessionária deverá cumprir integralmente as obrigações estabelecidas no PEA, incluindo ampliação, manutenção e exploração do Aeroporto de acordo com as Especificações Mínimas da Infraestrutura Aeroportuária e o nível de serviço requerido, de acordo com o disciplinado na Seção V - Subseção IV- Da Fase II.

3.17. Seguindo o modelo das rodadas anteriores, foi previsto o **Plano de Transferência Operacional**, que estabelece os requisitos para uma transição adequada, em especial, quanto à manutenção da segurança das operações. Neste Plano, foram previstas ações de curto prazo, endereçando a melhoria de aspectos pontuais para a operação no lado ar, a serem executadas pela Concessionária. Além disso, foi requerida a avaliação das condições da pista de pouso e decolagem, da faixa preparada e RESA, quando existente, em até 12 meses da data da eficácia do contrato.

3.18. Cabe destacar que a SIA propõe a obrigatoriedade da certificação para os aeroportos indicados como internacionais em publicações oficiais, assim como para os aeroportos certificados até o término do Estágio 1 e aqueles que atendam ao transporte regular de passageiros em capitais do Estado, com a exceção do aeroporto de Bacacheri, localizado no município de Curitiba/PR.

3.19. O **Plano de Exploração Aeroportuária - PEA** estabelece que se promovam melhorias em terminais de passageiros e infraestruturas associadas, em pátios de aeronaves e nos sistemas de pistas do aeroporto. Para tanto, os aeroportos foram divididos em 4 faixas conforme a movimentação anual de passageiros^[16]. Cabe destacar que Bacacheri/PR foi enquadrado na faixa de aeroportos sem movimentação comercial de passageiros e os aeroportos de Londrina/PR e de Porto Velho/RO, apesar de processarem menos de 1 milhão de passageiros, foram enquadrados na faixa de aeroportos com movimentação anual entre 1 e 5 milhões de passageiros, por terem apresentado no EVTEA previsão de aumento de demanda nos próximos anos.

3.20. A adequação da infraestrutura dos **TPS** deverá considerar, conforme proposto pela SRA, a movimentação de passageiros a ser aferida no período anterior ao final da Fase I-B^[17]. Ao longo da Fase II, o nível de serviço e as especificações mínimas de infraestrutura devem ser atendidos integralmente, conforme demanda estimada no PEA^[18]. Em acréscimo aos parâmetros mínimos de dimensionamento previstos na 5ª rodada, a SRA propôs, para essa rodada, especificações relativas a áreas adequadas para formação de filas e para circulação de passageiros, além de comprimento de esteiras de bagagem.

3.21. Para os **pátios de aeronaves**, buscou-se nos investimentos requeridos para a Fase I-B a oferta de infraestrutura necessária para o atendimento da demanda de aviação comercial prevista no EVTEA para o 5º ano da concessão. Para alguns aeroportos^[19], justifica-se o estabelecimento do número de posições atual como o requisito de investimento, objetivando-se manter a oferta atual da infraestrutura.

3.22. No que tange ao **sistema de pistas** do aeroporto, destaca-se as recomendações da SIA^{xix} sobre a provisão de sistema visual indicador de rampa de aproximação (PAPI) e a previsão das áreas de segurança de fim de pista (RESA) nos aeroportos da rodada, nos termos do RBAC 154 vigente.

3.23. Nessa rodada, mantém-se a previsão de apresentação de anteprojeto à ANAC, para verificação do alinhamento dos investimentos propostos ao atendimento dos requisitos contratuais previstos no PEA, ampliando-se, entretanto, a obrigação para todos os aeroportos.

3.24. O **Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI)** perdeu seu caráter vinculativo, devendo, entretanto, ser atualizado conforme a demanda das operações. Foram alteradas, também, as suas informações obrigatórias, com a necessidade de Avaliação das Condições da Infraestrutura (ACI) que deve conter, nessa rodada, informações mais completas sobre toda a infraestrutura aeroportuária na revisão inicial e final do PGI.

3.25. Propõe a área técnica procedimento para aplicação de **penalidades** atrelados ao não cumprimento de obrigações. Nessa esteira, propõe a SRA modificações nas tabelas de referência para infrações, adaptando-as às cláusulas alteradas no Contrato de Concessão e no PEA e tornando-as mais coerentes com o modelo de regulação proposto.

