

JUSTIFICATIVA

Concessão para ampliação, manutenção e exploração dos Aeroportos integrantes do Bloco Sul (Aeroporto Internacional de Curitiba - Afonso Pena (SBCT), Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu – Cataratas (SBFI), Aeroporto Internacional de Navegantes - Ministro Victor Konder (SBNF), Aeroporto de Londrina - Governador José Richa (SBLO), Aeroporto de Joinville - Lauro Carneiro de Loyola (SBJV), Aeroporto de Bacacheri (SBBI), Aeroporto Internacional de Pelotas - João Simões Lopes Neto (SBPK), Aeroporto Internacional de Uruguaiana - Rubem Berta (SBUG) e Aeroporto Internacional de Bagé - Comandante Gustavo Kraemer (SBBG)), **Bloco Central** (Aeroporto de Goiânia - Santa Genoveva (SBGO), Aeroporto Internacional de São Luís - Marechal Cunha Machado (SBSL), Aeroporto de Teresina - Senador Petrônio Portella (SBTE), Aeroporto de Palmas - Brigadeiro Lysias Rodrigues (SBPJ), Aeroporto de Petrolina - Senador Nilo Coelho (SBPL) e Aeroporto de Imperatriz - Prefeito Renato Moreira (SBIZ)) e **Bloco Norte** (Aeroporto Internacional de Manaus - Eduardo Gomes (SBEG), Aeroporto Internacional de Porto Velho - Governador Jorge Teixeira de Oliveira (SBPV), Aeroporto de Rio Branco - Plácido de Castro, localizado no Município de Rio Branco (SBRB), Aeroporto Internacional Cruzeiro do Sul (SBCZ), Aeroporto Internacional de Tabatinga (SBTT), Aeroporto de Tefé (SBTF) e Aeroporto Internacional de Boa Vista - Atlas Brasil Cantanhede (SBBV)).

I - DA INTRODUÇÃO

1. Trata-se de processo administrativo iniciado com vistas à condução do processo de desestatização dos aeroportos de Curitiba/PR, Foz do Iguaçu/PR, Navegantes/SC, Londrina/PR, Joinville/SC, Bacacheri/PR, Pelotas/RS, Uruguaiana/RS e Bagé/RS, formando o Bloco Sul; dos aeroportos de Goiânia/GO, São Luís/MA, Teresina/PI, Palmas/TO, Petrolina/PE e Imperatriz/MA, formando o Bloco Central; e dos aeroportos de Manaus/AM, Porto Velho/RO, Rio Branco/AC, Cruzeiro do Sul/AC, Tabatinga/AM, Tefé/AM e Boa Vista/RR, formando o Bloco Norte, em cumprimento aos termos do Decreto n.º 9.972 de 14 de agosto de 2019.

2. A presente justificativa tem por objetivo apresentar o histórico dos processos e etapas que deram origem aos estudos e documentos que darão sustentabilidade ao certame

II - DO HISTÓRICO

3. Após proposta de qualificação pelo Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República – PPI, por meio da Resolução nº 52, de 8 de maio de 2019, o Governo Federal, com o objetivo, entre outros, de melhorar a qualidade dos serviços e a infraestrutura aeroportuária para os usuários, incluiu no Programa Nacional de Desestatização vinte e dois aeroportos que serão concedidos em três blocos, com a seguinte configuração:

Bloco Sul: formado pelo Aeroporto Internacional de Curitiba - Afonso Pena (SBCT), Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu – Cataratas (SBFI), Aeroporto Internacional de Navegantes - Ministro Victor Konder (SBNF), Aeroporto de Londrina - Governador José Richa (SBLO), Aeroporto de Joinville - Lauro Carneiro de Loyola (SBJV), Aeroporto de Bacacheri (SBBI), Aeroporto Internacional de Pelotas - João Simões Lopes Neto (SBPK), Aeroporto Internacional de Uruguaiana - Rubem Berta (SBUG) e Aeroporto Internacional de Bagé - Comandante Gustavo Kraemer (SBBG);

Bloco Central: formado pelo Aeroporto de Goiânia - Santa Genoveva (SBGO), Aeroporto Internacional de São Luís - Marechal Cunha Machado (SBSL), Aeroporto de Teresina - Senador Petrônio Portella (SBTE), Aeroporto de Palmas - Brigadeiro Lysias Rodrigues (SSPS), Aeroporto de Petrolina - Senador Nilo Coelho (SBPL) e Aeroporto de Imperatriz - Prefeito Renato Moreira (SBIZ); e

Bloco Norte: formado pelo Aeroporto Internacional de Manaus - Eduardo Gomes (SBEG), Aeroporto Internacional de Porto Velho - Governador Jorge Teixeira de Oliveira (SBPV), Aeroporto de Rio Branco - Plácido de Castro, localizado no Município de Rio Branco (SBRB), Aeroporto Internacional Cruzeiro do Sul (SBCZ), Aeroporto Internacional de Tabatinga (SBTT), Aeroporto de Tefé (SBTF) e Aeroporto Internacional de Boa Vista - Atlas Brasil Cantanhede (SBBV).

4. Por intermédio do Decreto n.º 9.972 de 14 de agosto de 2019, a proposta de inclusão dos citados aeroportos no PND foi efetivamente aprovada pelo Exmo. Sr. Presidente da República, que designou a ANAC como responsável pela execução e pelo acompanhamento do processo de desestatização, sob supervisão do Ministério da Infraestrutura, o qual foi instituído como responsável pela condução e aprovação dos estudos, projetos, levantamentos ou investigações que subsidiem a modelagem da desestatização dos aeroportos elencados.
5. Em cumprimento às atribuições conferidas no Decreto acima citado, coube ao Ministério da Infraestrutura a seleção e aprovação dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) para os vinte e dois aeroportos. Por conseguinte, os EVTEAs foram aprovados por meio do Edital de Seleção de Estudos nº 1/2019, em 24/12/2019.
6. Nesse ponto, há que se consignar que o processo de elaboração dos documentos jurídicos para esta nova rodada de desestatizações foi ajustado para atender aos ditames da Instrução Normativa nº 81 do Tribunal de Contas da União, de 20 de junho de 2018, no sentido de que não fossem enviados àquela Corte de Contas documentos que não fossem definitivos, qual seja, que não tenham passado pelo crivo da discussão pública e deliberação da Diretoria Colegiada da Agência. Desse modo, finalizados os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental dos vinte e dois aeroportos que compõem esta rodada, esses EVTEAs foram encaminhados a esta Agência para, após deliberação inicial da Diretoria Colegiada, submissão ao processo de consulta pública em conjunto com os documentos jurídicos ora apresentados.
7. Nesse interstício, foi recebido pela Anac o Ofício nº 92/2020/GAB-SAC/SAC, com informações a respeito das diretrizes do Governo Federal a serem contempladas na elaboração do processo licitatório relativo à exploração das infraestruturas aeroportuárias, confirmando que os aeroportos a serem concedidos deverão ser agrupados em blocos, conforme já relacionados acima.
8. Para tanto, definiu que devem ser consideradas as situações patrimoniais dos Complexos Aeroportuários que serão objeto de concessão, conforme documento anexo ao supracitado ofício, mencionando que os zoneamentos civis militares

anexados àquele expediente são os que vigoram no presente momento. Destaca, no entanto, que se encontram em processo de conclusão os novos zoneamentos dos Aeroportos de Porto Velho/RO - Governador Jorge Teixeira de Oliveira e Boa Vista/RR - Atlas Brasil Cantanhede, bem como os zoneamentos de São Luís/MA - Marechal Cunha Machado e Bacacheri/PR. Dessa forma, assim que as Portarias forem publicadas, os zoneamentos atualizados deverão ser considerados para o objeto da concessão.

9. Estabeleceu 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.
10. Apontou o dever de observação aos investimentos elencados nos Estudos de Viabilidade aprovados pelo Ministério da Infraestrutura quando do estabelecimento dos investimentos obrigatórios previstos nos Planos de Exploração Aeroportuária de cada aeroporto, com observância às especificações:
 - 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 1B 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 1B 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 1B 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.

11. Também foi definido que as Contribuições ao Sistema sigam 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.

12. Foi definido que devem constar em documentos jurídicos (minutas de edital e contrato) que, conforme premissas apresentadas pelo Ministério da Infraestrutura nos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental, não foram considerados para cálculo dos valores mínimos de outorga o acesso ao benefício do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (REIDI), instituído pela Lei nº 11.488/2007. Por esta razão, os proponentes não deverão considerar em seus lances o acesso ao supramencionado benefício. Também devem constar nesses documentos jurídicos que 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.
13. Definiu-se que a comprovação do pagamento dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental, do custeio dos programas de adequação do efetivo da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero) e do custo associado à condução da sessão pública do leilão seja feita pela adjudicatária ou concessionária de cada bloco de aeroportos, como condição prévia à assinatura do Contrato de Concessão.
14. Ademais, devem ser considerados os valores a seguir, relativos ao custeio dos programas de adequação do efetivo da Infraero, de que trata o item anterior:
 - a) Bloco Sul: \$ 297.106.623,91;
 - b) Bloco Norte: R\$ 166.877.852,22; e
 - c) Bloco Central: não considerar valores relativos ao custeio dos programas de adequação do efetivo da Infraero.
15. Também estabeleceu-se como requisito de habilitação técnica no leilão a presença de operador aeroportuário vinculado aos licitantes, além de eventuais outros condicionamentos a serem previstos no edital, sendo certo, porém, que caso a vinculação se dê por participação societária, esta deverá ser de no mínimo, 15% no consórcio licitante. Além disso, o requisito mínimo de habilitação técnica do operador aeroportuário observarão os seguintes valores mínimos para processamento de passageiros de transporte aéreo, em um único aeroporto, em pelo menos um dos últimos cinco anos:

- a) Bloco Sul: 5 milhões;
 - b) Bloco Central: 1 milhão; e
 - c) Bloco Norte: 1 milhão.
16. Ressaltou-se que a operação dos serviços de navegação aérea não será concedida à exploração da iniciativa privada em qualquer dos aeroportos referenciados pelo Decreto n.º 9.972 de 14 de agosto de 2019.
17. Os itens acima relatados foram plenamente incorporados aos documentos jurídicos que se submetem à consulta pública, os quais contemplam, de início, alterações regulatórias propostas por esta ANAC, e todos os aspectos advindos dos estudos e das diretrizes emanadas pelo formulador de políticas públicas do setor, compondo a modelagem a ser apresentada, nesta etapa, à discussão pública.
18. Dito tudo isso, destaca-se que o processo indutor das concessões dessa 6ª rodada foi submetido à apreciação da Diretoria Colegiada da ANAC, nos termos da Nota Técnica nº 01/2020/SRA, de 05 de fevereiro de 2020, tendo sido aprovada a 1ª Reunião Deliberativa Extraordinária, realizada em 14 de fevereiro de 2020, e submetido à presente consulta pública.
19. É o sucinto histórico.

III – DA PROPOSTA

20. A partir dos estudos técnicos mencionados, das diretrizes estabelecidas para o processo, e das melhores práticas observadas em outros processos de concessão, em especial aquelas aplicadas aos 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, formando o Bloco Centro-Oeste, foram formatadas as regras que deverão reger o certame e a relação contratual entre a ANAC e os futuros concessionários, conforme passa-se a descrever, ressaltando-se as principais reformas nos documentos jurídicos.

III.1. Das Alterações no Edital

21. Nesta subseção serão apresentados os pontos que radiaram as principais inovações em relação ao Edital anterior, bem como as motivações dadas para os aspectos de natureza eminentemente regulatória.

III.1.1. Das disposições iniciais

22. Alguns dos ajustes realizados ensejaram ou passaram pela revisão de definições constantes do Edital. Nesse sentido, foi ajustada a definição de “Contribuição Inicial”, objetivando a coadunação com as alterações propostas pela Gerência de Informações e Contabilidade – GEIC, conforme explicitado adiante, além da exclusão de um conceito que deixou de ser utilizado no Edital: “Valor da Contribuição Inicial”.
23. Foram alterados também os ditames relativos à forma de correspondência referentes ao Edital, buscando-se, assim, maior adequação ao processo de desburocratização pelo qual vem passando a administração pública federal, especialmente no que tange à transição de processos físicos para processos eletrônicos.
24. Assim, através da nova redação dada aos itens 1.4 e 1.29, devidamente refletida também no item 1.13.2, o Edital passou a prever apenas a forma de correspondência por meio de Protocolo Eletrônico, superando assim o recebimento físico de documentos relacionados ao certame, com exceções apenas para casos de indisponibilidade do sistema e a apresentação da proposta econômica do leilão, a ser melhor esclarecido abaixo.

III.1.2. Da Documentação

25. Tradicionalmente, a fim de subsidiar a tomada de decisão da Comissão Especial de Licitação acerca da exequibilidade da proposta econômica ofertada, o Edital de Leilão determinava que fosse apresentada declaração de instituição financeira, nacional ou estrangeira, autorizada a funcionar no Brasil pelo Banco Central do Brasil, desde que tenha patrimônio líquido no exercício anterior superior a R\$ 1.000.000.000 (um bilhão de reais), comprovado por meio das últimas demonstrações financeiras disponíveis.

