



## VOTO

**PROCESSO: 00058.005490/2019-93**

**INTERESSADO: BH AIRPORT - CONCESSIONARIA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE CONFINS S/A - BELO HORIZONTE, SUPERINTENDÊNCIA DE REGULAÇÃO ECONÔMICA DE AEROPORTOS - SRA**

**RELATOR: RICARDO BEZERRA**

### 1. DA FUNDAMENTAÇÃO LEGAL

1.1. A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, conferiu competência à Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC para regular e fiscalizar a infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, bem como conceder ou autorizar a exploração da infraestrutura aeroportuária, no todo ou em parte (art. 8º, incisos XXI e XXIV, c.c. art. 11, inciso VI).

1.2. Nesses termos, em 07/04/2014, após o regular procedimento licitatório, foi assinado o [Contrato de Concessão nº 002/ANAC/2014/SBCF](#) celebrado entre a ANAC e a Concessionária do Aeroporto Internacional de Confins, cujo objeto é a Concessão dos serviços públicos para a ampliação, manutenção e exploração da infraestrutura aeroportuária do Complexo Aeroportuário do Aeroporto Internacional Tancredo Neves/Confins, cujo sítio está localizado nos Municípios de Confins e Lagoa Santa, Estado de Minas Gerais.

1.3. Com efeito, conforme disposto no Regimento Interno da ANAC, aprovado pela [Resolução nº 381, de 14 de julho de 2016](#), cabe à Diretoria, em regime de colegiado, analisar e decidir em instância administrativa final as matérias de competência da Agência, em especial a formalização de contratos de concessão de exploração de infraestrutura aeroportuária. Senão vejamos:

Art. 9º À Diretoria da ANAC compete, em regime de colegiado, analisar, discutir e decidir, em instância administrativa final, as matérias de competência da Agência, bem como:

VII - conceder ou autorizar a exploração da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária;

Art. 31. Compete às Superintendências planejar, organizar, executar, controlar, coordenar e avaliar os processos organizacionais e operacionais da ANAC no âmbito das competências, e, especialmente:

V - submeter os atos, contratos e processos administrativos, bem como os demais expedientes administrativos decorrentes do exercício da respectiva competência à Diretoria, quando sujeitos à deliberação privativa da mesma;

1.4. Cuida-se, nos presentes autos, da pretensão administrativa, com aquiescência da Concessionária, de proceder a alterações no Contrato de Concessão nº 002/2014-SBCF.

1.5. Desta forma, a matéria em discussão é de alçada desta Diretoria Colegiada, estando o encaminhamento feito pela Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos - SRA desta Agência revestido de devido amparo legal, pelo que restam atendidos os requisitos de competência para a deliberação sobre o aditamento contratual proposto.

### 2. DO PROCESSO

#### Da motivação para o aditamento contratual proposto

2.1. No primeiro semestre de 2017 foi realizado o leilão da 4ª Rodada de Concessões, quando então tornou-se pública a versão final da modelagem contratual até então mais evoluída em relação às anteriores, nascendo a ideia de agregar essa evolução aos contratos vigentes.

2.2. Por iniciativa da Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos – SRA foram iniciadas no primeiro semestre de 2017 ações com a finalidade de incorporar, mediante acordo bilateral concretizado em Termo Aditivo, melhorias regulatórias aos Contratos de Concessão das três primeiras

rodadas<sup>[1]</sup>, tendo como parâmetro a modelagem da 4ª Rodada de Concessões e como premissas: a cooperação, a transparência, a desburocratização, a isonomia material e o equilíbrio contratual.

2.3. A partir do levantamento feito inicialmente pelas gerências da SRA e considerando a reunião prévia com a Procuradoria, foi então efetivamente definido o escopo do Pacote de Aditivos a ser proposto às Concessionárias.

2.4. Nesse sentido, em março de 2017, foram realizadas reuniões presenciais com as Concessionárias das três primeiras rodadas, no intuito de apresentar o Pacote e obter suas impressões iniciais<sup>[2]</sup>.

2.5. Após essa etapa de estudo e a realização de reuniões individuais, em 12/12/2018, foi realizado um *workshop*, com a participação dos servidores da SRA e de representantes das Concessionárias dos Aeroportos Internacionais de Natal/RN, Brasília/DF, Guarulhos/SP, Rio de Janeiro/RJ e Confins/MG<sup>[3]</sup>.