3.26. Por fim, a área técnica ressalta a previsão de infrações^[20] relativas ao não atendimento ao nível de serviço, às especificações mínimas da infraestrutura aeroportuária e ao não atendimento adequado à capacidade de processamento no aeroporto. Buscando conferir maior razoabilidade na aplicação das penalidades, propõe-se a redução dos valores de infrações que derivam de entregas ou adimplementos parciais. Ademais, a área destaca que, para os investimentos relativos à Fase I-B foi previsto um valor único, a ser aplicado mensalmente, por aeroporto, relativo às respectivas obrigações de terminais de passageiros, pátios de aeronaves e áreas de movimento de aeronaves.

3.27. Com relação à manutenção do **equilíbrio econômico-financeiro** entre as obrigações assumidas pela Concessionária e a compensação econômica correspondente, foram mantidos na presente rodada os mecanismos de Reajuste, Revisão dos Parâmetros da Concessão, Revisão Extraordinária e Proposta Apoiada.

3.28. Ademais, promoveu-se a flexibilização tarifária para aeroportos com movimentação até um milhão de passageiros-ano com o objetivo de possibilitar ao operador aeroportuário melhor precificar a utilização da infraestrutura. Nos aeroportos maiores, a regulação é feita via Tarifa Teto por Passageiro, o que permite à Concessionária a flexibilização da tarifa até o teto estabelecido.^[21]

3.29. A previsão de **revisão dos parâmetros de concessão - RPC** permanece quinquenal, começando em 2027. O mecanismo permite a determinação do Índice da Qualidade de Serviço – IQS, a metodologia de cálculo do Fator Q, a atualização do valor do Fator X e da Taxa de Desconto a ser utilizada no Fluxo de Caixa Marginal.

3.30. Em particular para o cálculo do **Fator X**, foi proposta pela área técnica a adoção da fórmula paramétrica utilizada na última RPC aprovada pela Agência^[22], que considera a variação no movimento de passageiros, em conformidade com Decreto nº 7.624/2011^[23]. O Fator X será calculado a partir da segunda RPC, sendo considerado igual a zero até a conclusão da revisão.

3.31. Sobre a **Taxa de Desconto do Fluxo de Caixa Marginal**, a proposta é que, para os cinco primeiros anos da concessão, o valor seja 9,08%, também com base na fórmula paramétrica definida segundo metodologia utilizada pela ANAC em processos recentes de RPC^[24].

3.32. A proposta da área técnica acerca do **Fator Q** se alinha com proposição da última RPC aprovada pela Agência, restringindo os indicadores àqueles que digam respeito exclusivamente ao serviço concedido, reduzindo de 36 para 19 componentes da pesquisa em aeroportos com movimentação acima de 5 milhões de passageiros e de 19 para 12, em aeroportos com movimentação entre 1 e 5 milhões de passageiros.