26. Nada obstante, o Banco Central do Brasil - BACEN estabelece sobre as regras para publicação de demonstrações financeiras das Instituições Financeiras e demais Instituições autorizadas a funcionar pelo BACEN, determinando às Instituições Financeiras e demais Instituições autorizadas a funcionar pelo BACEN a publicarem suas demonstrações financeiras, semestrais e anuais, em seu próprio site ou em repositório na internet, de acesso público gratuito, que tenha o objetivo específico de divulgação de documentos contábeis e financeiros.
27. Assim, após acurada reflexão, a Gerência responsável pela estruturação do processo licitatório compreendeu que, para fins de demonstração do patrimônio líquido da instituição financeira emissora da declaração de viabilidade da proposta econômica, trata-se de dado de fácil prospecção pelos membros da Comissão Especial de Licitação. Concluiu-se, portanto, pela simplificação da forma de averiguação do cumprimento do requisito mínimo enunciado no item 4.29, exigindo-se cópia das demonstrações financeiras apenas no caso de instituição financeira autorizada a funcionar por órgão estrangeiro análogo ao Banco Central do Brasil.

III.I.3. Da Habilitação Técnica

28. A SAC encaminhou, como diretriz política do Governo Federal, requisitos mínimos de habilitação técnica destinados aos futuros operadores dos blocos de aeroportos a serem ofertados nesta rodada de concessões aeroportuárias, recomendando processamento de passageiros de transporte aéreo, em um único aeroporto, em pelo menos um dos últimos cinco anos, de no mínimo 5 milhões, para o Bloco Sul e 1 milhão para o Bloco Norte e 1 milhão para o Bloco Central.
29. Sobre o tema, a redação do Edital formulada por esta ANAC para a 5ª rodada de concessão e anteriores complementava os requisitos de habilitação técnica, oriundos da Pasta Setorial, com a exigência de experiência mínima, pelo proponente, de operação durante cinco anos em um mesmo aeroporto. Esses requisitos combinavam-se formando a qualificação técnica necessária para que o proponente vencedor fosse considerado habilitado a assinar o contrato de concessão.

30. Por se tratar a operação aeroportuária de atividade de elevado grau de complexidade e especificidade, entendeu-se necessário, nas primeiras rodadas de concessão, optar por um modelo mais restrito de comprovação da experiência dos futuros operadores. Ressalta-se, novamente, que esse mercado, apesar de consolidado internacionalmente, estava em formação no âmbito nacional.
31. Após cinco rodadas de concessão, no entanto, houve grande evolução quanto à consolidação do mercado no país. Com diversos operadores nacionais e estrangeiros explorando infraestrutura aeroportuária no Brasil (parte significativa deles por meio de concessões aeroportuárias geridas pela ANAC), é substancial o desenvolvimento da maturidade institucional da ANAC quanto à avaliação da qualificação técnica de futuros proponentes, encorajando-se, assim uma proposta mais flexível que, sem renúncia da máxima qualidade, aumente a competitividade e concorrência na licitação visada.
32. Assim, opta-se por manter como requisito de habilitação técnica exclusivamente a exigência de qualificação trazida por meio do ofício de diretrizes políticas supracitado. Entende-se que a operação, por período de 1 (um) ano, de aeroporto que tenha processado volume mínimo de passageiros acarrete segurança satisfatória quanto à experiência necessária para operação dos aeroportos a serem concedidos nesta rodada de concessões.

III.1.4. Das Etapas do Leilão

33. Na esteira das modificações propostas na forma de correspondência e apresentação de documentos, propõe-se, adicionalmente, que procedimentos relacionados ao Leilão do certame sejam também adaptados ao novo paradigma de desburocratização e minimização do uso do papel.
34. A simplificação e consequente desburocratização dos processos administrativos perpassam a adoção de sistema integrado com os demais órgãos e entidades das diversas esferas da Administração Pública e a utilização de tecnologia da informação. Nesse sentido, há diversos decretos e leis que não só incentivam a implementação do processo eletrônico em órgãos da administração pública federal como, além disso, estabelecem marco temporal para sua total implementação.

35. A legislação brasileira sobre o tema (Decreto 9.094/2017, Decreto 9.723/2019, MP nº 2000-2/2001, entre outras), demonstra de forma clara o direcionamento da Administração Pública, especialmente a federal, para a adoção de recursos digitais na realização de suas atividades, seja para otimização dos trabalhos, seja para facilitar o intercâmbio de dados entre os diversos órgãos e entidades. As alterações propostas nesta seção buscam, com efeito, sua harmonização com os normativos citados e as melhores práticas adotadas no âmbito da administração pública.
36. Diante disso, o item 4.1 foi reformulado para, ao introduzir o capítulo destinado à documentação do leilão, esclarecer que todos os documentos serão apresentados preferencialmente por meio eletrônico, ressalvando-se a existência de disposição expressa em sentido contrário, isto é, hipóteses específicas que o próprio edital determina ou admite a entrega de documentos em via física.
37. Optou-se, no entanto, por uma modificação gradativa no procedimento, possibilitando que determinados documentos descritos no Capítulo IV referentes ao leilão – dada sua sensibilidade – sejam entregues de forma eletrônica ou física, a critério da proponente, como admitem os itens 5.1 e 5.1.1. Busca-se assim dar segurança aos proponentes quanto ao novo procedimento, buscando não restringir a apresentação das declarações preliminares, documentos de representação e garantia da proposta à novel dinâmica, já que, compondo o primeiro grupo de documentos, e devendo ser apresentados no intervalo de poucas horas de uma determinada data, eles ditam, ao lado da proposta econômica, a possibilidade de participação do licitante no certame.

III.1.5. Das Obrigações Prévias à Celebração do Contrato

38. Em que pese a obrigação de subscrição do capital social mínimo ter se mantido a mesma da rodada anterior, a especificação do montante a ser integralizado antes da assinatura do contrato foi alterada por meio do item 6.2.4.7.
39. O Edital da quinta rodada previa como obrigação prévia à assinatura do contrato a comprovação em estatuto social da integralização de valor equivalente à Contribuição Inicial acrescida de valor que deveria ser suficiente para cobrir as obrigações prévias à assinatura do contrato descritas no item 6.2 (ressarcimento

dos EVTEA, remuneração da entidade organizadora do Leilão e valores atinentes ao programa de desligamento de funcionários da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO), além de garantir 10% dos investimentos previstos para serem custeados com capital próprio da futura Concessionária.

40. Agora, propõe-se para a nova rodada a não obrigatoriedade de integralização de valor coincidente com a Contribuição Inicial que será paga, devidamente atualizada com os consectários legais previstos em edital, mas sim da Contribuição Inicial mínima do Leilão. Desta forma, a proponente terá maior flexibilidade para obtenção de recursos para a cobertura do ágio proposto, permitindo que as Concessionárias optem pela melhor estratégia de financiamento da concessão.
41. Vale ressaltar que o fluxo de caixa da futura Concessionária já estaria protegido, considerando o pagamento da outorga em parcela única no início do contrato. O risco também estaria mitigado pelo papel dos financiadores e pela manutenção das obrigações referentes à subscrição do capital.

III.1.6. Da lista de bens anexa ao Edital

42. Incorporando contribuições realizadas pela Secretaria Nacional de Aviação Civil - SAC/MI, sugere-se conferir maior previsibilidade à forma de compensação ao Concessionário em razão da ausência de bens listados no antigo Anexo 24, renumerado nesta rodada como Anexo 22, por meio da previsão de que o pagamento será efetuado diretamente pela SAC, nos termos da legislação em vigor, e, para o caso do pagamento não ser efetuado, mantendo-se a possibilidade de abatimento na contribuição variável, corrigido pelo IPCA e pela taxa de desconto contratual.

III.2. Da Minuta de Contrato e Anexos

43. Nesta subseção serão apresentados os pontos que radiaram as principais inovações em relação à Minuta de Contrato anterior, bem como as motivações dadas para os aspectos de natureza eminentemente regulatória.

III.2.1. Da Contribuição ao sistema

44. Propõe-se, no que tange à regulação de informações e contabilidade, que a Contribuição Inicial possa ser paga pela Concessionária em até quinze dias corridos da data da assinatura do Contrato, deixando, portanto, de ter vencimento previsto para essa data, com objetivo de evitar que eventuais contratempos logísticos e burocráticos impeçam a ratificação tempestiva do Contrato. Avalia-se que os proponentes têm incentivos suficientes para realizar o pagamento dentro do prazo estipulado, vez que é condição necessária para emissão da Ordem de Serviço e consequente assunção das operações e auferição de receitas e, ainda, a garantia da proposta apresentada para participação do certame.

III.2.2. Anteprojeto, Projeto Básico e Projeto As Built

45. Uma vez que a regulação de investimentos e obras tem por objetivo acompanhar os resultados obtidos, dispôs-se na minuta de Contrato que a apresentação de Anteprojeto à ANAC visa demonstrar o atendimento aos requisitos de infraestrutura do Contrato de Concessão, não consistindo em interferência na discricionariedade da Concessionária em definir os investimentos a serem realizados. Com isso, foi feita também revisão na definição de Anteprojeto, ajustando-a para esse conceito.
46. Sobre o Projeto Básico, esclarece-se que, por conter informações mais detalhadas (em especial, sobre metodologia executiva e custos envolvidos), é utilizado apenas em situações em que se torna necessária a precificação do investimento, como nos casos de revisão extraordinária do Contrato de Concessão, nos termos da Resolução nº 528. Foi revisada, dessa maneira, a definição de Projeto Básico.
47. Assim, evidencia-se que os projetos *as built*, contendo a documentação completa de todas as disciplinas de engenharia, devem ser mantidos atualizados pela Concessionária, e apresentados à ANAC somente quando solicitado. Antes do início da operação de novos investimentos, a documentação de projetos a ser enviada à ANAC deve contemplar apenas o necessário para caracterização da intervenção e verificação do adimplemento aos requisitos contratuais, não sendo necessário o recebimento de todos os projetos de engenharia do aeroporto.

III.2.3. Fase I-B e Fase II

48. Na Fase I-B, destaca-se a alteração em relação ao Anteprojeto, em que se busca esclarecer que este deve contemplar a caracterização da infraestrutura para atendimento dos investimentos propostos aos requisitos contratuais. Além disso, simplificaram-se os processos descritos, retirando-se obrigações que já eram descritas em outros excertos do contrato, ou sem impactos regulatórios. Por exemplo, solicitava-se na versão anterior que, em até 90 dias antes da operação das novas instalações ou do término da Fase I-B, a Concessionária deveria enviar à ANAC as alterações do Anteprojeto. Uma vez que, em 30 dias antes da operação, já se solicita o projeto conforme construído demonstrando o atendimento aos requisitos contratuais, não se entende necessário manter a obrigação de informação de alterações nos 90 dias anteriores, simplificando-se assim o processo.
49. Em relação à Fase II, ressalta-se a atenção aos gatilhos de investimento, em especial que devem ensejar a apresentação pela Concessionária de plano de ação para manter o nível de serviço e o atendimento aos requisitos de infraestrutura. Como descrito nos parágrafos acima, entende-se que, em disparo de gatilho, a Concessionária deve planejar intervenções, que, no caso concreto, podem consistir em investimentos e obras e/ou em ações de gestão e melhorias operacionais. Caso o gatilho enseje ou a Concessionária opte pela realização de obras, 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.
50. Refletindo os entendimentos expostos, foram revisados também os itens referentes a direitos e deveres da Concessionária, no Capítulo II – Dos Direitos e Deveres, Subseção IV – Das Informações e Subseção V – Dos Investimentos. Tornou-se mais clara a obrigação da Concessionária de atender aos requisitos de infraestrutura, em especial o nível de serviço e as especificações mínimas do PEA, novamente esclarecendo que o foco da regulação de infraestrutura são os resultados obtidos.

III.2.4. Gatilhos de Investimento

51. O Contrato de Concessão traz no seu corpo a definição de Gatilho de Investimento, mecanismo essencial para a regulação menos prescritiva. Até então, em uma leitura estrita do conceito, poderia ser interpretado gatilho de investimento, de maneira equivocada, como um evento indicado no PGI em que a demanda ensejaria o início da execução de investimentos, em breve síntese.
52. Na sexta rodada pretende-se primeiramente esclarecer que o Gatilho de Investimento é um momento temporal que enseja a realização de ações operacionais e/ou investimentos, independente da sua previsão no PGI. Assim, é nítido que sempre existirá um momento em que a capacidade provida por determinada infraestrutura deverá ser revista – o fato desse marco não estar descrito no PGI ou estar previsto em data diferente do que foi observado na operação realizada significa apenas a necessidade de revisão do planejamento da Concessionária.
53. Ainda, é importante frisar que o Gatilho de Investimento é o momento indicativo de que alguma ação deve ser realizada, e não necessariamente um investimento na ampliação da infraestrutura. A esse respeito, entende-se que é possível que ações operacionais ou de gestão (por exemplo, por meio de gerenciamento tarifário) possam garantir o nível de serviço de determinado componente operacional, sem que seja necessária sempre a realização de obras. Uma vez que a fiscalização será com base nos resultados obtidos, cabe à Concessionária avaliar, em caso de disparo de gatilho, a melhor ação a ser tomada para ampliação da capacidade, seja ela um investimento, uma atuação operacional ou alteração na gestão, ou qualquer outra ação.
54. Por esse motivo, modificou-se o texto do Contrato de modo que, no disparo de gatilho durante a Fase II, solicita-se que a Concessionária apresente o plano de ação para manter o nível de serviço estabelecido e o atendimento aos requisitos de infraestrutura, que poderá ser, conforme o caso, a realização de investimentos na infraestrutura.
55. Além disso, julga-se adequado também que, para Terminais de Passageiros, o gatilho de investimento seja previamente definido como um percentual em relação à capacidade provida, de forma a deixar claro qual é o momento do Gatilho de

Investimento que ensejará a apresentação do plano de ação. Pretende-se com isso fortalecer o atendimento ao nível de serviço e aos requisitos de infraestrutura, uma vez que se define o momento em que a Concessionária deverá apresentar a ação a ser realizada, evitando-se discussões sobre o disparo de gatilhos e/ou o tempo de obras.