2.6. Como resultado final do *workshop*<sup>[4]</sup>, o Pacote de Aditivos Contratuais demonstrou-se equilibrado e isonômico para as Concessionárias dos Aeroportos Internacionais de Natal/RN, Brasília/DF, Confins/MG e Guarulhos/SP, por esse motivo, foi dado prosseguimento aos atos necessários ao aditamento de seus Contratos de Concessão, por meio de processos instaurados individualmente para cada Aeroporto, mantendo-se em aberto a negociação em relação à Concessionária do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/RJ.

2.7. Portanto, o presente processo, foi instaurado para tratar, exclusivamente, sobre a proposta de aditamento ao Contrato de Concessão nº 002/ANAC/2014-SBCF, celebrado entre a ANAC e a Concessionária do Aeroporto Internacional de Confins.

2.8.

### 3. DAS ALTERAÇÕES CONTRATUAIS PROPOSTAS

3.1. A proposta de alteração contratual sob análise foi devidamente explicitada pela área técnica por meio da Nota Técnica nº 21/2019/SRA<sup>[5]</sup> e Despacho SRA (Doc. 3990982), contendo as cláusulas contratuais que deverão ser alteradas, bem como a devida motivação para cada alteração proposta, as quais acolho e adoto como fundamento para o presente voto independente de transcrição, como se contidas neste estivessem.

3.2. Importa esclarecer que as alterações propostas foram agrupadas, em *Macrotemas*, conforme os *temas* estivessem relacionados entre si, independentemente da ordem que figurassem no Contrato. As Concessionárias deveriam analisar cada *Macrotema* como um todo, tendo em vista que as alterações ali propostas somente surtiriam o efeito regulatório desejado se aprovadas em conjunto, porque são interdependentes. A exceção a essa lógica foram os “*Macrotema #1 Temas autônomos*” e “*Macrotema #9 Exploração de Espaços Aeroportuários*”, cujos *temas* deveriam ser apreciados de forma individual, por não estarem intrinsecamente relacionados a outros ou entre si.

3.3. A seguir, apresentarei cada um deles.

#### • MACROTEMA #1. TEMAS AUTÔNOMOS

O *Macrotema #1*, intitulado *TEMAS AUTÔNOMOS*, conforme sugere sua nomenclatura, traz temas autônomos, que foram, portanto, considerados de forma individual, diversamente dos demais *Macrotemas*, cuja tendência à aprovação ou à recusa foi avaliada conjuntamente por tratarem de temas afins e alterações interdependentes. Entre eles estão:

##### 1.1 - Publicação das Tarifas No Site – §2.9 da Minuta de Termo Aditivo

O contrato original, em sua cláusula 3.1.28, prevê a obrigação da Concessionária em informar à população e aos usuários em geral, sempre que houver alteração das tarifas cobradas, com pelo menos 30 (trinta) dias de antecedência.

Porém o Contrato não estabelece como a Concessionária deve formalizar essa divulgação, tampouco estabelece a obrigação dessas informações estarem disponíveis e

atualizadas de forma acessível no sítio eletrônico, que é o principal o canal de informação da Concessionária.

Nos primeiros anos da Concessão, a Gerência de Regulação Econômica (GERE/SRA) teve que solicitar que as Concessionárias disponibilizassem essas informações de forma acessível nos seus respectivos sítios eletrônicos, e realizar o acompanhamento dessas solicitações.

Assim, a alteração proposta visa a promover a transparência quanto aos valores tarifários, e reduzir o dispêndio de recursos desta Superintendência.

## **1.2 Parecer sobre Contribuição Variável – §2.10 da Minuta de Termo Aditivo**

A alteração proposta decorre do fato de que o formato atual dos relatórios de auditoria é padronizado, e, portanto, há dificuldade de inclusão, nesses relatórios, de capítulos específicos diferentes daqueles já estabelecidos pela prática da auditoria contábil. Esta dificuldade é identificada nas concessionárias da segunda e terceira rodada e, na gestão contratual, já é permitido que a concessionária apresente parecer específico para o atendimento da obrigação.

