

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

RELATÓRIO DE CONTRIBUIÇÕES

AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 09/2016

**CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS
AEROPORTOS DE PORTO ALEGRE - SALGADO FILHO, DE
SALVADOR - DEPUTADO LUÍS EDUARDO MAGALHÃES, DE
FLORIANÓPOLIS - HERCÍLIO LUZ E DE FORTALEZA - PINTO
MARTINS**

1 INTRODUÇÃO

De acordo com o Aviso de Audiência Pública nº 09/2016, publicado no Diário Oficial da União nº 86, de 06 de maio de 2016, Seção 3, página 8, a Diretoria Colegiada desta Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), conforme deliberado na reunião de diretoria realizada em 04 de maio de 2016, resolveu submeter a audiência pública as minutas de Edital de Licitação, Contrato de Concessão e respectivos Anexos relativas à concessão da ampliação, manutenção e exploração dos Aeroportos de Porto Alegre - Salgado Filho, de Salvador - Deputado Luís Eduardo Magalhães, de Florianópolis - Hercílio Luz e Fortaleza - Pinto Martins, bem como os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental para os aeroportos em questão, elaborados pela extinta Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, atualmente integrante do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.

Os referidos documentos foram colocados à disposição do público em geral no sítio desta Agência na rede mundial de computadores por meio do endereço eletrônico <http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias-em-andamento/audiencias-publicas-em-andamento>. Os estudos de viabilidade técnica, por sua vez, foram disponibilizados no sítio eletrônico da Secretaria de Aviação Civil.

As contribuições foram encaminhadas a esta Agência por formulário eletrônico próprio disponível no sítio acima indicado até as 18 horas do dia 20 de junho de 2016 ou protocolados em meio físico. A SAC disponibilizou ainda o email concessões2015@aviacao.gov.br para o recebimento de contribuições acerca dos EVTEA

As audiências públicas ocorreram:

- a) em Fortaleza (CE), no dia 19 de maio de 2016, quinta-feira, a partir das 10 horas, no auditório da Secretaria do Esporte do Governo do Estado do Ceará, situado na Avenida Alberto Craveiro, nº 2775, Castelão;
- b) em Salvador (BA), no dia 20 de maio de 2016, sexta-feira, a partir das 13 horas, no auditório da Infraero, situado no Mezanino do Aeroporto Internacional de Salvador, Praça Gago Coutinho, s/n, São Cristóvão;
- c) em Porto Alegre (RS), no dia 2 de junho de 2016, quinta-feira, a partir das 10 horas, no auditório do Núcleo Regional de Aviação Civil da ANAC, situado na Avenida Severo Dullius, nº 1244, São João;

- d) em Florianópolis (SC), no dia 3 de junho de 2016, sexta-feira, a partir das 13 horas, no Florianópolis Palace Hotel, situado na Avenida Artista Bittencourt, nº 14, Centro; e
- e) em Brasília (DF), no dia 6 de junho de 2016, segunda-feira, a partir das 10 horas, no auditório da sede da ANAC, localizado no Setor Comercial Sul, Quadra 9, Lote C, Torre A, 1º andar - Ed. Parque Cidade Corporate.

Conforme disposto no Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2003, a audiência pública deve cumprir os seguintes objetivos:

I - recolher subsídios para o processo decisório da ANAC;

II - assegurar aos agentes e usuários dos respectivos serviços o encaminhamento de seus pleitos e sugestões;

III - identificar, da forma mais ampla possível, os aspectos relevantes da matéria objeto da audiência pública; e

IV - dar publicidade à ação regulatória da ANAC.

As inscrições prévias dos interessados em manifestar-se verbalmente durante a referida audiência foram efetuadas até as 18h do dia (i) 13 de maio de 2016, para as sessões presenciais de Fortaleza (CE) e Salvador (BA); (ii) 27 de maio de 2016, para as sessões presenciais de Porto Alegre (RS) e Florianópolis (SC); e (iii) 1º de junho de 2016, para a sessão presencial de Brasília (DF), sendo realizadas por meio do endereço eletrônico concessao.poa-ssa-fln-for@anac.gov.br. Destaca-se que foi facultada a inscrição de oradores durante a sessão presencial.

Os procedimentos formais foram conduzidos na íntegra e todos os prazos foram respeitados. Uma empresa especializada foi contratada para executar o processo de gravação e de gravação das sessões presenciais. Ressalta-se que o método utilizado foi o da gravação *in verbis*, que consiste em transcrever integral e fielmente a fala de cada participante para o papel, inclusive em caso de intervenção, com registro prévio do nome de cada orador.

Registra-se que esta Agência, por meio do Ofício n.º 181/2016/GAB/DIR-P, de 19 de agosto de 2016, encaminhou à análise da Secretaria de Aviação Civil as contribuições recebidas no âmbito da Audiência Pública n.º 09/2016, e relacionadas aos estudos de viabilidade e às diretrizes e política de governo, para eventuais alterações e melhorias que aquela Secretaria entendesse conveniente promover, levando a efeito o teor do Decreto Federal nº 8.517/2015.

A resposta foi formalizada por meio do Ofício n.º 2213/2016/ASSAD/GM-MT, que encaminhou a esta Agência a Nota Técnica n.º 34/2016/DERC/SPR/MTPA

elaborada pela Secretaria de Política Regulatória do MTPA em resposta às contribuições formuladas. Portanto, o presente relatório discorrerá apenas quanto às manifestações recebidas dentro do período de audiência pública estabelecido, e analisadas no âmbito da ANAC.

Isto posto, aponta-se que no intuito de possibilitar aos participantes o fácil acesso às respostas da ANAC, o presente relatório foi organizado de forma a apresentar, inicialmente, as respostas de cada uma das sessões presenciais realizadas e, em relação às contribuições documentais, separadas entre aquelas encaminhadas por meio físico ou por meio de formulário eletrônico.

Neste ponto esclarece-se que o formulário eletrônico disponibilizado no sítio da ANAC permitiu a anexação de arquivos. Portanto, muitas das contribuições recebidas por essa via trouxeram vários questionamentos acerca de dispositivos dos documentos submetidos a audiência pública, agregados em um único documento. Assim, para facilitar a identificação do questionamento formulado e das respostas dada a cada um deles, o relatório apresentará essas contribuições de forma segmentada, numerando-se cada uma das partes. Portanto, um mesmo número de contribuição poderá ser encontrado mais de uma vez, com uma indicação tal como *“Parte 1, Parte 2 ,....Parte n”* ao lado.

Ressalta-se que as respostas às contribuições enviadas de maneira duplicada pelo formulário eletrônico e por outros meios foram respondidas apenas na seção relativa aos formulários, haja vista este ser o principal meio de recepção de contribuições.

2 ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES PRESENCIAIS

2.1 Sessão Presencial realizada em Fortaleza

SESSÃO PRESENCIAL	
CIDADE: FORTALEZA	UF: CE
DADOS DO COLABORADOR	
RENATO PEREIRA	
CONTRIBUIÇÃO	
<p>Bom dia. Na verdade é apenas um, que eu gostaria que esclarecesse um pouquinho mais, quando (1) nos tocou na experiência do Reino Unido, no que diz respeito, a levar a parte interessada para debater o assunto de áreas concedidas, em especial para as áreas, eu acho que seja APE. Eu imagino que seja de área operacional, eu gostaria que isso fosse mais esclarecido , porque o exemplo do Reino Unido, para passar para o nosso Reino Brasil é um pouco complexo. Aqui o nosso cliente, enfim, os nossos aeroportos são um pouco menos abastados, não tem esses recursos que teriam por lá. E a outra pergunta seria, (2) o prazo de obra, que meio que se estabelece 25 meses, e eu queria saber qual é o parâmetro para essa acolhida desses 25 meses, 25 meses? Perdão, eu imagino que seja um parâmetro, a partir do momento que você tem o projeto executivo, e que isso normalmente tem acontecido em todas essas obras, das concessões e na maioria das obras no Brasil como um todo, elas partem de projetos conceituais, quando muito de um mal executivo, e isso tem que se transformar em uma execução, enfim. E o índice de aceleração dessas obras, que aconteceram em todos os aeroportos, onerou muito as obras na verdade, é um peso muito grande essa incineração para atingir esse marco, editalício, vamos chamar dessa forma, que fica muito complexo atingi-lo e a todo custo. E fica encarecido bastante, essa aceleração da obra. Na verdade, são duas perguntas. Muito obrigado.</p>	
RESPOSTA DA ANAC	
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, conforme	

consta da Consulta sobre aspectos de regulação econômica, disponível na página da Audiência Pública, "adaptações em relação às referências estudadas foram necessárias em função das diferenças entre os modelos regulatórios e de outras características específicas do setor aeroportuário no Brasil". A lógica de fazer as partes conversarem mais, se engajarem, alcança outros aspectos do contrato, não só de preços, pois é uma questão também de mudança cultural na relação do aeroporto com os seus principais usuários. Espera-se, com isso, que possa haver maior diálogo para as partes chegarem a acordos de nível de serviço e acordos sobre os principais investimentos, e é nisso que a prática no Reino Unido é muito forte. O modelo britânico abrange, inclusive, muitos aspectos que não fazem parte do escopo proposto para as regras de consulta e exige concordância em quase todos esses aspectos. Então eles vão ainda mais longe na aplicação de regras de consulta e engajamento e isso faz com que o regulador britânico tenha uma atuação muito mais residual em comparação ao que a ANAC é atualmente demandada a dentro do contrato de concessão. O objetivo foi trazer essa experiência para a nossa realidade, para dentro dos nossos modelos, pois os modelos têm diferenças importante.

2.2 Sessão Presencial realizada em Salvador

SESSÃO PRESENCIAL	
CIDADE: SALVADOR	UF: BA
DADOS DO COLABORADOR	
MARCELO ARRAIS	
CONTRIBUIÇÃO	
Boa tarde, eu estou representando a empresa Cita e tenho uma consulta não só para o aeroporto de Salvador, mas para concessões geral com relação aos gatilhos de investimentos. Vocês mencionaram que os gatilhos são área por passageiro e tempo de fila, só que existem mecanismos para que você consiga atender os passageiros com menos área. Eu queira entender como é que vai ser o balanço entre esses dois parâmetros de gatilho de investimento, se uma maior eficiência no (ininteligível 02:30:05) de	

passageiros poderia protelar o investimento em área.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o contrato prevê, no Anexo 02, que alguns dos parâmetros mínimos de dimensionamento possam ser atualizados por meio de pesquisa e observação do comportamento dos usuários do aeroporto nos horários de pico. Entretanto, é importante observar que cabe a Concessionária garantir que, em nenhum momento da Fase II, o nível de serviço na hora-pico seja inferior aquele estabelecido de acordo com os parâmetros mínimos de dimensionamento.

SESSÃO PRESENCIAL	
CIDADE: SALVADOR	UF: BA
DADOS DO COLABORADOR	
MARCOS PIRES SANTOS DE SOUZA	
CONTRIBUIÇÃO	
<p>Meu nome é Marcos Pires Santos de Souza, na verdade eu represento a Associação dos Concessionários e Lojistas Aeroportuários de Salvador e hoje o Aeroshopping ele é composto por mais de 100 estabelecimentos comerciais e emprega mais de 1000 empregados e como foi ressaltado anteriormente, uma fonte importante da receita hoje da Infraero e que será também uma fonte importante de receita não tarifária para o futuro concessionário é o produto dessas atividades comerciais exercidas no Aeroshopping e para o funcionamento, bom funcionamento do Aeroshopping e da sua rentabilidade, são indispensáveis não apenas as melhorias gerais, de certa forma, e genericamente previstas no PEA, no Plano de Exploração Aeroportuária, mas também é indispensável que seja contemplada uma série de reformas para o melhor atendimento (ininteligível 01:12:11) dos empregados atuais desses concessionários, a exemplo de um refeitório adequado, um vestuário adequado, espaços adequados para que as pessoas possam utilizar nos seus momentos de intervalo na jornada de trabalho, enfim, atender não apenas as exigências trabalhistas, exigências sanitárias, inclusive, afastando inclusive reiteradas autuações por parte da ANVISA que aponta de forma consistente o descumprimento dessas regras sanitárias hoje pela Infraero. (1) Então , por essas razões a CAP vem sugerir que o PEA a contemple de forma específica a instalação, a implantação de vestiários, refeitórios e espaços de convivência adequados para o cenário atual e também contemplando já o aumento projetado por essa concessão. Além disso, a CAP ela sugere que além do respeito absoluto aos contratos atualmente vigentes, serão sub-rogados integralmente pelo futuro concessionário que, no futuro e na vigência desse contrato de concessão, se dê preferência para os concessionários atuais, para os empresários atuais, que muito contribuirão para o desenvolvimento desse Aeroshopping de Salvador e por fim, ainda que a minuta atual já preveja atenção a aspectos</p>	

culturais, aspectos, enfim, artísticos, culturais da Bahia, do Nordeste, é importante também que seja contemplado para o funcionamento do Aeroshopping todas essas atividades para que o aeroporto não perca essencialmente a sua cultura baiana, a sua cultura nordestina. Então, de forma sintética, essas são as contribuições, as sugestões da associação dos concessionários lojistas do aeroporto de Salvador. Boa tarde, obrigado.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que os investimentos impostos no Plano de Exploração Aeroportuária dizem respeito, exclusivamente, a estruturas diretamente relacionadas à operação do aeroporto em sua atividade finalística. Sem prejuízo, as Concessionárias deverão observar toda a legislação vigente, inclusive no que diz respeito aos direitos trabalhistas. No mais, informa-se que não será acatada a sugestão de preferência na cessão de espaços, em respeito ao princípio da isonomia.

2.3 Sessão Presencial realizada em Porto Alegre

SESSÃO PRESENCIAL	
CIDADE: PORTO ALEGRE	UF: RS
DADOS DO COLABORADOR	
JOSÉ EDUARDO	
CONTRIBUIÇÃO	
<p>Bom dia senhores, eu não falo em nome da Receita. Eu sou funcionário da Receita Federal, não tive essa autorização. Eu falo como pessoa física. Eu li o contrato e percebi o seguinte, embora a senhora Clarisse tivesse falado que haveria participação de outros intervenientes, eu não vi a participação dos Órgãos Públicos a não ser no plano de transferência... IPTO, Plano de Transferência Operacional. E mesmo assim, na Comissão de Transferência, essa comissão de transferência é iniciada pelo próprio concessionário. Eu queria pedir para primeiro mudar isso, se ele nunca iniciar essa comissão de transferência, os órgãos públicos não vão entrar na participação e aprovar nada. Segunda coisa, é que a ANAC aprova tudo e a parte da Receita Federal (ininteligível 2:09:26) para aprovar, a parte</p>	

da ANVISA também não, a parte da Polícia Federal também não, a parte do (ininteligível 2:09:33) também não e eles tem força de lei como nós da Receita temos força de lei e vamos fazer pela força da lei as nossas existências, isso pode gerar custos no contrato e eles vão pedir uma revisão do contrato. Então é importante que a ANAC como coordenadora de todo o processo, antes de aprovar qualquer plano, chame esses órgãos que participam desse aeroporto internacional para dar a sua opinião na sua área de competência e além disso institua a comissão, não deixe para o agente privado instituir uma comissão porque é só de órgãos públicos, isso não entra na minha cabeça. A segunda parte que eu queria falar é dos terminais de cargas, eu já trabalhei 10 anos em aeroportos, trabalhei em Viracopos antes e trabalho aqui agora e trabalhei também em Porto, pouco tempo em Porto. Eu não vejo porque os terminais de carga têm que ser do mesmo CNPJ do concessionário. Do ponto, são vários terminais de carga, cada um com o seu fiel depositário. O fiel depositário não necessariamente tem que ser o administrador do aeroporto. Você pode ter um aeroporto com vários fiéis depositários, isso passa por um plano que passa no Brasil de se fazer indústria dentro do aeroporto. A carga chegar, se desprezar dentro do aeroporto e sair. Então, é uma ideia que eu deixo para vocês, de tirar, separar, administrador do porto é uma pessoa, pode ser até o mesmo concessionário e o fiel depositário é outra pessoa jurídica. É uma ideia que fica para amanhã ou depois evitar de o próprio concessionário pode tratar o depositário como uma loja. Ele pode terceirizar aquela área ali, dele como uma loja e abrir outros como uma concorrência, então nós seríamos concorrência de depositários dentro do aeroporto. Quando você fala de um aeroporto administrado pelo público, é natural que o poder público concentre tudo. Quando você vai para o privado é natural que se queira concorrência. A terceira coisa que eu gostaria de falar, eu vim a falar aqui, é a ampliação da pista. Por que é importante a ampliação da pista? Eu estava ali em Viracopos (ininteligível 2:12:06) do país para uns poucos (ininteligível 2:12:09) são aviões grandes. (Ininteligível 2:12:14) de Viracopos, todas as empresas de tecnologia estão lá, por que? Porque avião transporta carga leve, com grande que não pode ser úmida e com o custo bem alto. Trazer a ampliação da pista

para o Rio Grande do Sul, é trazer uma alternativa de fluxo e de comércio exterior para o Rio Grande do Sul, para as empresas de tecnologia. É uma coisa que nós não temos porte aqui e porto não serve para isso e nem rodoviária serve para isso, o transporte rodoviário serve para isso. Então, passa por um trazer a indústria de tecnologia para o Rio Grande do Sul. É só isso que eu queria falar, muito obrigado

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e a relevância da mesma para o debate sobre a matéria. Quanto a armazenagem e capatazia de carga importada e a ser exportada, informa-se que estas constituem atividades cuja responsabilidade pela prestação é exclusiva da Concessionária. Assim, não há, no momento, previsão de prestação dessas atividades por terceiros. Porém, essa possibilidade poderá ser discutida conforme previsão da agenda regulatória 2015/2016 da Agência sob o Tema 42 - (SRA): "Proposição para discussão pública da revisão da estrutura tarifária vigente e aplicável às atividades de armazenagem e capatazia da carga importada e a ser exportada", que se propõe a revisar e simplificar a Portaria n.º 219/2001 que dispõe sobre o tema.

SESSÃO PRESENCIAL	
CIDADE: PORTO ALEGRE	UF: RS
DADOS DO COLABORADOR	
SANDRO ROBERTO LOPES SOUSA	
CONTRIBUIÇÃO	
<p>Meu cordial boa tarde aos integrantes da mesa que coordenam a audiência, a todos os demais presentes aqui na sessão trazendo as suas contribuições. Antes de começar, eu só queria externar a solidariedade a todo o quadro de pessoal da Infraero, pelas propostas que foram trazidas aqui com as quais até já trabalhei conjuntamente em razão das negociações que a nossa empresa tem com a Infraero. Eu fiquei bastante sensibilizado. Inicialmente eu queria saudar aos integrantes da ANAC que produziram esse material, a SAC também, as inovações trazidas ao presente processo de concessão dos aeroportos, particularmente em relação às regras de consulta que estão presentes do capítulo 15 do anexo 24 que trata do contrato de concessão. Como integrante de uma empresa aérea, eu entendo que a gente pode contribuir e agregar valor ao leque de processos que estão estabelecidos nas regras de concessão. Particularmente o que a gente gostaria de tratar aqui, ela diz respeito à previsão contida nos itens 4.5, 4.5.1 e 4.5.3 do processo de gerenciamento tarifário. Em verdade o que eu trago aqui hoje é um tema que já está consolidado no âmbito da ANAC e a gente tem resolução que trata a matéria, os contratos de concessão anteriores também já fazem menção a isso, mas eu acho que é oportuno novamente a gente tentar sensibilizar a banca na ANAC. Entendo até que o que eu vou trazer não vai alterar o material em curso, mas eu acho que vocês poderiam levar para dentro da agência, em um outro momento, uma proposta e talvez até de fazer uma revisão. O item 4.5 ele diz que “A concessionária poderá por meio de diferenciação das tarifas cobradas e praticar a gerencia do índice tarifário como forma de precificar os serviços prestados de maneira mais eficiente e hostilizar a utilização da infraestrutura aeroportuária”. 4.5.1 “A concessionária poderá praticar desconto de até 5% sobre os testes das tarifas aeroportuárias de embarque, conexão ou uso e permanência das (ininteligível 3:27:15) do grupo 1 e das tarifas unificadas de embarque e</p>	

pouso de permanência no grupo 2”. O 4.5.3 “As diferenciações tarifárias de que trata os itens 4.5.1 e 4.5.2 devem ser baseados em critérios objetivos e não discriminatórios tais como horário e dia, temporada, facilidades disponíveis, qualidades de serviço conforme estabelecido no anexo 4, tarifas, e deverão ser estendidas a qualquer usuário que atenda a essas condições para sua jurisdição”. Dentro disso a nossa preocupação maior é com relação ao gerenciamento das tarifas de embarque e como eu disse, muito embora ela já regulada pela resolução 350, eu queria só tentar configurar uma situação hipotética onde um passageiro ao adquirir um bilhete de passagem e na condição do aeroporto promover um desconto na tarifa de embarque, a gente pode se deparar em algum momento com a necessidade ou de devolver uma certa quantia a esse passageiro ou cobrar dele uma certa quantia. Naturalmente depende do dia e da hora de como está colocado aqui na resolução, tem que pagar, está certo?! Muito embora também na resolução 350 tem essa condição de que existe a necessidade de você devolver ou cobrar a diferença do passageiro, o que eu posso assegurar aos senhores que operacionalmente isso é impraticável e a gente entende que isso poderia até tornar inviável ferramentas tecnológicas que hoje as empresas aéreas colocam a disposição do usuário. Hoje, por exemplo, meu voo está marcado para 17:30, se eu quiser antecipar ele para 15 horas, por exemplo, eu faço isso pelo smartphone no aeroporto, no nosso quiosque, enfim, isso quando eu digo que pode envernizar é que digamos que eu tenha que devolver essa quantia ao usuário, no aeroporto eu não consigo fazer mais isso, então a gente entende que isso tem que ter um certo cuidado... eu estou falando especificamente da tarifa de embarque. Nós temos dificuldades com o GDS que fazem as disponibilizações dos nossos serviços nos sistemas de distribuição de voo, a gente não sabe se esse GDS tem condições de parametrizar essas questões e então a gente entende que a ANAC deveria estudar isso com um pouco mais de cuidado e carinho para tentar encontrar uma melhor maneira de fazer uma gestão disso. Só para eu concluir, como eu disse, a dinâmica de cobrança por exemplo, num voo que atrasa, eu já cobre a tarifa do passageiro, ele está lá na sala de embarque voando, o voo dele atrasa, eu vou atrás desse passageiro para cobrar essa

diferença dele? Ou para restituir? Enfim, eu só queria sensibilizar a banca da ANAC no sentido da gente estudar um pouco mais de cuidado esse tema. Nós não somos contra o gerenciamento tarifário com todas as demais tarifas, essa em especial até porque ela não é uma tarifa arrecadada diretamente pelo operador do aeroporto, ela depende de um terceiro. A empresa (ininteligível 3:30:31) mas a empresa aérea também depende de um outro terceiro, é só esse cuidado que eu peço que a ANAC tome que é como eu disse, eu entendo que não tem nem como alterar dentro do processo agora, porque ia ferir uma questão de isonomia, porque já é uma coisa consolidada na resolução da ANAC. Muito obrigado

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e a relevância da mesma para o debate sobre a matéria. Exatamente em função das atuais dificuldades operacionais mencionadas, a minuta de contrato não prevê a inclusão da tarifa de embarque no mecanismo de gerenciamento tarifário. Com efeito, as tarifas de embarque são devidas pelo passageiro, mas arrecadas pelas empresas aéreas. O valor da tarifa de embarque, por sua vez, é aquele estabelecido pelo operador aeroportuário na data de celebração do contrato de transporte aéreo para a data e horário de embarque do passageiro, conforme

estabelecido pela Resolução nº 350/2014. Dessa forma, entende-se que a variação excessiva do valor dessa tarifa pode gerar transtornos operacionais para o recolhimento por parte das empresas aéreas, dificuldade de conferência dos valores recolhidos pelas empresas aéreas por parte dos operadores aeroportuários.

SESSÃO PRESENCIAL	
CIDADE: PORTO ALEGRE	UF: RS
DADOS DO COLABORADOR	
NILSON AIRTON ALTESEN	
CONTRIBUIÇÃO	
<p>Boa tarde à presidente da mesa, boa tarde senhoras e senhores. Meu nome é Nilson Airton Lautsen, eu sou presidente do Sindicato dos Técnicos em Segurança do Trabalho. O que eu venho trazer aqui? Eu não vim falar das questões técnicas, administrativas, operacionais, legais, jurídicas, se melhora ou se piora a concessão. Eu vim falar sim, pelos aspectos que afetam principalmente os trabalhadores e a sociedade como um todo, são as questões de segurança e saúde de quem trabalha. Mas, por que? Porque embora a segurança e saúde do trabalho dos órgãos públicos ainda esteja insuficiente, no setor privado é sem sombra de dúvida o primeiro setor a sofrer cortes. Sem sombra de dúvida. A saúde e a segurança do trabalho não são pessoas fiscalizando pessoas e sim junto com os profissionais da segurança e do trabalho e aqui eu falo do tempo que a segurança do trabalho, junto com as pessoas identificar perigos e riscos que causam o que? Causam adoecimento, causam acidentes. Ora, a identificação errada desses riscos, desses perigos, por pessoas que não tem forte segurança no trabalho, ou seja, sem o (ininteligível 2:46:19) no trabalho, sem os componentes da CIPA bem treinados, isso cria um ciclo vicioso que afeta primeiro os funcionários, depois a sociedade, porque acidente do trabalho não é só o caiu, machucou, entra também as questões do adoecimento ocupacional, a doença do trabalho e principalmente os que já foi relatado aqui pelos que me antecederam, os transtornos mentais que hoje no país é o que mais afeta o trabalhador. Mas por que falar em segurança no trabalho, será que isso é importante? Pessoas, senhoras e senhores, na iniciativa privada, só das empresas que são obrigadas a comunicarem acidente do trabalho através de um documento chamado Cartico, aplicar no INSS, o histórico de mortes no nosso Brasil é de um trabalhador a cada três horas, ou seja, no período que nós estamos aqui, já morreu um trabalhador no Brasil. E se isso se tornar realidade aqui, maior será esse número. Não</p>	

sei se nos órgãos públicos, mas na iniciativa privada a gente ouve falar “Bom trabalhador é o meu maior patrimônio”, será isso verdade? O trabalhador é meu maior patrimônio, mas para cuidar do maior patrimônio, eu da iniciativa privada só o faço obrigado por lei, enquanto que o material, a aeronave, o solo, eu não preciso de lei. Qual é a lei que diz que tem que ter segurança patrimonial para cuidar daquilo que não é o maior patrimônio, que são os trabalhadores? É hora da ANAC exigir se se concretizar essa privatização, de exigir que o concessionário, através de plano, se comprometa a cuidar da saúde dos trabalhadores e se comprometa ao não diminuir o número de técnicos em segurança do trabalho e de membros da CIPA. É uma das formas que se mantenha e se aperfeiçoe o que hoje já existe, embora precariamente. Isso junto com os componentes da (ininteligível 2:48:51) é uma chance, não uma garantia, mas é uma chance de que nós tenhamos um ambiente de trabalho em condições. Deve o edital no nosso impedimento que prevê a concessão, estabelecer dentro dos critérios que é o estudo da viabilidade técnica, financeira e ambiental, incluir também aquilo que afeta diretamente os trabalhadores, que é o meio ambiente de trabalho. Meio ambiente de trabalho não está fora do ambiente. O meio de trabalho é o trabalho de pessoas e eu vou cumprir que é só mais 30 segundos, não corta por favor, que falta só um tópico. Eu afirmo, segurança e saúde do trabalhador sem dúvida deve ser critério, deve ser um dos subsídios observados para o processo decisório da ANAC para a concessão de aeroportos no Brasil. Vão perguntar, mas afinal, o que é ser técnico em segurança do trabalho? Essa categoria que eu vim aqui, para defender é simples, técnico em segurança do trabalho é gente que gosta de gente. Muito obrigado

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que a concessionária será obrigada a observar toda a legislação aplicável ao aeroporto, inclusive a relacionada à segurança do trabalho.

SESSÃO PRESENCIAL	
CIDADE: PORTO ALEGRE	UF: RS
DADOS DO COLABORADOR	
ORADOR DESCONHECIDO	
CONTRIBUIÇÃO	
Não gente, olha só, é bem simples. Existe algum cronograma e é claro que há, daqui para frente vocês poderiam explanar após essa audiência pública o que a gente tem pela frente até o dia da abertura da licitação?	
RESPOSTA DA ANAC	
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o cronograma dos eventos que se seguirão, relativos ao processo licitatório, consta da Seção VII do Capítulo V do Edital.	