56. Na proposta, evidenciou-se também que o sistema de pistas e de pátios de aeronaves deverão ter igualmente gatilhos de investimento apresentados e acompanhados, uma vez que é necessário atentar-se para a capacidade dos componentes de forma a garantir que a demanda seja atendida com infraestrutura adequada.

III.2.5. Direitos e Deveres

57. No Capítulo III – Dos Direitos e Deveres, do Contrato de Concessão, foram promovidas alterações de forma a dirimir dúvidas e explicitar as obrigações da Concessionária.
58. Na Subseção IV – Das Informações, reforçou-se que a Concessionária deverá manter atualizado arquivo técnico contendo todos os projetos de engenharia, manuais e garantias de equipamentos e demais documentações técnicas aplicáveis, sob sua gestão. Como apresentado, a documentação de projeto entregue rotineiramente à ANAC contempla apenas informações que caracterizem a infraestrutura e o atendimento aos requisitos contratuais. Os projetos as built e as documentações completas de engenharia, por sua vez, devem ser mantidos sempre atualizados pela Concessionária, sendo submetidos à ANAC apenas quando solicitados.
59. Adicionalmente, na mesma Subseção IV – Das Informações, estabeleceu-se que, complementarmente às informações previstas na Resolução ANAC nº 464, de 22 de fevereiro de 2018, o Relatório de Informações de Movimentação Aeroportuária (RIMA) deverá conter também os dados de identificação da esteira de bagagem no desembarque de cada voo, o código do portão de embarque de cada voo, a data e hora do calço e descalço e todas as posições intermediárias utilizadas pela aeronave. São informações que o operador aeroportuário tem acesso e são importantes para a avaliação do atendimento da infraestrutura ao nível de serviço

e às especificações mínimas requerida, bem como para avaliação da disponibilidade de infraestrutura de pátios de aeronaves.

60. Na Subseção V – Dos Investimentos, foram feitas alterações de forma a esclarecer as obrigações da Concessionária em manter o atendimento integral ao nível de serviço e às especificações mínimas da infraestrutura aeroportuária ao longo de toda a Fase II do Contrato de Concessão.
61. Estabeleceu-se também, de forma clara, que é dever da Concessionária realizar investimentos e/ou ações operacionais para prover a capacidade adequada para o atendimento dos Usuários durante toda a Fase II, em todas as infraestruturas do aeroporto. Sobre isso, cabe mencionar que havia, nos contratos das rodadas anteriores, o conceito de balanceamento da infraestrutura, que ensejava interpretações distintas sobre o significado do termo (se, por exemplo, a capacidade dos terminais de passageiros e do sistema de pátio e pistas deveriam ser iguais). Assim, em virtude de diferentes entendimentos que o termo poderia trazer, optou-se na proposta atual reiterar que se trata do atendimento adequado aos Usuários, provendo capacidade suficiente em todas as infraestruturas. É natural que as capacidades nas diferentes infraestruturas sejam distintas, mas o que deve ser preservado é que o aeroporto tenha, em todos os seus sistemas, condições de atender à demanda durante toda a Fase II do Contrato, realizando os investimentos e/ou ações operacionais necessárias.
62. Na mesma Subseção V – Dos Investimentos, incluiu-se o dever da Concessionária de solicitar prévia autorização da ANAC em caso de investimentos, adequações ou alterações na infraestrutura que reduzam de forma significativa a oferta da infraestrutura. Uma vez que se trata de uma concessão em blocos, incluindo aeroportos menos rentáveis, objetivou-se com essa cláusula evitar situações em que possa haver redução da infraestrutura (com intuito, por exemplo, de diminuir OPEX – custos de manutenção) que prejudique o atendimento adequado aos Usuários. Por esse motivo, esclareceu-se no mesmo item que a análise da ANAC observará impacto às partes interessadas relevantes, por meio de processo de consulta aos usuários que deverá ser realizado, conforme descrito a seguir.

Cabe observar que, acerca dessas situações, entende-se possível e justificável uma redução da infraestrutura devido a decisões de investimento e visando uma operação mais eficiente; busca-se exclusivamente proteger o atendimento aos usuários em casos em que a redução da infraestrutura não se alinhe com os objetivos da Concessão.

III.2.6. Informações Financeiras e Governança Corporativa

63. Propõe-se que a Subseção “Da Governança Corporativa” seja renomeada para “Das Informações Financeiras”, uma vez que a maior parte dos temas afeitos à governança corporativa passaram a ser tratados na subseção de Partes Relacionadas.
64. Propõe-se também incluir no rol de obrigações de envio de informações pela Concessionária os relatórios e informações financeiras requeridos por normativos da ANAC, de forma a incorporar as obrigações previstas na Resolução nº 522/2019 e eventual regulamentação superveniente.

III.2.7. Partes Relacionadas

65. Nos modelos de contrato da quinta rodada, no rol de deveres da Concessionária, constava a obrigação de “divulgar transações com Partes Relacionadas, de acordo com o artigo 247 da Lei nº 6.404/76”. Considera-se a redação por demasiado restritiva, dado que o artigo mencionado se refere somente a “coligadas e controladas”, que é um conceito menos abrangente que o de Parte Relacionada. Propõe-se que a divulgação seja feita “de acordo com as normas contábeis em vigor”, conforme consta nas definições. Essa redação mais abrangente permite também acomodar eventuais normas supervenientes, prescindindo de alteração contratual.
66. Nesse sentido, foram excluídas as cláusulas que representavam mera repetição de requisitos das normas contábeis em vigor ou que estabelecessem forma de divulgação diversa a tais normas.
67. Por outro lado, buscando dar ciência à Agência quanto aos procedimentos adotados pelas Concessionárias na contratação de Partes Relacionadas, propõe-se que as concessionárias devam enviar formalmente suas políticas de contratação com Partes Relacionadas, bem como suas alterações e fundamentação prévia à

celebração desses contratos. Os procedimentos propostos são fundamentados no Código Brasileiro de Governança Corporativa, do Instituto Brasileiro de Governança Corporativa, e visam aproximar as práticas das Concessionárias às melhores práticas de mercado de governança corporativa.

68. Além disso, levando em consideração as propostas apresentadas nas mais recentes rodadas de concessões, passou-se a vislumbrar a possibilidade de que empresas que já explorem atividades que gerem receitas não tarifárias aos aeroportos participem das próximas rodadas, diretamente ou por meio de outras empresas do grupo econômico a que pertençam, podendo ter contratos já firmados com os operadores aeroportuários anteriores. Visando, concomitantemente, a preservar a segurança jurídica dos contratos já firmados e garantir o cumprimento dos procedimentos de transações com partes relacionadas, propõe-se a inclusão do item 3.1.55 no Capítulo III – Dos Direitos e Deveres, Seção I – Da Concessionária, Subseção VII– Do Relacionamento com Partes Relacionadas;
69. Pelo dispositivo, a regra proibitiva da celebração de contratos com Partes Relacionadas para exploração de atividades remuneradas com receitas não tarifárias (3.1.54.1) passa a ser excetuada expressamente, de modo que os contratos referidos no parágrafo anterior deverão ser sub-rogados pelo novo operador, desde que executados na forma originalmente pactuada até o prazo final inicialmente estabelecido, sendo vedada sua extensão ou renovação. Ainda, propõe-se que qualquer aditamento a esses contratos tenha de ser previamente aprovado pela ANAC.

III.2.8. Capital Social

70. Para além das alterações previstas no Edital sobre integralização do Capital Social mínimo, descritas anteriormente nesta Nota, a Gerência de Informações e Contabilidade traz, ainda, proposta quanto ao prazo de integralização. Acerca disso, as minutas de contratos para a quinta rodada de concessões apresentavam, inicialmente, prazo coincidente com o término da Fase I-B. Após contribuições na Audiência Pública, optou-se por suprimir a vinculação do prazo à fase I-B, uma vez que há investimentos relevantes previstos após o término dessa, sendo prudente manter tal exigência até o término dos investimentos relevantes. Propõe-

se fixar prazo, em meses, 12 meses maior que o último prazo de obras previsto no PEA.

71. Ainda, propõe-se excluir a exigência de atualização monetária do Capital Social. Dado o longo prazo da concessão, o reajuste do capital social pelo IPCA levaria à necessidade de aportes futuros em momento em que se espera que o projeto já apresente fluxos de caixa positivos suficientes para garantir a operação e que o Concessionário já tenha concluído as obras de maior vulto.

III.2.9. Das condições de eficácia do contrato

72. Os seguros previstos na Subseção X do Capítulo 3 do Contrato foram exigidos da concessionária, até a quinta rodada de concessões, como condição para emissão da ordem de serviço e, por conseguinte, impactam a data para início da eficácia do Contrato de Concessão. Devido à repercussão para todo o Contrato, questionou-se a necessidade dessa exigência, tal qual posta até então, prévia ou mesmo concomitante à data de eficácia do contrato dado às características próprias da primeira etapa de execução do objeto concedido, qual seja, a Fase I-A do Contrato de Concessão.
73. A relevância da indagação reside na constatação de que os seguros representam um custo elevado para o contrato e no posicionamento de que a modelagem dos contratos de concessão não deve impor obrigações à Concessionária que não resultem em um benefício para o usuário, na utilização do serviço aeroportuário; ou para a própria Administração, na gestão dos contratos.
74. Sendo assim, considerou-se fundamental para esclarecer possíveis soluções ao questionamento anteriormente tratado, a análise de uma efetiva relação entre os aludidos seguros e as atividades desenvolvidas na Fase I-A do Contrato de Concessão. Para tanto, foi examinado o Contrato no que tange à Fase I-A, ao Plano de Transição Operacional e aos Seguros. Quanto a esses últimos, além das disposições contratuais, atentou-se, também para experiências práticas, a fim de verificar eventual existência de duplicidade de seguros para um mesmo bem ou segurado na Fase I-A e o respectivo o impacto na etapa de transição operacional.
75. Inicialmente, cabe recordar que a Fase I-A corresponde à fase de transferência das operações do Aeroporto do Operador Aeroportuário atual para a Concessionária,

mediante estágios e especificações do Anexo 7, que trata do Plano de Transferência Operacional. Em síntese, o Estágio 1 consiste na apresentação do Plano de Transferência Operacional – PTO – pela Concessionária à ANAC, enquanto no Estágio 2 o Operador Aeroportuário continua a executar suas atividades, sendo acompanhado pela Concessionária, a qual executará as atividades previstas para esse estágio, como treinar e mobilizar pessoal, controlar estoques, dentre outras.

76. Há que se relembrar, ainda, que os contratos da 5ª Rodada de Concessões diferem dos anteriores em razão de algumas alterações, dentre as quais destaca-se, aqui, a extinção do estágio 3 da Fase I-A. Na extinta etapa, a Concessionária assumia as atividades do aeroporto, tendo o acompanhamento do antigo operador aeroportuário, o qual prestaria esclarecimentos e informações. Segundo a nova modelagem da 5ª Rodada, a Fase I-A passou a ser encerrada no estágio 2, com a operação aeroportuária ainda a cargo do antigo operador aeroportuário, com acompanhamento da Concessionária. Em outras palavras, pelo novo modelo, na Fase I-A não há operação dos aeroportos concedidos pelas novas Concessionárias, que exercem, naquele momento, mero acompanhamento das atividades de outrem.
77. Ainda assim, por força dos itens 3.1.60.1 a 3.1.60.3, a obrigação da Concessionária de manter os seguros em caso de realização dos riscos elencados abrangeria a Fase I-A, a qual inicia o período de execução do Contrato de Concessão. Por tal motivo, para os contratos firmados até a presente data, foi exigida a apresentação de seguros desde a sua eficácia, ainda que com flexibilização e ressalva. Frise-se que não há uma indicação específica do produto a ser contratado no mercado de seguro, mas tão somente quanto aos danos que ele deverá abranger independente da denominação dada pela Seguradora.
78. Nesta rodada, no entanto, como referido inicialmente, opta-se por uma abordagem mais voltada para a utilidade de exigência dos seguros em face das atividades efetivamente desenvolvidas pela Concessionária na Fase I-A. Essa proposta leva em consideração que, dentro do seu escopo, ao modificar o item 2.8.2 e adicionar o item 2.22.9.4, acerca dos requisitos de eficácia do contrato e de encerramento do Estágio 2 da Fase I-A, respectivamente, a possível ocorrência de danos de

cobertura obrigatória terá seu risco melhor alocado àquele que de fato deve geri-lo e suportá-lo.