## **1.3 PEA – PQS – Exclusão da Contratação de Pesquisa Independente – §3.3 da Minuta de Termo Aditivo**

A alteração está fundamentada no alinhamento dos contratos da terceira rodada de concessões com as demais. O item em questão foi inserido quando da elaboração dos contratos dos aeroportos de Galeão e Confins, não fazendo parte dos contratos anteriores. Tinha-se, na época, a expectativa de que a contratação de pesquisas independentes fornecesse à ANAC um elemento adicional de comparabilidade do desempenho desses aeroportos com os principais aeroportos internacionais.

Na prática, somente os dois aeroportos da terceira rodada de concessões continuam a contratar essas pesquisas, o que, no entender da área técnica, não tem trazido resultados que agreguem informação adicional a esta Agência em relação aos demais aeroportos concedidos.

Especialmente quanto a esse item, esta Diretoria solicitou, por meio do Despacho DIR/RB (doc. 3804162), esclarecimentos sobre se a retirada da obrigação de contratação de pesquisa independente (item 12.19 do PEA) não afeta o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, uma vez que na análise dessa área técnica considerou que tais pesquisas envolvem “altos custos” de contratação.

Em resposta a SRA apresentou esclarecimentos elucidativos sobre a questão, por meio do Despacho SRA (doc. 3857868), dos quais se destaca o seguinte trecho:

*Todavia, ao lado dessa alteração, foram acrescentadas outras que geram custos, mantendo-se o equilíbrio da proposta de aditivo contratual como um todo. (...)*

*Há que se observar também que, ainda que o benefício financeiro direto na retirada do dever de contratar anualmente pesquisa independente de qualidade de serviço seja da Concessionária, há reflexo positivo para o Poder Concedente. (...)*

*A proposta de alteração valoriza a premissa de isonomia material, isto é, a maior uniformidade possível entre as concessionárias. Além disso, reduz o custo regulatório, beneficiando a Agência na gestão geral dos contratos, facilitando tratamento equitativo, dada a maior similaridade entre os contratos e gerando redução de custos para a ANAC que não necessitará mobilizar servidores para análise de dados que não acrescentam informação útil para gestão dos contratos.*

*Pelos motivos anteriormente expostos, esta Superintendência reitera a sua posição de que a proposta de aditivos apresentada não somente mantém as obrigações contratuais balanceadas como também incorpora melhorias regulatórias com efeitos benéficos para a Concessionária e o Poder Concedente.*

Assim, acolhendo-se ainda os esclarecimentos adicionais apresentados pela área técnica, entende-se pertinente a exclusão do item em questão, cabendo à concessionária estabelecer, conforme sua estratégia de gestão, a necessidade de continuar a medir seu desempenho em duas pesquisas distintas.

#### **1.4 FASE I-B – Exclusão Do Prazo Para Início Das Obras – §2.5 da Minuta de Termo Aditivo**

Conforme defendido pela área técnica, a alteração da cláusula 2.28, nos termos da proposta ora apresentada, objetiva à exclusão do prazo para início das obras, após aprovação do anteprojeto, por parte da ANAC.

Justifica a SRA que a retirada do prazo, ocasionando a desvinculação da data que representa o marco para início das obras no aeroporto, não representa prejuízo ao bom andamento das obras, nem aumento de risco de descumprimento da obrigação contratual relacionada, visto que o que se espera, de fato, é que a obra esteja pronta e a infraestrutura seja disponibilizada na data prevista.

A retirada do prazo para início das obras permite, ainda, que propostas e projetos sejam apresentados à ANAC para avaliação com maior antecedência, possibilitando uma discussão mais ampla e cuidadosa acerca das propostas elaboradas para o alcance dos objetivos previstos nos Contratos de Concessão, inexistindo aperto decorrente de vinculação para início das atividades relacionadas à fase de efetiva construção.

#### **1.5 FASE I-B – Alteração de “as built” para “plantas” – §2.7 da Minuta de Termo Aditivo**

A alteração da redação objetiva, além da padronização com os documentos da quarta rodada de concessões, visa a tornar mais clara a documentação a ser enviada pela Concessionária.

Desta forma, a Concessionária deverá apresentar à ANAC os projetos das novas instalações conforme construídas, assim como o memorial descritivo com as atualizações incorporadas às infraestruturas que serão objeto de verificação.

#### **1.6 Seguros – §§2.11 e 2.12 da Minuta de Termo Aditivo**

Quanto à proposta de alteração da cláusula 3.1.61, o intuito é tornar mais eficiente o monitoramento, conduzido pela Agência, da cobertura securitária contratada pela Concessionária, alterando a lógica do envio regular de informações para o envio sob demanda da ANAC, evitando a comunicação de informações desnecessárias, tendo em vista ser a Concessionária a responsável “*pela abrangência ou omissões decorrentes da realização dos seguros*”, nos termos da cláusula 3.1.62, em vigor.