SESSÃO PRESENCIAL	
CIDADE: PORTO ALEGRE	UF: RS
DADOS DO COLABORADOR	
RICARDO LEÃO	
CONTRIBUIÇÃO	
<p>Bom dia a todos. Meu nome é Ricardo Zanoto, eu sou o inspetor chefe aqui na Receita Federal, aqui no Aeroporto Salgado Filho. Bom, nós da alfândega queremos que a minuta que o contrato, bem como o plano de exploração aeroportuária e o plano de transferência (ininteligível 2:04:30) não contemplam adequadamente as questões de alfandegamento do aeroporto. O aeroporto, como todos sabem é o aeroporto internacional e legalmente o aeroporto só poderá funcionar como aeroporto internacional se for alfandegado. O alfandegamento ele só é obtido se atender os requisitos legais e essas exigências por obvio vão gerar custos e, portanto, deveriam desde logo estar previsto no contrato. Ainda que de forma genérica, mas nós não encontramos qualquer menção nesse sentido. A receita federal é responsável pela concessão do alfandegamento. A nossa leitura do edital não verificamos uma participação ativa da receita federal nesse processo e isso é fator de preocupação e possivelmente de futuros problemas. Os requisitos de alfandegamento são avaliados anualmente. As modificações, ampliações e construções que vão acontecer diversas, devem passar previamente pelo crio da Receita Federal, sob pena de depois ter problemas insolúveis ou chegar à situação última de não poder se aproveitar daquela situação e não se viu nada disso no edital. Hoje, temos exemplos no Brasil de construções que vieram diversos problemas de alfandegamento. Para identificar mais ou menos o que eu estou... vou contar um evento que ocorreu com as primeiras concessões. Como todos sabem, a Receita Federal analisa o conteúdo das malas através de scanners das malas e das cargas através da imagem dos scanners. A legislação prevê que os concessionários devem fornecer as imagens. Para tanto os concessionários além de fornecer os scanners, devem fornecer também os operadores e demais necessidades. No entanto, nas concessões passadas, os concessionários entendiam que não eram sua obrigação, talvez por imprecisão de contrato, que a gente</p>	

olhou naqueles contratos também e não tinha menção. A disputa foi parar nos noticiários e no final deu ganho de causa para a Receita Federal. Mas vejam a situação, aquela sala de embarque aonde todo mundo vai embarcar no voo, passa a ter uma tal de pré-embarque onde tem um scanner só de bagagem de mão. Ali a ANAC exige 4 operadores por scanner e mais um operador a cada dois scanners. Isso é cumprido normalmente. Para escanear toda a bagagem de mão, a mesma que escaneava em cima do embarque, mas toda bagagem de porão, um volume bem maior, a concessionária se negava a fornecer uma parte, um agente de proteção. E isso entendesse, imagina-se que foi imprecisão de contrato. Nós não estamos aqui para reclamar da atitude do concessionário que provavelmente chegou a esse posicionamento em virtude dessas imprecisões que a gente acredita. O que a gente não pode concordar é que o contrato seja isso no que diz respeito ao planejamento, porque isso com certeza vão gerar problemas futuros. Eu acredito então que isso deveria ser de certa forma revisto no contrato e no edital. No edital nem tanto, mas no contrato. Era isso, obrigado

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que rejeita a sugestão. Destaca-se que embora não exista uma previsão explícita no contrato de atendimento as exigências da RFB, isso não exime a Concessionária da responsabilidade de ter que atender as normas relacionadas a alfandegamento e controle aduaneiro, assim como outras exigências normativas de outros órgãos públicos.

2.4 Sessão Presencial realizada em Florianópolis

SESSÃO PRESENCIAL	
CIDADE: FLORIANÓPOLIS	UF: SC
DADOS DO COLABORADOR	
JOSÉ CARLOS MULLER FILHO	
CONTRIBUIÇÃO	
Boa tarde a todos, boa tarde mesa. Falo aqui também como diretor de transporte do Estado de Santa Catarina, cuja a área de aeroportos está	

afeta a nossa pessoa. Quero aproveitar o momento para ratificar algumas coisas que foram ditas aqui, mas para a gente não esquecer porque que a gente está aqui discutindo o aeroporto de Santa Catarina, de Florianópolis. Primeiro que o maior objetivo é melhorar esse aeroporto com urgência, mas essa urgência não implica em a gente não ter alguns zelos e aqui eu faço menção ao que a FIES falou em nome, na pessoa do seu Egídio, até o nosso Deputado Estadual Esperidião Amin, quando a gente tem que ter noção que essa urgência não pode errar e para não errar as vezes um pouco de calma e pensar, planejar se torna mais indicado. Nós estamos com um novo Governo, regras mudaram, especialmente no que diz respeito a concessão, o próprio BNDES está revendo algumas maneiras de investimento, de aportar recursos e isso vai implicar nos interesses das empresas em participarem, porque ali que está o dinheiro barato e tem que ver com muito cuidado essa situação e então, isso tem que ser um parâmetro para a gente agora, para vocês especialmente que estão a frente desse processo, fica aqui perguntando a quem interessa esse modelo novo de concessão, eu vou responder e vou lembrar, interessa aos usuários, interessa a cidade, interessa a economia deste país e dessa região. Então esses são os interessados. Acho que não podemos deixar de ter em foco isso. A quem interessa isso? As pessoas que são usuárias, as cidades que estão afetadas aos aeroportos e a economia. Esses são os mais importantes. Me preocupa também a questão que foi já levantada aqui, o preparo das agências reguladoras para esses novos modelos que estão aparecendo, nós estamos partindo para uma concessão, o que eu acho muito salutar, o Estado não pode ficar se preocupando com tudo, ele tem que deixar a economia, o mercado gerir esse tipo de coisa e ter foco onde precisa e a aviação ela é um transporte, ela tem uma função social importante e para isso tem a agência reguladora e para isso a ANAC tem que estar preparada para responder isso, para não acontecer o que aconteceu na ANATEL e a gente ficar vendo a discussão de internet e parar no judicial. Eu acho que tem que ter a equipe técnica bem formada para que pense as coisas e aja em prol da sociedade. Me preocupa um pouco essa questão de modelagem que está sendo feita e aqui fazer um pouco de reclamação, eu acho que o Estado também devia ser

chamado. Eu acho que devia ter mais tempo para essa discussão e trazer para a mesa o próprio Estado e outros organismos da sociedade, porque os parâmetros que estão sendo usados nesse processo implicam diretamente em como vai se arranjar essa concessão. Então uma projeção de passageiros tem que ser muito bem adequada, a quantidade de recursos investidos tem que ser muito bem pensado, porque, às vezes, a gente parece que o Estado começa a botar números lá para solucionar um problema que ele mesmo criou durante todo esse tempo, que ele gerenciava os aeroportos e deixou chegar no que chegou. Florianópolis é sim maltratada, não vou repetir o que todo mundo já falou. Eu trabalho no Estado há 27 anos e o que a gente mais escuta do Governo Federal é dizer que Santa Catarina não precisa, tem tudo, não precisa, não é assim, nós sempre fomos negligenciados porque nos consideram rico, porque nos consideram exemplo, mas não é. Nós temos os aeroportos de Joinville mal também, não é só o aeroporto de Florianópolis que precisa melhorar, precisa de Joinville, precisa de Itajaí e Navegantes, que a gente chama e isso está na mão da Infraero. Então a Infraero, se liguem, tem que melhorar o aeroporto de Joinville, tem que melhorar o aeroporto de Itajaí, está na mão de vocês. Hoje esse modelo está indo para concessão de Florianópolis, então vamos fazer com cuidado e a gente quer estar à disposição de ajuda-los e pedir, façam um modelo que tem que dar certo, porque não dá mais para ficar na mão do Estado, infelizmente a gente já, quem é usuário sabe que é muito sacrificante frequentar um aeroporto que não anda para frente, só anda para trás e foi isso que aconteceu com o nosso aeroporto durante todo esse tempo aí. Obrigado

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição, todavia informa. Com relação ao primeiro questionamento formulado que este não guarda relação com o objeto da audiência pública, pois não diz respeito ao modelo proposto para as futuras concessões, mas sim à estrutura da ANAC para exercer suas competências.

SESSÃO PRESENCIAL	
CIDADE: FLORIANÓPOLIS	UF: SC
DADOS DO COLABORADOR	
JOSÉ ANTÔNIO LATRÔNICO	
CONTRIBUIÇÃO	
<p>Boa tarde a todos, primeiro que eu teria 4 colocações, a primeira é com relação se a ANAC está, como órgão do Estado, está preparada, independente, tem independência para regular e fiscalizar todos esses serviços que estão sendo concessionados? Segundo é com relação aos desempregados da Infraero, se vai existir no edital uma cláusula de proteção em especial com relação a previdência complementar daqueles colaboradores, tal como foi feito quando foi privatizado a geração da Eletrosul tinha lá uma cláusula de proteção aqueles empregados dentro da sua previdência complementar. Terceiro, se essa previsão de 13 milhões de passageiros ano, ela está conectada com o plano de mobilidade da (ininteligível 00:18:54) da qual está a frente o engenheiro Cássio Taniguchi, se os contatos foram feitos com o planejamento do (ininteligível 00:19:04) e por último, não menos importante, nós costumamos ver algumas obras depois e dar início, a gente costuma ver alguns entendimentos, recursos e paralisações longas de obras, em especial em Santa Catarina e nós temos ali, isso foi discutido dentro do Cones, nós temos ali alguns contratos, um já foi falado que foi espaço aberto, mas ali eu acho que é de uma outra instância, aquela rescisão, mas tem dois outros contratos, um termo de contrato, se não me falha a memória, o 046 complementado com o 111 aonde o consórcio, o aeroporto do Brasil executava as obras de (ininteligível 00:19:49) e estacionamento e foi interrompido de repente em função da nova estratégia do Governo, da concessão e me parece que até hoje, já se fazem 2 anos, acho que foi em agosto de 2014 que foi paralisado aquelas obras e até hoje parece que não foi medido os últimos trabalhos e nem foi saldado a dívida com esse consórcio. A empresa de engenharia, uma é catarinense e nós, como do sindicato dos engenheiros, do Conselho de Engenharia, temos interesse e vamos certamente estar presente, que ali tem profissionais de engenharia trabalhando para que esse assunto esteja na ordem do dia e que</p>	

seja saldado essa dívida. Então, eu queria deixar esses 4 registros. Muito obrigado

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição, todavia informa. Com relação ao primeiro questionamento formulado que este não guarda relação com o objeto da audiência pública, pois não diz respeito ao modelo proposto para as futuras concessões, mas sim à estrutura da ANAC para exercer suas competências.

SESSÃO PRESENCIAL	
CIDADE: FLORIANÓPOLIS	UF: SC
DADOS DO COLABORADOR	
OZIEL LEAL	
CONTRIBUIÇÃO	
<p>Vai aplicar os tributos e vai lucrar, consegue fazer uma boa administração e o público, cobrando seus impostos, cobrando, não consegue administrar de forma a conseguir os investimentos necessários através das tarifas para aplicar no serviço que a gente vê aqui que é aviação civil. Uma das questões que eu queria levantar aqui é a questão dos horários dos voos. Muitas pessoas que moram ali na redondeza, às vezes, já chegaram a entrar com processo judicial contra o aeroporto pelos horários do voo, que é de madrugada. Então tem um limite de horário de voo. Uma coisa que acontece lá muito, são as escolas de voo que, pela região onde eu moro, que seria no bairro Tapera, na parte sul do aeroporto, fica a escola de voo, o aviãozinho ali 11 horas da noite ele... daqui a pouco ele faz... 11 horas da noite, vocês imaginam para um trabalhador que, às vezes, está dormindo, querendo dormir. Então, a outra questão é a mobilidade que já foi falada aqui, a questão da mobilidade local, que isso é em Florianópolis é de extrema complexidade, a outra questão do planejamento para a construção da obra do aeroporto, se vai ter uma certa sustentabilidade na obra, se ela vai reaproveitar a água da chuva, para onde ela vai colocar o saneamento, todas as questões de utilização do lixo, essas questões de saneamento básico. A questão do espaço de uso para ampliação, a ampliação, a questão do espaço de uso, a questão ambiental ali, onde é que vai aumentar, a questão que tem que estar restrita, no que vai subir, no que vai atingir aquela área ali na questão ambiental. A questão dos adendos, não sei se depois de estar, de dar a concessão, pode se dar adendos a concessionária para que ela cobre mais do próprio usuário. Os acidentes, vamos dizer, Florianópolis nunca teve, teve já um acidente aéreo, mas aí quem é que é o, quem é o caso, nesse caso, quem arca com os possíveis prejuízos a população em volta. A relação entre os outros aeroportos, os aeroportos que são concessionados e os aeroportos que não são concessionados, se isso vai atingir aeroportos</p>	

pequenos no Estado que, de outra forma, vão ter que usar o nosso aeroporto aqui também. A questão, outra questão que eu queria levantar, a questão do espaço aéreo, como botar um monte de aeronaves, circular no espaço aéreo e o (ininteligível 00:03:15) essa, toda essa questão colocada, que eu fui uma vez lá para Santos e nós voamos em cima de Santos porque não conseguia pousar no aeroporto, então, ele ficava dando voltinha assim e a gente doido para descer e aí, por fim, eu queria perguntar como é que vai se dar a fiscalização da ANAC sobre a concessionária, porque muitas coisas que a gente observa aqui é que depois de estar tudo concessionado o órgão vem e diz assim, “não tem como fiscalizar, nós não temos pessoas para fiscalizar” e a outra questão que eu queria colocar, muito séria aqui, que é a questão dos trabalhadores da Infraero com a questão, daí vem a terceirização, aí vem a quarteirização, que ali tem, no contrato ali tem a questão de ela pegar outras empresas para prestar serviço para a concessionária. Então ela terceiriza, quarteiriza, quintariza e eu queria agradecer a oportunidade.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que, dada a abrangência e generalidade dos temas abordados nos questionamentos, os mesmos não serão respondidos pontualmente, todavia esclarecimentos a seu respeito poderão ser encontrados ao longo do relatório de contribuição.

SESSÃO PRESENCIAL	
CIDADE: FLORIANÓPOLIS	UF: SC
DADOS DO COLABORADOR	
Gabriel Alba. Ibrahim	
CONTRIBUIÇÃO	
<p>Boa tarde senhores da mesa, boa tarde todos os cidadãos aqui representantes da sociedade. Meu nome é Ibrahim, eu trabalho na Infraero há pouco mais de 5 anos e a pergunta que eu queria fazer, na verdade vários dos oradores anteriores já fizeram, só queria reiterar um pouco em principio já corroborando com o Deputado Esperidião Amin, quanto a questão da responsabilidade nas desocupações. A desapropriação ela normatizada tanto quanto a desocupação, mas a desapropriação ela é a tomada de um bem imóvel através de uma indenização. A desocupação já é uma tomada forçosa de uma invasão e essa invasão, muitas das vezes, ocorrem em imóveis públicos e para imóvel público eu não posso desapropriar porque eu não posso indenizar aquilo que não pode ser ocupado. Então a desocupação é responsabilidade da União, do Estado, do Município e eu não posso passar essa responsabilidade para a concessionária com vias de demorar muito o processo judicial. Então só corroborando com o Deputado. Um outro caso que me chamou atenção quanto as garantias, logo no começo, eu não vou lembrar exatamente os valores, mas a gente tem 23 milhões em estima de 339 de Florianópolis, de garantia, 43 milhões em cima de 790 em Porto Alegre, se eu não me engano e 45 milhões em cima de 1 bilhão e 400, essa conta não está fechando. O critério não é o mesmo? A porcentagem foi rateada de maneira diferente? Depois eu só gostaria que vocês me respondessem isso, que eu não tenho os números direito, foi só um questionamento que nem estava no meu rol de questionamentos, mas como eu estava assistindo. Uma outra situação que também aproveitando o que o Deputado Esperidião falou, que o primeiro estudo tinha uma projeção de 35 milhões de passageiros, eu não sei a responsabilidade da ANAC no estudo, talvez ela diga assim, “não, foram valores apresentados pela Infraero, submetidos a uma empresa que fez o estudo, ok, mas eu não vou deixar passar, o TCU também observou, mas eu não vou deixar passar sem a</p>	

devida cautela. Então lá no meu ginásio lá, aprendi que a função de 1º grau, $ax + b$ coeficiente positivo, reta para cima, ou seja, o número de passageiros só sobe. Eu já estava dizendo que nessa toada, Florianópolis ia ficar com a população da Índia daqui a algum tempo, mas como o Esperidião disse que o primeiro era 35 milhões, então a gente deve passar a China daqui a 50 anos, não é possível. Tem alguma coisa que, logicamente, é uma situação que os investidores tem que observar e questionar também. A outra, novamente, quanto aos funcionários, eu sendo 1, existe já dentro do próprio MPOG, uma portaria, uma norma que diz da sessão de funcionários e nós temos, Infraero, inclusive tem funcionários cedidos para a ANAC, cedidos para a Polícia Federal, mas não existe ou não existiu o tempo todo que a Infraero teve para apresentar a pedido da SAC um projeto de concessão, não existiu nenhum projeto voltado para os funcionários que diria o seguinte, vamos flexibilizar a lei que cedo os funcionários, isso eu já ouvi pela imprensa, mas não pela Infraero, ou seja, não adianta dizer assim, vamos ser absorvidos, não existiu um planejamento, não existiu um valor, não existiu nada que garanta que os funcionários que não forem aproveitados no aeroporto sejam cedidos, afinal de contas, todo dia você entra na internet, existem vários concursos com inscrições abertas, mas o concurso é um custo. Então para que eu ter esse custo se eu posso remanejar o pessoal que já trabalha na Infraero? Seria isso, obrigado.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que a minuta de contrato foi alterada, passando a constar, da versão definitiva, regime único para todos os aeroportos em relação às desocupações, alocando-se a responsabilidade integralmente às Concessionárias, nos termos do item 2.5

SESSÃO PRESENCIAL	
CIDADE: FLORIANÓPOLIS	UF: SC
DADOS DO COLABORADOR	
HÉLIO LEITE	
CONTRIBUIÇÃO	
<p>Boa tarde. Hélio Leite da Câmara de Dirigentes Lojistas de Florianópolis. Primeira pergunta é, após o término dessa audiência que vai até 20 de junho, quais são os prazos das próximas etapas? Quando é que nós devemos ter finalmente, a empresa concessionária, caso isso aconteça? A segunda pergunta é, na fase 1, a etapa 1 é uma etapa de adequação do (ininteligível 00:25:12) concessionário e a etapa 2 é etapa de investimentos previstas aí, os prazos dessas 2 etapas elas são concomitantes ou elas são sequenciais? Essa é uma dúvida que me surgiu. Se a fase 1 ela tem um tempo, mais ou menos de 7 meses, desculpa, a etapa 1 da fase 1, tem mais ou menos um prazo de 7 meses e na fase 2 tem um prazo de 25 meses, se esse prazos são sequencias ou são concomitantes? E eu gostaria de ter uma posição dentro do que se tem hoje aqui, de quais são os próximos passos e realmente ter uma leitura diante desses prazos que vocês trabalham hoje, que a gente não sabe se vai ser mantido, quais são as próximas etapas e quando nós, comunidade de Florianópolis, se seguir o processo de concessão, realmente nós teremos a informação da empresa concessionária. Muito obrigado.</p>	
RESPOSTA DA ANAC	
<p>A ANAC agrade a contribuição e esclarece que as Fases I-A e I-B ocorrem paralelamente, portanto não são sequenciais.</p>	

SESSÃO PRESENCIAL	
CIDADE: FLORIANÓPOLIS	UF: SC
DADOS DO COLABORADOR	
RAUL ZUCATTO	
CONTRIBUIÇÃO	
<p>Raul Zucatto, eu sou engenheiro agrônomo de produção, sou presidente da Federação dos Engenheiros Agrônomos de Santa Catarina. Eu me inscrevi porque eu vivi esse parto de mula, eu digo porque parto de mula é mais longo do que o normal, eu fui presidente do CREA aqui de Santa Catarina por 6 anos e antes ocupei outras funções e a gente brigou muito por esse aeroporto. Uma das nossas grandes lutas aí, o Esperidião e os liderantes do setor da engenharia e a nossa Federação das Indústrias, nós tínhamos até um convenio quando era presidente para lutar nessas bandeiras e eu fiquei preocupado porque o Estado investiu um bom dinheiro lá e esse dinheiro sumiu (ininteligível 00:12:54) lá, ninguém vai cobrir. Outra coisa, a minha preocupação, eu queria registrar é o efetivo compromisso e a responsabilidade de ocorrer os investimentos, as melhorias do nosso aeroporto, terminal de passageiros, aqueles outros investimentos, infelizmente o nosso aeroporto é uma vergonha, eu não sei se tem outro pior, eu até brincava quando eu andava por aí, pior só tinha o de Cuiabá, depois a Copa melhorou o deles. Então, nós estamos em uma região estratégica do sul do Brasil, do cone sul, da América Latina, somos um polo de desenvolvimento, as condições são favoráveis, temos um polo de tecnologia avançado que só perde por São Paulo, temos uma rede educacional muito desenvolvida e forte, enfim e o turismo é o nosso grande mote que gera uma série de outras vantagens e benefícios e o desenvolvimento existe sim. Infelizmente aquela velha prega que nós até brincávamos quando era estudante e que nós era o zero, tinha 101 que 1 era no Paraná e um era no Rio Grande do Sul e tudo que é investimento até na educação ia para lá ou ia para cá e nós aqui no meio. Então, vão ter que acabar com isso, nós somos um território, temos gente, temos povo, temos capital, somos um dos, parece o 7º ou 8º arrecadador desse país com uma área de 1.1 do território e somos realmente, Esperidião Amin, descriminados. Você foi Governador 3 vezes e</p>	

não conseguiu mudar isso também foi Deputado, foi Senador, não sei mais o que. Estou dando um exemplo claro aqui, até pela amizade que a gente tem com o Esperidião. Então eu queria fazer esse registro e dizer e fazer uma pergunta, quando realmente vocês têm uma certa convicção, não é o que o advogado diz lá, de acordo com a lei, salvo melhor juízo, o ano que vem a gente faz, que realmente nós vamos ter o nosso aeroporto, voltar a podermos olhar e nos orgulhar dele. Eu sempre fui contra esse troço de Estado entregar tudo, aquele estado mínimo, do jeito que se queria antigamente, pelas minhas origens, mas hoje eu acho que não existe volta realmente, temos que fazer o Estado e a sociedade irmanados avançar. Então, os investimentos fundamentais, as melhorias necessárias e a empresa realmente está aqui, vai tocar, vocês acham? É uma pergunta, quando nós aqui poderemos ter isso? Existem aqueles embaraços ambientais, legais, desapropriações, isso demanda um tempo, mas eu queria deixar isso muito registrado para que a gente realmente não fique com essa ilusão de novo. Estamos desde 2000 esperando que isso saia do chão. Disse aqui o nosso ex-governador que Santa Catarina é o Estado mais discriminado, se ele diz, como ex-governador, duas, três vezes, prefeito duas, três vezes, o que digo eu como crítico ou como habitante dessa terra? Então eu quero deixar esse registro, precisamos realmente voltar a olhar com melhor carinho Santa Catarina. E eu acho que a vez é agora, é a sociedade tem que estar de pé, gente e vamos reclamar

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que, dada a abrangência e generalidade dos temas abordados nos questionamentos, os questionamentos não serão respondidos pontualmente, todavia os esclarecimentos poderão ser encontrados ao longo do relatório de contribuição.

2.5 Sessão Presencial realizada em Brasília

SESSÃO PRESENCIAL	
CIDADE: BRASÍLIA	UF: DF
DADOS DO COLABORADOR	
ROBERTO BARBOSA DE CARVALHO NETO	
CONTRIBUIÇÃO	
<p>Bom dia a todos. Como o tempo é escasso, eu vou falar de um único tema apenas que é, já foi mencionado anteriormente aqui, a questão da intervenção na precificação das áreas operacionais. Em primeiro lugar, você pode trazer qualquer modelo, de qualquer lugar do mundo, da Ásia, de Dubai, de Ritro, de qualquer lugar que seja, mas você tem que observar a legislação brasileira, e aqui as únicas tarifas que são sujeitas a intervenção do Estado, são aquelas seis mencionadas na apresentação da doutora Clarissa, as outras são essas tratadas no contrato, obviamente não são objeto de, não são passivas de intervenção do estado ou de quem quer que seja. Em segundo lugar, eu verifico a ausência de um estudo regulatório, de um pacto regulatório dessa medida. Eu não vi em lugar nenhum. Se existir seria interessante colocar à disposição inclusive, por exemplo, em Porto Alegre, a receita não tarifária hoje, representa 4% de toda a receita, aliás, a receita das áreas operacionais representa 4% de toda receita não tarifária. Com previsão, segundo o EVTEA, de alcançar o 3º lugar nas receitas não tarifárias, Houve uma avaliação com relação o que isso vai representar em termos de viabilidade da concessão? Eu acho que isso é um dado importante, inclusive recomendado pelo Boatec regulatória. Segundo lugar, qual é o alcance dessa proposta aos aeroportos já concedidos da INFRAERO? Se se quer gerar, como foi dito, e é isso que se espera mesmo na competitividade, essa competitividade tem que ser em pé de igualdade, ela tem que ser justa. Ela não pode ser feita, através da mão do Estado em relação a uns aeroportos, e sem a mão do Estado em relação a outros. A Origem dessa, o que argumenta, a argumentação que leva a implantar isso aqui, é o documento 9082 da ICAL, mas eu devo dizer quem conhece a linguagem resumida da ICAL, ele sequer fala em recomendar lá, eles falam</p>	

que é desejável esse acordo, é muito diferente, porque normalmente a ICAL usa os documentos técnicos quando ela fala em recomendação. Quer dizer, desejável é menos que recomendação. A observação disso aqui, eu acho bastante discutível, e essa, utilizar esse documento da ICAL como justificativa dentro das circunstâncias. E demais a mais o que estabelece o item 18, que deu base a esse anexo, esse capítulo 15 do contrato, ele diz o seguinte: “caso não seja alcançado”, uma tradução livre evidentemente. “Caso não seja alcançado o acordo, o fornecedor é livre para impor os encargos propostos sujeito a um direito de recurso.” Acontece, pelo contrário, que está acontecendo ao contrário. Quem tem que recorrer caos não haja a tradução literal do contrato, talvez eu não seja isso que se quisesse dizer, mas é o que está dito. “Caso não haja uma composição entre as partes, quem tem que recorrer é o fornecedor.” E aí como é fica nesse meio termo, não se cobra a tarifa? Fica-se aguardando uma decisão da ANAC em relação a isso? Aliás, ela pode inclusive segundo o contrato, a se omitir em arbitrar, é o que está escrito lá. Ao contrário do modelo de Ritro, a CIA é obrigada a arbitrar nesse caso, o que consta é o contrário, mas que pode se omitir, como é que fica isso? E finalmente uma criminalização que não está prevista em lugar nenhum, nem no modelo de Ritro, nem no modelo de Gates, nem no modelo da ICAL, há uma criminalização na medida que a cobrança das tarifas abusivas, entre aspas, elas imporão uma multa de até 250, não sobre o abuso, mas sobre toda a tarifa. 250% sobre todo o valor da tarifa, então eu acho que são pontos aí que tem que ser ajustados. Temos então a indefinição também, a indefinição no processo que já foi mencionada aí, do que seja as partes interessadas relevantes, que é uma tradução literal praticamente do que está escrito na licença de Ritro, mas aqui no Brasil a gente sabe que não funciona assim, tem que ser mais claro, porque a interpretação subjetiva de jogar no terreno da incerteza. E vai levar evidentemente, pela ausência também da definição do processo de consulta, e até de recurso vai levar a um impasse na suspensão e a possível suspensão da receita e dos investimentos que tem haver consulta também. De outro lado já foi mencionado 2% de participação das empresas aéreas que essa norma contraria, ela passa a intervir não só na receita, mas

também no investimento. Quando eu vou alugar o imóvel eu digo que quero obras de artes, que quero decorações voluptuosas, mas não quero pagar nada. É isso na verdade, que acontece dentro dessa lógica, o que se traduz na verdade, em transferir o risco da parte relevante, que só se cita no contrato na verdade em empresa aérea, estamos tratando é delas. Então transferir esse risco da empresa aérea para o concessionário, eu acho que isso é um risco muito grande para a viabilidade dos negócios. Em suma, ao contrário de simular a negociação, a forma de como está colocada os contratos, eu acho que vai dissimular na verdade, que são demandas judiciais envolvendo não só as partes, mas também o órgão regulador. Eu acho que isso aí tem que ser evitado a todo custo para o bem do sucesso do programa. Muito obrigado

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece o que segue:

(i) A competência da ANAC pela expedição de normas que estabeleçam a metodologia a ser utilizada para a fixação dos preços específicos pode ser verificada pelo Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, que dispõe sobre a instalação e a estrutura organizacional da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC e aprova o seu regulamento. Conforme o art. 11 do Anexo I do Decreto: “Art. 11. Na regulação da exploração de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, a atuação da ANAC objetivará em especial: (...) III - estabelecer regime tarifário e de preços específicos que: a) promova maior circulação de pessoas e intercâmbio de bens e serviços entre as regiões do País e deste com o exterior; b) assegure a eficiência na alocação e uso dos recursos dos aeroportos; c) gere receita suficiente para recuperar custos; e d) proporcione orientação para investimentos futuros.” Dessa forma, entende-se que a ANAC possui competência para estabelecer regras e critérios para a fixação dos preços específicos, quando necessário. De fato, até 2009, esses preços eram diretamente regulados pela Agência. Ressalta-se, ainda, que a possibilidade de regulação desses preços está prevista nos Contratos de Concessão vigentes para os casos em que se verifiquem práticas abusivas ou discriminatórias. Nesse contexto, a introdução de um mecanismo regulatório que busca disciplinar a formação de

tais preços inclui-se no escopo de atuação da Agência. A diferença em relação às atividades remuneradas por tarifa consiste apenas na opção regulatória - a ANAC considera, no caso das áreas e atividades operacionais, a liberdade de precificação (condicionada pela possibilidade de regulação em caso de abuso e discriminação, nas concessões vigentes, e pelas regras de consulta, nas novas concessões) como o mecanismo mais adequado para promover a eficiência econômica.

(ii) Embora as regras de consulta não estejam previstas nos Contratos vigentes, nem na Resolução nº 302/2014, sua implementação para os aeroportos da Infraero e para os já concedidos já é possível com base em dispositivo que prevê a composição administrativa por parte da ANAC em caso de conflito não resolvido diretamente entre as partes. No modelo atual, a não concordância dos usuários de áreas operacionais com os termos dos contratos tende a resultar em denúncias de práticas abusivas ou discriminatórias, que ensejam atuação da ANAC, seja por meio de investigação ou de composição administrativa de conflitos, sendo as regras de consulta um dos instrumentos disponíveis para mediação. Cabe ainda destacar que são vedadas nas concessões vigentes práticas abusivas e discriminatórias e que as regras de consulta buscam, em última instância, evitar a ocorrência de tais práticas, não representando, portanto, desvantagem competitiva às novas concessões.