79. Analisando-se as obrigações previstas no contrato, é possível vislumbrar que os riscos de cobertura obrigatória podem se materializar em período no qual a Concessionária não opera o Aeroporto, em atividades relacionadas à execução de ações de melhoria imediatas e início da transição, o que a princípio recomenda a manutenção da exigência de determinados seguros desde a Fase I-A. A abrangência desses, contudo, deve ser proporcional ao porte das intervenções realizadas para os fins acima citados, aos possíveis danos aos bens móveis e imóveis que integrem a Concessão e aos potenciais danos a terceiros em razão dessas atividades.
80. Propõe-se, com efeito, para a 6ª rodada de concessões, que a Concessionária não seja mais compelida a, desde a Fase I-A, contratar seguros relacionados às atividades operacionais que, naquele momento, seguem a cargo do operador anterior. Isso, contudo, não pode isentá-la da cobertura securitária inerente aos demais riscos estipulados no contrato, a que segue sujeita desde a eficácia da outorga, conforme esplanado nas linhas acima.
81. Cumpre registrar, no ponto, que não se está flexibilizando o acompanhamento que faz da contratação dos seguros obrigatórios, de indiscutível importância dado o alto risco inerente ao serviço concedido. Não se faz, tampouco, renúncia da cobertura dos danos relacionados às atividades operacionais, que somente terá sua exigência postergada para momento mais pertinente, quando a Concessionária estará efetivamente imbuída das operações aeroportuárias propriamente ditas.
82. Por essa razão, também foi alterada a relação de requisitos para encerramento do Estágio 2, de que trata o item 2.22.9. Acrescentou-se, pois, àquele rol de condições para encerramento da transição operacional, a comprovação da contratação dos seguros previstos na Subseção X do Capítulo III referente às atividades operacionais dos aeroportos, o que empresta, salvo melhor juízo, mais coerência à regulação que se faz acerca do assunto.

III.2.10. Da Remuneração da Concessionária

83. Seguindo o histórico de aprofundamento de flexibilização da regulação tarifária da última rodada de concessões, buscou-se inverter a lógica de intervenção direta nas tarifas como regra geral e decidiu-se impor restrições à liberdade de tarifação apenas nos casos em que a análise de custo-benefício da intervenção sugeriu que esta era desejável. Para tanto, foram ponderados diferentes objetivos regulatórios tais como prevenção ao exercício de poder de mercado, minimização das distorções e da rigidez que podem resultar da regulação e racionalização de custos regulatórios.
84. Nesse contexto, decidiu-se, na rodada anterior, que apenas nos aeroportos de Cuiabá, Recife, Maceió, João Pessoa, Aracaju, Vitória e Cuiabá deveria haver regulação direta de tarifas. Além disso, concluiu-se que esta deveria se aplicar apenas às atividades de embarque, conexão, pouso e permanência de operações do Grupo I, por meio de uma Receita Teto por Passageiro, o que permite mais flexibilidade do que os tetos tarifários aplicados aos aeroportos concedidos nas quatro primeiras rodadas, além da capatazia de cargas em regime de trânsito aduaneiro. Dito de outra forma, resolveu-se flexibilizar a tarifação dos aeroportos de Juazeiro do Norte, Campina Grande, Macaé, Sinop, Rondonópolis e Alta Floresta, além das operações do Grupo II e das atividades de armazenagem e capatazia.
85. A primeira decisão se deve ao pequeno porte dos aeroportos, que reduz sua capacidade de exercício de poder de mercado, além de significar um menor do grupo de beneficiários da regulação. Situação semelhante se aplica às atividades de Grupo II, que também representam um grupo menor de beneficiários e também estão menos sujeitas ao exercício de poder de mercado do aeroporto, visto que dispõe de diversas alternativas. Da mesma forma, o processamento de cargas dispõe de alternativas que induzem competição. Uma das principais fontes de pressão competitiva é a possibilidade de trânsito da carga para outros recintos alfandegados, razão pela qual a tarifa de capatazia desta carga permaneceu regulada de forma a evitar fechamento de mercado.
86. Para os casos em que não se prevê restrição específica, os contratos da quinta rodada previram que o operador tem liberdade de tarifação, submetido a algumas diretrizes: (i) a tarifação deverá seguir boas práticas de precificação de

infraestrutura e serviços aeroportuários – em particular, deverá ser baseada em critérios objetivos e não discriminatórios, tais como horário, dia, temporada, facilidades disponíveis e nível de serviço; e (ii) o operador aeroportuário deverá consultar as partes interessadas relevantes em relação às propostas de majoração das tarifas, apresentando à ANAC relatório da consulta quando exigido, e publicar os novos valores das tarifas com no mínimo 30 dias de antecedência da alteração.

87. Não obstante, a ANAC segue tendo em todos os casos a prerrogativa de intervir para evitar condutas inapropriadas. Nesse sentido, a minuta de Contrato previu que, caso seja identificado qualquer desacordo da proposta em relação às diretrizes acima, a ANAC poderá suspender a implementação das tarifas propostas, devendo vigorar os valores anteriores à proposta suspensa.
88. Para os contratos da sexta rodada, propõe-se a manutenção desse modelo regulatório, preservadas, portanto, as cláusulas contratuais da quinta rodada. Para os aeroportos com mais de 1 milhão de passageiros processados em 2018, bem como no Aeroporto de Londrina, que se encontra na iminência de alcançar esse patamar, recomenda-se a seguinte tabela de Receita Teto por passageiro:

I – 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

III.2.11. Da alocação de riscos

89. O item da Matriz de Risco que trata de isenções e benefícios tarifários é o 5.2.5 do Contrato de Concessão, que aloca ao Poder Concedente o risco de criação de isenções e benefícios tarifários pelo Poder Público. Porém, considerando o preceito de que uma adequada alocação de riscos é a de atribuição à parte que dispuser de melhores condições para gerenciá-lo, quaisquer alterações tarifárias

realizadas pelo poder Concedente que não estejam de acordo com as regras previstas no Contrato, notadamente as regras de reajuste, são riscos que devem ser suportados pelo Poder Concedente. Assim, propõe-se a alteração do item mencionado para prever também que o risco de alteração e extinção de isenções e benefícios tarifários pelo Poder Público seja risco do Poder Concedente.

III.2.12. Da Proposta Apoiada

90. A Proposta Apoiada constitui mecanismo de flexibilização regulatória cujo objetivo é permitir a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da concessão e da eficiência na gestão aeroportuária ao longo do período da concessão.
91. Conforme previsto no Contrato, as Concessionárias da quinta rodada poderão, em acordo com as empresas aéreas, apresentar uma proposta para alterar as restrições à tarifação previstas no Anexo 4 ou para definir os parâmetros da concessão revistos na Revisão dos Parâmetros da Concessão – RPC. Para ser implementada, a proposta deverá sempre ser aprovada pela ANAC, que levará em consideração boas práticas em termos de tarifação, de investimentos e de qualidade de serviço nos aeroportos e os interesses dos usuários finais dos aeroportos. Enquanto vigente, a Proposta Apoiada aprovada pela ANAC prevalece sobre os dispositivos contratuais que disciplinam as matérias inseridas no escopo da proposta
92. Contudo, com vistas a aumentar a probabilidade de acordo entre Concessionária e Empresas Aéreas, propõe-se para a nova rodada retirar as restrições temporais colocadas para a apresentação e vigência das Propostas Apoiadas. Se, para a quinta rodada, apenas se admitia que Propostas Apoiadas vigorem a partir da primeira Revisão dos Parâmetros da Concessão, e que seu prazo de vigência fosse de cinco ou dez anos, agora sugere-se submeter para consulta pública uma redação que somente vede a inclusão como objeto da Proposta Apoiada a alteração das obrigações contratuais relativas aos investimentos obrigatórios para a Fase I-B.
93. O objetivo de submeter o texto com apenas esta vedação específica é fomentar a discussão com a sociedade sobre os potenciais ganhos de se permitir que a Concessionária, em acordo com as empresas aéreas, apresente propostas no tocante aos investimentos a serem realizados no início da Concessão (na fase

inicial do contrato, chamada Fase I-B), e chamar a atenção para o possível aumento da percepção de incerteza para os licitantes quanto aos investimentos iniciais, tendo em vista que para ser implementada, a proposta deverá sempre ser aprovada pela ANAC, que levará em consideração os interesses dos usuários finais dos aeroportos.

94. Com o intuito de viabilizar a operação de empresas aéreas que possuam diferentes modelos de negócio, destacou-se a possibilidade de aprovação pela ANAC de proposta apoiada por uma ou mais empresas aéreas para flexibilização de requisitos de infraestrutura e nível de serviço de terminais ou partes de terminais.

III.2.13. Da Revisão dos Parâmetros da Concessão - RPC

95. Com relação ao fator X, em diversas ocasiões a ANAC colocou em discussão alguns aspectos que devem ser observados quando da escolha da sua metodologia, e que devem também ser discutidos para se avaliar se o benefício da inclusão do fator X para fins de reajuste tarifário compensa os seus custos.
96. Em janeiro de 2017, no âmbito das discussões relativas à 1ª Revisão dos Parâmetros da Concessão dos Aeroportos de Brasília, Campinas e Guarulhos, a ANAC publicou o documento “Consulta sobre a 1ª Revisão dos Parâmetros da Concessão fator X e Taxa de Desconto do Fluxo de Caixa Marginal - Concessões dos aeroportos de Guarulhos, Viracopos e Brasília”, doravante, “Consulta sobre a 1ª RPC de GRU, VCP e BSB”, na página temática "Chamamento Prévio - 1ª RPC BSB/GRU/VCP" no sítio da ANAC”.
97. Na subseção 2.3.1 daquele documento, a ANAC tratou da relação entre a metodologia escolhida para o cálculo do fator X e os custos associados ao levantamento das informações utilizadas no cálculo em questão incorridos tanto pelas concessionárias quanto pela Agência. Na ocasião, alertou-se para o fato de que o cálculo do fator X por meio do índice de Tornqvist necessita das informações dos custos das atividades relacionadas a embarque, pouso e permanência. Porém, em diversas ocasiões, as Concessionárias alegaram que realizar o rateio dos custos de acordo com as atividades desempenhadas pelo aeroporto seria extremamente custoso, ou até mesmo inviável. Ainda na subseção 2.3.1 do documento “Consulta sobre a 1ª RPC de GRU, VCP e BSB”, a ANAC

fez constar que é razoável que a escolha da metodologia de cálculo do fator X leve em consideração eventuais impactos negativos em termos de custos gerados tanto para as concessionárias quanto para a Agência Reguladora.

98. Adicionalmente, a seção 2.4 daquele documento tratou da percepção por grande parte dos potenciais licitantes de que o fator X aumenta o risco da concessão pelo fato de a metodologia de cálculo poder ser revista pela ANAC ao longo da vigência do contrato, a cada ciclo de cinco anos. Mesmo com a exigência contratual de que o cálculo do fator X deve ser precedido de ampla discussão pública, durante os processos licitatórios diversos agentes argumentaram que seria preferível que o fator X fosse estabelecido por uma fórmula paramétrica, sem espaço para discricionariedade da agência reguladora, ou até mesmo que não fosse aplicado nos reajustes tarifários da concessão. Tal preocupação dos potenciais licitantes tem que ser levada em consideração pela ANAC, pois pode reduzir a competição no certame licitatório.
99. Além disso, tendo em vista que o mercado de infraestrutura aeroportuária é um mercado maduro, ou seja, é um mercado que apresenta pouca evolução tecnológica relativamente, por exemplo, ao de telecomunicações, mercado para o qual o fator X foi originalmente aplicado, e considerando ainda que a licitação dos aeroportos contempla um leilão competitivo que visa a extrair potenciais ganhos estimados de produtividade dos licitantes, entende-se que eventual benefício de se incluir o fator X nos reajustes anuais é muito pequeno. Cumpre ressaltar ainda que a maior parte dos aeroportos a serem concedidos nesta rodada não terá regulação direta de tarifas e que o novo arcabouço regulatório da ANAC tem cada vez mais procurado promover a negociação entre os participantes do mercado (provedores e usuários da infraestrutura) no tocante aos valores das tarifas e da remuneração de áreas e atividades operacionais, à oferta de infraestrutura e aos parâmetros de qualidade de serviço.
100. Contudo, de acordo com o §1º do art. 7º do Decreto nº 7.624, de 22 de janeiro de 2011, “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.”

101. Assim, com vistas a cumprir §1º do art. 7º do Decreto nº 7.624, propõe-se a adoção de uma metodologia paramétrica para a definição do fator X, que considere a variação do movimento de passageiros, tendo em vista que o ganho de escala é um dos principais elementos da variação de produtividade. Esta metodologia tem o mérito de não gerar custos elevados com levantamento de informações, e de não aumentar a percepção de incerteza, tendo em vista que a metodologia de cálculo não poderá ser revista pela ANAC ao longo da vigência do contrato .