O fim da exigência de autorização para contratação de resseguro está em consonância com a lógica da atribuição da gestão securitária à Concessionária, isto é, na medida em que ela é a responsável, como dito anteriormente, pela abrangência e omissões decorrentes da realização dos seguros.

A alteração da cláusula 3.1.65, proposta inicialmente pela área técnica, ~~por sua vez,~~ reduzia a antecedência mínima exigida para a comprovação da renovação das apólices de seguro de 30 (trinta) para 10 (dez) dias, mais uma vez flexibilizando a gestão dos seguros pela Concessionária, sem prejuízo qualquer à regulação.

Nesse sentido, em que pese o marco regulatório referencial do “*Pacotão de Aditivos*” ter sido a 4ª rodada de concessões, é relevante considerar a análise apresentada no bojo da Nota Técnica nº 13/2018/SRA (2447013), que retratou em especial que:

- 1 - *no que concerne ao processo de seguros, constatou-se que possuem baixo potencial de risco de não cumprimento contratual;*
- 2 - *foi verificado no processo de monitoramento de seguros existente para cada um dos aeroportos concedidos, que não houve até o momento descontinuidade por nenhuma das Concessionárias quanto a manutenção dos seguros contratados;*
- 3 - *devido à exigência de apresentação com mínimo de 10 (dez) dias no caso de renovação de seguros e dificuldade de operacionalização de maneira diferente pelas seguradoras, é comum a apresentação de certificados ou declarações prévias, encaminhadas unicamente para dar cumprimento contratual tempestivo a*

*tal cláusula, com posterior envio da apólice de seguro propriamente dita, o que demanda envio do dobro de documentos necessários ao cumprimento da obrigação originária e dupla análise pela área técnica; e que*

*4 - ante aos entraves mencionados, o baixo risco de descumprimento contratual verificado em auditoria, a experiência adquirida ao longo desses 06 (seis) anos de gestão contratual e a ciência da área técnica em ser firme na fiscalização da obrigação, definiu-se por retirar os prazos peremptórios questionados e estabelecer procedimento fiscalizatório mais rígido para tanto, garantindo, com isso, o atingimento do mesmo interesse público perseguido inicialmente.*

Diante disso, foi solicitado à Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos - SRA que avaliasse, em conjunto com a Concessionária do Aeroporto de Confins, a possibilidade e a conveniência de que o aditivo em exame, no que tange à matéria supra, tratada na cláusula 3.65 do Contrato de Concessão vigente, alcance o teor do praticado já na 5ª rodada de concessões (doc. 3981990).

Após consulta à Concessionária, a SRA se pronunciou, por meio do Despacho SRA (doc. 3990982), no seguinte sentido:

"(...) como sabido, os contratos de concessão oriundos da 5ª Rodada, vigente desde o segundo semestre de 2019, abarcam novos aprimoramentos regulatórios, em diversos temas. Dentre esses, a obrigação contratual de comprovação da renovação de seguros, que não mais prevê que tal ocorra com antecedência mínima de 10 (dez) dias, passando a exigir apenas a comprovação antes do vencimento da respectiva apólice, nos seguintes termos:

“3.1.66. encaminhar à ANAC, previamente ao vencimento das apólices de seguros contratadas, a comprovação de sua renovação;”

Trata-se de alteração que envolve “*baixo potencial de riscos de não cumprimento contratual*” considerando “*que não houve até o momento descontinuidade por nenhuma das Concessionárias quanto a manutenção dos seguros contratados*”, conforme destacado na Nota Técnica n. 13/2018/SRA (2447013).

Ademais, aliado ao baixo grau de complexidade e risco envolvidos, tal alteração, se tratada de forma excepcional, não viola peremptoriamente as demais premissas nas quais este processo se baseia, quais sejam: cooperação, transparência, desburocratização, isonomia material e equilíbrio contratual.

Nesse ponto, em prol da isonomia, a mesma oportunidade de incorporação da previsão contratual transcrita acima será apresentada às demais Concessionárias participantes do *Pacote de Aditivos*, conforme o andamento de seus respectivos processos.