(iii) Conforme consta da Consulta sobre aspectos de regulação econômica, disponível na página da Audiência Pública, "adaptações em relação às referências estudadas foram necessárias em função das diferenças entre os modelos regulatórios e de outras características específicas do setor aeroportuário no Brasil".

(iv) A possibilidade da ANAC recusar o encargo de arbitrar o preço se faz necessária, por exemplo, para os casos em que a Concessionária instrua de forma inadequada o pedido de arbitramento ou apresente relatório de consulta com informações insuficientes para embasar uma decisão da ANAC.

(v) Nos termos do Anexo 03 – Procedimentos para penalidades, as penalidades são calculadas com base no "montante auferido decorrente da

diferença entre o valor cobrado indevidamente e aquele cobrado antes da conduta infracional”, não sobre o valor integral da tarifa.

(vi) Serão promovidas alterações contratuais para reduzir as incertezas quanto à definição das partes interessadas relevantes nas consultas de gerenciamento tarifário e de remuneração de áreas e atividades operacionais.

(vii) As funções das partes interessadas relevantes nos processos de consulta limitam-se a manifestar posicionamento em relação às propostas apresentadas pela Concessionária para os objetos de consulta e, eventualmente, apresentar propostas alternativas. As partes interessadas relevantes não terão prerrogativa de aprovar ou reprovar as propostas, poder esse que estará, em última instância, sempre a cargo da ANAC. Nem mesmo terão poder de decisão sobre as propostas que serão submetidas à ANAC, prerrogativa da Concessionária.

SESSÃO PRESENCIAL	
CIDADE: BRASÍLIA	UF: DF
DADOS DO COLABORADOR	
ALISSON PAIONELLI	
CONTRIBUIÇÃO	
<p>Bom dia. A ideia aqui, é explorar um pouco a parte das regras de consulta que está sendo incluída nesse contrato, diferente do, uma das inovações que vieram aí a partir dos últimos contratos. Especificamente o capítulo 15, do contrato de concessões. De uma forma geral, a concessionária deverá consultar as partes interessadas relevantes, em relação a pelo menos, a cinco itens: Anteprojeto, PGI, remuneração da áreas, plano de qualidade e gerenciamento tarifário. Sobre esses cinco itens eu vou explorar rapidamente cada um deles. O anteprojeto de uma forma, também o PGI, mas de uma forma bem explicita, o tempo para implementação dessa discussão que já era apertada em uma relação de se montar um plano, o anteprojeto e o PGI para apresentar, e em discussão com a ANAC, fica agora de sobre maneira apertado, em função de você ter que apresentar todas as partes interessadas, principalmente as companhias aéreas neste caso, dos quais você tem que absorver todos os comentários, todas as sugestões, justificar, aplicar ou não ao seu projeto, e submeter essas questões em discussão a ANAC para posterior implementação ou não. Primeiro ponto, imagino que partes selecionadas nesses aeroportos são no mínimo quatro, as quatro grandes companhias aéreas, fora as internacionais que possam está operando. Tem ideias e sugestões divergentes, que podem ser um grande complicador. Se você não segue, ainda pode ser penalizado com multas diárias de acordo com a nova metodologia. Então, fica aí um grande complicador, e principalmente a dificuldade de se executar isso no prazo. No caso do PGI, mais ainda, uma questão jurídica importante, quer dizer, o próprio contrato limita a participação das companhias aéreas na gestão do aeroporto, e por outro lado agora, indiretamente obriga e coloca ela participando da gestão no dia a dia, quando ela se manifesta e pode, de certa forma, ter as suas sugestões, mesmo que não aceitas pela concessionária, tendo que ser obrigados a aceita-las e, portanto, uma ingerência indireta ao</p>	

modelo de gestão do aeroporto. No caso da remuneração das companhias aéreas, das áreas operacionais que é o terceiro item, aqui tem aí uma afronta um pouco as regras de mercado, oferta e procura, com todos os investimentos previstos, uma grande oferta na capacidade dos aeroportos, associada a um tamanho intermediário dos aeroportos, ou seja, uma baixa atratividade nesses aeroportos concessionados, uma grande concorrência e nesse caso, o poder de barganha das concessionárias está quase, já é quase inexistente, sumiu por completo. Quer dizer, ninguém é maluco de colocar uma companhia aérea em cheque em um desses aeroportos e correr o risco de perder no mínimo, 10, 15, 20% da sua receita, caso essa companhia aérea resolva se deslocar para outro aeroporto. Então fica um pouco fora da realidade. E tentando um pouco justificar, quer dizer, a aplicação do modelo inglês que serviu de base para a Normativa 08 de 2016, utilizando retro in gate como referência, são incomparáveis qualquer modelo de aeroportos brasileiro, e principalmente esses quatro, que realmente são bem divergentes. Então o mercado inglês é um mercado muito maduro, e há anos já na mão da iniciativa privada. O PQS sim, não tenho nenhuma observação, só coisas que poderão ser, de certa forma nos nossos comentários escritos, vão está presentes, nada a relatar. Gerenciamento Tarifário, aqui quem esteve presente na audiência de Porto Alegre, as próprias companhias aéreas já se manifestaram também contrárias a essa questão, vide que essa possibilidade de você ter variações por hora/pico ou por qualquer tipo de relação, mudanças podem gerar várias interferências no modelo de cobrança ao passageiro, ou seja, difícil de implementação, mas também um modelo tarifário pode ser uma inovação. De certa forma, o que a gente deseja neste contribuir, nesse momento com esse processo, é deixar a livre negociação entre concessionária e companhias aéreas, já que esses aeroportos, não têm o mesmo grau e poder de influencia como tinha nas primeiras rodadas. Então a nossa contribuição, é que o capítulo 15 fosse retirado na sua integridade, e que se fosse necessário, a ANAC possa via Resolução, no futuro implantar procedimentos, mas que possam de certa forma manter os riscos mitigados, nesse processo agora, e caso seja necessário, discutir isso com todos os envolvidos. É isso

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece o que segue:

(i) Conforme consta da Consulta sobre aspectos de regulação econômica, disponível na página da Audiência Pública, "adaptações em relação às referências estudadas foram necessárias em função das diferenças entre os modelos regulatórios e de outras características específicas do setor aeroportuário no Brasil".

(ii) Um dos objetivos do mecanismo de consulta é tornar transparente o nível de engajamento de cada uma das partes na negociação dos preços para evidenciar eventual abuso de posição dominante - de qualquer uma das partes - e, assim, permitir que a ANAC compense desequilíbrios no poder de barganha ao ser chamada a arbitrar os valores.

(iii) Exatamente em função das atuais dificuldades operacionais mencionadas, a minuta de contrato não está prevendo a inclusão especificamente da tarifa de embarque no mecanismo de gerenciamento tarifário. Com efeito, as tarifas de embarque são devidas pelo passageiro, mas arrecadas pelas empresas aéreas. O valor da tarifa de embarque, por sua vez, é aquele estabelecido pelo operador aeroportuário na data de celebração do contrato de transporte aéreo para a data e horário de embarque do passageiro, conforme estabelecido pela Resolução nº 350/2014. Dessa forma, entende-se que a variação excessiva do valor dessa tarifa pode gerar transtornos operacionais para o recolhimento por parte das empresas aéreas, dificuldade de conferência dos valores recolhidos pelas empresas aéreas por parte dos operadores aeroportuários, e dificuldade de fiscalização dos valores médios por parte da ANAC. Não obstante, a matéria continuará a ser estudada para que tais dificuldades sejam superadas e o mecanismo possa ser aplicado de forma mais ampla assim que possível.

SESSÃO PRESENCIAL	
CIDADE: BRASÍLIA	UF: DF
DADOS DO COLABORADOR	
PAULA DAMAS	
CONTRIBUIÇÃO	
<p>Bom. Bom dia a todos. Meu nome é Paula, eu sou da INFRAMERICA, a empresa que administra tanto o aeroporto de Brasília quanto o aeroporto de Natal. Nós temos algumas contribuições diferentes das que a gente já fez ao longo de todas as audiências públicas. Primeiramente, eu vou reiterar a nossa contribuição a respeito do pagamento de outorga não linear, e sim crescente. Essa é uma posição bastante, que a gente considera bastante interessante para o modelo econômico ser mais positivo e mais proveitoso para empresa que venha a ser exitosa no leilão. A gente acredita que um pagamento de outorga crescente, ele é mais saudável ante todos os desembolsos que você tem que fazer no primeiro momento desde Fase 1A, Fase 1B, Fase 1C então a empresa acaba pagando, tendo uma capacidade financeira um pouco mais saudável ao fim da concessão, então a outorga crescente faria com que tanto os investimentos fossem, sejam feitos em uma relação econômica mais saudável. Então essa é a nossa primeira contribuição, a segunda são as questões de desapropriação desocupação, esse é um alerta muito grande para a gente, principalmente pela questão da ausência de poder de polícia. Hoje a gente tem uma realidade, da nossa experiência em terminais, de que para a gente conseguir o apoio do poder público para tomar ações de desocupação ou retirada de pessoas dos nossos, das nossas instalações, é um processo muito difícil, imaginando isso em uma escala muito maior tal qual Salvador, que a gente, pela própria audiência pública a gente percebeu que vai ter uma resistência muito grande, e Porto Alegre que tem uma área muito grande para ser desapropriada, eu acho que essa questão tem que ser vista, tem que existir uma responsabilidade muito maior do poder público, a gente, nenhuma SPE vai ter poder de polícia suficiente para poder fazer esse processo e forma calma, e que possa ser feita de acordo com a legislação e que consiga cumprir todos os prazos do contrato. Outra questão que pra gente é bastante</p>	

relevante, uma vez que as certificações dos aeroportos estão inseridas dentro dos IPEAS, dos contratos, a gente sugere que os processos de certificação dos quatro aeroportos sejam juntados aos processos digitais no site, isso é bastante relevante, uma vez que o processo de certificação, ele vai ser responsável por uma análise técnica de necessidade de investimento, de avaliação da realidade operacional do aeroporto, então a nossa sugestão é que isso seja realmente colocado dentro da documentação e não só avaliada por alto no EVTEA. Uma outra questão é, a melhor explanação sobre habilitação técnica para participação em um leilão. Isso eu questiono, uma vez que nós somos INFRAMERICA, a gente já administra dois terminais, e a questão, o edital fala em cinco anos de operação, de um aeroporto com uma média. Não que isso seja impossível, por exemplo, no nosso caso de poder trazer a experiência exterior, mas seria muito mais fácil a gente poder demonstrar isso já com a concessão já existente, e ela é uma concessão de três anos. Então, uma sugestão de adaptação, que essa habilitação técnica seja para as empresas que não atuem ainda nas concessões brasileiras, e que para as concessões brasileiras isso seja de forma amenizada, e trazido a necessidade de operação nos mesmo volumes de passageiros, mas com pelo menos dois anos de operação, de um único aeroporto aqui no Brasil. O último ponto, é o ponto que a gente vem trazendo em todas as audiências, é a questão da restrição, da participação acionária. Ela é baseada na nota técnica 21 da SAC, e mais uma vez, toda vênha a quem preparou, a gente vai reforçar a nossa discordância com os parâmetros, os parâmetros são muito ruins, fogem à realidade, não seguem, eles usam uma metodologia que teoricamente não são aplicáveis ao mercado brasileiro, o mercado brasileiro não tem uma possibilidade de se tornar maduro nos próximos 15 anos, como a nota sugere. Além disso, ele foge a teoria que já foi utilizada tanto pela SAC, no plano de aviação regional. A SAC, ela mesma utilizou o conceito de cath materia, de 100 km quando fez o plano de aviação regional, e agora para as concessões ela está ignorando o próprio cath materia que ela estabeleceu, isso tudo está bem documentado pelo Acórdão do TCU 00367820148. Então, isso pra gente mostra um pouco da falha e da, como que eu posso dizer, do problema dessa nota técnica e o

fato dela ter inspirado uma cláusula tão prejudicial, principalmente para uma empresa só. Existe uma única empresa que está sendo, vamos dizer assim, prejudicada por uma nota técnica que não corresponde a realidade. A gente já deixou isso claro em todas as outras audiências públicas. Nós temos um estudo técnico que vai ser acompanhado, das nossas contribuições escritas, e a nossa intenção nesse momento, é reiterar o interesse da INFRAMERICA em continuar crescendo e continuar investindo em aeroportos no Brasil, e a existência de uma cláusula desse parâmetro, ela faz com que, não só a INFRAMERICA não possa crescer, qualquer outra concessionária vai poder no máximo, ter cinco aeroportos. Então assim, isso é contrário a toda a lógica do mercado, toda empresa quer crescer, toda empresa quer investir, toda empresa quer ser a melhor do seu mercado, uma vez que a gente fica limitado pelo menos nos cinco primeiros anos, aos cinco aeroportos, isso contradiz muito qual é a política de expansão, e a política de desenvolvimento econômico da área. E é basicamente isso. Muito obrigada.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece inicialmente que a previsão em tela foi inserida em atendimento a diretriz do governo federal. Não obstante, registra-se que a necessidade e abrangência de eventuais desapropriações dependerão do plano de investimentos da Concessionária. Adicionalmente, a posse da área do aeroporto será transferida à Concessionária concomitantemente à celebração do Contrato de Concessão. Em face disso, julga-se que a Concessionária possuirá melhores condições de defender e manter a integridade da área do Aeroporto, inclusive com a adoção das medidas judiciais e administrativas necessárias à garantia da efetividade dessas ações. Pelas razões expostas, a alocação das obrigações e riscos relacionados a desapropriações seguirá o disposto no Contrato de Concessão.

Por fim, informa-se que os processos de certificação dos aeroportos a serem concedidos serão disponibilizados por ocasião da publicação do edital.

SESSÃO PRESENCIAL	
CIDADE: BRASÍLIA	UF: DF
DADOS DO COLABORADOR	
DENIS FRANCA	
CONTRIBUIÇÃO	
<p>Denis Franca, bom dia a todos. Eu vou me ater a dois itens. Fator X, que é um índice conhecido, mas que parece que ao nosso ver, ao nosso sentir que nesta rodada deu uma piorada. Ela se tornou mais abrangente, mais abstrata, e a intenção do anexo 11 de acabar com as dúvidas a cerca deste índice, ao meu ver, ela teve um efeito rebote, aumentou. Porque primeiro, o anexo 11 não tem que apresentar os fundamentos que orientam a ANAC. Esse processo vai desaguar em um contrato, que não é um ato unilateral da ANAC, é um ato bilateral complexo que necessita obrigatoriamente de uma segurança jurídica e transparência nesse sentido. Então, em apertada síntese, eu contribuo no sentido de, primeiro: definir melhor os parâmetros deste fator x, definir claramente quais são os parâmetros, duas resoluções que são citadas que não se aplicam a esta concessão. Nos primeiros cinco anos ele não se aplica, do 5º ao 6º ano um range de -1.59 a 2.06 que não necessariamente será mantido nas próximas rodadas, nos próximos períodos de revisão dos parâmetros da concessão. Sinto que a ANAC não quer vincular este range, porque claro, pode o IPCA dá uma descolada. Se o IPCA é que norteia o processo de reajuste das tarifas, porque não vincular de alguma forma esse range ao IPCA. Mas temos que ter um parâmetro palpável. Os parâmetros também que vão influenciar nessa variação, tem que está palpáveis e descritos na concessão, no contrato como limitadores deste processo de reequilíbrio, até o final da concessão, não vamos deixar isso aberto. E terceiro, vamos pensar na eleição de uma empresa, como já tem previsto no próprio contrato, para a contratação de uma empresa de auditoria independente, ou na área na forma do contrato para intermediar esta revisão, tanto para o fato x quanto o fato Q, penso que daria uma segurança jurídica. Segundo ponto, é com relação ao que a gente vem acompanhando por meio de visitas técnicas aos aeroportos, que muitos problemas não são encontrados, ou são vistos de forma fácil,</p>	

salvo quando a gente entrevista um funcionário ou não, ou em outro, ou como por exemplo, na audiência pública de Salvador, que um funcionário da INFRAERO falou; “Olha, tem problema na pista que ninguém está falando, e essa pista principal tem um problema muito sério, foi recapeada e está com um problema muito sério.” A gente não sabe qual o problema, não tem como a gente ter acesso ao sistema pátio-pistas. Então, contribuição: com base no princípio da confiança legítima, que a gente está vivendo uma crise de confiança, na boa fé objetiva dos contratos que tem que ser abarcadas pelos contratos administrativos, vamos disponibilizar todos os problemas encontrados, sabidos pela ANAC, principalmente no lado operacional que fica difícil ter acesso. A gente sabe que tem uma escada rolante que não funciona a mais de um ano em Salvador, mas... e outra em Fortaleza que foi canibalizada, mas dentro da área operacional, uma pista que foi recapeada, sabemos como está a situação deste leito, subleito, qual foi o grau de precisão, de utilização destas intervenções? É importante porque o risco não, temos que mudar o paradigma, esse risco não está atrelado a iniciativa privada. Ele vai puxar isso como um vício oculto, e vai jogar para a ANAC e isso vai virar uma briga, e vai desencadear em um péssimo serviço prestado ao consumidor, ou seja, a gente tem que ver agora o resultado final. O resultado final é essa grande parceria público/privada onde, por ser, uma atividade econômica lucrativa, os risco a gestão de atividade ficam associadas a iniciativa privada, todavia, precisamos ter maior transparência com relação a essa relação. Então, sugiro a ANAC disponibilizar todos os problemas encontrados e sabidos pela ANAC, ou no seu sítio, ou colocado à disposição. Muito obrigado

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que as sugestões não serão acatadas. A opção de haver um intervalo para o fator X do 6º ao 10º ano está associada à percepção de risco regulatório do setor e teve o objetivo de gerar maior previsibilidade para o período da concessão menos exposto às incertezas inerentes ao longo do prazo da concessão (primeiros 10 anos). Entendemos que, para períodos maiores, os efeitos positivos da previsibilidade regulatória não superam efeitos positivos da

flexibilidade regulatória. A utilização de tais intervalos ou metodologias definidas para períodos maiores pode gerar distorções a depender do desenvolvimento do mercado, assim sendo, a definição do Fator X na Revisão dos Parâmetros da Concessão de forma mais flexível visa mitigar, entre outros, o risco de mercado. Ressalta-se que o processo de Revisão dos Parâmetros da Concessão é precedido de ampla discussão pública para assegurar o direito ao contraditório e à ampla defesa e, deste modo, diminuir o risco regulatório.

Quanto ao demais temas abordados na contribuição, dada a sua abrangência e generalidade, os mesmos não serão respondidos pontualmente, todavia esclarecimentos a seu respeito poderão ser encontrados ao longo do relatório de contribuição.

Informa-se, ademais, que os processos de certificação dos aeroportos a serem concedidos serão disponibilizados por ocasião da publicação do edital.

SESSÃO PRESENCIAL	
CIDADE: BRASÍLIA	UF: DF
DADOS DO COLABORADOR	
DANIELA STUMPI	
CONTRIBUIÇÃO	
<p>Eu vou fazer algumas observações nas cláusulas de cunho ambiental. Eu gostaria de pedir a ANAC que disponibilizasse todas as licenças ambientais, todos os estudos que embasaram a emissão dessas licenças ambientais, cópias dos relatórios técnicos relativos ao cumprimento das condicionantes técnicas, das licenças ambientais, os pedidos de renovação para verificação da sua tempestividade, e eventuais demandas judiciais que questionem o licenciamento ambiental, tratem dos passivos ambientais, que é extremamente importante para que a gente possa fazer uma análise dos riscos aos quais a União e a concessionária estarão expostas. Outro ponto é claro que na minuta de contrato, o risco pelos atrasos nas obras decorrentes de demora na obtenção das licenças ambientais, é do poder concedente. Contudo, quando os órgãos ambientais ultrapassem os prazos de análise previstos em lei. Nós sabemos que os atrasos de licenciamento ambiental decorrem de outros fatores, que não só esse, enfim, da análise dos órgãos ambientais, como por exemplo, nos casos específicos desses aeroportos, a licenças vencidas é possível que os órgãos ambientais peçam a atualização de estudos ambientais bastante complexos, e que possam impactar no cronograma de expansão das obras. É possível também que os órgãos ambientais peçam, por exemplo, outras audiências públicas, ou mais audiências públicas das comunidades tradicionais que podem ser afetadas, com as obras de expansão, por exemplo, do aeroporto de Florianópolis. É possível que o IPHAN determine salvamento de fragmentos de sítios arqueológicos também no aeroporto de Florianópolis, isso pode impactar, sem dúvida, as obras de expansão de obrigação da concessionária, portanto, a nossa sugestão é que o contrato deva prever de forma mais abrangente a locação do risco de atraso na obra de expansão ao poder concedente, por fatores relacionados ao licenciamento, mas que não estão sobre controle da concessionária. Um outro ponto que eu gostaria de</p>	

trazer, é sobre a judicialização do licenciamento ambiental, que se preveja claramente no contrato, que é risco do poder concedente, aqueles riscos de judicialização do procedimento de licenciamento ambiental afetos a fatores, ou fatos consumados anteriormente a função da concessão pela concessionária. Por exemplo, de estudos ambientais que forem reputados deficientes, ou falta de manifestação de órgão de tutela específica em momento anterior a assunção da concessão, como por exemplo, ICMBIO, FUNAI, enfim, esses são exemplos. Por fim, é possível ver nos estudos ambientais, que podem ocorrer atraso de obra de expansão por conta da não execução da obra de terceiros. Por exemplo, em Porto Alegre existe um canal de drenagem de rede pública que intercepta o aeroporto, e recebe a influência da ocupação do entorno, e uma possível obra de expansão vai interferir nesse canal de drenagem e vai ser o poder público que deverá fazer a retirada desse canal de drenagem.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece sua contribuição e informa que da leitura dos itens 5.2.10 e 5.4.15 da minuta de Contrato, depreende-se que, no que tange à alocação de risco quanto ao atraso ou não liberação das autorizações, permissões e licenças, se por fato imputável ao órgão da administração pública federal, o risco será do Poder Concedente. No entanto, se decorrente de fato imputável à Concessionária ou qualquer outro ente, o risco será da Concessionária, já que, além de expresso no item 5.4.15, o rol de riscos do Poder Concedente é exaustivo, conforme se verifica no item 5.3 do Contrato, sendo o risco residual atribuído à Concessionária. Ademais, sob a perspectiva de alocação de risco àquele que pode melhor gerenciá-lo, não faz sentido transferir ao Poder Concedente a responsabilidade por atrasos de órgãos estaduais ou municipais, cujo contato se dará unicamente por meio da Concessionária. No mais, informa que as licenças e estudos ambientais existentes estão disponíveis no Banco de Informações (data room) mantido pela Secretaria de Aviação Civil/MT, podendo ser solicitadas informações adicionais pelo e-mail: concessoes2015@aviacaocivil.gov.br (file://concessoes2015@aviacaocivil.gov.br/). Informa-se, ainda, que os interessados devem realizar estudos próprios, além dos documentos já

disponibilizados no Banco de Informações. As informações que compõem o referido Data Room são atualizadas periodicamente. Adicionalmente, os interessados em realizar visitas aos aeroportos poderão agendar diretamente com a Infraero pelos endereços constantes no Banco de Informações disponível na página da SAC:

<http://www.aviacao.gov.br/assuntos/concessoes-de-aeroportos/novas-concessoes/banco-de-informacoes>

<<http://www.aviacao.gov.br/assuntos/concessoes-de-aeroportos/novas-concessoes/banco-de-informacoes>>

SESSÃO PRESENCIAL	
CIDADE: BRASÍLIA	UF: DF
DADOS DO COLABORADOR	
FÁBIO FAQUEMBURKER	
CONTRIBUIÇÃO	
<p>Oi, bom dia. Eu sou Fabio Faquemburker, do Machado Meier Advogados. Eu queria fazer algumas observações com relação a quatro pontos, que vão ser depois mais detalhados por escrito, mas eu queria já pontuar aqui, nessa audiência. O primeiro diz respeito a contribuição fixa inicial, e o momento do pagamento dela, que o contrato prevê o pagamento de uma contribuição fixa na data de assinatura, agora o contrato, ele passa a valer a partir da sua data de eficácia, e a data de eficácia depende de algumas condições que nem todas elas dependem exclusivamente da concessionária, alguns atos do poder concedente. Publicação de extrato, emissão pela ANAC da ordem de Serviço, entre outros. Então, a minha preocupação é que a concessionária pode se ver em uma situação, em que ela desembolsou a quantia, que é uma quantia relevante 25% da contribuição fixa inicial, esse valor sem eficácia nos contratos, que é o gatilho para o início de toda concessão, esse valor vai está parado. Então assim, e indisponível. Então a minha sugestão é que o pagamento da contribuição fixa seja sim, uma condição eficácia do contrato, mas que ele só seja devida, depois de cumprida as outras condicionantes, e não na assinatura do contrato. O segundo ponto, que já foi dito aqui, é com relação as regras de consulta. O contrato prevê uma série de situações que exigem a interlocução, e negociação entre concessionários e os agentes relevantes, e o princípio é ótimo de transparência, diálogo, visando otimização, eu acho que é salutar isso e agora tem alguns pontos que são preocupantes sobre a perspectiva da concessionária, como já foi dito aqui, a obrigação de apresentar uma anteprojeto para as empresas aéreas e esse anteprojeto tem que ser objeto de contribuições e as contribuições tem que ser submetidas a ANAC, daí então vai analisar o que não foi acatado e vai arbitrar o que pode ou não pode ser feito, o que deve ou o que não deve ser incluído, isso atrasa, ou pode vir atrasar bastante o cronograma da concessão em si, que implica não</p>	

só em uma questão de prazo, mas em uma questão relevante de custos também para a concessionária. E justamente considerando esses prazos previstos para apresentação de anteprojeto, a concessionária acaba ficando em uma posição meio fragilizada eu acho, dependendo do número de contribuições recebidas, e isso impacta no seu planejamento como um todo, é uma (ininteligível 01:08:37) da concessão. O mesmo se aplica as propostas de regras de consulta para o gerenciamento de tráfego, de tráfego que são previstas na cláusula 4.6 que também tem que ser precedida de consultas partes interessada. Agora, esse é um ponto que eu queria fazer, que as partes, o contrato faz referencia partes interessadas relevantes, sem definir o que são partes interessadas relevantes. Então a gente pode se ver em uma situação em que, por conta até do anexo do que trata das penalidades, quer dizer, pode ser interpretado que as partes interessadas relevantes não foram consultadas sem que tenha uma definição do que sejam elas contratualmente, isso implicaria a imposição de penalidades e multas. Então, em outro ponto também que foi dito, é que na medida em que essas partes interessadas relevantes, tem que ser consultadas no plano de gestão, no PGI, na prática há um compartilhamento, ao meu ver de gestão, da gestão indireta do aeroporto, o que contraria um pouco não só as próprias regras do edital, que prevê uma limitação relevante para a participação de companhia aéreas na gestão do aeroporto, que é 2%, mas com o próprio princípio da concessão de outorgar para o justificatário a gestão e a operação de determinado aeroporto. Um outro ponto que eu queria mencionar também, de preocupação, que são as regras de desapropriação previstas no contrato e no edital. Especificamente com relação ao aeroporto de Salvador, eu queria fazer uma pergunta, o porque diferentemente de Porto Alegre, o aeroporto de Salvador não prevê um limite a um valor, no caso do não cumprimento da obrigação de construção da segunda pista. Eu acho que é importante até para fins de definição do reequilíbrio, que seja estabelecido pelo menos um quepe, um limite que possa ser levado em consideração pela concessionária no momento, de determinado momento da obra e também os custos que vão ser associados as desapropriações e demais atos necessários para a construção dessa pista. E daí, eu também pergunto se vão ser

disponibilizadas listas conclusivas e vinculantes dos decretos existentes, não só com relação a Salvador, mas com relação a todos os aeroportos objetos da concessão, e os demais documentos referentes as desapropriações necessárias. E finalmente aqui, rapidamente porque eu não quero me estender e tirar o tempo da Dani, é um comentário com relação ao fluxo de caixa marginal e revisão dos parâmetros da concessão, que é fluxo de caixa marginal, que vai ter uma taxa de desconto que vai ser aplicada pela ANAC conforme a metodologia seja determinada mediante a discussão pública, o mesmo se aplica também a revisão dos parâmetros da concessão. Eu entendo que talvez não seja possível já determinar essa metodologia no momento certo, ainda mais que a gente está falando de 10 anos pra frente, e muita coisa pode mudar em termos de cenários macroeconômicos, na própria concessão, mas eu gostaria de sugerir, de repente ter algum terceiro mediador ou arbitro, no momento da discussão, da determinação de tais metodologias. Obrigado, eu vou passar a palavra para a Daniela.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que entende a necessidade de um maior prazo para que sejam realizados os procedimentos de consulta as empresas aéreas e que por essa razão o prazo para entrega do primeiro anteprojeto na Fase I-B, assim como a duração da Fase I-B foram ampliados.

Quanto a possibilidade de um mediador ou arbitro para a decisão da metodologia da taxa de desconto entendemos que, caso o Poder Concedente ou a Concessionária discordem dos parâmetros apresentados durante a Revisão dos Parâmetros da Concessão, as partes poderão apresentar suas considerações no decorrer das consulta e audiências públicas, que instruirão todo o processo. No que tange à recorribilidade das decisões administrativas, seguir-se-á a legislação aplicável à época.