III.2.14. Qualidade de Serviço

102. A proposta de qualidade de serviço para esta sexta rodada de concessões busca primordialmente incorporar alterações decorrentes dos estudos conduzidos para a Revisão dos Parâmetros da Concessão (RPC) dos aeroportos de Galeão, Confins e São Gonçalo do Amarante, realizada em 2019.
103. Naquela oportunidade foi realizada uma revisão geral dos indicadores previstos, sob a ótica do serviço público a ser prestado por meio do contrato de concessão. Com efeito, tendo em vista que o contrato trata da prestação do serviço de infraestrutura aeroportuária, buscou-se diferenciar quais indicadores anteriormente tratados pelos contratos de concessão se relacionavam com o serviço de processamento de passageiros, e quais representavam aspectos acessórios, que impactam na experiência do passageiro de forma tangencial sem, entretanto, configurar a inadequação do serviço em si.
104. Para tanto, foram utilizados estudos da área de qualidade de serviços aeroportuários que, no tocante à experiência dos passageiros, fazem distinção entre as atividades de processamento e demais atividades realizadas no aeroporto, as quais, em tradução livre, foram denominadas atividades discricionárias. Assim, atividades de processamento seriam aquelas que devem necessariamente ser concluídas pelos passageiros após sua chegada a um aeroporto, quais sejam: check-in, inspeção de segurança, imigração (quando for o caso) e embarque. Por sua vez, atividades discricionárias seriam aquelas que o passageiro empreende por opção própria e sem sequência predeterminada, sendo baseadas, portanto, na sua liberdade de escolha.

105. Feita essa primeira análise, estudou-se as preferências dos passageiros no intuito de captar, dentre aqueles aspectos atinentes ao processamento, aqueles cuja valoração pelo passageiro impõe monitoramento e controle via contrato de concessão. Visa-se, com isso, a priorização dos recursos da Agência e dos concessionários para entregas que representam maior valor agregado aos passageiros
106. Levando em consideração as questões acima expostas, tem-se, de maneira geral, a exclusão dos indicadores associados à avaliação de atividades comerciais e outras facilidades nos aeroportos.”
107. A escolha por regular aspectos que digam respeito exclusivamente ao serviço concedido acarretou assim a redução de 36 indicadores previstos na quinta rodada para os aeroportos com movimentação acima de 5 milhões de passageiros, para 19 indicadores no total, sendo 12 componentes do Fator Q. Para aeroportos com movimentação entre 1 e 5 milhões de passageiros, eram 29 indicadores componentes da pesquisa de satisfação de passageiros, passando para 12 na presente proposta.
108. Chama-se atenção ainda para a criação de três indicadores, dentre os acima listados, com sistemática diferente dos demais. Tratam-se de indicadores que visam a demonstrar o índice de satisfação dos usuários com aspectos que, ou são acessórios, ou estão fora do escopo de atuação direta dos aeroportos.
109. Sendo essas as alterações promovidas nos indicadores em geral, adentra-se no detalhamento daquelas promovidas em indicadores específicos. Nesse ponto, vale destacar a completa reformulação da metodologia para a medição da disponibilidade de equipamentos. Ainda tendo como base a opção por tratar da qualidade do serviço aeroportuário em sentido estrito, é proposta a redução da quantidade de equipamentos a serem monitorados. Assim, passam a integrar a medição apenas os seguintes equipamentos:
 - Para o grupo de elevadores, escadas e esteiras rolantes, os equipamentos que necessariamente fazem parte dos fluxos de embarque e desembarque de passageiros;
 - Para o grupo de sistema de processamento de bagagens (embarque), os equipamentos responsáveis pelo processamento de bagagens desde os balcões de check-in até os carrosséis de triagem no lado ar. Exclui-se os equipamentos

iniciais do sistema (balanças e esteiras injetoras), por serem extremamente numerosos e possuírem baixo impacto associado a indisponibilidades isoladas;

- Para o grupo de sistema de restituição de bagagens (desembarque), os equipamentos do Aeroporto responsáveis pelo transporte de bagagens desde o lado ar até os passageiros.

110. Ademais, propõe-se que os horários em que não há movimentação no aeroporto não sejam considerados no cálculo do indicador. Por outro lado, inexistente distinção entre as indisponibilidades em virtude do motivo causador, com exceção de intervenções nos equipamentos decorrentes de obras ou manutenções de alta complexidade.
111. Essas alterações têm como objetivo aumentar a representatividade do indicador, simplificar sua aferição e incentivar que os equipamentos fundamentais ao processamento de bagagens e passageiros estejam disponíveis quando são de fato necessários. Desse modo, os IQS passam a mensurar o percentual de tempo de disponibilidade de cada grupo de equipamentos, considerando apenas os equipamentos essenciais ao processamento de bagagens e passageiros e apenas os horários que concentram a movimentação de passageiros no Terminal.
112. Para além dos indicadores, foram ainda propostas alterações na sistemática de monitoramento da qualidade dos serviços, com a redistribuição das obrigações anteriormente agrupadas sob o documento Plano de Qualidade de Serviço - PQS. Isso porque há elementos anteriormente ali tratados que dispensam a apresentação anual, uma vez que dizem respeito à estruturação de sistemas e pessoal da Concessionária, o que tende a ser estável. Desse modo, foram transferidos para o capítulo de obrigações gerais da Concessionária, e poderão ser fiscalizados sempre que necessário. Por outro lado, com a previsão de que a Concessionária disponha de um sistema de registro e tratamento das demandas relacionadas à qualidade de serviços, entende-se que é dispensável a apresentação anual dos sistemas e protocolos de atendimento aos passageiros.
113. Dessa forma, a proposta é que seja mantida a apresentação anual somente do Plano de Ações, que deverá, assim com no contrato da quinta rodada, apresentar as medidas para sanar deficiências na prestação dos serviços ou atender necessidades dos usuários identificadas por meio dos sistemas de atendimento.

III.2.15. Operações de Aviação Geral

114. Considerando demanda encaminhada pelo Conselho de Administração da Associação de Pilotos e Proprietários de Aeronaves - AOPA Brasil com propostas de alteração dos Contratos da sexta rodada de Concessões, e a despeito de as contribuições da AOPA não terem sido motivadas, entende-se que algumas delas são relevantes e podem ser acatadas.
115. Propõe-se a inclusão de uma definição para a Aviação Geral, sugerindo-se a inclusão da definição constante do RBAC nº 01, cujo título é “Definições, Regras de Redação e Unidades de Medida para uso nos Normativos da ANAC”. De acordo com o item 01.1 Definições, “Operação de aviação geral significa uma operação de aeronave não envolvendo operação de transporte aéreo público (comercial) ou de serviço aéreo especializado.”
116. Propõe-se ainda a inclusão do termo “operadores de aviação geral” de forma explícita no item 4.4.4 que trata da necessidade de o aeroporto informar sobre as alterações dos valores das Tarifas à ANAC, ao público e às empresas aéreas e demais usuários dos aeroportos com no mínimo 30 (trinta) dias de antecedência. A inclusão do termo “operadores de aviação geral” não deverá alterar de forma significativa a conduta esperada das Concessionárias, tendo em vista que se admite que a publicidade das alterações tarifárias seja realizada por meio de divulgação no sítio eletrônico, mas deixa mais claro que as alterações das tarifas cobradas pela aviação geral também devem ser divulgadas.
117. Finalmente, dada a pertinência, sugere-se também acatar a proposta da AOPA para deixar explícito no Contrato a possibilidade de a Concessionária celebrar com terceiros contratos que confirmam o direito de construir, manter ou utilizar pátios, hangares, áreas de permanência, hangaragem, abastecimento de combustíveis com vistas ao atendimento dos operadores da Aviação Geral.

III.2.16. Do Fluxo de Caixa Marginal

118. Durante as três primeiras rodadas de Concessão, diversos interessados manifestaram desconforto sobre as incertezas associadas à metodologia de cálculo do valor da Taxa de Desconto do Fluxo De Caixa Marginal que seria utilizada pela ANAC futuramente, durante a gestão contratual.

119. Assim, a partir da quarta rodada, o Anexo 5 - Fluxo De Caixa Marginal passou a estabelecer que na ocorrência de eventos relacionados aos riscos do Poder Concedente antes da Primeira Revisão dos Parâmetros da Concessão, a Taxa de Desconto do Fluxo de Caixa Marginal de cada aeroporto será aquela utilizada nos respectivos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA.
120. Porém, entende-se agora que é preferível que a taxa de desconto dos cinco primeiros anos da Concessão seja definida com base na metodologia que a ANAC vem utilizando durante os processos de Revisão dos Parâmetros da Concessão. Com efeito, nas duas últimas ocasiões em que a ANAC calculou a taxa de desconto do fluxo de caixa marginal, apresentou-se a intenção de manter a metodologia que vem sendo utilizada com vistas a sinalizar aos agentes de mercado que a Agência pretende reduzir sua discricionariedade e aumentar a previsibilidade das variáveis que impactam os projetos de concessão de infraestrutura aeroportuária.
121. Assim propõe-se que a taxa de desconto dos cinco primeiros anos da Concessão seja igual a 9,08%, o mesmo valor estabelecido pela Resolução nº 537, de 6 de dezembro de 2019, que tratou da Primeira Revisão dos Parâmetros da Concessão dos Aeroportos Internacionais Tancredo Neves/Confins e do Rio de Janeiro/Galeão - Antônio Carlos Jobim e da Segunda Revisão dos Parâmetros da Concessão do Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante, no que tange à determinação das taxas de desconto dos fluxos de caixa marginais dos respectivos Contratos.

III.2.17. Das Áreas e Atividades Operacionais

122. A Seção II do Capítulo XI trata das regras que disciplinam as chamadas Áreas e Atividades Operacionais definidas historicamente no item 11.5 como sendo as áreas e atividades essenciais à prestação dos serviços de transporte aéreo, tais como despacho de aeronaves, passageiros e bagagens, serviços auxiliares de rampa, carga e descarga de aeronaves, recebimento e despacho de carga e de bens transportados por aeronaves, abastecimento de combustível e lubrificantes, armazenagem e capatazia doméstica e internacional, entre outras atividades

- próprias de prestadores de serviços de transporte aéreo ou de serviços auxiliares ao transporte aéreo.
123. Os contratos da quarta rodada de Concessões trouxeram princípios para o estabelecimento da remuneração pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais e foi requerida a realização de consulta às partes interessadas relevantes previamente às alterações de precificação.
 124. Na quinta rodada, para os aeroportos de Recife, Vitória, Cuiabá, Maceió, João Pessoa e Aracaju, previu-se a necessidade de apresentação à ANAC de protocolos de concordância, que formalizam os acordos alcançados pela Concessionária e seus usuários, e prévia aprovação da ANAC para que os novos preços possam ser cobrados. Para os demais aeroportos, as Concessionárias devem, apenas quando solicitadas, apresentar à ANAC relatório de consulta, o qual não exige a formalização de um acordo entre aeroporto e usuário, ainda que acordos nesses casos sejam incentivados e tornem conflitos futuros bastante improváveis.
 125. Essa diferenciação regulatória entre os dois grupos de aeroportos encontra paralelo na diferenciação também adotada na regulação tarifária e que, assim como naquele caso, apoia-se na ponderação de diferentes objetivos regulatórios, tais como prevenção ao exercício de poder de mercado, minimização das distorções e da rigidez que podem resultar da regulação e racionalização de custos regulatórios. No caso em tela, entende-se que apenas nos aeroportos do primeiro grupo a capacidade de exercício de poder de mercado é grande o suficiente para justificar a relativa rigidez das ações da concessionária inerente ao requisito de protocolo de concordância e o custo regulatório envolvido no arbitramento pela Agência dos casos em que não se alcance concordância.
 126. Para os contratos da sexta rodada, propõe-se apenas duas alterações em relação às cláusulas contratuais da quinta.
 127. A primeira proposta de alteração se refere ao processo de consulta às partes interessadas relevantes previamente às alterações de precificação da remuneração pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais dos aeroportos de Curitiba, Foz do Iguaçu, Navegantes, Londrina, Manaus, Goiânia, São Luís, e Teresina (aeroportos da sexta rodada que possuem mais de 1 milhão de passageiros

processados em 2018, bem como no Aeroporto de Londrina, que se encontra na iminência de alcançar esse patamar, seguindo o critério da última rodada).