De toda sorte, a referida alteração, executada a pedido da Diretoria, é absolutamente pontual, e não trará prejuízo a que outras melhorias regulatórias, seja da 5ª Rodada ou de rodadas futuras, possam ser incorporadas aos contratos de concessão anteriores por meio de novos processos como o presente *Pacote de Aditivos*.

**Por tais razões, esta área técnica avaliou como sendo viável propor a alteração da redação do item 3.1.65 da Minuta de Termo Aditivo nos moldes de 5ª Rodada de Concessões (...).**

Assim, a Concessionária foi instada a manifestar-se, nos termos Ofício n. 15/2020/GOIA-SRA (3985819), contendo anexa Minuta de Termo Aditivo com a aludida alteração (3985890).

Em resposta, conforme Carta BHA-PRE-0018/2020 (3988459), a Concessionária **apresentou sua concordância.**"(grifei)

Cabe enfatizar, ainda, que é cediço que a redação atual tem trazido dificuldades para seu cumprimento, por exigir que a Concessionária comprove a renovação das apólices de seguro com 30 (trinta) dias de antecedência, ocasionando diversos processos administrativos de aplicação de penalidades. O que não guarda correlação com o cumprimento da obrigação de renovar as apólices de seguro em dia, que conforme esclarecido pela área técnica, restou constatado *que não houve até o momento descontinuidade por nenhuma das Concessionárias quanto a manutenção dos seguros contratados*.

Assim sendo, a proposta final quanto ao 2.12 da Minuta de Termo Aditivo vem no sentido de adequar-se já a redação constante dos contratos da 5ª rodada de concessões, que estabelecem a obrigação da concessionária *encaminhar à ANAC, previamente ao vencimento das apólices de seguros contratadas, a comprovação de sua renovação*. Ou seja, *diante dos entraves mencionados, do baixo risco de descumprimento contratual*

*verificado em auditoria, da experiência adquirida ao longo desses 06 (seis) anos de gestão contratual e da ciência da área técnica em ser firme na fiscalização da obrigação, propõe-se por retirar os prazos peremptórios questionados e estabelecer procedimento fiscalizatório mais rígido para tanto, garantindo, com isso, o atingimento do mesmo interesse público perseguido inicialmente, conforme minuta de Termo Aditivo acostada aos autos (doc. 3991051).*

### **1.7 Receitas Não Tarifárias – Subsidiária Integral – §2.13 da Minuta de Termo Aditivo**

Pela cláusula 4.13 e subcláusula 4.13.1 originais do contrato, caso a Concessionária queira prestar diretamente serviços auxiliares ao transporte aéreo que não sejam remunerados por receitas tarifárias, o Contrato estabelece a obrigatoriedade de se constituir subsidiária integral.

Todavia, verifica-se que tal exigência traz altos custos fiscais e administrativos, e por estes motivos dificulta a prestação direta de serviços aeroportuários pela Concessionária, afetando a oferta e qualidade de serviço do setor. Por outro lado, os fins objetivados pela inserção daquela previsão podem ser atingidos exigindo-se meramente que para as atividades de serviços auxiliares ao transporte aéreo seja adotada contabilidade separada.

Propõe-se, portanto, a eliminação da obrigatoriedade de constituição de subsidiária integral mantendo-se, todavia, a previsão de que, conforme o caso, e desde que devidamente motivado, a ANAC possa exigir a sua criação.

### **1.8 Número de Prestadores de Serviços Auxiliares – §§2.22 e 2.23 da Minuta de Termo Aditivo**

Esta redação foi proposta para os Contratos da 4ª Rodada de Concessões com vistas a melhorar e tornar mais claras as regras de livre acesso para prestação de serviços auxiliares ao transporte aéreo. Além disso, ao substituir o termo “*cabendo*” por “*podendo*”, o texto permite que a ANAC avalie se é adequado limitar o número de prestadores.

## **• MACROTEMA #2. DEFINIÇÕES DE ANTEPROJETO E DE PROJETO BÁSICO – §§2.1 e 2.3 DA MINUTA DE TERMO ADITIVO**

Trata-se de proposta de alteração das definições de “Anteprojeto” e de “Projeto Básico”, correspondentes às cláusulas 1.1.7 e 1.1.39 do Contrato de Concessão.

O que se propõe é tão somente a exclusão dos trechos existentes nas redações vigentes relacionados ao momento em que cada uma das modalidades de projeto deve ser apresentada à ANAC.