Quanto as regras de desapropriação, A ANAC informa que a posse da área do aeroporto será transferida à Concessionária concomitantemente à celebração do Contrato. Em face disso, julga-se que o

agente privado possuirá melhores condições de gerenciar a desocupação da área do Aeroporto, inclusive no que tange ao valor de indenizações eventualmente devidas. Pelas razões expostas, a alocação das obrigações e riscos relacionados à ocupação do complexo aeroportuário e seu entorno seguirá o disposto nos itens 2.3 a 2.6, 3.1.42, 3.1.51, 3.2.13 e 5.4.24 do Contrato, não sendo previsto nenhum limite de pagamento a título de desapropriação que possa ensejar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

Quanto às regras de consulta, a ANAC esclarece o que segue:

(i) As definições das partes interessadas relevantes para cada objeto de consulta encontram-se nas seções do Contrato que tratam dos respectivos objetos. Em alguns casos, optou-se por delegar à Concessionária a definição das partes interessadas relevantes para proporcionar flexibilidade ao processo. Serão promovidas alterações contratuais para reduzir as incertezas quanto à definição das partes interessadas relevantes nas consultas de gerenciamento tarifário e de remuneração de áreas e atividades operacionais.

(ii) A verificação por parte da ANAC de que uma consulta de gerenciamento tarifário ou remuneração de áreas e atividades operacionais não envolveu todas as partes interessadas relevantes não resultará necessariamente em punição imediata. A ANAC pode, por exemplo, demandar a realização de nova consulta e apenas considerar como penalidade a implementação da proposta antes do cumprimento dessa determinação.

(iii) As funções das partes interessadas relevantes nos processos de consulta limitam-se a manifestar posicionamento em relação às propostas apresentadas pela Concessionária para os objetos de consulta e, eventualmente, apresentar propostas alternativas. As partes interessadas relevantes não terão prerrogativa de aprovar ou reprovar as propostas, poder esse que estará, em última instância, sempre a cargo da ANAC. Nem mesmo terão poder de decisão sobre as propostas que serão submetidas à ANAC, prerrogativa da Concessionária.

Por fim, no que diz respeito aos demais temas abordados na contribuição, dada a sua abrangência e generalidade, os mesmos não serão respondidos pontualmente, todavia esclarecimentos a seu respeito poderão ser encontrados ao longo do relatório de contribuição.

3 ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES ENVIADAS POR FORMULÁRIO

DADOS DO COLABORADOR
PEDRO POLI ELIAS
CONTRIBUIÇÃO Nº4113
Serão apresentados argumentos contrários à exigência em tela, propondo, alternativamente, a sua exclusão ou alteração.
JUSTIFICATIVA
Obediência à constituição federal e à Lei 8.666/93
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que sua resposta restou comprometida, visto que não houve indicação específica do item do Capítulo I - Seção IV do Edital que desobedeceria a lei 8.666/93. Informamos, ainda, que os documentos propostos atendem em sua integralidade à legislação vigente.

DADOS DO COLABORADOR
JOSÉ EDUARDO SCHUBNELL ARAUJO
CONTRIBUIÇÃO Nº4115
1.1.45A. RFB – Secretaria da Receita Federal do Brasil- órgão integrante da administração, vinculada ao Ministério da Fazenda.
JUSTIFICATIVA
Necessidade de definir a Receita Federal no Contrato
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que não há necessidade de conceituar a Receita Federal no Contrato de Concessão, tendo em vista que já há outros dispositivos que a definem corretamente, como a Lei nº 11.457/2007.

DADOS DO COLABORADOR
JOSÉ EDUARDO SCHUBNELL ARAUJO
CONTRIBUIÇÃO Nº4116
6.1.16.2 Concessionária deverá consultar os órgãos e entidades públicas e observar o disposto em seus instrumentos normativos na elaboração de projetos e execução de obras (I)(, em especial a Secretaria Receita Federal do Brasil no tocante às normas de alfandegamento e controle aduaneiro de pessoas e cargas.)
JUSTIFICATIVA
É fundamental, em um aeroporto internacional, que a concessionária tenha consciência de que a RFB influenciará os projetos arquitetônicos, funcionais das instalações do aeroporto nas questões de alfandegamento e de controle aduaneiro.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que rejeita a sugestão. Destaca-se ainda que embora não exista uma previsão para que o processo de análise do anteprojeto, citado no contrato, seja realizado também pela RFB, isso não exime a Concessionária da responsabilidade de ter que atender as normas relacionadas a alfandegamento e controle aduaneiro, assim como outras exigências normativas de outros órgãos públicos.

DADOS DO COLABORADOR
JOSÉ EDUARDO SCHUBNELL ARAUJO
CONTRIBUIÇÃO Nº4116
<p>4.1.1 Logo após a adjudicação do objeto, a Concessionária deverá iniciar intercâmbio com a Infraero de forma a implantar nova organização e cultura, bem como uma série de padrões e objetivos desafiadores. Para tanto, a Concessionária deverá elaborar planos e programas específicos, que irão facilitar e direcionar o processo de transição de forma harmoniosa. O conjunto de planos constitui o Plano de Transferência Operacional (PTO), que deverá ser elaborado e enviado à ANAC (I)(e demais membros do comitê de transição) em até 10 dias após a data de eficácia do contrato. Por sua vez a ANAC, (I)(e demais membros do comitê de transição,) deveram em até 20 dias analisar o PTO e solicitar ajustes e/ou esclarecimentos que forem necessários</p>
JUSTIFICATIVA
<p>O trabalho efetuado por cada membro do comitê de transição possui peculiaridades sendo importante dar oportunidade para sua manifestação.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a sugestão e informa que rejeita a contribuição, pois de acordo com o que preceitua o item 3.2 do Capítulo 3 do Anexo 9 da minuta de Contrato de Concessão, quando da elaboração do PTO a Concessionária deverá levar em consideração a necessidade de estabelecer comunicação plena com todos os interessados, no que se refere aos potenciais problemas da transição, desde o primeiro dia da eficácia do Contrato, bem como durante a preparação do Plano, deverá reunir-se com grupos de empregados, detentores de contratos de cessão de áreas no Aeroporto, órgãos de governo e outros interessados, para definir preocupações e problemas específicos a serem contemplados no PTO. Adicionalmente, quando das reuniões do Comitê de Transição, os órgãos governamentais terão a oportunidade de, junto a Concessionária, identificar e dirimir possíveis problemas relacionados as suas respectivas áreas de atuação. Por último, destaca-se que a Concessionária deverá observar todas</p>

as normas aplicáveis conforme consta no Contrato de Concessão, inclusive as relativas aos órgãos governamentais.

DADOS DO COLABORADOR
JOSÉ EDUARDO SCHUBNELL ARAUJO
CONTRIBUIÇÃO Nº4116
3.3.4.2 Agendar visitas da nova equipe para fornecer informações aos funcionários atuais sobre a nova organização e apresentar os novos gestores (I)(aos membros do Comitê de Transição)
JUSTIFICATIVA
É importante que cada membro do comitê conheça os novos gestores do Aeroporto.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que rejeita a sugestão, uma vez que a qualquer tempo durante as reuniões do comitê de transição, os seus membros poderão solicitar que a Concessionária apresente quem são os novos gestores, caso esses já tenham sido definidos a época.

DADOS DO COLABORADOR
JOSÉ EDUARDO SCHUBNELL ARAUJO
CONTRIBUIÇÃO Nº4116
<p>3.3.2 O Plano deverá considerar que, durante o Estágio 2 da Fase I-A (Operação Assistida), a Equipe de Transição funcionará como uma organização de respaldo à administração atual do Aeroporto, onde os gerentes designados pela Concessionária deverão validar as decisões que podem ter impacto direto na transição, dentro das suas áreas de responsabilidade. Assim, o Plano deverá indicar o modelo de governança a ser adotado e as principais decisões a serem compartilhadas. Caso não haja consenso entre as decisões da administração atual e da Concessionária, a questão deverá ser submetida à apreciação (I)(do membro do comitê de transição, em sua área de competência, com ciência) da ANAC</p>
JUSTIFICATIVA
<p>A Anac não possui conhecimento específico de todas as áreas de trabalho de cada membro do comitê.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que rejeita a sugestão, pois de acordo com o que preceitua o Anexo 9 da minuta de Contrato de Concessão, como parte do Plano de Transferência Operacional será criado um Comitê de Transição, liderado pela Concessionária e que contará com a participação de representantes de órgãos e entidades que atuam no aeroporto. Ademais, durante as reuniões do comite de transição, os representantes dos comite de transição poderão se manifestar acerca de eventuais assuntos que considere relevantes e que sejam afetos a sua área de atuação. Adicionalmente, caso não haja consenso entre as decisões da administração atual e da Concessionária, a ANAC poderá consultar, a qualquer tempo, membros do comitê ou outros agentes considerados pertinentes.</p>

DADOS DO COLABORADOR
JOSÉ EDUARDO SCHUBNELL ARAUJO
CONTRIBUIÇÃO Nº4116
2.1. Durante a Fase I-A especificada no contrato de concessão, a Concessionária deverá demonstrar para cada membro do comitê de transição, em sua área de competência, sua capacidade de compreender e analisar a operação Aeroportuária. O Plano de Transferência Operacional tem como objetivos gerais:
JUSTIFICATIVA
A Anac não possui conhecimento específico de todas as áreas de trabalho de cada membro do comitê.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que rejeita a sugestão, pois de acordo com o que preceitua o item 3.2 do Capítulo 3 do Anexo 9 da minuta de Contrato de Concessão, quando da elaboração do PTO a Concessionária deverá levar em consideração a necessidade de estabelecer comunicação plena com todos os interessados, no que se refere aos potenciais problemas da transição, desde o primeiro dia da eficácia do Contrato, bem como durante a preparação do Plano, deverá reunir-se com grupos de empregados, detentores de contratos de cessão de áreas no Aeroporto, órgãos de governo e outros interessados, para definir preocupações e problemas específicos a serem contemplados no PTO. Ademais, durante as reuniões do comite de transição, os representantes dos comite de transição poderão ainda se manifestar acerca da implementação do PTO e de eventuais ajustes.

DADOS DO COLABORADOR
JOSÉ EDUARDO SCHUBNELL ARAUJO
CONTRIBUIÇÃO Nº4116
7.8. A Concessionária deverá observar as normas e orientações da Secretaria da Receita Federal do Brasil relativas ao alfandegamento e ao controle aduaneiro no planejamento arquitetônico, funcional das instalações de quaisquer terminais de passageiros existentes ou que venham a ser construídos no Complexo Aeroportuário, bem como para ampliações dos terminais existentes.
JUSTIFICATIVA
É fundamental, em um aeroporto internacional, que a concessionária tenha consciência de que a RFB influenciará os projetos arquitetônicos, funcionais das instalações do aeroporto nas questões de alfandegamento e de controle aduaneiro.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que rejeita a sugestão. Destaca-se ainda que embora não exista uma previsão para que o processo de análise do anteprojeto, citado no contrato, seja realizado também pela RFB, isso não exime a Concessionária da responsabilidade de ter que atender as normas relacionadas a alfandegamento e controle aduaneiro, assim como outras exigências normativas de outros órgãos públicos.

DADOS DO COLABORADOR

JOSÉ EDUARDO SCHUBNELL ARAUJO

CONTRIBUIÇÃO Nº4116

Inclusão do item: 6.1.14.1.A - A Concessionária deverá disponibilizar à Secretaria da Receita Federal do Brasil a infraestrutura necessária (áreas, mobiliário, equipamentos e pessoal de apoio) para a adequada realização de suas atividades, em especial nas questões relativas a alfandegamento, controle alfandegário, de pessoas e cargas, nos termos da legislação.

JUSTIFICATIVA

É fundamental, em um aeroporto internacional, que a concessionária tenha consciência de que a RFB influenciará os projetos arquitetônicos, funcionais das instalações do aeroporto nas questões de alfandegamento e de controle aduaneiro.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição, todavia, informa que a mesma não será acatada. Esclarece-se que, visando conferir tratamento isonômico com a maioria dos demais operadores de aeroportos brasileiros, a minuta de contrato foi alterada, constando da versão definitiva tão somente que a Concessionária será obrigada a disponibilizar, aos órgãos que por disposição legal atuam no aeroporto, as áreas necessárias ao desempenho de suas atividades, observados os instrumentos normativos editados pelos referidos órgãos, inclusive na elaboração de projetos e execução de obras.

DADOS DO COLABORADOR
JOSÉ EDUARDO SCHUBNELL ARAUJO
CONTRIBUIÇÃO Nº4116
Inclusão do item: 11.5.2. Para a RFB, além do espaço para instalações, a concessionária disponibilizará, equipamentos, sua manutenção, material de consumo e pessoal de apoio, nos termos da legislação vigente.
JUSTIFICATIVA
O contrato não se refere a equipamentos, material de consumo e pessoal de apoio. Haja vista que a Concessionária deseja o trabalho da RFB no aeroporto ela deve arcar com os custos do material necessário à manutenção deste serviço.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia, informa que a mesma não será acatada. Esclarece-se que, visando conferir tratamento isonômico com a maioria dos demais operadores de aeroportos brasileiros, a minuta de contrato foi alterada, constando da versão definitiva tão somente que a Concessionária será obrigada a disponibilizar, aos órgãos que por disposição legal atuam no aeroporto, as áreas necessárias ao desempenho de suas atividades, observados os instrumentos normativos editados pelos referidos órgãos, inclusive na elaboração de projetos e execução de obras.

DADOS DO COLABORADOR
JOSÉ EDUARDO SCHUBNELL ARAUJO
CONTRIBUIÇÃO Nº4116
1.1.52. Usuários: todas as pessoas físicas e jurídicas que sejam tomadoras dos serviços prestados pela Concessionária, ou por terceiro por ela indicado, no Complexo Aeroportuário, inclusive os órgão governamentais que atuam no aeroporto.
JUSTIFICATIVA
Ratificar os órgãos governamentais como usuários
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contibuição e informa que não é necessário incluir os órgãos governamentais como usuários dos serviços prestados pela Concesionária, ou por terceiro por ela indicado, no Complexo Aeroportuário, tendo em vista que os órgãos públicos presentes em um sítio aeropotuário, quando não atuam como prestadores de serviços públicos, já se enquadram na definição de usuários trazida pelo Contrato de Concessão.

DADOS DO COLABORADOR
JOSÉ EDUARDO SCHUBNELL ARAUJO
CONTRIBUIÇÃO Nº4116
7.9 Caberá à Concessionária evidenciar o cumprimento das especificações expressas nos itens 7.1 a 7.8
JUSTIFICATIVA
Correção pela inclusão do item 7.8
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que rejeita a sugestão, considerando que a inclusão sugerida não foi aceita.

DADOS DO COLABORADOR
JOSÉ EDUARDO SCHUBNELL ARAUJO
CONTRIBUIÇÃO Nº4116
Inclusão do item: 1.1.39 A. RFB – Secretaria da Receita Federal do Brasil- órgão integrante da administração, vinculada ao Ministério da Fazenda.
JUSTIFICATIVA
Necessidade de definir a Receita Federal no Contrato
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que não há necessidade de conceituar a Receita Federal no Contrato de Concessão, tendo em vista que já há outros dispositivos que a definem corretamente, como a Lei nº 11.457/2007.

DADOS DO COLABORADOR

JOSÉ EDUARDO SCHUBNELL ARAUJO

CONTRIBUIÇÃO Nº4116

Inclusão do item: 11.5.1. Nas áreas a que se refere o ítem 11.5, o poder público poderá veicular sua publicidade institucional de interesse público sem ônus financeiro.

JUSTIFICATIVA

Os órgão poderão nas áreas físicas onde atuam colocar suas instruções sem ônus.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a alteração proposta não é necessária. Com efeito, o item 11.4 já estabelece como regra geral que a Concessionária deverá disponibilizar espaços e tempo das mídias e de pontos destinados à veiculação de publicidade no Complexo Aeroportuário para publicidade institucional de interesse público, sem ônus financeiro ao Poder Público. Assim, não é necessário estabelecer uma regra específica para as áreas onde os órgãos públicos irão atuar.

DADOS DO COLABORADOR
JOSÉ EDUARDO SCHUBNELL ARAUJO
CONTRIBUIÇÃO Nº4116
1.3. A Concessão será regida pelo Contrato e pelas Leis Federais nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986, nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, nº 9.491 de 09 de setembro de 1997, nº 11.182 de 27 de setembro de 2005, nº 12.462 de 05 de agosto de 2011 sem prejuízo de outras normas aplicáveis, notadamente os editados pela ANAC, pelo COMAER e pela RFB.
JUSTIFICATIVA
A concessionária deve ser informada que as normas emitidas pela RFB tem podem influenciar os custos do contrato.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a redação do item 1.3., no que diz respeito às outras normas aplicáveis, refere-se a um rol exemplificativo, incidindo todas as normas emanadas de quaisquer órgãos relacionados à prestação do serviço. Diante disso, a menção expressa às normas infralegais da Receita Federal do Brasil é desnecessária.

DADOS DO COLABORADOR
JOSÉ EDUARDO SCHUBNELL ARAUJO
CONTRIBUIÇÃO Nº4116
<p>2.27. O Estágio 1 consiste na apresentação do Plano de Transferência Operacional - PTO. A Concessionária deverá apresentar à ANAC e demais membros do comitê de transição, em até 10 (dez) dias após a Data de Eficácia do Contrato, o Plano de Transferência Operacional para a assunção de todas as atividades relacionadas ao Aeroporto, contendo todas as informações exigidas no Anexo 9 – Plano de Transferência Operacional, o qual será analisado pela ANAC e demais membros do comitê de transição, em até 20 (vinte) dias. Em caso de não aprovação, a Concessionária e a ANAC e demais membros do comitê de transição deverão observar os mesmos prazos de entrega e aprovação de novo plano. 2.28. Uma vez ocorrendo a aprovação do Plano de Transferência Operacional , terá início o Estágio 2, conforme detalhado no Anexo 9 – Plano de Transferência Operacional, cabendo à Concessionária a obrigação de executar as atividades previstas para este estágio, em especial, constituir a Equipe de Transição, treinar e mobilizar mão-de-obra e adquirir os materiais necessários para iniciar a assunção das atividades do Aeroporto. 2.28.1. O Estágio 2 da transferência do Aeroporto terá prazo de duração mínima de 70 dias e máxima de 4 (três) meses, contado da data de aprovação do Plano de Transferência Operacional.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Todos os órgão governamentais devem ter a chance de analisar e aprovar o PTO, a fim de dirimir problemas com exigências futuras dos mesmos. O PTO deve ser aprovado por todos, cada um em sua área afeta. A Equipe de transição é que é de responsabilidade da Concessionária. O PTO deve ser aprovado por todos, cada um em sua área afeta.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a sugestão e informa que rejeita a contribuição, pois de acordo com o que preceitua o item 3.2 do Capítulo 3 do Anexo 9 da minuta de Contrato de Concessão, quando da elaboração do PTO a Concessionária deverá levar em consideração a necessidade de estabelecer</p>

comunicação plena com todos os interessados, no que se refere aos potenciais problemas da transição, desde o primeiro dia da eficácia do Contrato, bem como durante a preparação do Plano, deverá reunir-se com grupos de empregados, detentores de contratos de cessão de áreas no Aeroporto, órgãos de governo e outros interessados, para definir preocupações e problemas específicos a serem contemplados no PTO. Adicionalmente, quando das reuniões do Comitê de Transição, os órgãos governamentais terão a oportunidade de, junto a Concessionária, identificar e dirimir possíveis problemas relacionados as suas respectivas áreas de atuação. Por último, destaca-se que a Concessionária deverá observar todas as normas aplicáveis conforme consta no Contrato de Concessão, inclusive as relativas aos órgãos governamentais.

DADOS DO COLABORADOR

JOSÉ EDUARDO SCHUBNELL ARAUJO

CONTRIBUIÇÃO Nº4116

Inclusão do item: 2.31.1.1. Independente de outros órgãos governamentais a apresentação que trata o item 2.31.1 deve ser feita à RFB para aprovação.

JUSTIFICATIVA

Devido a aprovação de alfandegamento e controle aduaneiro a RFB deve fazer parte do planejamento a fim de evitar eventuais gastos com reformas para adequação.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que rejeita a sugestão. Destaca-se ainda que embora não exista uma previsão para que o processo de análise do anteprojeto, citado no contrato, seja realizado também pela RFB, isso não exime a Concessionária da responsabilidade de ter que atender as normas relacionadas a alfandegamento e controle aduaneiro, assim como outras exigências normativas de outros órgãos públicos.

DADOS DO COLABORADOR
JOSÉ EDUARDO SCHUBNELL ARAUJO
CONTRIBUIÇÃO Nº4116
<p>2.34. No prazo máximo de 30 (trinta) dias a ANAC, fará a análise, e, (I)(depois da anuência da RFB, na área de sua competência), a aprovação do Anteprojeto, podendo emitir autorizações parciais de construção durante o período de análise. A aprovação do Anteprojeto pela ANAC, não exclui a necessidade de sua alteração posterior para eventual adequação aos requisitos constantes no contrato, legislação e regulamentação do setor, somente sendo cabível a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro nas situações previstas no Capítulo V, Seção I, deste Contrato.</p>
JUSTIFICATIVA
O Anteprojeto não poderá ser aprovado sem a manifestação da RFB
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que rejeita a sugestão. Destaca-se ainda que embora não exista uma previsão para que o processo de análise do anteprojeto, citado no contrato, seja realizado também pela RFB, isso não exime a Concessionária da responsabilidade de ter que atender as normas relacionadas a alfandegamento e controle aduaneiro, assim como outras exigências normativas de outros órgãos públicos.

DADOS DO COLABORADOR
JOSÉ EDUARDO SCHUBNELL ARAUJO
CONTRIBUIÇÃO Nº4116
2.36. A Concessionária deverá submeter à ANAC (I)(e a RFB, nas áreas de sua competência,) todas as alterações do Anteprojeto, posteriores à sua aprovação inicial, para fins de análise e nova aprovação desta Agência.
JUSTIFICATIVA
O Anteprojeto não poderá ser modificado sem a manifestação da RFB
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que rejeita a sugestão. Destaca-se ainda que embora não exista uma previsão para que o processo de análise do anteprojeto, citado no contrato, seja realizado também pela RFB, isso não exime a Concessionária da responsabilidade de ter que atender as normas relacionadas a alfandegamento e controle aduaneiro, assim como outras exigências normativas de outros órgãos públicos.

DADOS DO COLABORADOR
JOSÉ EDUARDO SCHUBNELL ARAUJO
CONTRIBUIÇÃO Nº4116
3.1.3. cumprir determinações da legislação trabalhista, aduaneira, previdenciária, de segurança e medicina do trabalho, concernentes aos seus empregados e terceirizados;
JUSTIFICATIVA
A concessionária deve ser informada da legislação aduaneira e deve cumprir as normas infralegais também.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e explica que o item 3.1.3. da minuta do Contrato de Concessão refere-se expressamente às obrigações da Concessionária quanto aos seus empregados e terceirizados contratados, em relação aos quais não há que se falar em incidência da legislação aduaneira.

DADOS DO COLABORADOR
JOSÉ EDUARDO SCHUBNELL ARAUJO
CONTRIBUIÇÃO Nº4117
1.3. A Concessão será regida pelo Contrato e pelas Leis Federais nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986, nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, nº 9.491 de 09 de setembro de 1997, nº 11.182 de 27 de setembro de 2005, nº 12.462 de 05 de agosto de 2011 sem prejuízo de outras normas aplicáveis, notadamente os editados pela ANAC, pelo COMAER e pela RFB.
JUSTIFICATIVA
A concessionária deve saber que as normas emitidas pela RFB tem podem influenciar os custos do contrato.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a redação do item 1.3., no que diz respeito às outras normas aplicáveis, refere-se a um rol exemplificativo, incidindo todas as normas emanadas de quaisquer órgãos relacionados à prestação do serviço. Diante disso, a menção expressa às normas infralegais da Receita Federal do Brasil é desnecessária.

DADOS DO COLABORADOR
JOSÉ EDUARDO SCHUBNELL ARAUJO
CONTRIBUIÇÃO Nº4118
<p>2.27. O Estágio 1 consiste na apresentação do Plano de Transferência Operacional - PTO. A Concessionária deverá apresentar à ANAC e demais membros do comitê de transição, em até 10 (dez) dias após a Data de Eficácia do Contrato, o Plano de Transferência Operacional para a assunção de todas as atividades relacionadas ao Aeroporto, contendo todas as informações exigidas no Anexo 9 – Plano de Transferência Operacional, o qual será analisado pela ANAC e demais membros do comitê de transição, em até 20 (vinte) dias. Em caso de não aprovação, a Concessionária e a ANAC e demais membros do comitê de transição deverão observar os mesmos prazos de entrega e aprovação de novo plano. 2.28. Uma vez ocorrendo a aprovação do Plano de Transferência Operacional , terá início o Estágio 2, conforme detalhado no Anexo 9 – Plano de Transferência Operacional, cabendo à Concessionária a obrigação de executar as atividades previstas para este estágio, em especial, constituir a Equipe de Transição, treinar e mobilizar mão-de-obra e adquirir os materiais necessários para iniciar a assunção das atividades do Aeroporto. 2.28.1. O Estágio 2 da transferência do Aeroporto terá prazo de duração mínima de 70 dias e máxima de 4 (três) meses, contado da data de aprovação do Plano de Transferência Operacional.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Todos os órgão governamentais devem ter a chance de analisar e aprovar o PTO, a fim de dirimir problemas com exigências futuras dos mesmos. O PTO deve ser aprovado por todos, cada um em sua área afeta. A Equipe de transição é que é de responsabilidade da Concessionária. O PTO deve ser aprovado por todos, cada um em sua área afeta.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a sugestão e informa que rejeita a contribuição, pois de acordo com o que preceitua o item 3.2 do Capítulo 3 do Anexo 9 da minuta de Contrato de Concessão, quando da elaboração do PTO a Concessionária deverá levar em consideração a necessidade de estabelecer</p>

comunicação plena com todos os interessados, no que se refere aos potenciais problemas da transição, desde o primeiro dia da eficácia do Contrato, bem como durante a preparação do Plano, deverá reunir-se com grupos de empregados, detentores de contratos de cessão de áreas no Aeroporto, órgãos de governo e outros interessados, para definir preocupações e problemas específicos a serem contemplados no PTO. Adicionalmente, quando das reuniões do Comitê de Transição, os órgãos governamentais terão a oportunidade de, junto a Concessionária, identificar e dirimir possíveis problemas relacionados as suas respectivas áreas de atuação. Destaca-se que a Concessionária deverá observar todas as normas aplicáveis conforme consta no Contrato de Concessão, inclusive as relativas aos órgãos governamentais. Por último, informa-se que não há o que se falar quanto ao prazo máximo do Estágio 2 da Fase I-A, uma vez que para o seu encerramento deve-se cumprir o requisito de obtenção do Certificado Operacional Provisório.

DADOS DO COLABORADOR
LUCIANE BACIN
CONTRIBUIÇÃO Nº4119
Conforme publicação no jornal " Zero Hora" do dia 17/05/2016, foi observada a inclusão do edifício sede da ANAC em Porto Alegre, situado na Avenida Severo Dullius nº 1244, na minuta do edital de concessão do aeroporto de Porto Alegre, em seu item 4.1.1. Diante disso, pergunta-se: Qual o posicionamento oficial da ANAC, no que diz respeito à manutenção de suas atividades de prestação de serviços, fiscalização e segurança de voo na Região Sul do Brasil ?
JUSTIFICATIVA
A ANAC tem obrigação de regular, fiscalizar e fomentar a aviação civil brasileira. Lei 11.182/2005.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não guarda relação com o objeto da audiência pública, pois não traz um questionamento acerca da manutenção ou não de edificação no objeto da concessão, mas sim sobre a manutenção ou não de uma unidade administrativa da ANAC. De toda sorte, informa-se que a minuta de contrato submetida a audiência pública foi alterada, de forma que o contrato definitivo do Aeroporto de Porto Alegre passou a prever, no item 4.1.3 do Anexo 2 - PEA, que o prédio ocupado pela ANAC somente será disponibilizado à Concessionária 3 (três) anos após a data de eficácia do Contrato.

DADOS DO COLABORADOR

JOSÉ MÁRIO LIMA DE FREITAS

CONTRIBUIÇÃO Nº4127

Sugere-se que seja alterado a redação do item 4.44 do Edital, passando de:~ 4.44 É requisito de qualificação técnica para apresentação de propostas para quaisquer dos Aeroportos que o Operador Aeroportuário possua experiência mínima de 5 (cinco) anos na operação de um mesmo aeroporto que tenha processado, no mínimo: Para: 4.44 É requisito de qualificação técnica para apresentação de propostas para quaisquer dos Aeroportos que o Operador Aeroportuário possua experiência mínima de 5 (cinco) anos na operação de um mesmo aeroporto, e que tenha processado em terminal de passageiros aéreo, ferroviário, aquaviário ou rodoviário, no mínimo:

JUSTIFICATIVA

Para permitir maior competitividade e isonomia nos próximos Leilões de Aeroportos pela ANAC, a sugestão acima visa que não seja exigida a comprovação de atividade específica, ou seja, do processamento de volume de passageiros apenas no modal Aeroportuário. Sabe-se que independente do modal de transporte de passageiros, o operador do equipamento “terminal” é responsável pelo provimento de infraestrutura e facilidades para os usuários, devendo manter local conservado, organizado, confortável e seguro. Tanto em Terminais Ferroviários, Rodoviários e Aquaviários os cuidados e atividades realizadas pelo operador visando atingir os objetivos acima, são os mesmos do modal Aeroportuário. Neste sentido, o Tribunal de Contas do Estado de São Paulo em 2005 introduziu novos enunciados no repertório de Súmulas de Jurisprudência para licitações públicas, sendo que na súmula nº 30 é vedado claramente à exigência de prova de experiência anterior em atividade específica, conforme segue: “SÚMULA Nº 30 - Em procedimento licitatório, para aferição da capacitação técnica, poderão ser exigidos atestados de execução de obras e/ou serviços de forma genérica, ficando vedado o estabelecimento de apresentação de prova de experiência anterior em atividade específica, como realização de rodovias, edificação de presídios, de escolas, de hospitais, e outros itens.”