- 3.33. Contudo cabe destacar a reformulação da medição da disponibilidade de equipamentos na presente rodada. Optou-se por tratar exclusivamente daqueles que fazem parte direta do fluxo de embarque e desembarque, como elevadores, esteiras e escadas rolantes, além do sistema de processamento de bagagem, apenas nos horários em que há movimentação de passageiros.
- 3.34. A **proposta apoiada** foi uma medida de flexibilização regulatória apresentada na 5ª rodada que permite que a concessionária apresente proposta de alteração dos valores tarifários, dos parâmetros da concessão e da oferta de infraestrutura, desde que apoiada pelas empresas aéreas e por operadores de aviação geral envolvidos na questão. Enquanto vigente, a proposta apoiada aprovada pela ANAC prevalece sobre os demais dispositivos contratuais que disciplinam as matérias nela contida. Nesta rodada, a área técnica sugere retirar a restrição temporal de vigência aplicável à medida até a 5ª rodada, vedando, contudo, a alteração das obrigações contratuais relativas à oferta de infraestrutura e serviços aeroportuários durante os cinco primeiros anos do contrato.
- 3.35. No que tange à **revisão extraordinária**, foi mantido o texto proposto na 5ª rodada, sendo considerado como alteração relevante nos custos e receitas o evento que causar impacto superior a 1% da receita bruta anual média da concessão referente aos 3 (três) exercícios anteriores ao início do processo de Revisão Extraordinária.
- 3.36. Em relação ao capítulo que trata da **alocação dos riscos**, a área técnica verificou a necessidade de ajuste com o intuito de prever que a criação, a alteração e a extinção de isenções e benefícios tarifários são riscos que devem ser suportados pelo Poder Concedente, a parte que, em princípio, dispõe de melhores condições para gerenciá-los.
- 3.37. No tocante ao instituto da **caducidade**, foi inserido dispositivo contratual que prevê a possibilidade de protelação da efetiva extinção do contrato de concessão pelo prazo de até 2 anos, a contar de seu ato declaratório, a depender do caso concreto. Tal previsão, conforme a SRA, visa garantir a continuidade da prestação do serviço público, conciliando a situação de interrupção antecipada do contrato com a necessidade de construção de um processo eficaz e seguro de transição do ativo^[25].
- 3.38. Nesse sentido, foram inseridas disposições que pretendem estabilizar as relações obrigacionais do contrato durante esse período, sem prejuízo de eventual modulação de deveres específicos pela Agência em prol do interesse público. Ademais, corroborando com a preocupação da realização de uma transferência operacional segura, criou-se a obrigação da Concessionária apresentar e implementar um Plano de Desmobilização segundo um cronograma alinhado com o novo operador aeroportuário.
- 3.39. No tocante às **indenizações**, propõe a SRA a adequação do contrato à Resolução ANAC nº 533/2019, em especial quanto à previsão de metodologia de cálculo, por meio da supressão de dispositivos disciplinados no referido ato normativo. Ainda sobre o assunto, foi proposta a previsão de que, em caso de extinção da concessão, não serão devolvidos valores referentes à contribuição inicial, em alinhamento com o Decreto nº 9.957/2019, que versa sobre relicitação.
- 3.40. Com intuito de diminuir a litigância patrimonial entre a Concessionária e o antigo operador, a SRA propôs antecipar o prazo restritivo da **retirada de bens** do sítio aeroportuário, passando da Data de Eficácia, como constou da 5ª rodada, para a Data de Assinatura do Contrato. Em adição, propôs o ajuste da redação do item relativo ao acesso da Concessionária ao aeroporto concedido, durante a fase de transferência operacional, para garantir a disponibilização, sem custos adicionais, de áreas, bens e equipamentos necessários ao processo de capacitação.
- 3.41. No capítulo relativo às Disposições Transitórias do contrato da 6ª rodada, foram retiradas as cláusulas relativas à transferência dos **empregados da Infraero**, tendo em vista que as diretrizes governamentais não definem mais essa diretiva para o setor.
- 3.42. Este capítulo trata, ainda, dos mecanismos de **solução de controvérsias**. As principais inovações ao texto contratual em relação à 5ª rodada encontram fundamento no Decreto nº 10.025, de 20 de setembro de 2019, que dispõe sobre a arbitragem para dirimir litígios que envolvam a Administração Pública federal, incluindo o setor de transporte aeroportuário. Destaca-se a proposta da SRA de inclusão de uma cláusula escalonada de mecanismo de autocomposição de controvérsia em etapa obrigatória anterior à arbitragem, conhecido como **negociação**^[26].
- 3.43. No que concerne à **arbitragem**, é proposta na minuta de contrato a exigência de credenciamento pela Advocacia-Geral da União da câmara arbitral a ser escolhida, ou da observância de

seus requisitos caso o credenciamento não esteja disponível à época do litígio. Ademais, na ausência de consenso entre as partes, o contrato define o prazo de 15 dias para que o Poder Concedente exerça sua prerrogativa de indicação de uma das três câmaras previamente elencadas no contrato^[27].

3.44. A atual proposta manteve a possibilidade do estabelecimento de Tribunal *ad hoc* de forma excepcional, adicionando, contudo, a necessidade de observância do regulamento da UNCITRAL^[28] nessas hipóteses. Afastou-se expressamente, ainda, a aplicação automática de eventuais procedimentos expeditos ou árbitro único. A minuta inova, também, no tocante ao cumprimento de eventual condenação imposta ao Poder Público que, a depender da natureza da obrigação imposta na sentença arbitral, se dará por precatório judicial^[29] ou instrumentos contratuais pertinentes, inclusive mecanismos de reequilíbrio econômico-financeiro.