Entende a área técnica que a não vinculação da modalidade do projeto a um determinado tipo de situação permita maior flexibilidade ao Poder Concedente, que poderá, a depender da necessidade, solicitar as informações conforme o grau de detalhamento exigido em face da demanda que se fizer presente. Adicionalmente, para os processos em que se faz necessária análise de projetos por parte da ANAC, pré-estabelecidos no Contrato de Concessão e seus Anexos, a indicação da modalidade de projeto preferencial já se encontra previamente definida e indicada, tornando-se desnecessário tal apontamento no capítulo que trata de suas respectivas conceituações.

## **• MACROTEMA #3. FASE I-B – Aprovação não exime a responsabilidade da Concessionária – §2.6 Da Minuta De Termo Aditivo**

Trata-se de proposta de inclusão da cláusula 2.30-A ao Contrato de Concessão, nos seguintes termos:

*2.30-A. Outros efeitos derivados da implementação do anteprojeto em relação ao qual a Concessionária obteve previamente a aprovação por parte da ANAC, como por exemplo, os relacionados a estimativas incorretas, falhas de projeto, despesas e obrigações adicionais para atendimento dos investimentos obrigatórios, dos parâmetros mínimos de dimensionamento, e*

*da qualidade na prestação do serviço, bem como quaisquer outros riscos, deveres ou obrigações da Concessionária, nos termos do Contrato de Concessão, são de sua inteira responsabilidade.*

Tal alteração, conforme se depreende da justificativa apresentada pela área técnica, tem como objetivo primário padronizar, tanto quanto possível, a redação dos documentos jurídicos com aqueles estabelecidos para a 4ª rodada de concessões, inclusive quanto a sua posição no corpo do contrato.

- **MACROTEMA #4. Gatilho de Investimento – §§2.2 e 3.1 Da Minuta de Termo Aditivo**

A modificação ora apresentada tem por finalidade imprimir maior precisão na definição do conceito de “gatilho de investimento”, constante da cláusula 1.1.30 do contrato, para atendimento aos parâmetros contratuais estabelecidos no PEA, cujo disparo deve ser realizado a partir de um determinado evento que caracteriza a necessidade de adequação da infraestrutura aeroportuária, usualmente atrelado ao atingimento de um determinado nível de saturação do componente em análise.

Justifica, a SRA, a alteração do dispositivo em razão da imprecisão encontrada na redação vigente, em que, embora o gatilho dispare em algum momento no tempo, não é o momento que representa o gatilho, mas sim o evento (possível saturação do componente) que está previsto para acontecer em um determinado instante, indicado no PGI. Entende-se que a redação proposta, em comparação com a vigente, seja mais clara quanto ao conceito de que trata, permitindo melhor compreensão por parte do regulado e maior assertividade na elaboração dos Planos de Gestão da Infraestrutura.

Esse *tema* também propõe a exclusão do item 2.1.9 do Anexo 2 do Contrato de Concessão, que possui a mesma redação contida na cláusula 1.1.30 do Contrato de Concessão.

- **MACROTEMA #5. Simulação Computacional – §§2.5 e 3.2 Da Minuta de Termo Aditivo**

Trata-se de proposta de nova redação para a cláusula 2.28 e a inclusão da subcláusula 2.28.1, buscando alcançar dois objetivos, quais sejam: a padronização do Contrato de Concessão com o modelo empregado na quarta rodada de concessões, tendo este resultado de processo de aprimoramento dos mecanismos destinados à gestão contratual; e a otimização dos recursos empregados no processo de análise dos anteprojetos, uma vez que somente solicitar-se-á, quando necessário e de forma fundamentada, a apresentação de relatórios de simulação computacional.

Para a perfeita compatibilização dos mecanismos que preveem as hipóteses em que será necessária a apresentação do relatório de simulação computacional, no processo de submissão do Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI), de modo a refletir o modelo empregado na quarta rodada de concessões, propõe-se também excluir o último trecho da cláusula 9.12.2 do PEA, devidamente incorporado na proposta de cláusula 2.28 e subcláusula 2.28.1.

Justifica a área técnica que não haverá prejuízo ao processo de análise, visto que, se necessário, poderá a Agência, de forma a subsidiar o processo de tomada de decisão, solicitar a apresentação de quaisquer dados ou informações complementares, se necessário, dentre os quais se inclui, a título de exemplo, relatório de simulação computacional completo, nos termos da cláusula 2.28 e subcláusula 2.28.1, ora propostas em conjunto.