128. De forma análoga às propostas de aumentos tarifários, as propostas de definição e de alteração dos valores e critérios de remuneração pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais devem ser precedidas de consulta às partes interessadas relevantes.
129. Contudo, as propostas de aumentos tarifários podem ser aplicadas sem que seja necessária a aprovação da Agência, bastando para isso que a Concessionária apresente relatório de consulta com no mínimo 30 dias de antecedência. Caso verifique que as propostas estão em desacordo com as diretrizes estabelecidas no item 4.4, a ANAC poderá suspender sua implementação.
130. Note que este mecanismo permite que as propostas de tarifação sejam aplicadas sem que seja necessária uma aprovação formal da ANAC, mas permite que a Agência verifique se a proposta está em desacordo com as diretrizes dispostas no item 4.4 antes mesmo da sua aplicação inicial, possuindo, assim, efeito semelhante ao que seria obtido com a aprovação formal, porém conferindo mais agilidade e previsibilidade ao processo.
131. Por outro lado, as propostas de definição e de alteração dos valores e critérios de remuneração pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais só podem ser implementadas após prévia aprovação formal da ANAC, o que torna o processo mais lento e menos previsível, sem acrescentar qualquer benefício.
132. Assim, para que a mesma agilidade do processo de aplicação das propostas de aumentos tarifários possa ser conferida para a aplicação das propostas de definição e de alteração dos valores e critérios de remuneração pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais propõe-se alteração do item 11.8 do Contrato de Concessão.
133. Além disso, propõe-se retirar o termo “prestação de serviços auxiliares ao transporte aéreo” dos capítulos IV e XI do Contrato (itens 4.12, 11.5, 11.11). Algumas Concessionárias já manifestaram discordância do entendimento da ANAC sobre quais atividades são consideradas serviços auxiliares ao transporte aéreo. Um dos argumentos utilizados é que para determinada atividade ser

considerada um serviço auxiliar ao transporte aéreo, é necessário que esteja descrita de forma explícita na Resolução nº 116/2009. Porém, as regras da seção II do Capítulo XI devem ser aplicadas a todas as atividades que são essenciais à prestação dos serviços de transporte aéreo ainda que não citadas no normativo em questão, de forma a impedir práticas anticompetitivas que possam reduzir a eficiência da operação aeroportuária e afetar os preços e a qualidade dos serviços prestados aos usuários finais dos aeroportos. Assim, propõe-se que todas as referências ao termo "prestação de serviços auxiliares ao transporte aéreo" sejam substituídas pelo termo "áreas e atividades operacionais".

III.2.18. Indenização

134. Com a edição da Resolução ANAC nº 533/2019, fez-se necessária sua incorporação ao Contrato de Concessão. Dessa maneira, menções genéricas a uma metodologia de cálculo de Indenização a ser disciplinada pelo Poder Concedente, como ocorria no Capítulo XIII – Da Extinção da Concessão, passaram a indicar a referida resolução e foram suprimidos os trechos que elencavam itens a serem considerados neste cálculo, também disciplinados no ato normativo.
135. Ainda sobre o assunto e no próprio Capítulo XIII, propõe-se também que seja explicitado que em caso de extinção da concessão não serão devolvidos valores referentes à Contribuição Inicial, visando, com isso, o alinhamento com o Decreto nº 9.957/2019.
136. Mais especificamente no caso de decretação da caducidade do contrato, de que trata os itens 13.17 a 13.26, dentre os descontos a serem aplicados sobre a indenização, propõe-se suprimir “os prejuízos causados pela Concessionária em decorrência do descumprimento de obrigações contratuais”, por entender que tais prejuízos já estão abarcados pelas multas contratuais.

III.2.19. Da caducidade da concessão

137. Conforme tem-se discutido, até a quinta rodada o procedimento previsto para a etapa de extinção dos contratos de concessão assume por premissa a terminação ordinária dos contratos, pelo decurso do seu prazo, quando, em tese, haveria tempo suficiente para o desenho e a aplicação de um plano de transferência operacional

- parcimonioso e equilibrado, que perdurará durante os últimos dois anos de concessão.
138. Observou-se, a partir de situações específicas enfrentadas, especialmente na gestão da concessão do Aeroporto Internacional de Viracopos, que na circunstância excepcionalíssima de rescisão antecipada do contrato por caducidade, a disciplina contratual acima transcrita merece ser melhor clarificada e temperada. Se, de um lado, a caducidade exige um rito tão mais expedito quanto cauteloso - com o estabelecimento de um pronto e direto contato do Estado com a infraestrutura até então afetada a um prestador que agora se reconhece inapto para a outorga – de outra banda não se pode desconsiderar que somente de constrói e aplica um processo eficaz de transferência do ativo se já estiver bem endereçada uma nova diretiva política quanto à exploração e operação do aeroporto retomado pelo Poder Público.
139. Vale destacar: nas hipóteses legais e contratuais de caducidade, o Poder Público se vê surpreendido pelo comportamento irregular do concessionário e deve, por imperativo legal e contratual, encerrar a outorga, mas sem abandonar ou comprometer a continuidade do serviço público que estava concedido. O Estado há, então, de reingressar no empreendimento, seja para assumi-lo ou delega-lo a terceiro, com as cautelas e com a sensibilidade inerentes às atividades aeroportuárias, o que demanda, no mínimo, a obtenção de um conjunto efetivamente robusto e seguro de informações. Essas informações serão úteis não apenas para que se conheça, com precisão, o sistema de operações em andamento, mas também para a adequada mensuração do ativo a ser reavido e aferição de sua compatibilidade com um novo regime de exploração.
140. A partir de tais constatações e visando conciliar a estabilidade das atividades e operações aeroportuárias com o encerramento do vínculo contratual por culpa da Concessionária, em momento não previsto, propõe-se que seja previsto em contrato um interstício, mesmo após a decretação da caducidade, durante o qual os aeroportos concedidos permaneçam sob operação da Concessionária, que passa a estar em regime compulsório de desmobilização e retirada.

141. Trata-se de possibilidade já ventilada pela legislação nacional, mais especificamente na Lei nº 13.448/2017, ao dispor sobre contratos de parceria dos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário, emprestando legalidade à preocupação com o estabelecimento de uma transição operacional segura, que controle bem os riscos de interrupção na prestação do serviço público, ao admitir que se proteja a efetiva ruptura do vínculo contratual. Sob essa perspectiva, salvo melhor juízo, parece igualmente razoável e coerente que solução semelhante seja dada em casos de caducidade, nos quais, por essência, não se oferecem grandes possibilidades de preparo prévio e antecipação dos fatos ao Poder Concedente.
142. Com essas considerações, nas minutas a serem submetidas a crivo popular para a sexta rodada de concessões, sugere-se a inclusão de item que assegure que, decretada a caducidade da concessão pelo órgão com competência para tanto, seja fixada uma data futura em que se dará realmente a ruptura formal do vínculo jurídico de outorga, com consequente cessação, só então, das responsabilidades e deveres contratuais. Essa data deverá ser estipulada de acordo com o caso concreto, pois considerará a realidade do contrato a ser encerrado e a situação dos aeroportos que serão reavidos, e não poderá ultrapassar dois anos.
143. Tomou-se como referência para esse limite, de dois anos, além do período referido na Lei nº 13.448/2017, uma análise amostral do tempo que o Governo Federal, através da SAC e da ANAC, demandou para conceder os aeroportos da quinta rodada. Naquela ocasião, para exploração de doze aeroportos agrupados entre os Blocos Nordeste, Centro-Oeste e Sudeste, foram necessários 480 (quatrocentos e oitenta) dias desde a aprovação dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental pela Secretaria Nacional de Aviação Civil, em 11 de maio de 2018, até a assinatura do primeiro dos contratos.

III.2.20. Bens Reversíveis

144. A versão anterior do Contrato conceituava apenas os bens reversíveis, sendo a definição de bens não reversíveis puramente residual. Assim, propõe-se inserção de cláusula exemplificando que todos os bens, direitos e serviços utilizados exclusivamente em atividades administrativas da Concessionária são não reversíveis, sem prejuízo da definição residual.

III.2.21. Relatórios de bens

145. As cláusulas referentes aos relatórios de controle patrimonial tiveram ajustes de redação visando maior clareza. Ainda, foram ampliados os requerimentos de dados a serem apresentados em cada relatório de forma a permitir melhor identificação e rastreabilidade de cada bem.

III.2.22. Relatório de movimentação de bens

146. Sugere-se adicionar cláusula delimitando objeto e escopo do Relatório de Movimentação de Bens - RMB.
147. Propõe-se alteração conceitual das movimentações a serem reportadas no RMB, substituindo o conceito de “bens adquiridos” por “movimentações de entrada” e aglutinando “bens alienados” e “bens doados” em “movimentações de saída”.
148. Ainda, para os casos de alienação, substituição ou doação de bens que sejam considerados de alto valor e que não tenham sido substituídos por bens ou serviço equivalentes, o RMB deverá ser acompanhado, no laudo emitido por empresa ou profissional competente que ateste o motivo do desfazimento, que esse não implicará em prejuízo à continuidade e atualidade dos Serviços de Exploração Aeroportuária.
149. Por fim, para permitir melhor controle de bens transferidos pelo poder público que venham a ser doados pela concessionária, sugere-se que o RMB seja acompanhado de declaração do donatário, com a identificação do nome e CNPJ da instituição, devidamente assinada pelo representante legal da entidade beneficiada, indicando a lista de bens recebidos, de forma individualizada.

III.2.23. Consulta aos usuários

150. No Capítulo XV – Das consultas aos usuários, foi acrescida a obrigação da Concessionária consultar partes interessadas relevantes em relação a propostas de realização de investimentos, adequações ou alterações na infraestrutura aeroportuária que reduzam de forma significativa a oferta de infraestrutura. Conforme já exposto, uma vez que a concessão em blocos envolve aeroportos menos rentáveis, objetiva-se com esse item evitar potenciais situações em que haja

redução da infraestrutura (visando diminuir OPEX – custos de manutenção) com prejuízo do atendimento adequado aos usuários.

III.2.24. Das Disposições Finais

151. Historicamente, a ANAC, a cada rodada de concessão foi instada pelo Poder Executivo à inclusão, nos contratos, de disciplina específica referente à estabilidade dos empregados da INFRAERO que eventualmente fossem transferidos da empresa pública para os quadros da Concessionária.
152. Acerca do assunto, sempre compreendeu-se a iniciativa como uma tratativa da União Federal com aquela empresa pública e seus empregados, a fim de convergir o interesse desses à diretiva do setor quanto à desestatização dos aeroportos, incrementando, por conseguinte, a sua colaboração e envolvimento no projeto.
153. Nessa linha, o modelo de estipulação de um prazo para que a transferência dos empregados fosse realizada sob a garantia de estabilidade foi incorporada aos instrumentos contratuais decorrentes das rodadas anteriores, estabelecendo-se como um contraponto efetivo de evitação do esvaziamento dos quadros da INFRAERO, naquele aeroporto concedido, antes do término da transição operacional, através de proposta de emprego mais atrativa do que a que poderia ser oferecida pela empresa pública.
154. No entanto, a garantia de emprego para empregados da INFRAERO que forem transferidos à Concessionária já não constitui, para a sexta rodada de concessões, diretiva governamental para o setor. Como referido anteriormente, sempre se compreendeu a recomendação como resultado de uma atuação estratégica do Governo Federal junto à empresa, não cabendo a ANAC imiscuir-se sobre os motivos que ensejam, agora, uma nova forma de enfrentamento da questão.
155. A par de tais considerações, esclarece-se que, nos documentos jurídicos aqui referenciados, propõe-se a supressão de todo o capítulo XVI acima transcrito, já que, por diretriz política, já não subsiste garantia de emprego aos empregados da INFRAERO, tornando desnecessárias disposições que limitem no tempo a transferência dos mesmos à Concessionária ou que digam respeito ao regime de previdência social em que serão inseridos.

156. Demais disso, merece esclarecimento adicional a retirada da previsão que constava no item 16.1.1 do contrato da rodada anterior, a respeito do dever de a Concessionária dar preferência aos empregados da INFRAERO na seleção de seu quadro de empregados. Inicialmente, a regra foi fruto de recomendação emanada do Tribunal de Contas da União, durante o processo de fiscalização da quarta rodada de concessões.
157. Ocorre que, como referido acima, dado o dinamismo inerente ao setor, que afeta necessariamente também as diretrizes governamentais, há de se admitir a revisão do posicionamento da Agência quanto ao assunto. Não bastasse o encerramento da política garantista que conferiria estabilidade aos empregados da INFRAERO, também há de se reconhecer que atualmente o problema que parecia ser endereçado pelo TCU através daquela recomendação – alternativas para a viabilidade econômica da empresa pública – é pauta cara à União Federal que, no gozo de suas atribuições constitucionais, já vem lhe dando o devido tratamento, sem a necessidade de utilização dos contratos de concessão geridos pela ANAC para tanto.

III.2.25. Da Cláusula de Solução de Controvérsias

158. As alterações promovidas na seção Arbitragem iniciaram-se pela própria nomenclatura, com o intuito de incluir disposições iniciais que reforçam o incentivo às partes de esforçarem-se para uma solução amigável de todas as controvérsias, relativas ao Contrato de Concessão, envolvendo direitos patrimoniais disponíveis.
159. Dessa forma, a Subseção I – Das Disposições Gerais inicia-se com a previsão de que as partes devem preferir resolver as controvérsias “entre si e de forma amigável”. Tal previsão busca não apenas que seja alcançada uma solução consensual, como também estimula o bom relacionamento entre as partes, o comportamento transparente, prevenindo futuros conflitos ou seu agravamento, além de, mor das vezes, ser uma solução mais rápida, eficaz, e de menor custo para as partes, e conseqüentemente, para a sociedade.