Vale destacar que entre o modal Aeroportuário e os demais a única diferença expressiva é o Sistema de Navegação Aérea, neste ato representado pelas Torres de Controle existentes nos Aeroportos de Porto Alegre, Florianópolis, Fortaleza e Salvador. Esta sim seria uma atividade específica e que não poderia ser compatível ou similar com qualquer outro modal que não o Aeroportuário. Entretanto, conforme Resolução N° 6, de 26 de junho de 2015 do Conselho Nacional de Desestatização a atividade de Operação de Torres de Controle dos aeroportos não será concedida à exploração da iniciativa privada, permanecendo sob responsabilidade e operação do Poder Público, ou seja, não há diferença no objeto de licitação relevante e específica para que seja exigido na qualificação técnica a comprovação de volume de passageiros apenas em Aeroportos. O Tribunal de Contas da União - TCU através do TC 035.257/2015-6 que avalia previamente o 4° Lote de Concessão de Aeroportos critica os métodos usados para avaliação técnica das licitantes, bem como apresenta a concessão da operação dos aeroportos de Osaka e de Kansai (de 12/11/2014), onde que o investidor bastaria comprovar qualquer um dos três requisitos estabelecidos como relevantes nos últimos 10 anos, conforme reprodução da qualificação do edital abaixo: "Tem alguma das seguintes experiências desde 2004: I. Experiência de exploração de uma instalação de passageiros utilizada por, pelo menos, 15 milhões de usuários em um ano II. A experiência de exploração de uma instalação comercial cuja área útil loja não é inferior a 10.000 m2 III. Experiência de operação de um edifício multi-purpose (que inclui uma instalação comercial) cuja área bruta não inferior a 100.000 m2 é, ligado a uma instalação de passageiro utilizado em pelo menos 15 milhões de usuários em um ano" Ainda no arcabouço jurídico, abaixo apresentamos diversas jurisprudências do Tribunal de Contas da União que defendem esta justificativa ora apresentada: • Acórdão n° 1.288/2002 — "O art. 30 da Lei 8.666, de 1993, e seu inciso II dizem, entre outras coisas, que a exigência para a qualificação técnica deve ser compatível em quantidades. Portanto, é possível se exigir quantidades, desde que compatíveis. Por compatível, se entende ser assemelhada, não precisa ser idêntica. • Acórdão n° 410/2006 — "No caso vertente, a exigência de que a licitante tenha executado serviço no

mínimo igual ao do objeto do pregão contraria esse entendimento, por impor às interessadas condição que extrapola os critérios razoáveis de seleção, invadindo e ferindo a competitividade do certame". • Acórdão 1585/2015 – “Enunciado: É irregular a delimitação pelo edital de tipologia específica de obras para fins de comprovação de capacidade técnica de licitante, devendo ser admitida a apresentação de atestados que demonstrem a realização de empreendimentos de natureza similar ao objeto licitado, sob pena de ficar configurada restrição à competitividade.” • Acórdão 811/2002 - “Para o fim de qualificação técnica em licitação devem ser exigidas apenas certificações devidamente justificadas e pertinentes ao objeto licitado, a fim de não impedir a ampla concorrência de participantes.” Soma-se a esta justificativa que nos Leilões dos Aeroportos de Guarulhos, Campinas e Brasília, a qualificação técnica não restringia a comprovação de movimentação de passageiros apenas no modal Aeroporto, conforme exigência abaixo extraída do Leilão nº 2/2011: “4.46. A qualificação para apresentação de propostas para quaisquer dos aeroportos dar-se-á por meio da apresentação de documento(s), emitido(s) por pessoa jurídica de direito público ou privado, em nome da Proponente ou de membro do Consórcio que comprovem: 4.46.1. experiência mínima de 5 (cinco) anos como Operador Aeroportuário, e 4.46.2. processamento mínimo de 5 (cinco) milhões de passageiros anuais, considerado o somatório de passageiros embarcados, desembarcados e em conexão, em pelo menos um ano nos últimos 10 (dez) anos. 4.47. A qualificação técnica da Infraero não será computada para efeitos de comprovação da habilitação técnica estabelecida neste Edital.”

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa, inicialmente, que a exigência de participação societária equivalente a, no mínimo, 15% do Consórcio licitante pelo operador aeroportuário consta na Resolução nº 05 do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República, de 13 de setembro de 2016, que aprovou a concessão como modalidade operacional para a exploração dos Aeroportos Internacionais Deputado Luís Eduardo Magalhães, localizado no Município de Salvador, no Estado da Bahia; Salgado Filho, localizado no Município de Porto Alegre, no

Estado do Rio Grande do Sul; Hercílio Luz, localizado no Município de Florianópolis, no Estado de Santa Catarina; e Pinto Martins, localizado no Município de Fortaleza, no Estado do Ceará; e define outras condições aplicáveis ao respectivo processo de desestatização.

Cabe ressaltar, ademais, que a exigência de 15% de participação do operador aeroportuário nos Consórcios visa a aumentar o comprometimento do operador aeroportuário nas atividades e investimentos da Concessionária e o efetivo aproveitamento do know how e tecnologia associados às empresas que já desempenham relevante papel nos maiores aeroportos internacionais do mundo.

Por outro lado, destacam-se como diferenças relevantes, a exigir que o operador tenha experiência de processamento de passageiros em aeroportos, a peculiaridade do serviço a ser concedido e a complexidade da infraestrutura envolvida na sua prestação, notadamente no que tange ao atendimento a normas de segurança específicas, de padrão internacional, o que inviabiliza o acatamento da sugestão em tela.

DADOS DO COLABORADOR
RICARDO RIBEIRO DA SILVA
CONTRIBUIÇÃO Nº4139
<p>Ver o arquivo anexo. Gostaria de sugerir a inclusão, no Edital e no Contrato de Concessão, a exigência de que a Concessionária contratada ou a Holding controladora dessa Concessionária realize abertura de capital em Bolsa de Valores brasileira, em qualquer segmento de listagem, na categoria “A”, no prazo máximo de 3 anos após a assinatura do Contrato. Sugestão de cláusula a ser incluída no Edital e no Contrato: X. A CONCESSIONÁRIA ou a sociedade controladora da mesma, deverá realizar abertura de capital em Bolsa de Valores brasileira, em qualquer segmento de listagem, na categoria “A”, no prazo máximo de 3 (três) anos após a assinatura do Contrato. A condição de Companhia Aberta deverá ser mantida por toda a vigência do Contrato.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>A) Tal medida possibilitaria que nós, brasileiros comuns, pequenos e médios investidores, também pudéssemos nos tornarmos sócios desses projetos por meio da compra de ações dessas concessionárias, ou de suas Holdings controladoras, em Bolsa de Valores, permitindo que não apenas determinado grupo, mas toda a sociedade possa se beneficiar dos dividendos oriundos dessas concessões. Considero esse o principal benefício da minha sugestão. B) Politicamente, torna o programa de concessões muito mais palatável à opinião pública, a partir do momento em que o Governo Federal possibilita que cidadãos comuns tornem-se sócios do empreendimento. A qualquer grupo político que ousar dizer que a concessão “está enriquecendo alguém”, bastará argumentar que tal grupo também poderá “enriquecer com os aeroportos”, bastando se cadastrar em alguma corretora de valores e comprar ações da concessionária na Bolsa de Valores. C) Impediria a participações de empresas que não tem compromisso com a transparência, pois ao se tornar uma companhia aberta, a concessionária seria obrigada a abrir seus números a toda a sociedade. É verdade que o contrato já prevê que as concessionárias prestem várias informações à ANAC, mas sabemos que tais informações não chegam ao conhecimento da</p>

sociedade. D) Incentivaria tais grupos econômicos a se financiarem no mercado de capitais, ao invés dos meios tradicionais, que geralmente envolve empréstimos concedidos por bancos públicos. E) Seria uma grande oportunidade para o Governo Federal demonstrar sua liderança, ousadia e arrojo ao utilizar seu programa de concessões para incentivar o mercado de capitais brasileiro. Tal medida poderia incentivar a geração de novos negócios financeiros, como por exemplo a criação de novos fundos de investimentos voltados para aplicação em ações das futuras concessionárias. F) Não há que se falar em aumento relevante de custos da concessão por conta da adoção dessa exigência. A BMF&Bovespa tem criado segmentos de listagem com custos inerentes muito menores do que possuem as companhias tradicionais, como o programa “Bovespa Mais”, onde já estão listadas companhias com faturamento bem menor que o faturamento previsto pelas futuras concessionárias. G) O uso de programas de privatização de empresas e serviços públicos para fomento ao mercado de capitais têm precedente no Brasil. Basta ver o processo de desestatização da telefonia, onde os Editais previam a obrigatoriedade das novas concessionárias ou a Holding controladora destas manterem seu capital aberto em Bolsa de Valores brasileira. Graças a tal medida, hoje nós, brasileiros, podemos ser sócios de companhias de telecomunicações nacionais e estrangeiras como Vivo, TIM e Oi. Se não houvesse essa exigência no Edital, muito possivelmente as controladoras estrangeiras dessas Companhias já teriam fechado seu capital no Brasil para mantê-lo aberto apenas nas Bolsas de seus países de origem.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição todavia informa que a mesma não foi acatada, eis que a forma de captação de recursos se trata de uma decisão estratégica que compete à própria Concessionária.

DADOS DO COLABORADOR
ANDEP - ASSOCIAÇÃO NACIONAL EM DEFESA DOS DIREITOS DOS PASSAGEIROS
CONTRIBUIÇÃO Nº4141
As contribuições estão no arquivo anexo
JUSTIFICATIVA
As justificativas estão no arquivo anexo
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a impugnação em tela foi indeferida por meio da Nota Técnica nº 18/2016/GOIA/SRA/ANAC.

DADOS DO COLABORADOR
ANDEP - ASSOCIAÇÃO NACIONAL EM DEFESA DOS DIREITOS DOS PASSAGEIROS
CONTRIBUIÇÃO Nº4142
As contribuições se encontram no arquivo anexo
JUSTIFICATIVA
As justificativas se encontram no arquivo anexo
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a impugnação à Audiência Pública n.º 09/2016 foi indeferida por meio da Nota Técnica nº 18/2016/GOIA/SRA/ANAC.</p> <p>Quanto à exclusão do item 8.4.3.1 do Anexo 2, informa-se que o item 8.3.4 e seguintes da minuta do PEA submetida a audiência pública foram revisados a fim de imputar ao concessionário a obrigação de promover as desocupações necessárias para expansão da pista de pouso e decolagem, que deverá entrar em operação em até 52 (cinquenta e dois) meses após a data de eficácia do contrato. Por fim, quanto ao prazo de concessão, importa esclarecer que o mesmo é definido nos EVTEA com base em avaliações técnicas que consideram, entre outros fatores, a capacidade instalada, as ampliações previstas, o potencial de desenvolvimento do complexo aeroportuário e os resultados das projeções econômicas. Acrescente-se que, em que pese o prazo de concessão ter sido desta maneira definido em 30 anos para os outros três aeroportos desta rodada de concessões, nas rodadas anteriores foram adotados prazos de 20 anos para o Aeroporto de Guarulhos e 25 anos para os Aeroportos de Brasília e Galeão.</p>

DADOS DO COLABORADOR
EDUARDO MENNA BARRETO
CONTRIBUIÇÃO Nº4143
Confirmar se os documentos de origem estrangeira também deverão ser registrados em RTD.
JUSTIFICATIVA
Clarificação é necessária para compreender plenamente os termos do edital.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que apenas a procuração outorgada ao representante legal das proponentes pessoas jurídicas estrangeiras deverá ser registrada em Cartório de Títulos e Documentos, nos termos do item 3.10.1 da minuta de Edital disponibilizada em Audiência. Ressalve-se que a minuta de Edital prevê, ainda, a necessidade de registro em Cartório de Títulos e Documentos do regulamento do fundo de investimento, quando a Proponente for um fundo de investimento, conforme disposto no item 4.36.3.

DADOS DO COLABORADOR
ANDEP - ASSOCIAÇÃO NACIONAL EM DEFESA DOS DIREITOS DOS PASSAGEIROS
CONTRIBUIÇÃO Nº4144
Contribuições no Arquivo em anexo
JUSTIFICATIVA
Justificativas no Arquivo em anexo.
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a impugnação à Audiência Pública n.º 09/2016 foi indeferida por meio da Nota Técnica nº 18/2016/GOIA/SRA/ANAC.</p> <p>Quanto à exclusão do item 8.4.3.1 do Anexo 2, informa-se que o item 8.3.4 e seguintes da minuta do PEA submetida a audiência pública foram revisados a fim de imputar ao concessionário a obrigação de promover as desocupações necessárias para expansão da pista de pouso e decolagem, que deverá entrar em operação em até 52 (cinquenta e dois) meses após a data de eficácia do contrato. Por fim, quanto ao prazo de concessão, importa esclarecer que o mesmo é definido nos EVTEA com base em avaliações técnicas que consideram, entre outros fatores, a capacidade instalada, as ampliações previstas, o potencial de desenvolvimento do complexo aeroportuário e os resultados das projeções econômicas. Acrescente-se que, em que pese o prazo de concessão ter sido desta maneira definido em 30 anos para os outros três aeroportos desta rodada de concessões, nas rodadas anteriores foram adotados prazos de 20 anos para o Aeroporto de Guarulhos e 25 anos para os Aeroportos de Brasília e Galeão.</p>

DADOS DO COLABORADOR

ALBERTO BERND LIMA E SILVA

CONTRIBUIÇÃO Nº4148

Verifica-se a ausência de ferramentas contratuais para garantir, a partir de critérios técnicos objetivos (qualitativamente o quantitativamente), e ferramentas de controle/fiscalização do poder concedente, que as obras a serem executadas pelo concessionário, tenha desempenho e qualidade compatível com os níveis de segurança operacional exigidos para pavimentos aeroportuários a médio e a longo prazo. Entendemos que tais cuidados devem ser previstos em contrato, especialmente para o aeroporto Salgado Filho que, dada as condições geotécnicas desfavoráveis do terreno (presença de depósitos espessos de solo mole) exige a utilização de tecnologias/projetos específicos para as obras de infraestrutura e fundações das edificações/instalações a serem construídas pelo concessionário. Caso contrário, corre-se o risco da União, ao final do contrato de concessão, assumir enorme passivo na infraestrutura do aeroporto, com custos de reparação/recuperação extremamente elevados. Quanto às edificações/instalações a serem construídas e mantidas pelo concessionário, cumpre lembrar que a NBR 15.575 (Norma de Desempenho) pode ser utilizada para parametrizar os requisitos de durabilidade/vida útil a serem atendidos. Neste aspecto, recomenda-se a revisão do critério para aceitação dos bens reversíveis, Cláusula 14.1., da minuta do contrato, na qual os bens revertidos à União deverão ter prazo de funcionamento máximo de 24 meses. Ou seja, corre-se o risco de, na reversão dos bens do aeroporto, a União tenha que realizar desembolsos pesados para restabelecer o funcionamento adequado das instalações/edificações e, conseqüentemente, dos níveis de serviço do aeroporto de acordo com os padrões internacionais consagrados (IATA). Desta forma, faz-se necessário estabelecer critérios técnicos objetivos de aceitação, por parte do poder concedente, dos bens a serem revertidos à União.

JUSTIFICATIVA

Reduzir os riscos de prejuízos a União e as operações aeroportuárias quando a reversão das instalações/bens do aeroporto ao final

do contrato de concessão.

RESPOSTA DA ANAC

A Anac agradece a contribuição e informa que no Anexo 2 do Contrato é estabelecido que as instalações, sistemas e equipamentos devem ser disponibilizados com base nas normas técnicas vigentes, no PEA, no PQS e nas demais disposições do Edital, do Contrato e seus Anexos, portanto, parâmetros e critérios técnicos construtivos ou de desempenho, estabelecidos em tais documentos devem ser atendidos ao longo de todo período da concessão, caracterizando-se como risco da Concessionária a execução de obras de qualidade inferior à necessária, observado no item 5.4.14 do Contrato.

Quanto a reversibilidade dos bens, a ANAC estabeleceu a previsão de que os bens revertidos à União ao final da Concessão deverão estar em condições adequadas de conservação e funcionamento, para permitir a continuidade dos serviços que eram objeto da Concessão, pelo prazo mínimo adicional de 24 meses (item 14.2).

DADOS DO COLABORADOR
EDUARDO MENNA BARRETO
CONTRIBUIÇÃO Nº4156
Para atendimento do item 3.8 do Edital, basta que seja apresentado o documento do Anexo 23 do Edital – Carta de Declaração de Inexistência de Documento Equivalente
JUSTIFICATIVA
Clarificação é necessária para compreender plenamente os termos do edital
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que para o atendimento do item 3.8 do Edital, basta que seja apresentado o documento do Anexo 23 do Edital – Carta de Declaração de Inexistência de Documento Equivalente, que deverá ser acrescida da correspondente declaração de inexistência de débitos de natureza tributária e trabalhista exigíveis nas hipóteses em que tal declaração se refira a algum dos documentos exigidos na Subseção III da Seção V do Capítulo IV da minuta de Edital, nos termos do item 3.8.1 da minuta de Edital.

DADOS DO COLABORADOR
EDUARDO MENNA BARRETO
CONTRIBUIÇÃO Nº4157
No item 4.13. Garantia da Proposta deverá ser aportada, para cada um dos Aeroportos objeto da Concessão que a Proponente pretenda apresentar proposta, da seguinte forma. Propõe-se a prestação da Garantia da Proposta dada unicamente para o aeroporto apenas o valor mais elevado.
JUSTIFICATIVA
Dado que apenas um dos dois possíveis aeroportos de uma mesma região será concedido ao concessionário, propõe-se que somente tem de ser fornecida a garantia de maior valor.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que a Garantia da Proposta é exigível para fins de comprovação da qualificação econômico-financeira, por ocasião da apresentação dos documentos de habilitação, sendo exigível de todo licitante, conforme inciso III, § 3º do art. 31, da Lei 8.666/93 . Portanto, pelas razões expostas não há como suprimir esse requisito, não sendo a sugestão acatada.

DADOS DO COLABORADOR
EDUARDO MENNA BARRETO
CONTRIBUIÇÃO Nº4158
É possível adicionar outras razões para a extensão do período de vários concessão do Anexo 5?, por exemplo, que o PIB do Brasil é negativ
JUSTIFICATIVA
Clarificação é necessária para compreender plenamente os termos do contrato.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição esclarece que em razão da política pública aplicável às concessões, optou-se por limitar as prorrogações dos contratos de concessão, com o objetivo de incentivar a renovação das concessionárias no futuro, de forma a permitir novos parâmetros de concorrência e novos conceitos contratuais, evitando-se, com isso, a possível perpetuidade dos contratos de concessão. Ademais, estabelece o art. 6º do Dec. 7624/11, que dispõe sobre as condições de exploração da iniciativa privada da infraestrutura aeroportuária por meio de concessão, que "o prazo de vigência será estabelecido pelo poder concedente, no edital e no contrato de concessão, e deverá ser compatível com a amortização dos investimentos, podendo ser prorrogado uma única vez, por até cinco anos, para fins de reequilíbrio econômico-financeiro decorrente da efetivação de riscos não assumidos pela concessionária no contrato, mediante ato motivado."

DADOS DO COLABORADOR

EDUARDO MENNA BARRETO

CONTRIBUIÇÃO Nº4159

Onde se lê: 3.1.7.1. A partir da eficácia do Contrato de Concessão, a celebração de novos contratos, bem como a renovação e/ou aditamento de contratos existentes entre a Infraero e terceiros para contratação de serviços ou autorização de atividades comerciais, deverão ser encaminhados para conhecimento da Concessionária Leia-se: A partir da publicação do Edital o A partir da eficácia do Contrato de Concessão, a celebração de novos contratos,...por um período não superior a duração do Estagio 2.

JUSTIFICATIVA

O Valor de Contribuição Fixa é calculado com base em um plano de negócios com base em contratos atuais e existentes , deve paralisar qualquer renovação ou novo contrato

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão de inclusão de regra que limite a celebração de contratos da INFRAERO com terceiros a partir da publicação do edital até a efetiva transferência da operação aeroportuária à Concessionária não é a mais recomendada, tendo em vista que até a efetiva transição das operações para a Concessionária a responsabilidade pela operação dos aeroportos é da INFRAERO.

Destaca-se que nos termos do item 11.3, a Concessionária assumirá, mediante sub-rogação nos contratos celebrados pela Infraero, todos os direitos dele decorrentes, de maneira que, caso a manutenção daqueles contratos não se coadune com o plano de negócios da Concessionária, esta terá os instrumentos contratuais necessários à sua rescisão.

Ademais, após a data de eficácia do Contrato de Concessão, a celebração de novos contratos, bem como a renovação e/ou aditamento de contratos existentes entre

a Infraero e terceiros para contratação de serviços ou autorização de atividades

comerciais, deverão ser encaminhados para aprovação da

Concessionária, conforme previsão do item 3.1.7.1, e não para mero conhecimento.

Por fim, verifica-se a impossibilidade jurídica do acatamento da sugestão, uma vez que o contrato não poderia criar obrigações para um período anterior à sua eficácia.

DADOS DO COLABORADOR
EDUARDO MENNA BARRETO
CONTRIBUIÇÃO Nº4160
Esclarecer se necessário exigir a prévia autorização da ANAC no caso em que a transferência de acções da operadora não reduzir a sua participação abaixo de 15%
JUSTIFICATIVA
Clarificação é necessária para compreender plenamente os termos do contrato.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que foram recebidas sugestões a fim de permitir que o Operador Aeroportuário possa alterar livremente sua participação na Concessionária desde que mantenha no mínimo 15% de participação. Nesse caso, não haveria necessidade de prévia anuência da Anac, conforme dispõe o item 10.2. Vide sugestão 4319.

DADOS DO COLABORADOR
EDUARDO MENNA BARRETO
CONTRIBUIÇÃO Nº4161
Para o aeroporto de Florianópolis, solicita-se a incluir como um risco de o poder concedente na finalização dos rodovia que dá acesso ao novo terminal
JUSTIFICATIVA
O documento afirma que as obras do novo terminal do aeroporto do Florianópolis tem que ser concluídas, , mas sem vias de acesso, nem sua abertura nem a crescimento de demanda será possível (terminal atual saturado), tornando a execução do seu plano de negócios impossível para o concessionário.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que informa que a sugestão foi acatada, mediante a inserção do item 5.2.3.1, que aloca expressamente o risco da disponibilização do referido acesso rodoviário ao Poder Concedente.

DADOS DO COLABORADOR

EDUARDO MENNA BARRETO

CONTRIBUIÇÃO Nº4163

É solicitado que o capital social mínimo da Concessionária descrito no item 6.2.3.6. inclui o valor da Contribuição Fixa Inicial. Por exemplo, capital social mínimo da Concessionária de Porto Alegre deve ter capital subscrito de R\$ 383.454.087. O pagamento da Contribuição Fixa Inicial do Porto Alegre (R\$182.226.427,48 = 25% R\$ 728.905.709,94,) poderia ser incluído na capital social mínimo

JUSTIFICATIVA

É suficiente que o capital social mínimo da Concessionária cobre o valor da Contribuição Fixa Inicial.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que não há como se estipular previamente o valor do capital social mínimo, uma vez que este dependerá da proposta econômica apresentada. Isto porque, nos termos do item 6.2.4.6 da minuta de edital submetida a audiência pública, o capital social mínimo da Concessionária deverá ser subscrito em montante suficiente

ao pagamento da Contribuição Fixa Inicial, que dependerá da oferta

realizada pela Adjudicatária no Leilão.

DADOS DO COLABORADOR

EDUARDO MENNA BARRETO

CONTRIBUIÇÃO Nº4164

2.2.5. Tarifas de Armazenagem e Capatazia As Tarifas de Armazenagem e Capatazia só fazem referência a exportações e importações. Esclarecer se as tarifas de carga doméstica podem ser livremente definidas pela concessionária.

JUSTIFICATIVA

As Tarifas de Infraero incluem taxas específicas que se aplicam a carga doméstica, mas essas não estão incluídas no Contrato.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que, diferentemente da atividade de armazenagem e capatazia da carga importada e a ser exportada, a atividade de armazenagem e manuseio da carga doméstica não constitui atividade exclusiva da Concessionária. Assim, esses serviços poderão ser realizados pelos próprios transportadores em áreas arrendadas ou, eventualmente, diretamente pela Concessionária.

Portanto, a operação da carga doméstica, a exemplo das demais atividades auxiliares, não é atividade cujos preços são regulados diretamente pela ANAC, como no caso de embarque, pouso, permanência e operação da carga internacional.

Nesse caso, o Contrato estabelece que:

11.13. Fica assegurado o livre acesso para que as Empresas Aéreas ou terceiros possam atuar na prestação de serviços auxiliares ao transporte aéreo, inclusive quando houver prestação direta desses serviços pela Concessionária, sendo vedadas quaisquer práticas discriminatórias, observada a legislação vigente e a regulamentação da ANAC.

Quanto à remuneração, o Contrato prevê ainda, que:

11.7. A remuneração pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais será livremente pactuada entre a Concessionária e as partes contratantes como forma de permitir uma precificação eficiente dos serviços e otimizar a utilização da infraestrutura aeroportuária."

DADOS DO COLABORADOR
EDUARDO MENNA BARRETO
CONTRIBUIÇÃO Nº4165
Esclarecer que projeções de Fluxos Marginais vai ser utilizados para a comparação com os resultados reais.
JUSTIFICATIVA
Clarificação é necessária para compreender plenamente os termos do contrato.
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os fluxos marginais serão determinados com base no disposto nos itens 1.3, 1.4 e 1.5 do Anexo 5 – Fluxo de Caixa Marginal:</p> <p>1.3. Para fins de determinação dos fluxos dos dispêndios marginais, serão utilizados critérios de mercado para estimar o valor dos investimentos, custos e despesas resultantes do evento que deu causa ao reequilíbrio.</p> <p>1.4. Para fins de determinação dos fluxos das receitas marginais em que seja necessário adotar uma projeção de demanda, será utilizado o seguinte procedimento em duas etapas:</p> <p>1.4.1. No momento da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, o cálculo inicial para o dimensionamento da recomposição considerará a demanda real constatada nos anos anteriores e adotará as melhores práticas para projetar a demanda até o encerramento do prazo da Concessão;</p> <p>1.4.2. Periodicamente, o referido cálculo inicial será revisado para substituir a demanda projetada pelos respectivos valores realizados, de acordo com o disposto nos itens seguintes.</p> <p>1.5. A projeção de demanda mencionada no item 1.4 acima será elaborada pela Concessionária e submetida à aprovação da ANAC, que poderá optar por uso de projeção própria, observados os critérios fixados no presente Anexo.</p> <p>Adicionalmente, ressalta-se que os processos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em que tenha sido adotado uma projeção de</p>

demanda, a ANAC realizará periodicamente a revisão dos respectivos fluxos das receitas marginais conforme disposto no item 2.1 do Anexo 5 – Fluxo de Caixa Marginal

DADOS DO COLABORADOR
EDUARDO MENNA BARRETO
CONTRIBUIÇÃO Nº4167
Anexo 5 indica que a Taxa de Desconto do Fluxo de Caixa Marginal será determinada com a revisão dos Parâmetros de Concessão mediante “ampla discussão pública”. Esclarecer o que isso se refere a ou fornecer uma descrição mais detalhada deste método.
JUSTIFICATIVA
O contrato não incluir uma descrição detalhada do que significa por “ampla discussão pública”.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, por "ampla discussão pública" entendem-se os procedimentos de participação social representados por Audiências e Consultas Públicas. A exemplo do que foi dito podemos citar a Audiência Pública nº 9/2014 que resultou na edição da Resolução nº 355, de 17/03/15, publicada no DOU de 30/03/15, que dispõe sobre os procedimentos e as taxas de desconto dos fluxos de caixa marginais a serem adotados nos processos de Revisão Extraordinária nos Contratos de Concessão de infraestrutura aeroportuária federal vigentes. A Audiência Pública nº 9/2014, assim como outras Audiências e Consultas Públicas realizadas pela ANAC, está disponível em:< http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas >.

DADOS DO COLABORADOR
EDUARDO MENNA BARRETO
CONTRIBUIÇÃO Nº4168
Florianópolis: Esclarecer e especificar as obrigações da concessionária para a construção e manutenção de acesso ao aeroporto (localização, plano de manutenção, obras induzidos, etc.)
JUSTIFICATIVA
Clarificação necessária para à preparação de oferta
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a futura Concessionária não terá qualquer obrigação referente à construção ou manutenção do acesso ao Aeroporto de Florianópolis - Hercílio Luz. A obra será realizada pelo poder público local, e quaisquer impactos da realização do acesso sobre a concessão serão tratados nos termos dispostos no capítulo 5 do contrato, que trata da alocação de riscos. Ressalta-se, por oportuno, a inserção do item 5.2.3.1, que inclui expressamente tal acesso rodoviário dentre os riscos do Poder Concedente.

DADOS DO COLABORADOR
EDUARDO MENNA BARRETO
CONTRIBUIÇÃO Nº4169
Para o cálculo do fluxo de caixa Marginal, receitas consideradas só são regulados?
JUSTIFICATIVA
Clarificação é necessária para compreender plenamente os termos do contrato.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que o fluxo de caixa marginal deverá considerar a variável afetada pelo evento que ensejou o procedimento de revisão extraordinária. Cabe, ainda, ressaltar que o mencionado procedimento objetiva compensar tanto as perdas quanto os ganhos da Concessionária, devidamente comprovados, em virtude da ocorrência dos eventos elencados no CAPÍTULO V – Seção I do Contrato, conforme disposto na cláusula 6.21 do Contrato de Concessão. Desta forma, todos os eventos que se enquadrem na situação descrita acima serão considerados para fins de fluxo de caixa marginal, independente de sua natureza.