- **MACROTEMA #6. Cronograma de Investimentos – §2.8 da Minuta de Termo Aditivo**

Com a alteração proposta, pretende-se ressaltar a necessidade de apresentação, em conjunto com o anteprojeto, de cronograma para a realização dos investimentos pretendidos, de forma análoga ao processo estabelecido para a Fase I-B, na cláusula 2.25 e subcláusulas.

A SRA aponta ser importante o destaque para o comando normativo, visto que permite, a partir da análise do cronograma, verificar a factibilidade do empreendimento proposto, em atendimento aos dispositivos contratuais aplicáveis, além de resultar na uniformização da redação com os documentos elaborados para a 4ª rodada de concessões, cujos Contratos de Concessão serviram de modelo para o aditivo ora proposto.

- **MACROTEMA #7. Valor de Mercado – §§2.14 da Minuta de Termo Aditivo**

Trata-se de proposta de inclusão da cláusula 6.34 ao Contrato de Concessão nos seguintes termos:

*6.34. Nos processos de reequilíbrio referentes a investimentos, a Concessionária deverá comprovar que o custo dos projetos e estudos a serem considerados para efeito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro está baseado em valores de mercado.*

A inclusão dessa mesma cláusula nos Contratos de Concessão da 4ª Rodada está justificada no item 142 da Nota Técnica nº 12/2016/SRA/ANAC:

*142. A redação foi alterada para esclarecer que, para fins de reequilíbrio econômico-financeiro, o custo incorrido pela Concessionária para elaboração de projeto básico será remunerado pelo custo de mercado, devendo a Concessionária comprovar que o custo dos estudos contratados está de acordo com preços de mercado.*

Vale lembrar que a redação acima não é literalmente igual à redação constante da modelagem contratual da 4ª Rodada. A justificativa para essa diferença decorre da negociação havida durante o *workshop* e devidamente justificada por meio Ofício n. 46/2019/GOIA/SRA-ANAC[6].

- **MACROTEMA #8. Penalidades – §§2.15 a 2.20; 2.4 e 4.1 da Minuta de Termo Aditivo**

O referido item trata essencialmente do sistema de aplicação de penalidades contratuais, aí inclusa a metodologia de cálculo do valor das multas contratuais, que implica alterações não apenas no Contrato de Concessão, como também a inclusão de Anexo específico ao Contrato nos moldes da 4ª Rodada de Concessões, de modo que tais multas passam ser quantificadas de maneira objetiva, com base em um percentual da receita bruta de cada Aeroporto (ou, em certos casos, do montante indevidamente auferido em decorrência da infração).

A motivação para a adoção das mudanças apresentadas no Termo Aditivo, conforme esclarecido pela área técnica, coincide, em grande medida, com aquela apresentada na Nota Técnica nº 08/2016/SRA/ANAC[7], elaborada no bojo do processo de desestatização dos aeroportos concedidos na referida 4ª Rodada para fundamentar as alterações então promovidas no sistema de aplicação de penalidades contratuais, que foram replicadas na Nota Técnica nº 21/2019/SRA[8].

Reitera-se, por outro lado, que, em particular com relação à penalidade de multa, o Termo Aditivo proposto objetiva endereçar metodologia de cálculo, abordando o procedimento de dosimetria de forma transparente.

Ainda nesse tema, igualmente importante pontuar que houve grande preocupação em não criar, no novo Anexo 12, condutas infracionais que não tivessem obrigações correlacionadas no corpo principal do Contrato ou em seus demais anexos, bem como em não suprimir penalidades atualmente existentes mas que não tivessem correspondentes na 4ª Rodada de Concessões (exceto, neste último caso, quando sua eficácia já houvesse se esgotado).

Ressalta-se, no entanto, que a nova metodologia de penalidades aqui proposta somente deverá incidir sobre fatos ocorridos após a eficácia do Termo Aditivo, não alcançando infrações pretéritas. Busca-se, também com isso, manter o tratamento isonômico entre as concessionárias, de modo que a determinação do sistema aplicável ao tratamento da irregularidade se dê em razão de sua conduta, e não do momento de eventual atuação por parte desta Agência.