160. Passa-se, então à análise da Subseção II – Da Arbitragem, a qual inicia com o item 16.9, cuja inovação (em comparação com a cláusula arbitral da 5ª Rodada) reside, basicamente, na menção ao Decreto n. 10.025/2020.
161. Os itens 16.10 e 16.11 não trazem inovação. Já o item 16.12, embora mantenha a lógica de eleição da câmara arbitral por meio do consenso entre as partes, faz expressa menção à necessidade de credenciamento da câmara pela Advocacia-Geral da União, em conformidade com exigência regulamentada no bojo do Decreto n. 10.025/2019.
162. Os subitens 16.12.1, 16.12.1.1 e 16.12.1.2 inovam ao regular a hipótese de ausência de consenso entre as partes quanto à escolha da câmara. Apesar de mantida a prerrogativa de o Poder Concedente indicar uma das três câmaras previamente elencadas (as mesmas já previstas na modelagem da 5ª Rodada), o exercício de tal direito ora sujeita-se ao prazo de 15 (quinze) dias. Ao fim deste prazo, caso não seja feita a indicação, o poder de escolha passa para as mãos da Concessionária, sendo certo que, em qualquer hipótese, o credenciamento – ou seus requisitos, caso aquele não esteja disponível à época do litígio – deve ser observado. Dessa forma, intenciona-se evitar o prolongamento indefinido da etapa de escolha da câmara, imprimindo maior celeridade ao procedimento arbitral.
163. O item 16.13 faz menção expressa ao Decreto nº 10.025/2019, em cumprimento ao disposto no art. 7º, II, desse normativo, o qual prevalece sobre o regulamento da câmara arbitral eleita.
164. O subitem 16.13.1 afasta a possível aplicação automática de eventuais dispositivos contidos no regulamento da câmara eleita acerca de procedimentos expeditos ou de árbitro único. Isso porque tais procedimentos fogem a duas importantes regras gerais que norteiam a cláusula arbitral em voga, quais sejam: procedimento regular e julgamento colegiado. Portanto, pretende-se incrementar a segurança das partes, evitando que sejam surpreendidas pela adoção de tais procedimentos excepcionais.
165. O subitem 16.13.2 traz a regra da prevenção, como forma de concentrar na mesma câmara arbitral a competência para administrar demandas conexas, tornando a gestão de tais procedimentos mais eficiente.

166. O item 16.14, que trata da composição do Tribunal Arbitral, inova apenas ao dispor que eventuais substituições dos árbitros serão também decorrentes de nomeação pelas Partes, a fim de afastar eventual previsão em sentido diverso contida no regulamento da câmara arbitral eleita. O subitem 16.14.1 não apresenta inovação, enquanto o subitem 16.14.2 é proposto agora com o intuito de evitar limitações desnecessárias à escolha do árbitro.
167. O item 16.15 pretende apenas reforçar o dever do Tribunal Arbitral de exercer o papel de conciliador das partes no início do procedimento arbitral.
168. O item 16.20 e seus subitens apresentam as regras quanto às despesas da arbitragem, incluindo custas e honorários dos profissionais envolvidos. Esse regramento sofreu apenas alguns ajustes redacionais, a exceção do item 16.20.2 que apresenta ligeira inovação ao tratar da possibilidade de produção de prova pericial, estabelecendo que a escolha de um perito independente será, preferencialmente, fruto do consenso entre as partes, ou não havendo acordo, com prevalência da indicação do Tribunal Arbitral.
169. Em consonância com o item 16.20 e assim como disposto nos contratos da quinta rodada, os custos da perícia, inclusive honorários, serão sempre antecipados pela Concessionária. Lembrando que a Concessionária poderá obter a restituição dessa, e demais despesas que houver antecipado, caso seja vitoriosa, conforme estabelecido pela sentença arbitral, nos termos do subitem 16.20.3.
170. O item 16.21 inova ao dispor no Contrato sobre o cumprimento de eventual condenação imposta ao Poder Concedente, em linha com disposto no art. 15, caput e parágrafos, do Decreto nº 10.025/2019. O item esclarece que, a depender da natureza da obrigação imposta na sentença arbitral, o adimplemento por parte do Poder Concedente se dará por precatório judicial (ou requisição de pequeno valor) ou instrumentos contratuais pertinentes, inclusive mecanismos de reequilíbrio econômico-financeiro.
171. No que concerne ao tribunal *ad hoc*, tendo em vista a definição de que a arbitragem será necessariamente institucional, de direito, isto é, será gerida por uma instituição de arbitragem com normas e regulamento próprios. Dessa forma, foi excluída a cláusula que previa a possibilidade de adoção de tal tribunal.

172. Por fim, com o intuito de estender a celeridade e a qualificação técnica das decisões exaradas pelo Tribunal Arbitral à análise de medidas cautelares ou de urgência, foi inserida no contrato a previsão de utilização do árbitro de emergência. Assim, a parte interessada deverá requer medidas cautelares ou de urgência ao árbitro de emergência, nos termos do regulamento da Câmara de Arbitragem eleita. Na falta de concessão, a demanda poderá ser apresentada a uma das três Câmaras **identificadas no contrato, quais sejam - (i) Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional; (ii) Corte Internacional de Arbitragem de Londres; ou (iii) Corte Permanente de Arbitragem de Haia.**

III.3. Alterações no Anexo 02 - Plano de Exploração Aeroportuária (PEA)

173. As alterações realizadas tiveram como diretriz alinhar o Plano de Exploração Aeroportuária (PEA) à regulação mais flexível, com foco maior no desempenho esperado. Portanto, o objetivo principal foi detalhar, esclarecer e especificar os requisitos de nível de serviço e especificações mínimas da infraestrutura aeroportuária, elucidando os resultados pretendidos.

III.3.1. Especificações Mínimas da Infraestrutura Aeroportuária

174. Em relação às Especificações Mínimas, tinha-se até então a sua aplicação exclusiva para Terminais de Passageiros. Nas alterações propostas, buscou-se adequar os requisitos, dando maior relevância regulatória, definindo os elementos essenciais ao projeto e à operação do aeroporto. Nesse sentido, analisa-se então a infraestrutura aeroportuária de maneira integrada, observando a interação dos fluxos desde o acesso viário até o sistema de pistas do aeroporto. Sob essa perspectiva, o conceito de Especificações Mínimas foi redimensionado, de forma a abarcar não apenas os terminais de passageiros, como toda a infraestrutura aeroportuária.
175. Dessa forma, estabeleceram-se especificações mínimas para vias de acesso, meio-fio e estacionamento de veículos, por exemplo, abrangendo de forma expressa condições mínimas da infraestrutura, como iluminação, sinalização e dimensionamento adequado. Cabe destacar que, com o crescimento de soluções de transporte via aplicativo e o aumento da demanda em aeroportos, nota-se que

as vias de acesso e o meio-fio têm se tornado componentes fundamentais para o fluxo de passageiros, ensejando realização de investimentos em aeroportos já concedidos. Por isso, entende-se que o contrato deve se manter flexível, permitindo as mudanças e novas tecnologias que certamente ocorrerão ao longo do período contratual, porém sempre garantindo que a infraestrutura estará adequada e que um bom serviço seja prestado aos seus usuários.

176. Com base na experiência da Agência na avaliação de nível de serviço em aeroportos já concedidos, foram também alteradas especificações mínimas, tornando-as mais efetivas na garantia do conforto e do nível de serviço adequado aos passageiros, garantindo maior clareza e segurança para os operadores aeroportuários.

III.3.2. Nível de Serviço de Terminais de Passageiros

177. Com as propostas de alteração apresentadas, buscou-se trazer ao contrato as regras de avaliação de nível de serviço já aplicadas pela Agência, que por sua vez são lastreadas em literatura técnica do setor e melhores práticas internacionais. Dessa forma, entende-se que os requisitos para avaliação do cumprimento das obrigações contratuais ficam mais claros, diminuindo os riscos e aumentando a atratividade do negócio aos players mais eficientes, além de contribuir para a gestão contratual mais efetiva.
178. Alinhando-se às melhores práticas internacionais de infraestrutura aeroportuária, explicitou-se no PEA a definição do nível de serviço em termos de área mínima por passageiro e tempo de ocupação no componente. Importante destacar que essa evolução foi possível a partir de outros avanços regulatórios, com a maior maturidade institucional da Agência, como, por exemplo, a Resolução nº 464, de 22 de fevereiro de 2018, que instituiu o Relatório de Informações de Movimentação Aeroportuária – RIMA.
179. Os parâmetros de nível de serviço adotados para a sala de embarque tiveram uma alteração formal, de forma a simplificar sua aplicação e trazer mais clareza do que o regulador espera da Concessionária. Nesse contexto, os parâmetros de máxima ocupação do componente e da diferenciação da área a ser disponibilizada ao

percentual de passageiros sentado e em pé foram incorporados em um parâmetro único, de forma que não houve alteração do nível de serviço exigido.

III.3.3. Processamento de passageiros em posições próximas (pontes de embarque)

180. Até a quinta rodada de concessões aeroportuárias, estabeleceu-se que o percentual mínimo de passageiros a ser processado em posições próximas (pontes de embarque) não deve ser inferior a 65%, para passageiros domésticos, e 95%, para passageiros internacionais.
181. A partir do Relatório de Informações de Movimentação Aeroportuária (RIMA), instituído na Resolução ANAC nº 464, de 22 de fevereiro de 2018, determinou-se a movimentação de passageiros em um dia típico em diversos dos maiores aeroportos brasileiros, concedidos e não concedidos.
182. A partir dos resultados obtidos, com base no levantamento realizado no 1º semestre de 2019, evidencia-se que, para o Aeroporto de Curitiba, os voos internacionais são concentrados em picos de movimentação, enquanto a movimentação dos voos domésticos é mais distribuída ao longo do dia. Essa caracterização do dia típico é usual em aeroportos em que a movimentação de passageiros internacionais é relativamente pequena, se comparada aos voos domésticos, e se concentra em apenas poucos horários do dia.
183. Assim, vê-se que um requisito de percentual maior de processamento de passageiros internacionais em posições próximas (pontes de embarque), nestes casos específicos de movimentação internacional concentrada em alguns horários, enseja maior disponibilidade de infraestrutura, que atenderia ao pico de demanda, mas em contrapartida possivelmente teria ociosidade no restante do dia.
184. Para contornar essa situação, é usual a construção de estruturas reversíveis, que podem atender aos momentos de processamento de voos internacionais, mas que nos demais horários são revertidas para voos domésticos. Este é, inclusive, o caso da infraestrutura atual do Aeroporto de Curitiba, conforme descrito no Relatório da Visita Técnica (SEI 3478799) realizada durante os estudos para o processo de desestatização.

185. No mesmo aspecto, uma vez que a movimentação de passageiros domésticos é mais significativa no aeroporto e mais bem distribuída, analisando-se o dia típico, depreende-se que o uso das posições próximas e pontes de embarque associadas é mais regular no decorrer do dia.
186. A partir disso, propõe-se alterar para 70% o requisito de processamento de passageiros domésticos em posições próximas (pontes de embarque) e para 85% o requisito de processamento de passageiros internacionais. Entende-se que, assim, promove-se uma utilização mais eficiente da infraestrutura e também melhor qualidade de serviço ao passageiro, considerando os aeroportos da atual rodada, que têm movimentação de passageiros domésticos significativamente superior à movimentação internacional.
187. Além disso, entende-se que a redução do requisito percentual de processamento de passageiros internacionais em pontes de embarque permite acomodar situações atuais do mercado, como a maior autonomia de aeronaves código C e utilização da mesma aeronave para voos domésticos e internacionais subsequentes.
188. Da mesma maneira, avalia-se que os requisitos propostos para o processamento doméstico e internacional permitem também margem para acomodar novos modelos de negócio de companhias aéreas, incluindo modelos low cost, em que o aeroporto opte por acomodar o processamento de determinados voos em embarque ou desembarque em posições remotas.
189. Deve-se mencionar ainda que, bem como as demais obrigações contratuais relativas à oferta de infraestrutura e serviços aeroportuários, os requisitos de processamento de passageiros em pontes de embarque podem ser objeto de Proposta Apoiada entre Concessionária e Empresas Aéreas. Assim, possibilita-se flexibilização regulatória para acomodar novos arranjos de mercado e avanços tecnológicos, mantendo-se o equilíbrio econômico-financeiro da concessão.

III.3.4. Melhorias da Infraestrutura Aeroportuária

190. Para a Fase I-B, os investimentos requeridos na proposta atual seguem os mesmos conceitos aplicados à quinta rodada de concessões. Estabelecem-se melhorias em terminais de passageiros e infraestruturas associadas, em pátios de aeronaves e nos sistemas de pistas do aeroporto.