DADOS DO COLABORADOR

EDUARDO MENNA BARRETO

CONTRIBUIÇÃO Nº4170

Na parte 2 "Revisão do Fluxo de Caixa Marginal resultante de cada Recomposição" do Anexo 5 do Contrato, quando se trata de que "al final do prazo da Concessão, caso em que a última revisão do Fluxo de Caixa Marginal revele resultado favorável / desfavorável à Concessionária", esclarecer se referindo ao Fluxo de Caixa Marginal resultante de cada Recomposição.

JUSTIFICATIVA

Clarificação é necessária para compreender plenamente os termos do contrato.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, para se alcançar o "valor presente líquido do Fluxo de Caixa Marginal" a que se refere a Seção II do Anexo 05, serão consideradas as revisões dos respectivos fluxos das receitas marginais de todos os processos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro anteriores em que tenha sido adotada uma projeção de demanda, de forma a justar os dados da projeção de demanda aos dados reais apurados durante a vigência da Concessão.

DADOS DO COLABORADOR
EDUARDO MENNA BARRETO
CONTRIBUIÇÃO Nº4172
Esclarecer quanto tempo a concessionária poderá manter os sistemas operacionais da Infraero após a entrega dos aeroportos.
JUSTIFICATIVA
Clarificação é necessária para compreender plenamente os termos do contrato.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a Concessionária, quando da transferência das operações, deve garantir a continuidade de operação de todos os sistemas do aeroporto, bem como a transição eficaz dos mesmos de modo a garantir a continuidade dos serviços prestados. Deste modo, a Concessionária deverá contratar os sistemas necessários para a operação do aeroporto, negociando com Infraero se tiver interesse em utilizar os sistemas proprietários da Empresa Pública.

DADOS DO COLABORADOR
EDUARDO MENNA BARRETO
CONTRIBUIÇÃO Nº4174
No caso de ser necessário a implementação de um novo sistema operacional pelo concessionário, esclarecer se o sistema pode ser adicionado aos montantes de investimento e as despesas reais para a recomposição do Fluxo de Caixa Marginal.
JUSTIFICATIVA
Clarificação é necessária para compreender plenamente os termos do contrato.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que os riscos foram objetivamente alocados no Contrato de Concessão, tanto para o Poder Concedente como para a Concessionária, em atendimento ao inciso II do art. 14 do Decreto 7.624/2011, que determina a presença de cláusulas que promovam tal alocação. Ademais, destaca-se que o Contrato estabelece que fora das hipóteses expressamente alocadas ao Poder Concedente, o risco deverá ser assumido integral e exclusivamente pela Concessionária, em conformidade com o art. 2º, inciso II, da Lei 8987/95.

DADOS DO COLABORADOR
EDUARDO MENNA BARRETO
CONTRIBUIÇÃO Nº4175
"Porto Alegre: A proposta de ampliação do TPS é excessiva em relação às necessidades reais de crescimento. Será o investimento obrigatório revisto dependendo da demanda real?"
JUSTIFICATIVA
Clarificação necessária para à preparação de oferta
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os requisitos do Contrato para Terminal de Passageiros foram definidos a partir do EVTEA de cada aeroporto, tomando como referência os estudos de demanda e os horizontes de planejamento. Portanto, os investimentos previstos como obrigatórios (capítulo 7 do PEA) não poderão ser revistos de acordo com a demanda real.

DADOS DO COLABORADOR
EDUARDO MENNA BARRETO
CONTRIBUIÇÃO Nº4176
Alterar o item 1 para prever que a obrigação deverá ser mantida em vigor exclusivamente durante o período de vigência do Contrato de Concessão
JUSTIFICATIVA
A exigência de obrigação de manutenção de composição societária por prazo indeterminado pode vir a ser considerada nula.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que é desnecessária a alteração, eis que o termo em questão se refere a Sociedade de Propósito Específico a ser constituída com a finalidade exclusiva de explorar o objeto da concessão. Assim, extinta a concessão e cumpridas as obrigações posteriores, em especial as constantes do Capítulo XIII do contrato, a Sociedade de Propósito Específico poderá ser extinta.

DADOS DO COLABORADOR
EDUARDO MENNA BARRETO
CONTRIBUIÇÃO Nº4177
Esclarecer se qualquer investimento adicional necessário para o funcionamento do aeroporto e que não está coberto pelas obras da PEA serão considerados para a reestruturação econômica financeira
JUSTIFICATIVA
Clarificação necessária para à preparação de oferta
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que somente o estabelecimento de obrigações não previstas no Contrato e seus anexos serão passíveis de reequilíbrio econômico-financeiro, conforme disposto naquele documento. Expansões que não estejam previstas em Contrato e efetuadas por conta e risco da Concessionária não serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro. Nos termos do item 5.4.5 do Contrato de Concessão, tem-se que, os riscos de investimentos, custos ou despesas adicionais necessários para o atendimento do PEA ou de quaisquer das obrigações contratuais, do nível de serviço estabelecido e da qualidade na prestação dos serviços previstos no Contrato estão alocados à Concessionária. Ainda, nos termos do item 5.3 do Contrato de Concessão, tem-se que, salvo os riscos expressamente alocados ao Poder Concedente no Contrato, a Concessionária é exclusiva e integralmente responsável por todos os demais riscos relacionados à Concessão.</p>

DADOS DO COLABORADOR
EDUARDO MENNA BARRETO
CONTRIBUIÇÃO Nº4178
Excluir o item 3 que prevê a obrigação solidária de integralização do capital social em caso de assunção do controle da Concessionária pelas entidades financiadoras.
JUSTIFICATIVA
A imposição de obrigação solidária ao Grupo Controlador que perde o referido controle se caracteriza como penalidade excessiva, de difícil cumprimento. Isto porque a perda do controle por si só já demonstra a impossibilidade do Grupo Controlador em integralizar o saldo do capital social. Além do mais, o Contrato prevê outras penalidades para o caso de não integralização, de modo que a referida obrigação de solidariedade se caracteriza como múltipla sanção para um mesmo descumprimento, indo de encontro ao princípio da proporcionalidade, cunhado pelo art. 2º da Lei n. 9.784/1999, especialmente em seu Parágrafo Único, Inc. IV. (1) (1) “Art. 2º A Administração Pública obedecerá, dentre outros, aos princípios da legalidade, finalidade, motivação, razoabilidade, proporcionalidade, moralidade, ampla defesa, contraditório, segurança jurídica, interesse público e eficiência. (...) Parágrafo único. Nos processos administrativos serão observados, entre outros, os critérios de: (...) VI - adequação entre meios e fins, vedada a imposição de obrigações, restrições e sanções em medida superior àquelas estritamente necessárias ao atendimento do interesse público;”
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a redação será mantida, eis que a previsão de responsabilidade solidária pela integralização do capital social, nesse caso, não se trata de penalização, mas sim de cautela com vistas à continuidade da prestação do serviço público no caso de assunção do controle acionário da concessionária pelos financiadores

DADOS DO COLABORADOR
EDUARDO MENNA BARRETO
CONTRIBUIÇÃO Nº4180
Alterar o item 3.3 para prever que os custos com a “eventual realocação de instalações e equipamentos relativos aos itens 3.2.1 a 3.2.6, quando motivada por serviço ou obra” decorrentes de “exigência contratual” serão assumidos pelo Poder Público concedente ou estes investimentos poderia causar reequilíbrio econômico financeiro do Contrato de Concessão.
JUSTIFICATIVA
O Item 3.3, da forma como se encontra redigido, possui tamanha amplitude que pode acarretar no desequilíbrio econômico financeiro do Contrato de Concessão (nos termos do art. 37, Inc. XXI da Constituição Federal e no art. 58, §1º, da Lei nº 8.666/93), impondo-se ônus excessivo à Concessionária na implantação de melhorias em favor do Poder Público sem a efetiva contraprestação financeira, especialmente quando tais obras, mesmo que propostas pela Concessionária, se mostrem essenciais por questões de melhoria no funcionamento dos serviços aeroportuários ou, ainda, por deficiências estruturais ou obsolescência dessas instalações e equipamentos
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que pela razão de o agente privado possuir melhores condições de gerenciar o risco de eventual realocação de instalações e equipamentos relativos aos itens 3.2.1 a 3.2.6 e seus devidos custos, quando motivada por serviço ou obra proposta pela Concessionária ou exigência contratual, a responsabilidade seguirá distribuída conforme o disposto na cláusula 3.3 do Anexo 02 do Contrato de Concessão.

DADOS DO COLABORADOR
EDUARDO MENNA BARRETO
CONTRIBUIÇÃO Nº4181
O prazo para a implementação da Fase 1-B é de 25 meses, esclarecer se este termo considera o tempo necessário para reabilitar obras existentes (fundações e estruturas foram expostos à intempérie que podem necessitar de tratamento adicional).
JUSTIFICATIVA
Clarificação necessária para à preparação de oferta
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que, de acordo com a matriz de riscos do Contrato, a concessionária é responsável pela realização das obras dentro do prazo exigido. Esclarece ainda que não existe a obrigação de aproveitamento ou não das estruturas existentes no sítio aeroportuário, portanto cabe a Concessionária a escolha da melhor forma de atender aos requisitos contratuais e demais normas técnicas aplicáveis dentro do prazo definido em contrato.

DADOS DO COLABORADOR
EDUARDO MENNA BARRETO
CONTRIBUIÇÃO Nº4185
Esclarecer se as condições do BNDES e estruturas de financiamento são vinculativas
JUSTIFICATIVA
Clarificação necessária para à preparação de oferta
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece sua contribuição e informa que, conforme cláusula 5.4.9 do Contrato de Concessão, constitui risco suportado exclusivamente pela Concessionária, o aumento do custo de capital, inclusive os resultantes de aumento das taxas de juros. Ainda, o Edital que rege o processo de licitação dos aeroportos em questão deixa claro em sua cláusula 1.32 que as informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados ao respectivo Complexo Aeroportuário objeto da Concessão e à sua exploração, disponibilizados no sítio da ANAC, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação da Concessão, não apresentando qualquer caráter vinculativo que responsabilize o Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Concessionária. Desta forma, as condições de financiamento apresentadas pelo BNDES não deverão ser consideradas como aspectos vinculantes nas propostas a serem realizadas na presente licitação.</p>

DADOS DO COLABORADOR
EDUARDO MENNA BARRETO
CONTRIBUIÇÃO Nº4186
Alterar o item 6.1.14.1 para prever que a obrigatoriedade de fornecimento de infraestrutura “(a)os órgãos e entidades públicas, que por disposição legal operam no aeroporto” estará limitada à disponibilização da área pela Concessionária, cabendo aos referidos entes o investimento com mobiliário e outros equipamentos que façam necessários à exploração das atividades por estes. Se o Concessionária proviesse mobiliário e outros equipamentos para (a)os órgãos e entidades públicas, estes investimentos poderia causar recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato
JUSTIFICATIVA
A transferência ao particular (Concessionária) da obrigação de fornecimento de mobiliário e equipamentos para o exercício de atividades por entes públicos fere o Princípio da Moralidade previsto no art. 37, caput, da Constituição Federal, que poderá acarretar em desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, já que não é possível estimar o custo dessa infraestrutura, o que poderá obrigar a Concessionária a pleitear o reequilíbrio, nos termos do art. 37, Inc. XXI da Constituição Federal e no art. 57, §1º, da Lei nº 8.666/93.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a sugestão foi acatada no que tange à exclusão da obrigatoriedade de fornecimento de mobiliário e equipamentos. Todavia, caso sejam fornecidos equipamentos e mobiliário, a Concessionária o fará por sua conta e risco, não ensejando direito ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato. Esclarece-se, ademais, que a Concessionária permanece obrigada a observar a legislação específica de cada atividade necessária à prestação do serviço de infraestrutura aeroportuária.

DADOS DO COLABORADOR
EDUARDO MENNA BARRETO
CONTRIBUIÇÃO Nº4188
Incluir no item 6.7 a forma como deverá ser comprovada a capacidade de desinterdição de pista em até 24 (vinte e quatro) horas.
JUSTIFICATIVA
O art. 37 da Constituição Federal e a Lei de Licitações exigem que sejam sempre estabelecidos critérios claros e objetivos de exigência, restando vedadas obrigações genéricas como a constante do item 6.7.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a resposta à contribuição ficou prejudicada, haja vista a retirada da obrigação correspondente da versão definitiva do Anexo 2 do Contrato - PEA.

DADOS DO COLABORADOR
EDUARDO MENNA BARRETO
CONTRIBUIÇÃO Nº4192
Incluir no item 12.15 que o direito de veto pela ANAC deverá ser fundamentado e o concessionário tem o direito de resposta
JUSTIFICATIVA
De acordo com a lei, todos os atos administrativos precisam ser motivados e fundamentados. De outro lado, é fundamental à Concessionária conhecer os motivos de veto à empresa sugerida para contratação, de modo que possa seguir na contratação de nova empresa obedecidos aos requisitos impostos. Tal medida respeita o Princípio da Economicidade.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que o conteúdo da sugestão enviada já está disposto no artigo 5º da Resolução nº 372, de 15 de Dezembro de 2015.

DADOS DO COLABORADOR
EDUARDO MENNA BARRETO
CONTRIBUIÇÃO Nº4194
Alterar o percentual de redução da multa previsto no item 2.6.1.1, em caso de reconhecimento da infração, de 20% (vinte por cento) para 50% (cinquenta por cento).
JUSTIFICATIVA
O desconto da multa de apenas 20% (vinte por cento) não estimula a Concessionária a reconhecer a infração antes do prazo de defesa. Ainda, tal percentual é o mesmo aplicado à Concessionária que decide recorrer, mas também agir para minimizar os danos da infração (conforme item 2.6.1.3) Nossa sugestão é que seja indicado percentual mais elevado, de 50%, que traria um estímulo maior às partes, além de garantir ao Poder Público o recebimento em prazo muito menor do valor da penalidade aplicável, respeitando-se o princípio da economicidade e também da proporcionalidade (art. 37, caput, da Constituição Federal).
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição. Esclarecemos que o percentual proposto não deve ser avaliado de forma isolada, em razão de poder ser aplicado concomitantemente com outros percentuais, decorrentes de circunstâncias atenuadoras diversas. Se alinha com o modelo, cujo montante dos descontos não deverá ultrapassar o limite de 50% (cinquenta por cento). Assim, informamos que a redação do dispositivo não deverá ser alterada.

DADOS DO COLABORADOR
EDUARDO MENNA BARRETO
CONTRIBUIÇÃO Nº4197
Alterar o percentual no item 2.6.1.2, de desconto de apenas 15% para que o desconto seja variável de 15% (quinze por cento) a 50% (cinquenta por cento), a ser arbitrado pelo Poder Público de acordo com a influência do terceiro para a ocorrência do descumprimento, se a Concessionária tinha controle sobre os atos desse terceiro e se poderia prever que tais atos acarretariam no descumprimento do Contrato pela Concessionária.
JUSTIFICATIVA
A punição da Concessionária por descumprimento em que houve concurso de terceiro deve ser avaliada caso a caso, devendo ser aplicado o percentual de desconto proporcional a esse concurso do terceiro, de modo a se atender ao princípio da proporcionalidade (art. 37, caput, da CF).
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição. Esclarecemos que, no tocante às circunstâncias atenuantes e agravantes, a metodologia proposta prevê a aplicação de valores previamente determinados, não cabendo, na construção da dosimetria da pena, ponderação. Consideramos que a objetivação dos valores proporciona maior previsibilidade para as Concessionárias e ganhos em termos de celeridade no processo decisório. Acredita-se que o valor sugerido, qual seja o de 50%, não esteja alinhado com o propósito do mecanismo de aplicação de penalidades. Assim sendo, informamos que o dispositivo permanecerá inalterado.

DADOS DO COLABORADOR
EDUARDO MENNA BARRETO
CONTRIBUIÇÃO Nº4199
Alterar o percentual no item 2.6.1.4, de desconto de apenas 15% em decorrência da inexistência de infração nos últimos 5 anos, para um desconto proporcional, ao tempo sem haver punição e progressivo, que sugerimos seja progressivo, de 01 a 05 anos e de 15% a 50% de desconto.
JUSTIFICATIVA
O desconto de apenas 15% em reconhecimento à inexistência de punição nos últimos 05 anos se mostra desproporcional e não premia a Concessionária adequadamente, descumprindo ao princípio da Proporcionalidade (art. 37, caput, da CF).
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição. Esclarecemos que, no tocante às circunstâncias atenuantes e agravantes, a metodologia proposta prevê a aplicação de valores previamente determinados, não cabendo, na construção da dosimetria da pena, ponderação. Consideramos que a objetivação dos valores proporciona maior previsibilidade para as Concessionárias e ganhos em termos de celeridade no processo decisório. Acredita-se que o valor sugerido, qual seja o de 50%, não esteja alinhado com o propósito do mecanismo de aplicação de penalidades. Assim sendo, informamos que o dispositivo permanecerá inalterado.

DADOS DO COLABORADOR
EDUARDO MENNA BARRETO
CONTRIBUIÇÃO Nº4200
Excluir no item 2.6.2.2, em razão de sua incongruência e desproporcionalidade, quando analisado em conjunto com o item 2.6.1.3, o qual estabelece o desconto de 20% da multa em caso de tomada de medidas espontâneas para redução ou mitigação dos danos.
JUSTIFICATIVA
A aplicação da multa e a sua majoração devem guardar proporcionalidade não apenas com a infração cometida, mas também com as demais penalidades e descontos previstos. Neste sentido, o item 2.6.1.3 prevê desconto de 20% caso a Concessionária atue espontaneamente para reduzir ou mitigar os danos objeto da infração e, no item 2.6.2.2. prevê a majoração da multa diante da falta de iniciativa espontânea no mesmo sentido. Ora, se a atuação acarreta em desconto, a sua não realização deveria apenas manter o valor integral da multa e não prever acréscimos, em respeito ao Princípio da Proporcionalidade.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição. Esclarecemos que a majoração prevista no item 2.6.2.2 da minuta submetida a audiência pública ocorre somente em caso de haver uma recomendação expressa da ANAC, após a constatação da infração. Analisado o histórico das infrações verificadas, observa-se que as situações em que a ANAC impõe dever, além daquele já previsto em Contrato - não sendo este considerado para efeito de agravante - , são minoria. Não havendo recomendação da ANAC, ou, no caso de haver e a Concessionária cumprir, o valor da multa permanece inalterado. Assim sendo, informamos que o dispositivo será mantido.

DADOS DO COLABORADOR
EDUARDO MENNA BARRETO
CONTRIBUIÇÃO Nº4202
Inserir previsão no sentido de isentar a Concessionária de aplicação de multa no item 2.9, em infrações continuadas ou não, quando a infração se dê por caso fortuito ou força maior, em que a Concessionária não poderia prever o evento que passa a impedi-la de proceder com o cumprimento do Contrato.
JUSTIFICATIVA
A Concessionária deve ser isentada da multa quando a infração, continuada ou não, se dê por caso fortuito ou força maior, inclusive por serem estes fundamentos que trazem desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato e autorização a sua alteração, nos termos do art. 65, inc. II, "d", da Lei 8.666/93.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição. Esclarecemos que o item 2.8.1 (antigo 2.9) trata da necessidade de comprovação, por parte da Concessionária, do restabelecimento da situação de cumprimento das obrigações previstas no Contrato de Concessão, após o cometimento de uma determinada infração. Adicionalmente, informamos que, nos processos de análise e decisão quanto à aplicabilidade das sanções postas no Contrato, todos os argumentos e justificativas apresentados pelas Concessionárias são considerados e, se constatada situação em que não seja cabível a aplicação da penalidade administrativa, respectivo processo deverá ser arquivado. Entendemos, portanto, não ser necessária a inclusão de tal dispositivo. Assim, informamos que a redação do item não sofrerá alterações.

DADOS DO COLABORADOR
EDUARDO MENNA BARRETO
CONTRIBUIÇÃO Nº4204
Esclarecer por que, nos termos do item 2.1.2., é vedada a alteração dos valores estimados para os investimentos, custos e despesas considerados nos fluxos dos dispêndios marginais?
JUSTIFICATIVA
Os investimentos, custos e despesas são itens bastante sensíveis à variação de estimativa de valores, de modo que a intenção de excluí-los da base de cálculo deve ser devidamente justificada, de modo a não prejudicar a Concessionária.
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a revisão dos fluxos de caixa marginal tem o objetivo de rever as variáveis projetadas para ajustar os dados da projeção de demanda aos dados reais apurados durante a vigência da concessão. Caso o fluxo de caixa marginal não fosse revisto, eventual diferença entre a demanda projetada e a realizada implicaria em uma recomposição aquém ou além da correta.</p> <p>Por outro lado, eventuais diferenças entre as informações constantes do projeto apresentado pela concessionária, que, de acordo com o item 6.26.1 do Contrato de Concessão, deverá conter todos os elementos necessários à precificação do investimento, segundo as melhores práticas e critérios de mercado, tudo de acordo com as normas técnicas e diretivas eventualmente estabelecidas pela ANAC sobre o assunto, é de responsabilidade da Concessionária.</p>

DADOS DO COLABORADOR
EDUARDO MENNA BARRETO
CONTRIBUIÇÃO Nº4207
Além do item 2.2 e 2.3, Inserir como e em que prazos se dará a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, quando o mesmo seja identificado a partir dos parâmetros indicados no Anexo.
JUSTIFICATIVA
Os itens 2.2 e 2.3 indicam como se dará a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato apenas ao final da vigência deste, não indicando como este se opera quando detectado ao longo da vigência, ou seja, com que prazos e de que fora será obtido esse reequilíbrio ao longo da vigência do Contrato?
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que as regras para contagem de prazo do procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro estão dispostas nos itens 6.34 e 6.34.1 do Contrato de Concessão, conforme disposto abaixo:</p> <p>6.34. O procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão deverá ser concluído em prazo não superior a 180 (cento e oitenta) dias, ressalvadas as hipóteses, devidamente justificadas, em que seja necessária a prorrogação do prazo.</p> <p>6.34.1. A contagem do prazo poderá ser interrompida, caso se verifique a não apresentação de informações essenciais à análise, as quais serão requeridas pelo Poder Concedente.</p>

DADOS DO COLABORADOR
EDUARDO MENNA BARRETO
CONTRIBUIÇÃO Nº4208
Além do item 5.2, Inserir a previsão de que o valor da Garantia será reajustado anualmente desde que também se proceda com o reajuste das Tarifas que são objeto de remuneração da Concessionária.
JUSTIFICATIVA
O reajuste anual da garantia em favor da ANAC sem que haja reajuste proporcional das Tarifas em favor da Concessionária acarretará em um desequilíbrio entre o montante garantido e montante recebido/contratado, havendo uma desvantagem à Concessionária, que deverá arcar com o custo de uma Fiança Bancária cada vez mais alta sem que haja a devida compensação, mediante o reajuste proporcional de sua tarifa. A sugestão visa, portanto, garantir o cumprimento ao princípio da proporcionalidade e para se evitar o desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que tendo em vista que os itens 6.4. e 6.5. da minuta do Contrato de Concessão já determinam a obrigatoriedade do reajuste anual das tarifas em favor da Concessionária, torna-se desnecessária mais esta previsão.</p> <p>Ademais, não faria sentido a incidência de fatores de qualidade de serviço e de produtividade, que se aplicam aos reajustes tarifários, incidirem sobre a garantia de execução contratual.</p>

DADOS DO COLABORADOR
EDUARDO MENNA BARRETO
CONTRIBUIÇÃO Nº4209
Alterar o item 3.1.3 e inserir na Cláusula 5a que os bens serão devolvidos à ANAC, por ocasião da extinção do Termo, no estado em que se encontram, ressalvados os desgastes naturais e decorrentes do seu uso regular, ou até mesmo a sua obsolescência ou substituição por perda.
JUSTIFICATIVA
É de quase impossível execução o item 3.1.3 do termo, que prevê a obrigação de devolução dos bens, após vários anos de uso, no estado em que foram recebidos. Neste sentido, considerando o prazo extenso de vigência do Contrato, não é razoável exigir que tais bens sejam entregues “no mesmo estado em que foram recebidos”, seja por que serão realizadas inúmeras benfeitorias, seja porque estes bens sofrerão desgastes decorrentes de sua exploração e até mesmo tornar-se-ão obsoletos ou se desgastarão pelo uso e serão substituídos por outros bens.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição. Entretanto, a interpretação dessa cláusula se aplica também aos bens que eventualmente substituírem os bens listados no Anexo 8.

DADOS DO COLABORADOR
INFRAMÉRICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S/A
CONTRIBUIÇÃO Nº4211
Exclusão de cláusulas do Contrato, e dos Anexos 2 e 3; Alternativamente, alteração das mesmas cláusulas.
JUSTIFICATIVA
Proposta que representa intervenção na liberdade negocial, o que inclusive não corresponde à "consultation" adotada em outros países e "desejada" pela ICAO, conforme embasamento da consulta. Justificativa e contribuições específicas detalhadas no documento em anexo.
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece o que segue:</p> <p>(i) O objetivo da aplicação de regras de consulta na definição da remuneração de áreas e atividades operacionais é justamente permitir a manutenção da livre negociação destes contratos. Optou-se nas concessões vigentes por conceder liberdade às partes contratantes para estipular a remuneração, limitando a atuação da ANAC apenas a casos residuais de conflito entre as partes. Ocorre, no entanto, que tais casos se mostraram regra ao invés de exceção, o que pode ensejar intervenção frequente da ANAC. Diante disso julgou-se necessária a introdução de um mecanismo que aumentasse a interação entre as partes para reduzir a necessidade de intervenção regulatória.</p> <p>(ii) As funções das partes interessadas relevantes nos processos de consulta limitam-se a manifestar posicionamento em relação às propostas apresentadas pela Concessionária para os objetos de consulta e, eventualmente, apresentar propostas alternativas. As partes interessadas relevantes não terão prerrogativa de aprovar ou reprovar as propostas, poder esse que estará, em última instância, sempre a cargo da ANAC. Nem mesmo terão poder de decisão sobre as propostas que serão submetidas à ANAC, prerrogativa da Concessionária.</p> <p>(iii) Na ausência de concordância das partes interessadas relevantes em relação às suas propostas de remuneração de áreas e</p>

atividades operacionais, a Concessionária ainda terá a possibilidade de solicitar arbitramento pela ANAC, que poderá permitir a implementação das propostas. Resta claro, portanto, que eventual imposição de multa se dará sobre as receitas auferidas sem a anuência da ANAC, e não das empresas aéreas ou de qualquer outra parte interessada relevante.

(iv) As cláusulas relativas às regras de consulta foram redigidas de forma pouco prescritiva para garantir flexibilidade à Concessionária para colocar a consulta em prática utilizando procedimentos céleres e adequados a cada caso.

(v) Foram promovidas alterações contratuais para reduzir as incertezas quanto à definição das partes interessadas relevantes nas consultas de gerenciamento tarifário e de remuneração de áreas e atividades operacionais.

(vi) A competência da ANAC pela expedição de normas que estabeleçam a metodologia a ser utilizada para a fixação dos preços específicos pode ser verificada pelo Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, que dispõe sobre a instalação e a estrutura organizacional da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC e aprova o seu regulamento. Conforme o art. 11 do Anexo I do Decreto: “Art. 11. Na regulação da exploração de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, a atuação da ANAC objetivará em especial: (...) III - estabelecer regime tarifário e de preços específicos que: a) promova maior circulação de pessoas e intercâmbio de bens e serviços entre as regiões do País e deste com o exterior; b) assegure a eficiência na alocação e uso dos recursos dos aeroportos; c) gere receita suficiente para recuperar custos; e d) proporcione orientação para investimentos futuros.” Dessa forma, entende-se que a ANAC possui competência para estabelecer regras e critérios para a fixação dos preços específicos, quando necessário. De fato, até 2009, esses preços eram diretamente regulados pela Agência. Ressalta-se, ainda, que a possibilidade de regulação desses preços está prevista nos Contratos de Concessão vigentes para os casos em que se verifiquem práticas abusivas ou discriminatórias. Nesse contexto, a introdução de um mecanismo regulatório que busca disciplinar a formação de tais preços inclui-se no escopo de atuação da Agência. A diferença em

relação às atividades remuneradas por tarifa consiste apenas na opção regulatória - a ANAC considera, no caso das áreas e atividades operacionais, a liberdade de precificação (condicionada pela possibilidade de regulação em caso de abuso e discriminação, nas concessões vigentes, e pelas regras de consulta, nas novas concessões) como o mecanismo mais adequado para promover a eficiência econômica.

(vii) Conforme consta da Consulta sobre aspectos de regulação econômica, disponível na página da Audiência Pública, "adaptações em relação às referências estudadas foram necessárias em função das diferenças entre os modelos regulatórios e de outras características específicas do setor aeroportuário no Brasil".

(viii) A possibilidade da ANAC recusar o encargo de arbitrar o preço se faz necessária, por exemplo, para os casos em que a Concessionária instrua de forma inadequada o pedido de arbitramento ou apresente relatório de consulta com informações insuficientes para embasar uma decisão da ANAC.

(ix) Naturalmente as partes interessadas defenderão seus próprios interesses ao criticar as propostas e respectivas justificativas apresentadas pela Concessionária, ao apresentar suas contrapropostas e ao definir se assinam ou não um protocolo de concordância. Da mesma forma, a Concessionária defenderá os seus interesses ao apresentar e justificar suas propostas e ao responder às críticas das partes interessadas. Dessa interação espera-se que resulte ao menos um conjunto de informações mais completo e confiável para embasar eventuais decisões da ANAC.

(x) Um dos objetivos do mecanismo de consulta é tornar transparente o nível de engajamento de cada uma das partes na negociação dos preços para evidenciar eventual abuso de posição dominante - de qualquer uma das partes - e, assim, permitir que a ANAC compense desequilíbrios no poder de barganha ao ser chamada a arbitrar os valores. Assim, caso as partes consultadas se apoiem em eventual poder de barganha para adotar postura intransigente nas negociações, ficará configurada falta de engajamento destas, o que poderá levar a ANAC a permitir a implementação da proposta da Concessionária ao ser chamada a

arbitrar.