3.45. Por fim, outros pequenos ajustes foram inseridos na proposta, como a previsão de prevenção da câmara para administrar demandas conexas, regra de substituição de árbitros, regras quanto ao pagamento das despesas da arbitragem, incluindo a realização de perícia.

3.46. Em 05 de fevereiro de 2020, os autos foram recebidos por este Diretor para relatoria^[30], nos termos da Portaria nº 55, de 8 de janeiro de 2020.

É relatório.

JULIANO ALCÂNTARA NOMAN

Diretor

[1] Edital de Chamamento Público nº 2/2019 (SEI! 3078800).

[2] As informações sobre a Consulta Prévia, inclusive a síntese das contribuições recebidas, estão disponíveis em <https://www.anac.gov.br/assuntos/paginas-tematicas/concessoes/consulta-sobre-regulacao-economica-de-concessoes-aeroportuarias>.

[3] Ofício 92/2020/GAB-SAC/SAC, de 31 de janeiro de 2020 (SEI! 3992136).

[4] Ofício 92/2020/GAB-SAC/SAC, de 31 de janeiro de 2020 (SEI! 3992136).

[5] Nota Técnica Nº 1/2020/SRA (SEI! 3998035)

[6] Nota Técnica nº 3/2020/GCOP/SIA (SEI! 3992785), encaminhada pelo Despacho SIA (SEI! 3994041).

[7] Foram ajustados os itens 1.12, 1.13.2, 1.29, 4.1, 5.1, 5.3 e 5.6 do edital, a fim de conformar a redação às regras de processo eletrônico da Agência. Os documentos recebidos em desacordo com o edital não serão considerados para quaisquer fins.

[8] No caso de inabilitação do proponente declarado vencedor, foram inseridas cláusulas que definem que a nova proponente declarada vencedora deverá apresentar seus documentos de habilitação em até 5 dias úteis após a inabilitação da anterior, demonstrando que, à data da apresentação da proposta econômica, atendia aos requisitos do edital.

[9] A simplificação proposta também se apoia na divulgação, pelo Banco Central, das informações das instituições em operação normal, podendo ser acessadas pelos membros da Comissão Especial de Licitação. Foi mantida, contudo, a exigência de envio de cópia das demonstrações financeiras no caso de instituição financeira autorizada a funcionar por órgão estrangeiro análogo ao Banco Central do Brasil.

[10] Vide seção 6.50 da Nota Técnica 1/2020/SRA (SEI! 3998035).

[11] Caso o pagamento não seja efetuado, mantém-se a possibilidade de abatimento na contribuição variável devidamente corrigido.

[12] No caso de TPS, buscou-se manter o foco no atendimento ao nível de serviço e aos requisitos de infraestrutura, definindo o momento em que a Concessionária deverá apresentar a ação a ser realizada, qual seja, em que a demanda de passageiros na hora pico atinja 85% da capacidade do componente operacional.

[13] A área entende que cabe à Concessionária planejar a intervenções, que podem consistir em investimentos, obras ou ações de gestão e melhorias operacionais. A ANAC poderá, de acordo com o tipo e o porte da intervenção planejada, solicitar a apresentação de Anteprojeto, com fins de verificar o adimplemento contratual da solução pretendida. Buscou-se manter o foco no atendimento ao nível de serviço e aos requisitos de infraestrutura, definindo o momento em que a Concessionária deverá apresentar a ação a ser realizada, qual seja, em que a demanda de passageiros na hora pico atinja 85% da capacidade do componente operacional, evitando-se discussões sobre o disparo do gatilho.

[14] As alterações ligadas à aviação geral previstas na minuta do Contrato decorrem principalmente de contribuições do Conselho de Administração da Associação de Pilotos e Proprietários de Aeronaves - AOPA Brasil, recebidas pela ANAC em 8 de novembro de 2019, por meio do documento nº 109/2019/DPR/SAC (SEI! 3710533).

[15] Entende-se que os proponentes têm incentivos suficientes para realizar o pagamento dentro do prazo estipulado, uma vez que o pagamento dessa parcela é condição necessária para a emissão da Ordem de Serviço e, conseqüentemente, para o início da eficácia do contrato.