191. Acerca dos terminais de passageiros e infraestruturas associadas, optou-se por não prescrever as demandas a serem atendidas pelos investimentos estabelecidos para a adequação da capacidade de processamento, que deverá exclusivamente observar a movimentação de passageiros realizada no período anterior ao final da Fase I-B.
192. Assim, tem-se maior flexibilidade para a Concessionária estabelecer as suas demandas de projeto. Uma vez que, durante a Fase II do Contrato de Concessão, o nível de serviço e as especificações mínimas da infraestrutura devem ser atendidos integralmente, entende-se que a Concessionária realizará investimentos com capacidade além da demanda do ano final da Fase I-B, de forma a evitar intervenções subsequentes no aeroporto, porém fica a seu encargo definir as margens do seu projeto.
193. Cabe ressaltar que houve diferenciação quanto à 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, 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.
194. Para os pátios de aeronaves, buscou-se nos investimentos requeridos para a Fase I-B (com prazo de três anos) a oferta da infraestrutura necessária para o atendimento da demanda de aviação comercial prevista no EVTEA para o quinto ano da Concessão.
195. Nos casos em que a previsão de demanda do EVTEA ensejasse um número menor de posições do que o pátio atual do aeroporto possui, manteve-se o número de posições atuais no requisito de investimento. Ocorreu essa situação, por exemplo, nos aeroportos de Pelotas, Rio Branco, Cruzeiro do Sul, Tabatinga e Boa Vista – a infraestrutura existente possui número de posições de pátio maior do que o necessário para atendimento à demanda do Ano 5; portanto, estabeleceu-se o

- número de posições atuais como o requisito de investimento, objetivando-se manter a oferta atual da infraestrutura.
196. É importante ressaltar as diferenças entre o atendimento da demanda em relação às infraestruturas de terminais de passageiros e de pátios de aeronaves. No primeiro caso, é possível que um terminal processe um número de passageiros além da sua capacidade; a operação acontece, ainda que com uma consequente degradação do nível de serviço. Dessa maneira, é possível verificar, posteriormente, a demanda Hora Pico realizada e o nível de serviço oferecido, analisando-se o atendimento ao Contrato de Concessão.
197. No caso de pátios de aeronaves, ao contrário, a carência de infraestrutura restringe a operação e a demanda – não é possível processar um número maior de aeronaves do que o pátio comporta. Portanto, entende-se fundamental assegurar, principalmente em aeroportos menores e potencialmente deficitários, o número de posições de pátio adequado para o atendimento da demanda.
198. Outro ponto alterado foi a possibilidade de ampliação de prazos dos investimentos da Fase I-B, motivadamente, em caso de atrasos nas obras decorrentes da não obtenção de declarações de utilidade pública (DUP), exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária. Considerando as possibilidades mapeadas nos EVTEAs, entende-se que há volume razoável de desapropriações para a realização de investimentos na Fase I-B na atual rodada. Sendo a emissão de DUP atribuição do Poder Concedente, julga-se razoável que, motivadamente (caso tenha impactos demonstrados), o atraso nesses processos (por motivos exógenos à Concessionária) possibilite uma reavaliação dos prazos para execução dos investimentos relacionados.
199. Para a Fase II do Contrato de Concessão, reiterou-se que deverão ser realizados investimentos na infraestrutura aeroportuária de forma a prover a capacidade adequada para processamento da demanda de passageiros e de aeronaves.

III.3.5. Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI)

200. Entende-se que, como ferramenta de planejamento, a obrigatoriedade de cumprimento das ações uma vez elencadas no PGI desincentiva o fornecimento de informações completas sobre a infraestrutura aeroportuária. Desse modo,

reiterando-se que, como instrumento de planejamento, o PGI é uma ferramenta propícia para discussões e estudo de cenários, esclareceu-se na proposta de PEA o seu caráter não vinculativo, ainda que deva sempre ser atualizado conforme a realidade das operações.

201. Além disso, foram alteradas as informações obrigatórias do PGI. Estabeleceu-se que o relatório de Avaliação das Condições da Infraestrutura (ACI) deve conter informações mais completas sobre toda a infraestrutura aeroportuária na revisão inicial e final do PGI, quando são importantes para embasar os processos de transição operacional e de novos investimentos. No decorrer da concessão, entende-se que qualquer informação pode ser solicitada pela ANAC, se necessário, sem onerar a Concessionária na elaboração de ACI completo a cada cinco anos.
202. Ainda, foi revisado também o Programa de Melhorias da Infraestrutura (PMI), esclarecendo que a visão mais detalhada sobre os investimentos futuros deve abranger um período de cinco anos. Nos ciclos de investimento seguintes, posteriores a esse período, entende-se que são debatidos ainda de forma preliminar, bastando a apresentação conceitual dos investimentos pretendidos.
203. Por fim, incluiu-se no PGI um caderno de plantas, que visa apresentar, em projetos conceituais, os diferentes cenários de expansão e as características da infraestrutura ao longo do período da concessão.

III.3.6. Aplicabilidade de requisitos do PEA (Apêndice A)

204. Na atual rodada, propôs-se a divisão dos aeroportos entre as seguintes faixas:
 - Faixa 1A: aeroportos sem movimentação comercial de passageiros;
 - Faixa 1: aeroportos com movimentação anual menor ou igual a 1 milhão de passageiros;
 - Faixa 2: aeroportos com movimentação anual entre 1 milhão de passageiros e 5 milhões de passageiros;
 - Faixa 3: aeroportos com movimentação anual igual ou superior a 5 milhões de passageiros.
205. No enquadramento inicial, o Aeroporto de Bacacheri foi classificado como Faixa 1A e os demais aeroportos foram analisados com base na sua movimentação

- anual. Nos casos específicos dos aeroportos de Londrina e Porto Velho, apesar de atualmente processarem menos de 1 milhão de passageiros/ano, entendeu-se que o seu enquadramento inicial na faixa 2 é mais coerente por já se aproximarem da marca superior de processamento de passageiros, reduzindo assim incertezas e investimentos desnecessários.
206. Em relação à transição entre faixas, foram propostas melhorias em relação às condições estabelecidas na quinta rodada de concessões, com objetivo de tornar as regras mais claras e simples para a classificação dos aeroportos, observando a movimentação anual de passageiros. Além disso, após o reenquadramento do aeroporto em nova faixa, manteve-se o período para adequação aos novos requisitos (22 meses), esclarecendo-se o início da contagem desse prazo.
 207. Sobre a aplicabilidade dos requisitos do PEA em relação às faixas, frisou-se que não se aplicam especificações mínimas da infraestrutura aeroportuária ou nível de serviço de terminais de passageiros a aeroportos sem movimentação comercial de passageiros. Os usuários de aviação geral são processados, majoritariamente, em infraestruturas dedicadas e distintas da aviação comercial; portanto, o aeroporto deve atender adequadamente aos usuários, nas suas características específicas, sem necessidade de construção de infraestruturas que não sejam utilizadas.
 208. Acerca da aplicabilidade dos requisitos de nível de serviço, as diferenças entre as faixas de aeroportos com movimentação anual inferior a 1 milhão de passageiros e superior a esta marca consistem na verificação do cálculo da capacidade de processamento em termos de tempo máximo de ocupação e em pontes de embarque.
 209. Sobre o tempo máximo de ocupação, acredita-se que, pelas características únicas de aeroportos menores, é mais eficiente que a Concessionária tenha flexibilidade em adaptar a sua infraestrutura para o atendimento das operações conforme o seu conhecimento do aeroporto, do comportamento usual dos passageiros e das suas características de gestão, observando as singularidades de cada aeroporto.
 210. Em relação às pontes de embarque, cabe ressaltar que a aplicabilidade do requisito para aeroportos com movimentação acima de 1 milhão de passageiros atende à diretriz do Ministério da Infraestrutura.

211. Cabe ressaltar que, nas visitas técnicas realizadas para estudos no processo de desestatização, observou-se que, dentro dessa faixa de movimentação (acima de 1 milhão de passageiros/ano), os seguintes aeroportos já dispõem de pontes de embarque: Curitiba, Goiânia, Manaus, São Luís e Boa Vista. No aeroporto de Foz do Iguaçu há atualmente obras sendo realizadas pela Infraero, que contemplam a ampliação da sala de embarque e instalação dos equipamentos.
212. No aeroporto de Londrina e de Porto Velho, não há atualmente pontes de embarque; em virtude do seu enquadramento inicial na Faixa 2 e da necessidade de atendimento ao nível de serviço durante toda a Fase II, entende-se necessário que a Fase IB preveja instalação dos equipamentos, para possibilitar o atendimento ao requisito na Fase II.

III.4. Das alterações no Anexo 3 – Procedimentos para aplicação das penalidades de multa

213. Em relação ao Anexo 3, foram inseridas infrações 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 na Tabela B – Infrações Relacionadas a Obras e Investimentos. Em especial, com isso, admite-se que os valores previstos de infração sejam reduzidos em virtude de entregas ou adimplementos parciais, nos termos expostos nas cláusulas do anexo, objetivando-se maior razoabilidade na averiguação da infração.
214. Deve-se também pontuar que, para os investimentos relativos à Fase I-B (incluídos na Tabela 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.

III.5. Das alterações no Anexo 7 – Plano de Transferência Operacional

215. As alterações propostas para o Anexo 7 – Plano de Transferência Operacional decorrem da experiência nas transições dos aeroportos da quinta rodada de concessões. Verificou-se que, a despeito das simplificações e melhorias promovidas naquele documento, já desde a assinatura do contrato as Concessionárias apresentaram muitas dúvidas, o que motivou inclusive a edição

de uma Cartilha para elaboração e apresentação do PTO. Entretanto, quando os documentos das Concessionárias foram recebidos, verificou-se que alguns aspectos do Anexo 07 ainda não haviam sido bem compreendidos, notadamente os prazos de apresentação dos diversos documentos necessários para uma transição bem-sucedida.

216. Assim, entendeu-se necessário efetuar a reorganização do documento, a fim de que seja possível identificar com mais clareza e facilidade as exigências a serem cumpridas pela Concessionária em cada momento específico, durante todo o processo de transferência operacional.
217. Além disso, promoveu-se a simplificação do conteúdo do PTO, de forma que ficaram mantidas apenas aquelas informações, documentos e ações que efetivamente se mostram necessários para a continuidade e segurança do serviço. Por esse motivo, e reconhecendo-se que pela qualificação técnica dos participantes do Leilão estes demonstram conhecimento acerca da operação de infraestruturas de porte semelhante aos ativos concedido, restringiu-se o escopo das orientações ao concessionário aos “exemplos de ações de transferência operacional”.
218. A reorganização promovida partiu das seguintes premissas:
 1. A concessionária é responsável pela garantia da continuidade e adequação do serviço, e detém o conhecimento técnico operacional, avaliado no momento do Leilão;
 2. Busca pela separação clara dos momentos e das exigências vinculadas a cada momento.
 3. A simplificação da documentação a ser entregue pela Concessionária, que concentrará foco apenas naquilo que é essencial à aprovação.
219. Além disso, considerando os ajustes que se fizeram necessários no rol de condições para encerramento do Estágio 2, entendeu-se conveniente, ainda, que fosse estabelecido um ato expresso do Poder Concedente, pelo qual fosse possível declarar a satisfação dos requisitos formal e materialmente imprescindíveis ao fim da transição operacional. Por essa razão, promoveu-se adaptação na redação do item 7.1, devidamente refletida no item 2.22.9 do corpo principal do Contrato de Concessão.

220. Por fim, as ações não diretamente relacionadas ao período da transição, mas que decorrem das obrigações contraídas nesta etapa contratual foram agregadas em seção específica designada como “obrigações complementares”.
221. Nada obstante, com intuito de diminuir a litigância patrimonial entre a Concessionária e o antigo operador, propõe-se antecipar o prazo restritivo da retirada de bens do sítio aeroportuário, passando da Data de Eficácia, como constou da quinta rodada, para a Data de Assinatura do Contrato.
222. O processo de transferência operacional de um aeroporto, por ocasião de sua concessão, é algo que demanda extrema cooperação entre todos os agentes envolvidos, de sorte que os parâmetros de eficiência e segurança sejam mantidos.
223. Nessa linha, vale registrar que na quinta rodada de concessões, observou-se cobrança à Concessionária pela Infraero, tendo em vista a utilização de bens e equipamentos necessários ao processo de treinamento de pessoal, durante o período de transferência operacional, sob o fulcro de uma interpretação restritiva do que consta nos itens 3.4 e 5.1.11 do PTO daqueles contratos. Para evitar casos situações como essa, propõe-se a reformulação desses itens, de sorte que a extensão ali disposta possa expressar os parâmetros formais mínimos a serem observados de forma mais clara.
224. Assim, sendo entendimento cristalino que a disponibilização, sem custos adicionais, de áreas, bens e equipamentos necessários ao processo de capacitação, durante o período de transferência operacional, é basilar para a existência de uma transição eficiente e cooperativa, sugere-se o ajuste da redação do Anexo 07 – Plano de Transferência Operacional, no que tange ao acesso da Concessionária ao aeroporto concedido, de forma consolidada no item 6.6.

IV - DAS CONSIDERAÇÕES FINAIS

225. Os documentos jurídicos que informam o projeto se encontram aptos para o debate público, mediante a sua sujeição ao procedimento de consulta pública por 45 dias, em que esta Agência busca contribuições para o aperfeiçoamento do projeto. Nesse sentido, a ANAC convida os interessados a apresentar contribuições fundamentadas sobre os eferidos documentos com o objetivo de aprimorar sua abordagem regulatória.