(xi) Embora as regras de consulta não estejam previstas nos Contratos vigentes, sua implementação já é possível com base em dispositivo que prevê a composição administrativa por parte da ANAC em caso de conflito não resolvido diretamente entre as partes. No modelo atual, a não concordância dos usuários de áreas operacionais com os termos dos contratos tende a resultar em denúncias de práticas abusivas ou discriminatórias, que ensejam atuação da ANAC, seja por meio de investigação ou de composição administrativa de conflitos, sendo as regras de consulta um dos instrumentos disponíveis para mediação. Cabe ainda destacar que são vedadas nas concessões vigentes práticas abusivas e discriminatórias e que as regras de consulta buscam, em última instância, evitar a ocorrência de tais práticas, não representando, portanto, desvantagem competitiva às novas concessões.

(xii) Eventual inadequação na definição das partes interessantes relevantes na consulta de gerenciamento tarifário ensejaria, a princípio, apenas pedido de revisão antes da entrada em vigor do gerenciamento. A penalidade seria imposta apenas caso o gerenciamento fosse implementado sem a revisão requerida.

(xiii) Levar manifestações em consideração não implica necessariamente em aceitação das propostas nelas contidas (embora possa tornar necessária justificativas para as sugestões não acatadas). Não obstante, serão realizadas alterações contratuais para afastar esta dúvida quanto à interpretação da redação.

DADOS DO COLABORADOR
INFRAMÉRICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S/A
CONTRIBUIÇÃO Nº4212
21.1. O valor das garantias da execução da Fase I-B de Salvador e Fortaleza apresentam divergência no Edital e no Contrato, a saber: Aeroporto Edital (6.2.6) Contrato (3.1.71) Salvador R\$ 233.166.003 R\$ 228.038.241 Fortaleza R\$ 178.182.612 R\$ 175.176.823
JUSTIFICATIVA
Insegurança jurídica em face da contradição entre disposições do edital e do contrato.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a sugestão foi acatada.

DADOS DO COLABORADOR
INFRAMÉRICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S/A
CONTRIBUIÇÃO Nº4213
Os subitens 8.5 e 8.6 do Contrato aparentemente tratam do mesmo assunto e estabelecem os regramentos redundantes.
JUSTIFICATIVA
Insegurança jurídica decorrente de contradição entre cláusulas do contrato.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição. Em relação à consulta apresentada, esclarece que, com a finalidade de clarificar os objetivos pretendidos pela Agência, assim como os critérios que sujeitam a Concessionária à aplicação da penalidade de advertência, os dispositivos citados em vossa manifestação receberam os necessários ajustes.

DADOS DO COLABORADOR
INFRAMÉRICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S/A
CONTRIBUIÇÃO Nº4214
Subitem 8.4 em branco. com reflexo na numerado dos subitens posteriores.
JUSTIFICATIVA
Erro datilográfico.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a sugestão foi acatada.

DADOS DO COLABORADOR
INFRAMÉRICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S/A
CONTRIBUIÇÃO Nº4215
Subitem não numerado, o qual, observada a sequência anterior, provavelmente deveria levar o número 13.3.4.
JUSTIFICATIVA
Erro datilográfico.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão foi acatada.

DADOS DO COLABORADOR
INFRAMÉRICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S/A
CONTRIBUIÇÃO Nº4216
21.6. Os subitens 11.1.1 e 11.1.1.1 referem anuência da INFRAERO à locação de espaços aeroportuários além do prazo da concessão. Na medida em que o contrato não prevê a reversão do complexo aeroportuário à INFRAERO mas sim à União Talvez essa referência esteja incorreta, decorrência do aproveitamento da redação de cláusula idêntica nos contratos de GIG/CFN, em cujas concessões a INFRAERO participava como acionista minoritária.
JUSTIFICATIVA
Possível erro na redação que acarreta insegurança contratual.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão foi acatada para excluir a necessidade de anuência da Infraero para que a Concessionária possa celebrar com terceiros, prestadores de serviços de transporte aéreo, de serviços auxiliares ao transporte aéreo ou exploradores de outras atividades econômicas, contratos que envolvam a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário e cujo prazo de vigência ultrapassem o do Contrato de Concessão.

DADOS DO COLABORADOR

INFRAMÉRICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S/A

CONTRIBUIÇÃO Nº4217

Divergência de periodicidade de apresentação do RQS: "anualmente", juntamente com o PQS (PEA 12.11), "periodicamente" (PEA 12.13) e "mensalmente" (PEA 12.14). A exemplo dos contratos anteriores, aparentemente está sendo mantida a impropriedade de exigir PQS juntamente com o RQS, quando é evidente que o plano deve ser necessariamente anterior ao relatório.

JUSTIFICATIVA

Imprecisão de redação que pode dar margem à interpretações subjetivas e à judicialização, como já ocorrido em relação ao contratos de concessão anteriores.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que a apresentação anual que se refere o item 12.11 da minuta de Anexo 2 submetida a audiência pública é a compilação dos dados abordados nos itens 12.13 e 12.14 daquela minuta. Adicionalmente, a redação do item 11 - Plano de Qualidade de Serviço será revista para tornar o dispositivo mais claro.

DADOS DO COLABORADOR
INFRAMÉRICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S/A
CONTRIBUIÇÃO Nº4218
Exclusão do subitem 2.6 no contrato de Porto Alegre
JUSTIFICATIVA
Em face da ressalva expressa da responsabilidade do Poder Público, à desocupação e transmissão da posse de áreas de terceiros à concessionária (subitem 2.5.1), deve ser excluído os subitem 2.6, caso de Porto Alegre, cuja disposição se apresenta contraditória à isenção de responsabilidade da concessionária.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a mesma restou prejudicada, diante da exclusão, dos documentos definitivos, dos itens 2.5.1 e 2.5.2 da Minuta de Contrato

DADOS DO COLABORADOR

INFRAMÉRICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE
BRASÍLIA S/A

CONTRIBUIÇÃO Nº4219

Correção na redação dos subitens 3.10 e 3.10.1, que adotando-se a seguinte redação: "3.10. Considera-se Representante Legal das Proponentes pessoas jurídicas estrangeiras a pessoa legalmente credenciada e domiciliada no Brasil, com poderes expressos, mediante procuração formalizada nos termos do subitem 3.10.1". "3.10.1. A procuração deverá ser emitida na língua oficial do país de origem da Proponente, devidamente consularizada, com tradução juramentada e registrada em Cartório de Registro de Títulos e Documentos, não se aplicando, neste caso, o disposto no subitem 1.23. O modelo do Anexo 5 pode ser utilizado para fins de atendimento deste item."

JUSTIFICATIVA

Aparente incoerência do item 3.10.1 (procuração na língua do país do país de origem do Proponente) em relação ao item 3.10, inclusive em razão de sua referência expressa ao item 1.23 (todos documentos devem ser redigidos em língua brasileira).

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que a redação será mantida, uma vez que não há incoerência entre os dois dispositivos, posto que, na hipótese do item 3.10, deverá ser observado o item 1.24 apenas em relação ao que não for tratado de forma específica no próprio item 3.10

DADOS DO COLABORADOR

INFRAMÉRICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE
BRASÍLIA S/A

CONTRIBUIÇÃO Nº4220

Alteração da redação do subitem 1.23 para expressamente considerar a ressalva do subitem 1.24, no caso de documentos redigidos em língua estrangeira. Nestes termos sugerimos a seguinte redação para o subitem 1.23: 1.23. Todos os documentos da licitação, bem como as correspondências trocadas entre as Proponentes e a ANAC deverão ser redigidos em língua portuguesa, sendo toda a documentação consultada e interpretada de acordo com este idioma, ressalvado o disposto no subitem 1.24, em relação aos documentos de origem estrangeira.

JUSTIFICATIVA

Contradição entre cláusulas que pode acarretar insegurança jurídica na interpretação do sentido das mesmas.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que a redação dos itens será mantida, eis que não se vislumbra contradição entre as cláusulas, na medida em que é expressamente permitida a apresentação de documentação redigida em língua estrangeira, desde que respeitadas as disposições editalícias, em especial a constante do item 1.24.

DADOS DO COLABORADOR

EDGAR GONZALEZ

CONTRIBUIÇÃO Nº4222

Necessário estender o prazo de realização da Audiência Pública, por pelo menos, mais 45 dias, tendo em vista que o processo envolve 4 dos maiores aeroportos do Brasil, com investimento estimado em mais de R\$ 6 bilhões, diversos empregados que terão suas vidas afetadas, além da sociedade do entorno, que sofrerão impacto direto dessas concessões e ainda não tiveram a oportunidade de se manifestar, haja visto a extensa quantidade de documentos a serem lidos, analisados, estudados e entendidos, sem o que não existe a possibilidade de contribuir de maneira mais efetiva com o processo. Essa necessidade se aplica ao EVTEA e aos documentos do edital.

JUSTIFICATIVA

Necessário estender o prazo de realização da Audiência Pública, por pelo menos, mais 45 dias, tendo em vista que o processo envolve 4 dos maiores aeroportos do Brasil, com investimento estimado em mais de R\$ 6 bilhões, diversos empregados que terão suas vidas afetadas, além da sociedade do entorno, que sofrerão impacto direto dessas concessões e ainda não tiveram a oportunidade de se manifestar, haja visto a extensa quantidade de documentos a serem lidos, analisados, estudados e entendidos, sem o que não existe a possibilidade de contribuir de maneira mais efetiva com o processo. Essa necessidade se aplica ao EVTEA e aos documentos do edital.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, nos termos consignados no Despacho n.º 160/2016/GAB/DIR/P, de 17 de junho de 2016, que apreciou pedido de prorrogação desta Audiência Pública n.º 09/2016, o prazo de 45 dias fixado para a realização desta audiência é superior ao prazo regimental estabelecido pela IN ANAC n.º 18/2009 e ao prazo de 30 dias fixado para as rodadas anteriores de concessão, conferindo oportunidade aos interessados de contribuírem no processo de formatação do atual modelo de concessão. Ademais, considerou-se que a prorrogação do prazo

sem maiores justificativas frustra de forma geral as expectativas das partes interessadas, e que ainda haverá oportunidade para esclarecimentos após a publicação do edital.

DADOS DO COLABORADOR
FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA
CONTRIBUIÇÃO Nº4226
Alterar o termo “(...) em meio físico e eletrônico”, substituindo-o por “(...) em meio físico ou eletrônico”.
JUSTIFICATIVA
Compatibilizar a redação do item 1.19 com o texto do item 1.27, ambos do Edital Licitatório, já que a redação deste último admite que as correspondências dirigidas à ANAC possam ser feitas em meio físico ou meio eletrônico.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a redação do item será mantida, eis que, especificamente em relação ao documento de que trata o item 1.19 da minuta submetida a audiência pública, item 1.20 da versão definitiva, (impugnação ao Edital), deverá ser apresentada nos dois formatos, físico e eletrônico, assim como em todos os outros casos que o Edital assim determinar, a exemplo da disposição constante do item 5.4.

DADOS DO COLABORADOR
FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA
CONTRIBUIÇÃO Nº4227
Incluir o subitem “1.24.1. Aos documentos públicos de origem estrangeira elencados no art. 1º da Convenção de Haia, assinada em 05/10/1961, que entrará em vigor na República Federativa do Brasil em 14/08/2016, na forma do Decreto nº 8.660/2016, fica dispensada a exigência de legalização”.
JUSTIFICATIVA
A Convenção de Haia entrará em vigor para a República Federativa do Brasil no dia 14/08/2016, na forma do Decreto nº 8.660/2016, o que motiva a revisão de tal exigência, já que dispensa a legalização de documentos públicos estrangeiros.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que o Edital foi alterado, de forma que os proponentes provenientes dos Estados Signatários da “Convenção da Apostila” deverão seguir os regramentos do Decreto n.º 8.660 e a Resolução n.º 228, do CNJ, e demais legislação aplicável. Todavia, em relação a documentos provenientes de países não signatários do mencionado acordo internacional, mantem-se o procedimento de legalização de documentação.

DADOS DO COLABORADOR
FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA
CONTRIBUIÇÃO Nº4228
Incluir no item 3.5., em sua parte final, os seguintes termos “(...) traduzidos por tradutor juramentado, dispensando-se a legalização dos documentos públicos estrangeiros na hipótese prevista no subitem 1.24.1. deste Edital”.
JUSTIFICATIVA
A Convenção de Haia entrará em vigor para a República Federativa do Brasil no dia 14/08/2016, na forma do Decreto nº 8.660/2016, o que motiva a revisão de tal exigência, já que dispensa a legalização de documentos públicos estrangeiros.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que o Edital foi alterado, de forma que os proponentes provenientes dos Estados Signatários da “Convenção da Apostila” deverão seguir os regramentos do Decreto n.º 8.660 e a Resolução n.º 228, do CNJ, e demais legislação aplicável. Todavia, em relação a documentos provenientes de países não signatários do mencionado acordo internacional, mantem-se o procedimento de legalização de documentação.

DADOS DO COLABORADOR
FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA
CONTRIBUIÇÃO Nº4229
Incluir no item 3.10.1., os seguintes termos “(...) registrada em Cartório de Registro de Títulos e Documentos, dispensando-se a legalização dos documentos públicos estrangeiros na hipótese prevista no subitem 1.24.1. deste Edital (...)”.
JUSTIFICATIVA
A Convenção de Haia entrará em vigor para a República Federativa do Brasil no dia 14/08/2016, na forma do Decreto nº 8.660/2016, o que motiva a revisão de tal exigência, já que dispensa a legalização de documentos públicos estrangeiros.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que o Edital foi alterado, de forma que os proponentes provenientes dos Estados Signatários da “Convenção da Apostila” deverão seguir os regramentos do Decreto n.º 8.660 e a Resolução n.º 228, do CNJ, e demais legislação aplicável. Todavia, em relação a documentos provenientes de países não signatários do mencionado acordo internacional, mantem-se o procedimento de legalização de documentação.

DADOS DO COLABORADOR
RENATO OTTO KLOSS
CONTRIBUIÇÃO Nº4231
Alterar a redação do item passando a constar o seguinte texto “empreguem ou contratem diretamente dirigentes ou responsáveis técnicos que sejam ou tenham sido ocupantes de cargo comissionado ou efetivo ou emprego na ANAC, no Ministério da Defesa, na Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, na Infraero ou ocupantes de cargo de direção, assessoramento superior ou assistência intermediária da União, em ambos os casos durante os últimos 180 (cento e oitenta) dias anteriores à data da publicação do Edital;”.
JUSTIFICATIVA
Conferir maior clareza ao real objetivo da cláusula editalícia.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada, eis que a redação do item é suficientemente clara para os fins a que se presta

DADOS DO COLABORADOR
VANESSA SOUZA ROSA
CONTRIBUIÇÃO Nº4232
Item 6.2.3.7 - Sugere-se a diminuição do percentual de 50% do capital social mínimo, que a Concessionária resta obrigada a integralizar até a Assinatura do Contrato.
JUSTIFICATIVA
A exigência de ser integralizado capital no valor equivalente do pagamento da outorga fixa inicial (25% da outorga total) acrescido de 50% do capital mínimo (exigido ao longo do contrato de concessão) na data de assinatura do contrato representa a antecipação de um esforço financeiro desnecessário, restringindo a participação de um maior número de possíveis interessados, reduzindo, conseqüentemente, a capacidade de obtenção de maior outorga no processo licitatório.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão será acatada. Tendo em vista a inovação na atual rodada de concessão de exigir o pagamento de 25% da Contribuição Fixa antes da eficácia do contrato, assim como ágio que porventura ocorra, é razoável rever a exigência de 50% de integralização do capital social mínimo no momento inicial da concessão (regra derivada da última rodada de concessão). Desta forma, para adequar os procedimentos da atual rodada de concessões à inovação trazida pela Contribuição Fixa Inicial, o percentual de integralização antes da assinatura do contrato foi alterado para o somatório do valor necessário ao pagamento da Contribuição Fixa Inicial acrescido de 10% do capital social mínimo.

DADOS DO COLABORADOR
FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA
CONTRIBUIÇÃO Nº4233
Incluir um novo subitem, de número 3.21.3, dispondo que “As restrições de que tratam esta Cláusula e Subcláusulas não se aplicam a Operadores Aeroportuários que contem com participação societária de empresas aéreas que não exerçam o controle”.
JUSTIFICATIVA
Conferir maior clareza ao real objetivo da cláusula editalícia.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o entendimento proporcionado pela cláusula proposta já se encontra disposto na cláusula 3.22 (ou item 3.18.1.2 da versão definitiva) da minuta de edital submetida a audiência pública, a qual é clara quanto à não aplicação dos limites previstos no item 3.21.1 (item 3.18.1.1 na versão definitiva) aos operadores aeroportuários que se enquadrem nas situações previstas no item 3.21 (item 3.18 da versão definitiva), ou seja, que contem com participação societária de empresas aéreas. Além disso, os dispositivos em questão foram reorganizados, de forma a deixar mais clara a possibilidade de participação do operador aeroportuário sem limitação, ainda que mantenha relação societária com empresa aérea, bem como para que a participação possa se dar de maneira isolada.

DADOS DO COLABORADOR
FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA
CONTRIBUIÇÃO Nº4235
Pleiteia-se o esclarecimento da exigência contida no item 4.6.3.2 do Edital, que demanda a legalização de documentos públicos estrangeiros, criando obrigação incompatível com as disposições do Decreto nº 8.660/2016.
JUSTIFICATIVA
A Convenção de Haia entrará em vigor para a República Federativa do Brasil no dia 14/08/2016, na forma do Decreto nº 8.660/2016, o que motiva a revisão de tal exigência, já que dispensa a legalização de documentos públicos estrangeiros.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que o Edital foi alterado, de forma que os proponentes provenientes dos Estados Signatários da “Convenção da Apostila” deverão seguir os regramentos do Decreto n.º 8.660 e a Resolução n.º 228, do CNJ, e demais legislação aplicável. Todavia, em relação a documentos provenientes de países não signatários do mencionado acordo internacional, mantem-se o procedimento de legalização de documentação.

DADOS DO COLABORADOR

VANESSA SOUZA ROSA

CONTRIBUIÇÃO Nº4236

Sugere-se a inclusão de exigência de entrega de Plano de Negócios pelos Licitantes, juntamente com a proposta ou, ao menos, pela Licitante Vencedora como condição para assinatura do Contrato de Concessão.

JUSTIFICATIVA

O § 3º do art. 15 da Lei nº 8.987/95 determina que o Poder Concedente recusará propostas manifestamente inexequíveis ou financeiramente incompatíveis com o objetivo da licitação. Cabe ao Poder Concedente definir os critérios pelos quais realizará a avaliação da inexequibilidade ou incompatibilidade financeira da proposta. Nessa mesma Lei está previsto, em seu art. 10, que sempre que forem atendidas as condições do contrato, considera-se mantido o seu equilíbrio econômico financeiro. A Constituição Federal, no seu art. 37, define: “Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte: XXI – ressalvados os casos especificados na legislação, as obras, serviços, compras e alienações serão contratados mediante processo de licitação pública que assegure igualdade de condições a todos os concorrentes, com cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, mantidas as condições efetivas da proposta, nos termos da lei, o qual somente permitirá as exigências de qualificação técnica e econômica indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações.” Nas concessões dos Aeroportos de Guarulhos, Viracopos, Brasília, Confins e Galeão, a ANAC optou por não mais exigir nas licitações a apresentação do Plano de Negócios das Proponentes (solicitação feita na concessão do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante), por entender que cabe a cada Proponente desenvolver o seu plano e suas projeções, com os respectivos custos e investimentos necessários ao pleno atendimento das obrigações relacionadas à concessão, não cabendo à Agência interferir nas premissas

que levaram a Proponente a concluir pela viabilidade de sua proposta. Como mecanismo para atender ao § 3º do art. 15 da Lei nº 8.987/95, a ANAC passou a exigir dos licitantes apenas apresentação de carta de instituição financeira, declarando que analisou o plano de negócios a ela apresentado pela Proponente e atesta sua viabilidade econômica, exequibilidade e financiabilidade. No entanto, essa atestação avalia a exequibilidade do projeto com base somente nos dados e valores que lhe são apresentados diretamente pela Proponente, sem nenhuma avaliação técnica se tais dados e valores são apropriados ou não, até porque, como regra geral, nenhum banco teria expertise e conhecimento técnico para fazer esse tipo de avaliação, pois necessitariam de conhecimento em avaliação de tráfego, evolução de seu crescimento futuro, conhecimento das receitas tarifárias e comerciais, conhecimentos na área de engenharia para aferir as alternativas de projetos e os orçamentos dessas obras e experiência em operação de aeroportos para avaliar os respectivos custos. Além disso, tal entidade financeira não assume nenhuma responsabilidade perante o Poder Concedente com relação à real exequibilidade do projeto, se tornando apenas um documento para cumprir o solicitado no edital, sem qualquer efeito prático. A referida solicitação também não garante que os dados fornecidos para essas avaliações do banco sejam de fato os dados reais da proposta da licitante. No processo licitatório de São Gonçalo do Amarante, tal avaliação era feita pelo corpo técnico do Poder Concedente ou por consultorias especializadas contratadas, ou até mesmo pelos demais proponentes durante a fase de vistas às demais propostas apresentadas, o que permitia avaliar a real exequibilidade ou não da proposta de cada licitante. Com relação ao estipulado na Constituição Federal, no seu art. 37, a conclusão é de que a própria Constituição tratou de proteger a chamada equação ou equilíbrio econômico financeiro inicial dos contratos públicos, ou seja, a relação de proporção inicialmente pactuada entre os encargos e a remuneração do contratado. Assim, essa equação estar precisa nos contratos, não podendo ser relegada para fixação posterior. Também na Lei 8666/93, art. 65, II, “d”, existe a previsão de restabelecer a relação que as partes pactuaram inicialmente objetivando o reequilíbrio inicial do contrato, o

que evidencia mais uma vez que há a necessidade dessas bases estarem devidamente definidas e pactuadas a priori. Complementando, podemos citar também decisão do TCU, Acórdão 393/2002, do Min. Walton Alencar Rodrigues, no qual se estabelece que “O fluxo de caixa é o instrumento que permite, a qualquer instante, verificar se a taxa interna de retorno original está sendo mantida. Cabe ressaltar que a TIR é extraída diretamente da proposta vencedora da licitante e expressa a rentabilidade que o investidor espera do investimento.” De tal modo, sugere-se que seja exigida a apresentação de Plano de Negócios juntamente com a Proposta Econômica escrita, servindo de base tanto para o mecanismo previsto na Constituição Federal e na Lei de Concessões quanto como registro para efeito da manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, como também para a verificação da exequibilidade da proposta ofertada, constando do edital os principais tópicos de análise, tais como: • Demanda • Receita Tarifária e Não Tarifária • Deduções Fiscais • Benefícios Fiscais • Despesa Operacional • Valor de Investimento e obras obrigatórias Além de este Plano de Negócios atender aos objetivos previstos na legislação, conforme demonstrado acima, seria também o instrumento para avaliação por parte dos agentes financiadores do projeto. Ademais, a simetria de informações entre os participantes da licitação, de modo a evitar seleção adversa na licitação, evita que os participantes que estudam mais profundamente o projeto percam competitividade por incluírem em suas respectivas propostas os quantitativos físicos e premissas realmente corretos e necessários, o que só poderá ser detectado se houver o seu detalhamento no Plano de Negócios apresentado na proposta.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que as disposições constantes da minuta de Edital submetida a audiência pública serão mantidas, uma vez que os mecanismos dela constantes são suficientes ao atendimento da legislação vigente no que se refere à exequibilidade das propostas. De outra parte, a Revisão Extraordinária através do Fluxo de Caixa Marginal visa anular o impacto financeiro decorrente de eventos associados aos riscos relacionados ao Poder Concedente no Contrato

de Concessão, de forma a manter o equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Conforme dispõem o Contrato e seus anexos, os fluxos de dispêndios marginais que ensejam reequilíbrio serão determinados utilizando-se critérios de mercado. Já para a determinação do fluxo de receitas marginais que ensejam reequilíbrio será considerada a demanda realizada nos anos anteriores ao reequilíbrio e a projeção de demanda para os anos seguintes.

Portanto, a vinculação ao Plano de Negócio, para fins de reequilíbrio econômico-financeiro, não é adequada, pois as condições observadas no momento de sua elaboração não estarão

vigentes futuramente, ou seja, os custos e a demanda estimados para o Plano de Negócio

poderão não ser condizentes com o realizado futuramente.

DADOS DO COLABORADOR
FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA
CONTRIBUIÇÃO Nº4237
Excluir do item 1.19 o termo “(...) em meio físico e eletrônico”, substituindo-o por “(...) em meio físico ou eletrônico”.
JUSTIFICATIVA
Compatibilizar a redação do item 1.19 com o texto do item 1.27, ambos do Edital Licitatório, já que a redação deste último admite que as correspondências dirigidas à ANAC possam ser feitas em meio físico ou meio eletrônico.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a redação do item será mantida, eis que, especificamente em relação ao documento de que trata o item 1.19 (impugnação ao Edital), deverá ser apresentada nos dois formatos, físico e eletrônico, assim como em todos os outros casos que o Edital assim determinar, a exemplo da disposição constante do item 5.4.

DADOS DO COLABORADOR

GLAYCE DE OLIVEIRA DUARTE

CONTRIBUIÇÃO Nº4238

Por uma questão de ordem, gostaria que o ministério publico antes do inicio da presente audiência publica a confirmar pelos termos do artigo 39 da Lei de Licitações, combinado com o artigo 21 do mesmo diploma legal requeiro que o representante da Audiência publica apresentem as referidas publicações e publicidades do presente certame no que diz respeito à concessão do Aeroporto Hercílio Luz à iniciativa privada. Considerando ainda como pertinentes e obrigatórias a publicações em diário oficial da união e em pelo menos jornal de grande vinculação na região metropolitana de Florianópolis e ainda chamamento da comunidade em torno do Sítio Aeroportuário, além dos próprios aeroportuários e demais órgãos de fiscalização Ambiental, fiscais do ministério publico federal, municipal, além dos representantes do estado, município e federação, responsáveis pela presente outorga posta em concessão. Por isso requeiro a suspensão do presente feito até a confirmação desses requisitos legais necessários. Impugna-se qualquer ato administrativo contrário ao presente pedido por nula à intimação de Audiência Pública dos quais os interessados não estão cientes e que não possam participar.

JUSTIFICATIVA

Lei nº 8.666 de 21 de Junho de 1993 Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências. Art. 39. Sempre que o valor estimado para uma licitação ou para um conjunto de licitações simultâneas ou sucessivas for superior a 100 (cem) vezes o limite previsto no art. 23, inciso I, alínea "c" desta Lei, o processo licitatório será iniciado, obrigatoriamente, com uma audiência pública concedida pela autoridade responsável com antecedência mínima de 15 (quinze) dias úteis da data prevista para a publicação do edital, e divulgada, com a antecedência mínima de 10 (dez) dias úteis de sua realização, pelos mesmos meios previstos para a publicidade da licitação, à qual terão acesso e direito a todas as informações pertinentes e a se manifestar todos os interessados. Lei nº 8.666 de 21 de Junho de 1993

Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências. Art. 21. Os avisos contendo os resumos dos editais das concorrências, das tomadas de preços, dos concursos e dos leilões, embora realizados no local da repartição interessada, deverão ser publicados com antecedência, no mínimo, por uma vez: (Redação dada pela Lei nº 8.883, de 1994) I - no Diário Oficial da União, quando se tratar de licitação feita por órgão ou entidade da Administração Pública Federal e, ainda, quando se tratar de obras financiadas parcial ou totalmente com recursos federais ou garantidas por instituições federais; (Redação dada pela Lei nº 8.883, de 1994) II - no Diário Oficial do Estado, ou do Distrito Federal quando se tratar, respectivamente, de licitação feita por órgão ou entidade da Administração Pública Estadual ou Municipal, ou do Distrito Federal; (Redação dada pela Lei nº 8.883, de 1994) III - em jornal diário de grande circulação no Estado e também, se houver, em jornal de circulação no Município ou na região onde será realizada a obra, prestado o serviço, fornecido, alienado ou alugado o bem, podendo ainda a Administração, conforme o vulto da licitação utilizar-se de outros meios de divulgação para ampliar a área de competição. (Redação dada pela Lei nº 8.883, de 1994) § 1o O aviso publicado conterá a indicação do local em que os interessados poderão ler e obter o texto integral do edital e todas as informações sobre a licitação. § 2o O prazo mínimo até o recebimento das propostas ou da realização do evento será: I - 30 (trinta) dias para a concorrência; II - 45 (quarenta e cinco) dias para o concurso; III - 15 (quinze) dias para a tomada de preços ou leilão; IV - 45 (quarenta e cinco) dias para a licitação do tipo melhor técnica ou técnica e preço, ou quando o contrato a ser celebrado contemplar a modalidade de empreitada integral; V - 5 (cinco) dias úteis para o convite. I - quarenta e cinco dias para: (Redação dada pela Lei nº 8.883, de 1994) a) concurso; (Incluída pela Lei nº 8.883, de 1994) b) concorrência, quando o contrato a ser celebrado contemplar o regime de empreitada integral ou quando a licitação for do tipo "melhor técnica" ou "técnica e preço"; Incluída pela Lei nº 8.883, de 1994) II - trinta dias para: (Redação dada pela Lei nº 8.883, de 1994) a) concorrência, nos casos não especificados na alínea "b" do inciso anterior; (Incluída pela Lei nº 8.883, de 1994) b) tomada de preços, quando a licitação

for do tipo "melhor técnica" ou "técnica e preço"; (Incluída pela Lei nº 8.883, de 1994) III - quinze dias para a tomada de preços, nos casos não especificados na alínea "b" do inciso anterior, ou leilão; (Redação dada pela Lei nº 8.883, de 1994) IV - cinco dias úteis para convite. (Redação dada pela Lei nº 8.883, de 1994) § 3º Os prazos estabelecidos no parágrafo anterior serão contados a partir da primeira publicação do edital resumido ou da expedição do convite, ou ainda da efetiva disponibilidade do edital ou do convite e respectivos anexos, prevalecendo a data que ocorrer mais tarde. § 3o Os prazos estabelecidos no parágrafo anterior serão contados a partir da última publicação do edital resumido ou da expedição do convite, ou ainda da efetiva disponibilidade do edital ou do convite e respectivos anexos, prevalecendo a data que ocorrer mais tarde. (Redação dada pela Lei nº 8.883, de 1994) § 4o Qualquer modificação no edital exige divulgação pela mesma forma que se deu o texto original, reabrindo-se o prazo inicialmente estabelecido, exceto quando, inquestionavelmente, a alteração não afetar a formulação das propostas.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que foi conferida a devida publicidade ao evento, pelo que não há que se falar em suspensão da audiência pública. A ANAC informa que foram realizados os seguintes envios de avisos de pauta, textos e press releases aos veículos de imprensa registrados no mailing da ANAC, no âmbito nacional e regional.