[16] Faixa 1A - Aeroportos sem movimentação comercial de passageiros; Faixa 1 - Movimentação anual menor ou igual a 1 milhão de passageiros; Faixa 2 - Movimentação anual entre 1 milhão de passageiros e 5 milhões de passageiros; e Faixa 3 - Movimentação anual igual ou superior a 5 milhões de passageiros.

[17] Demanda realizada a ser considerada para a verificação dos investimentos da Fase I-B. Em aeroportos com movimentação superior a 1 milhão de passageiros/ano, utiliza-se a Hora Pico, conforme definido pelo PEA. Já para aeroportos com menos de 1 milhão de passageiros/ano, atendendo à diretriz política do Ministério da Infraestrutura (SEI! 3991485), deverá ser observado o total de 1,3 vezes a quantidade de assentos oferecidos pela aeronave representativa da maior capacidade de passageiros a ter operado voos comerciais no período estabelecido, considerando o critério de simultaneidade.

[18] Para estimativa de nível de serviço de terminais de passageiros, explicitou-se no PEA dessa rodada a forma do cálculo da capacidade de processamento de passageiros dos componentes operacionais e acrescentou-se nos parâmetros mínimos de dimensionamento o componente de circulação, alegando-se, que a sua avaliação é de importante para garantir o fluxo de passageiros contínuo e sem gargalos.

[19] Aeroportos de Pelotas, Rio Branco, Cruzeiro do Sul, Tabatinga e Boa Vista.

[20] Anexo 3, Tabela B – Infrações Relacionadas a Obras e Investimentos (SEI! 3998233).

[21] Insta transcrever, das informações prestadas pela SRA, a seguinte tabela de Tarifa Teto por Passageiro para cada aeroporto que se decidiu regular:

Tabela 1 - Receita Teto por Passageiro (RT)

Código ICAO	Aeroporto	RT (R\$)
SBCT	Curitiba	38,3816
SBEG	Manaus	41,7519
SBFI	Foz do Iguaçu	39,9352
SBGO	Goiânia	38,9848
SBLO	Londrina	31,1282
SBNF	Navegantes	31,2864
SBSL	São Luís	38,5064
SBTE	Teresina	30,9172

[22] Processo de Revisão dos Parâmetros da Concessão de SBCF/SBGL/SBSG, relativo ao Fator X (nº 00058.021820/2019-98).

[23] Decreto nº 7.624, de 22 de janeiro de 2011, que dispõe sobre as condições de exploração pela iniciativa privada da infraestrutura aeroportuária, por meio de concessão. Em seu art. 7º, §1º, o Decreto preconiza que “o regime tarifário dos contratos de concessão deverá prever a transferência de ganhos de eficiência e produtividade aos usuários, e considerar aspectos de qualidade na prestação de serviço”.

[24] Processos relativos à taxa de desconto de RPC SBBR/SBGR/SBKP (00058.513621/2017-40) e Processos de RPC de SBCF/SBGL/SBSG (00058.019913/2019-52)

[25] Nesse sentido, foram inseridas disposições que pretendem estabilizar as relações obrigacionais do contrato durante esse período, sem prejuízo de eventual modulação de deveres específicos pela Agência em prol do interesse público. Ademais, corroborando com a preocupação da realização de uma transferência operacional segura, criou-se a obrigação da Concessionária apresentar e implementar um Plano de Desmobilização segundo um cronograma alinhado com o novo operador aeroportuário.

[26] Nesta etapa prévia, conforme se observa da minuta apresentada, há a necessidade de que os representantes das partes tenham poderes para transigir, além da previsão de submissão do eventual acordo ou transação à homologação pela Diretoria Colegiada da Agência.

[27] A SRA, a fim de evitar o prolongamento indefinido da etapa de escolha da Câmara, propôs a inclusão do prazo de 15 dias para que o Poder Concedente exerça sua prerrogativa de indicação de uma das três câmaras previamente elencadas no contrato, na hipótese de ausência de consenso entre as partes nesta escolha.

[28] UNCITRAL - United Nations Commission on International Trade Law.

[29] Ou por requisição de pequeno valor.

[30] Nota Técnica 1/2020/SRA (SEI! 3998035).



Documento assinado eletronicamente por **Juliano Alcântara Noman, Diretor**, em 19/02/2020, às 10:58, 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 <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4023274** e o código CRC **0BB15F6B**.

SEI nº 4023274