- **MACROTEMA #9. Exploração de Espaços – Demonstrações Contábeis de Terceiro – §§2.21 da Minuta de Termo Aditivo**

Trata-se de proposta de alteração da redação da cláusula 11.2 e subcláusula 11.2.1 do Contrato de Concessão, excluindo-se a subcláusula 11.2.2.

A motivação da alteração reside no fato de a ANAC acompanhar apenas os contratos relativos a áreas e atividades operacionais. Assim, não é necessário exigir contabilidade separada para todas as atividades desempenhadas no aeroporto.

3.4. Por fim, diante do constante dos autos, depreende-se que as cláusulas que se pretende alterar, em sua totalidade, visam a dar maior clareza e objetividade ao contrato, mantendo-o atualizado com relação às melhorias regulatórias incorporadas nos contratos da 4ª rodada de concessão. O feito proporcionará uma melhoria da gestão contratual parte da Agência, ao mesmo tempo que irá conferir à Concessionária uma maior previsibilidade e transparência de seus encargos contratuais.

3.5. Portanto, resta resguardado o núcleo do objeto contratual, bem como a manutenção da equação econômico-financeira do ajuste, balizas legais que devem ser observadas quando da realização de aditamento consensuais aos contratos administrativos, conforme bem salientado pela Procuradoria Federal junto a ANAC, por meio do Parecer nº 00132/2019/PROT/PFEANAC/PGF/AGU<sup>[9]</sup>.

#### 4. DO VOTO

4.1. Assim sendo, diante de todo o acima exposto e considerando em especial:

- i. a análise trazida por meio da Nota Técnica nº 21/2019/SRA<sup>[8]</sup> e Despacho SRA SEI nº 3990982 que conclui pela adequabilidade das alterações contratuais propostas por meio do presente *Pacote de Aditivos Contratuais*, consubstanciadas na Minuta de Termo Aditivo<sup>[10]</sup>;
- ii. o posicionamento favorável da D. Procuradoria Federal Especializada junto à ANAC, no sentido de não vislumbrar óbices jurídicos à realização da alteração contratual bilateral pretendida<sup>[11]</sup>; e
- iii. a concordância da Concessionária do Aeroporto de Confins S.A. – BH Airport com a celebração do aditamento contratual proposto<sup>[12]</sup>;

4.2. **VOTO FAVORAVELMENTE à celebração do Termo Aditivo ao Contrato de Concessão de Aeroportos nº 002/ANAC/2014-SBCF**, firmado entre a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC e a Concessionária do Aeroporto de Confins S.A., nos termos propostos pela Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos – SRA, conforme minuta de Termo Aditivo acostada aos autos no documento SEI nº 3991051 .

É como voto.

**RICARDO BEZERRA**  
Diretor - Relator

[1] 1ª Rodada – 2011 – Aeroporto Internacional de Natal/RN (NAT)

2ª Rodada – 2012 – Aeroportos Internacionais Guarulhos/SP (GRU), Campinas/SP (VCP) e Brasília/DF (BSB);

3ª Rodada – 2014 – Aeroportos Internacionais do Rio de Janeiro/RJ (GIG) e Confins/MG (CNF).

[2] Conforme atas de reunião acostadas aos autos (SEI/ 2683220, 2732037, 2732112, 2683263, 2683273 e 2683308)

[3] Doc. 2678252

[4] Doc. 2684939

[5] Doc. 3624339

[6] Doc. 2985843

[7] Doc. 0055714

[8] Doc. 3624339

[9] Doc. 3262994

[10] Proposta de Ato GOIA Doc 3991051.

[11] Parecer n. 132/2019/PROT/PEFEANAC/PGF/AGU (Doc. 3262994), devidamente endossado e aprovado pelo Despacho n.

538/2019/PROT/PFEANAC/PGF/AGU (Doc. 3262999) e Despacho n. 141/2019/PG/PFEANAC/PGF/AGU (Doc. 3263035)

[12] Condição de exclusão do “item 2.21 da Proposta de Ato (Normativo, Decisão, etc.) anexa ao ofício nº 46/2019/GOIA/SRA-ANAC” (nos termos da Carta BHA-PRE-0115/2019, Doc. 3212450) foi acatada pela área técnica, conforme explicitado no Despacho SRA (Doc. 3223421)



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Sérgio Maia Bezerra, Diretor**, em 06/02/2020, às 10:15, 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 **3788661** e o código CRC **3F098B06**.