Textos publicados no Portal da ANAC:

04/05/2016: ANAC aprova abertura de audiência pública para concessão de aeroportos

<http://www.anac.gov.br/noticias/edital-de-concessao-de-quatro-aeroportos-entra-em-audiencia-publica>

06/05/2016: Edital de concessão de aeroportos entra em audiência

<http://www.anac.gov.br/noticias/edital-de-concessao-de-aeroportos-entra-em-audiencia>

20/05/2016: ANAC realiza Audiência Pública presencial sobre edital de concessão do aeroporto de Florianópolis

<http://www.anac.gov.br/noticias/aviso-de-pauta-anac-realiza-audiencia-publica-presencial-sobre-edital-de-concessao-do-aeroporto-de->

florianopolis

03/06/2016: ANAC realiza Audiência Pública presencial sobre edital de concessão do aeroporto de Florianópolis

<https://www.anac.gov.br/noticias/aviso-de-pauta-anac-realiza-audiencia-publica-presencial-sobre-edital-de-concessao-do-aeroporto-de-florianopolis>

06/06/2016: Brasília recebe a última Audiência Pública presencial sobre concessão de aeroportos

<http://www.anac.gov.br/noticias/brasil-recebe-a-ultima-audiencia-publica-presencial-sobre-concessao-de-aeroportos>

Publicação no Facebook da ANAC:

<https://www.facebook.com/ANACBra/photos/a.159715460755432.34759.157025981024380/1081158391944463/?type=3&theater>

Matérias veiculadas pela imprensa até o dia da audiência pública em Fortaleza:

(as matérias citam que a ANAC realizaria audiência na cidade de Porto Alegre)

G1: Anac coloca edital de quatro aeroportos em audiência pública

06/05/2016 - Aeroportos são os de Fortaleza, Salvador, Porto Alegre e Florianópolis.

O aviso da audiência pública, que terá duração de 45 dias, foi publicado pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) na edição desta sexta do Diário Oficial da União.

<http://g1.globo.com/economia/noticia/2016/05/anac-coloca-edital-de-quatro-aeroportos-em-audiencia-publica.html>

Estadão: Governo espera arrecadar 4,1bi com leilão de aeroportos

04/05/2016: dos editais que agora ficarão em audiência pública por 45 dias. Os aeroportos de Porto Alegre, Salvador, Fortaleza e Florianópolis...

<http://economia.estadao.com.br/noticias/geral,governo-quer-arrecadar-ao-menos-r-4-1-bi-com-leilao-de-aeroportos,10000049112>

Valor Econômico: Anac aprova minutas de edital de quatro concessões de aeroportos

04/05/2016: O aviso de audiência será publicado na edição de sexta-feira do “Diário ...”

<http://www.valor.com.br/empresas/4549847/anac-aprova-minutas-de-edital-de-quatro-concessoes-de-aeroportos>

Folha de S. Paulo: Governo quer R\$ 4 bilhões por concessão de quatro aeroportos

04/05/2016: Os dados sobre a privatização das unidades de Porto Alegre (RS), Florianópolis (SC), Salvador (BA) e Fortaleza (CE) vão ficar em audiência pública nos próximos 45 dias e depois será marcado o leilão.

<http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2016/05/1767873-governo-quer-r-4-bilhoes-por-concessao-de-quatro-aeroportos.shtml>

Correio Braziliense(DF): Aeroportos: governo apressa privatização

06/05/2016: Nos bastidores, integrantes da própria SAC admitem que a aprovação dos documentos para concessão dos aeroportos de Porto Alegre, Salvador, Fortaleza e Florianópolis só deve ocorrer em setembro ou outubro.

http://200.252.2.2/videos7/web//5835313/PDF_5835313.jpg

Mercado & Eventos: ANAC promove em Salvador audiência pública para concessão de quatro aeroportos.

24/05/2016: A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) realizou a 2ª audiência pública presencial sobre o processo de concessão à iniciativa privada dos aeroportos de Fortaleza, Salvador, Porto Alegre e Florianópolis.

<http://www.mercadoeventos.com.br/noticias/aviacao/anac-promoveu-em-salvador-audiencia-publica-para-concessao-de-quatro-aeroportos/>

R7: Condições em edital para aeroportos propiciam competitividade

15/05/2016: As condições previstas no edital para a concessão dos aeroportos de Porto Alegre - Salgado Filho; de Salvador - Deputado Luís Eduardo Magalhães; de Florianópolis - Hercílio Luz; e de Fortaleza - Pinto Martins devem possibilitar o aumento da competitividade.

<http://noticias.r7.com/economia/condicoes-em-edital-para-aeroportos-propiciam-competitividade-15052016>

EBC: Anac aprova audiência pública sobre concessão de quatro

aeroportos

04/05/2016: A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) aprovou hoje (4) a realização de audiência pública para colher sugestões sobre o edital de concessão dos aeroportos de Porto Alegre, Florianópolis, Fortaleza e Salvador para a iniciativa privada.

Os documentos da audiência pública ficarão disponíveis para consulta pública por 45 dias, a partir da publicação no Diário Oficial da União, que deve ocorrer ainda esta semana. Durante esse período, também serão realizadas cinco audiências presenciais, uma em cada cidade dos aeroportos e outra em Brasília

<http://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2016-05/anac-aprova-audiencia-publica-sobre-concessao-de-quatro-aeroportos>

Portal Brasil: Porto Alegre e Florianópolis recebem audiência pública sobre concessão

22/05/2016: Em junho, o edital de concessão dos aeroportos de Porto Alegre (RS) e Florianópolis (SC) será analisado em audiências públicas. A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) realizará as sessões presenciais da Audiência Pública nº 9/2016 sobre a minuta do edital nos próximos dias 2 e 3.

<http://www.brasil.gov.br/infraestrutura/2016/05/porto-alegre-e-florianopolis-recebem-audiencia-publica-sobre-concessao>

Revista Flap: ANAC aprova abertura de audiência pública para concessão de aeroportos

06/05/2016: A Secretaria de Aviação Civil e a Agência Nacional de Aviação Civil informam que, após os ajustes solicitados pelo Tribunal de Contas da União (TCU), a ANAC aprovou o início da Audiência Pública do Edital e Contrato relativos à concessão dos aeroportos de Fortaleza, Salvador, Florianópolis e Porto Alegre. Os documentos ficarão disponíveis para consulta pública pelo prazo de 45 dias

<http://www.revistaflap.com.br/web/aviacao-civil/noticias/10954-anac-aprova-abertura-de-audiencia-publica-para-concessao-de-aeroportos>

Mais notícias publicadas sobre a Audiência Pública em Florianópolis

::CBN::

ANAC APRESENTA ESTUDOS EM AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE
CONCESSÃO E AMPLIAÇÃO DO AEROPORTO INTERNACIONAL HERCÍLIO
LUZ

FIESC PERDE DATA DE INSCRIÇÃO PARA PARTICIPAR DE
AUDIÊNCIA SOBRE CONCESSÃO E AMPLIAÇÃO DO AEROPORTO
HERCÍLIO LUZ

::PANROTAS::

CONCESSÕES EM POA E FLN TÊM AUDIÊNCIA PÚBLICA

::DIÁRIO CATARINENSE:

INFRAERO NÃO ENVIOU REPRESENTANTE À AUDIÊNCIA
PÚBLICA SOBRE O PROCESSO DE CONCESSÃO DO AEROPORTO
HERCÍLIO LUZ

::NOTÍCIAS DO DIAS::

AUDIÊNCIA PÚBLICA DA ANAC DEBATE MELHORIAS PARA O
AEROPORTO DE FLORIANÓPOLIS

::BLOG DO PRISCO::

ANAC QUESTIONADA SOBRE CONCESSÃO DO HERCÍLIO LUZ

Outras informações

A concessão à iniciativa privada do aeroporto de Florianópolis foi tema da 4ª Audiência Pública realizada com o objetivo de debater a minuta de edital e outros documentos jurídicos da concessão dos aeroportos de Florianópolis, Porto Alegre, Fortaleza e Salvador. A sessão presencial ocorreu em 03/06, e teve início às 13h, na capital catarinense.

A ANAC iniciou a Audiência com uma breve apresentação sobre o contrato de concessão do aeroporto Hercílio Luz, em Santa Catarina, e, posteriormente, abriu espaço para a manifestação dos inscritos presentes.

Dos aproximadamente 80 participantes, 44 se inscreveram para se manifestar verbalmente. As manifestações tiveram por objetivo contribuir com a minuta de Edital que ficou em audiência pública até às 18h do dia 20/06. As pessoas que ainda tiverem interesse em contribuir com o Edital e documentos relacionados à concessão dos aeroportos citados puderam preencher formulário online disponível no site da ANAC.

A condução dos trabalhos foi executada pela Presidente da mesa, a

Assessora Ana Motta, que permitiu a fala de todos que quiseram se pronunciar. Nenhum participante foi preterido em assistir ou se pronunciar dentro das regras estabelecidas para a audiência.

DADOS DO COLABORADOR

VANESSA SOUZA ROSA

CONTRIBUIÇÃO Nº4239

Cláusula 1.6 - Sugere-se que no caso de extinção do IPCA, o índice que o substituirá seja definido em conjunto pelas Partes (Poder Concedente e Concessionária).

JUSTIFICATIVA

É importante que as partes estejam de acordo para adotar um novo índice que melhor reflita as variações do setor.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, na hipótese de extinção do referido índice, será adotado o índice oficial substituto. Na ausência de um índice oficial substituto, a ANAC definirá o índice mais adequado que será aplicado ao contrato, conforme prática usual em contratos de concessão de infraestrutura.

DADOS DO COLABORADOR
RENATO OTTO KLOSS
CONTRIBUIÇÃO Nº4240
Alterar a redação do item 3.16.4, passando a constar o seguinte texto “empreguem ou contratem diretamente dirigentes ou responsáveis técnicos que sejam ou tenham sido ocupantes de cargo comissionado ou efetivo ou emprego na ANAC, no Ministério da Defesa, na Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, na Infraero ou ocupantes de cargo de direção, assessoramento superior ou assistência intermediária da União, em ambos os casos durante os últimos 180 (cento e oitenta) dias anteriores à data da publicação do Edital;”.
JUSTIFICATIVA
Conferir maior clareza ao real objetivo da cláusula editalícia.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada, eis que a redação do item é suficientemente clara para os fins a que se presta

DADOS DO COLABORADOR
VANESSA SOUZA ROSA
CONTRIBUIÇÃO Nº4241
Cláusula 3.1.42 - Sugere-se que o montante gasto com desapropriação seja fixado num determinado limite como responsabilidade da Concessionária, sendo que o que ultrapassar ou minorar o teto deve ensejar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.
JUSTIFICATIVA
Atualmente, os projetos que atribuem o risco de desapropriação à Concessionária fixam um valor teto de responsabilidade pela desapropriação, sendo que qualquer variação relativa a esse teto (valor excedido ou inferior ao teto) será passível de reequilíbrio econômico-financeiro. Exemplo disso são os projetos do Metrô Linha 6-SP e Metrô Linha 18-SP.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a contribuição não foi acatada, considerando que todos os atos relativos a futuras desapropriações caberão às Concessionárias, razão pela qual se julga que o agente privado possuirá melhores condições de gerenciar tal risco, inclusive no que tange ao valor de indenizações eventualmente devidas. Assim, caberá à Proponente considerar os custos relativos a esse risco na formulação de sua proposta.

DADOS DO COLABORADOR
FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA
CONTRIBUIÇÃO Nº4242
Sugere-se a exclusão do item 4.18.2..
JUSTIFICATIVA
<p>Não é juridicamente correta a execução da Garantia da Proposta nesta hipótese, já que a mera falha no cumprimento dos requisitos de habilitação por parte de licitante, sem que haja qualquer indício de má-fé e/ou interesse em perturbar a licitação, não constitui infração administrativa. De uma perspectiva legal, o valor total desta garantia ainda será deveras desproporcional quando comparado aos custos administrativos incorridos pela ANAC para analisar os documentos apresentados pelos licitantes interessados.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que, se de um lado as regras do leilão devem incentivar a competitividade do certame licitatório, de outro é fundamental que garantam que o Proponente esteja efetivamente habilitado quando da entrega dos envelopes, tal como previsto no edital. As exigências de habilitação são objetivas. Assim, cabe aos Proponentes zelarem pelo atendimento total da habilitação, ressaltando-se que falhas de caráter formal poderão ser sanadas, conforme constante do Edital. Ademais, por se tratar de um certame com leilão viva-voz, é necessário que haja um incentivo para que proponentes que não sejam capazes de atender aos requisitos de habilitação não participem da concorrência, evitando com isso lances que poderiam prejudicar os demais proponentes. Assim, a exigência de execução da garantia de proposta no caso de inabilitação está em conformidade com as regras do leilão e com a finalidade do edital.</p>

DADOS DO COLABORADOR
VANESSA SOUZA ROSA
CONTRIBUIÇÃO Nº4244
Cláusulas 2.5 e 2.6 - Solicita-se sejam esclarecidos os tipos de áreas e bens que são considerados nessas cláusulas, a destinação que pode ser dada aos aludidos bens, bem como se as obras da Infraero estão consideradas na cláusula 2.6.
JUSTIFICATIVA
Não está claro se entre tais bens estão considerados os terrenos invadidos, por exemplo, e a destinação que pode ser dada aos bens retirados para liberação de áreas, se a Concessionária poderá vender ou descartar os bens ou se dependerá de prévia aprovação da ANAC, o que tornaria o procedimento muito mais moroso e caro em função do armazenamento dos bens.
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a posse da área do aeroporto será transferida à Concessionária, concomitantemente à celebração do Contrato, no estado em que se encontra. Diante disso, todos as ocupações e bens constatados durante as visitas técnicas de que trata o Capítulo I, Seção V do Edital de Licitação devem ser considerados para os fins das obrigações previstas nos itens 2.5 e 2.6 do contrato.</p> <p>Cabe ressaltar que os valores constantes dos EVTEA relativos a eventuais desocupações e remoção de bens são valores meramente referenciais, cabendo à Concessionária, caso seja necessária a efetivação dessas ações, realizá-la em estrita observância à legislação aplicável, não apenas em relação aos valores, mas no tocante a todos os demais aspectos.</p>

DADOS DO COLABORADOR
VANESSA SOUZA ROSA
CONTRIBUIÇÃO Nº4245
Cláusulas 2.15 e 2.20 - Sugere-se defasagem de 2 meses, ao invés de 1 mês, no índice do IPCA usado para o cálculo atualizado da Contribuição Fixa Inicial. Tal medida também deveria ser prevista na cláusula 2.20 relativa à atualização das demais parcelas da Outorga Fixa.
JUSTIFICATIVA
A data de publicação dos índices é muito próxima à data de sua utilização, portanto, tal medida visa a evitar erros e distorções nos reajustes contratuais. O mesmo tratamento deverá ser dado no momento IPCA0, que também retroagiria 2 meses para manter o período de tempo real decorrido entre os eventos.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão será acatada.

DADOS DO COLABORADOR
VANESSA SOUZA ROSA
CONTRIBUIÇÃO Nº4246
Sugere-se a inclusão da seguinte cláusula com relação às fases do objeto: "Eventuais atrasos por parte do Poder Concedente serão acrescidos ao prazo previsto para cada uma das fases apresentadas nesta seção."
JUSTIFICATIVA
Essa cláusula existia nos contratos das rodadas de concessão de aeroportos anteriores e foi retirada. Sua inclusão é fundamental, pois preserva adequadamente o prazo inicialmente fixado à Concessionária para execução das obras, prazos esses já bastante exíguos para que desenvolva suas atividades definidas no Contrato de Concessão.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que, embora a cláusula tenha sido excluída, o objetivo ao qual ela se propunha já é atendido por meio da matriz de riscos estabelecida no Capítulo V do Contrato e nas formas de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro estabelecidas na seção III do Capítulo VI do Contrato de Concessão.

DADOS DO COLABORADOR
FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA
CONTRIBUIÇÃO Nº4249
Alterar a redação do item 4.25, para que conste o seguinte texto “A proposta econômica apresentada deverá ter validade de 03 (três) meses, contados da data de sua apresentação, podendo este prazo ser prorrogável uma única vez por igual período, mediante solicitação da ANAC, oportunidade em que os licitantes renovarão as suas propostas.”.
JUSTIFICATIVA
A alteração proporcionará a apresentação de propostas econômicas fieis à realidade atual, evitando-se a incorporação de riscos atrelados a eventos futuros não conhecidos.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que entende necessário o prazo de 1 (um) ano, diante dos trâmites necessários à condução do processo licitatório, que por vezes podem ser dilatados inclusive por conta de apresentação de recursos administrativos ou questionamentos judiciais. Ademais, tratam-se de propostas para contratos de longo prazo, sendo que a validade de 1 (um) ano não se mostra demasiadamente longa.

DADOS DO COLABORADOR
VANESSA SOUZA ROSA
CONTRIBUIÇÃO Nº4252
Cláusula 2.28.1 - Sugere-se nova redação para: “duração de até 70 dias, podendo ser motivadamente prorrogada pelo mesmo período”, ao invés de duração mínima de 70 dias.
JUSTIFICATIVA
Essa previsão daria uma garantia importante à Concessionária sobre o início de seu faturamento e término da fase pré-operacional. A indefinição de prazo, ao contrário, poderia acarretar a postergação indefinida do início do estágio 3 da concessão.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a sua contribuição e informa que não há o que se falar quanto ao prazo máximo do Estágio 2 da Fase I-A, uma vez que para o seu encerramento deve-se cumprir o requisito de obtenção do Certificado Operacional Provisório.

DADOS DO COLABORADOR
FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA
CONTRIBUIÇÃO Nº4253
Propõe-se a exclusão do item 5.31.1 do Edital.
JUSTIFICATIVA
<p>Não é juridicamente correta a execução da Garantia da Proposta nesta hipótese, já que a mera falha no cumprimento dos requisitos de habilitação por parte de licitante, sem que haja qualquer indício de má-fé e/ou interesse em perturbar a licitação, não constitui infração administrativa. De uma perspectiva legal, o valor total desta garantia ainda será deveras desproporcional quando comparado aos custos administrativos incorridos pela ANAC para analisar os documentos apresentados pelos licitantes interessados.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que, se de um lado as regras do leilão devem incentivar a competitividade do certame licitatório, de outro é fundamental que garantam que o Proponente esteja efetivamente habilitado quando da entrega dos envelopes, tal como previsto no edital. As exigências de habilitação são objetivas. Assim, cabe aos Proponentes zelarem pelo atendimento total da habilitação, ressaltando-se que falhas de caráter formal poderão ser sanadas, conforme constante do Edital. Ademais, por se tratar de um certame com leilão viva-voz, é necessário que haja um incentivo para que proponentes que não sejam capazes de atender aos requisitos de habilitação não participem da concorrência, evitando com isso lances que poderiam prejudicar os demais proponentes. Assim, a exigência de execução da garantia de proposta no caso de inabilitação está em conformidade com as regras do leilão e com a finalidade do edital.</p>

DADOS DO COLABORADOR

FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA

CONTRIBUIÇÃO Nº4254

Alteração do item 6.12, passando o mesmo a dispor do seguinte texto “Não será admitida a prorrogação do Contrato, salvo na hipótese de revisão extraordinária, por até 15 (quinze) anos: 6.12.1. como meio de recomposição do equilíbrio econômico financeiro, a critério exclusivo da ANAC, nos termos e condições previstos no Anexo 24 – Minuta do Contrato de Concessão; 6.12.2. quando, por culpa do Poder Concedente, ocorrer atraso no processo de transferência das atividades de operação e manutenção do aeroporto para a Concessionária.”.

JUSTIFICATIVA

A extensão do prazo de prorrogação contratual ampliará as possibilidades de utilização desse mecanismo de reequilíbrio contratual por parte da ANAC, em benefício do interesse público, já que os demais mecanismos de reequilíbrio podem vir a representar maior ônus social. Ademais, a previsão expressa da possibilidade de prorrogação contratual em caso de atraso na transferência do aeroporto por culpa do Poder Concedente permitirá um melhor tratamento desse risco.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada, posto que, por meio de decisão de política pública aplicável às concessões, optou-se por limitar as prorrogações dos contratos de concessão, com o objetivo de incentivar a renovação das concessionárias no futuro, de forma a permitir novos parâmetros de concorrência e novos conceitos contratuais, evitando-se, com isso, a possível perpetuidade dos contratos de concessão. Ademais, o art. 6º do Dec. 7.624/11, que dispõe sobre as condições de exploração da iniciativa privada da infraestrutura aeroportuária por meio de concessão, estabelece que "o prazo de vigência será estabelecido pelo poder concedente, no edital e no contrato de concessão, e deverá ser compatível com a amortização dos investimentos, podendo ser prorrogado uma única vez, por até cinco anos, para fins de reequilíbrio econômico-financeiro decorrente da efetivação de riscos não

assumidos pela concessionária no contrato, mediante ato motivado."

DADOS DO COLABORADOR

VANESSA SOUZA ROSA

CONTRIBUIÇÃO Nº4255

Cláusula 2.31 - Sugere-se aumentar o prazo para apresentação do Anteprojeto e cronograma de implantação para 180 dias, pelo menos.

JUSTIFICATIVA

O prazo de 90 dias é muito exíguo para toda a análise que deve ser feita para o Anteprojeto e cronograma de implantação. Parece-nos que exigir prazos inferiores ao ora sugerido pode afetar a qualidade das soluções de engenharia definidas.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão foi parcialmente acatada e que o prazo para apresentação do Anteprojeto foi alterado.

DADOS DO COLABORADOR
VANESSA SOUZA ROSA
CONTRIBUIÇÃO Nº4256
Cláusula 2.44 - Sugere-se aumentar o prazo para apresentação do Anteprojeto e cronograma de implantação para 180 dias, pelo menos.
JUSTIFICATIVA
O prazo de 90 dias é muito exíguo para toda a análise que deve ser feita para o Anteprojeto e cronograma de implantação. Parece-nos que exigir prazos inferiores ao ora sugerido pode afetar a qualidade das soluções de engenharia definidas.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão foi parcialmente acatada e que o prazo para apresentação do Anteprojeto foi alterado.

DADOS DO COLABORADOR
FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA
CONTRIBUIÇÃO Nº4257
Sugere-se a inclusão de item no novo contrato com a seguinte redação “Da Interpretação Aplicável _____. No caso de divergência entre o Contrato e seus Anexos, prevalecerá o disposto no Contrato. _____. No caso de divergência entre o conteúdo dos Anexos prevalecerão aqueles emitidos pelo Poder Concedente. _____. No caso de divergência entre o conteúdo dos Anexos emitidos pelo Poder Concedente, prevalecerá aquele de data mais recente.”.
JUSTIFICATIVA
Algumas definições e termos consignados no Contrato são vagos e imprecisos, além de não ter sido feita a referência adequada aos demais documentos que compõem os seus anexos, problema que poderá prejudicar a real compreensão das cláusulas e itens utilizados. Com o fito de evitar tal problema, sugere-se a repetição do texto utilizado no Contrato de Concessão da rodada de 2013, Capítulo I, Seção III.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que as disposições sugeridas foram excluídas, em relação ao contrato anterior, tendo em consideração que as regras postas traziam termos que poderiam gerar equívocos em sua aplicação. De outro lado, considera-se que sua retirada não apresenta qualquer prejuízo, haja vista que as regras de interpretação são dadas pelas técnicas da hermenêutica jurídica. Pelo exposto, a contribuição não foi acatada.

DADOS DO COLABORADOR
FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA
CONTRIBUIÇÃO Nº4258
Em relação ao item 1.1.17, solicita-se seja esclarecido o conceito de “receita bruta da Concessionária”, no sentido de confirmar que deverão ser assim consideradas exclusivamente as Receitas Tarifárias e Receitas Não Tarifárias, de acordo com o item 1.1.41 do Contrato e item 5 (e subitens) do PEA.
JUSTIFICATIVA
Tornar mais clara a redação da cláusula.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, porém informa que a definição de "Receita Bruta" está descrita na cláusula 2.23.1 da minuta de contrato submetida a audiência pública, item 2.20.1 da versão definitiva conforme segue: 2.20.1. Para fins do presente item, será considerada receita bruta qualquer receita auferida pela Concessionária e por eventuais subsidiárias integrais a título de Remuneração, nos termos do presente Contrato. A definição de Remuneração, por sua vez, está expressa na cláusula 1.1.42, da seguinte maneira: 1.1.42. Remuneração: Receitas Tarifárias e Receitas Não Tarifárias auferidas pela Concessionária em virtude da exploração do objeto da Concessão, conforme previsto no PEA.

DADOS DO COLABORADOR
FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA
CONTRIBUIÇÃO Nº4260
Promover a alteração do item 1.1.29, passando o mesmo a dispor da seguinte redação “Gatilho de Investimento: evento indicado no PGI em que a Demanda Prevista ensejará a obrigação de a concessionária iniciar os investimentos com vistas à manutenção do nível de serviço, estabelecido, conforme os Parâmetros Mínimos de Dimensionamento;”.
JUSTIFICATIVA
O gatilho de investimentos não deve ter datas específicas como fato gerador de obrigações voltadas para o aporte financeiro, mas sim eventos diretamente vinculados à demanda dos aeroportos. Trata-se de alteração necessária para que os gatilhos de investimento estejam sempre em consonância com o fluxo de caixa da Concessionária, em prol de uma gestão financeira responsável da concessão.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a definição será ajustada. Entretanto, destaca-se que, mesmo com a alteração da definição de gatilho de investimento, para atendimento as regras estabelecidas para o PGI, a Concessionária deverá apresentar o momento no tempo em que a demanda prevista ensejará o início das ações por parte da Concessionária.

DADOS DO COLABORADOR

FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA

CONTRIBUIÇÃO Nº4261

Promover a alteração do item 1.1.40, para incluir, ao final do item, a seguinte redação: "... sendo certo que 30% (trinta por cento) destas receitas serão destinadas exclusivamente à Concessionária, a título de incentivo à sua geração, não incidindo sobre este montante o percentual correspondente à Contribuição Variável de que trata o item 2.23."

JUSTIFICATIVA

A concessão deve prever mecanismo de incentivo à geração de Receitas Não Tarifárias, o que inexistente na atual redação do edital e contrato. Deve-se considerar que, diferentemente da execução das atividades operacionais, que constituem o próprio serviço público, a Concessionária não é obrigada a realizar a exploração de atividades geradoras de receitas não tarifárias, por se tratarem de atividades econômicas em sentido estrito, submetidas aos princípios da livre iniciativa e da liberdade de contratar. Exatamente em razão disso, para se garantir a utilização ótima desta fonte de receita, revela-se fundamental a incorporação de mecanismo de incentivo, que tradicionalmente corresponde ao estabelecimento de um rateio dessas receitas com o Concessionário, tal como ora se propõe.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que a alíquota da contribuição variável deverá incidir sobre a totalidade da Receita Bruta da Concessionária e de suas eventuais subsidiárias integrais, tendo em vista tratar-se de um ônus da concessão que tem por objetivo garantir a execução do planejamento do setor, sendo os recursos oriundos dessa Contribuição destinados ao Fundo Nacional de Aviação Civil.

DADOS DO COLABORADOR
VANESSA SOUZA ROSA
CONTRIBUIÇÃO Nº4262
Cláusulas 2.34 e 2.47 - Sugere-se alteração para a seguinte redação: "No prazo máximo de 30 (trinta) dias a ANAC fará a análise e aprovação do Anteprojeto, podendo emitir autorizações parciais de construção durante o período de análise. A aprovação do Anteprojeto pela ANAC não exclui a necessidade de sua alteração posterior para eventual adequação aos requisitos constantes no contrato, legislação e normas aplicáveis, somente sendo cabível a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro nas situações previstas no Capítulo V, Seção I, deste Contrato."
JUSTIFICATIVA
Essa redação de cláusula constava dos contratos das rodadas de concessão anteriores e foi retirada, apesar da sua importância para agilizar o início das obras e limitar o risco da Concessionária ao que, de fato, está sob seu controle.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a exclusão da autorização parcial não limita o prazo para início da construção por parte da Concessionária. Pelo contrário, a Concessionária pode iniciar as obras para construção das infraestruturas necessárias quando julgar conveniente, ou seja, mesmo que ainda não tenha obtido parecer de não objeção ao projeto pela ANAC. Entretanto, vale ressaltar que devem ser atendidas as demais normas correlatas, como a Resolução nº 158 da ANAC, de 13 de julho de 2010.

DADOS DO COLABORADOR
FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA
CONTRIBUIÇÃO Nº4263
Incluir no item 1.1.52 a expressão “públicos aeroportuários” depois da palavra “serviços”.
JUSTIFICATIVA
Tornar mais clara a conceituação, afastando eventual equívoco de interpretação no sentido de se considerar usuário o consumidor de atividades geradoras de receitas não tarifárias.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que, para os fins a que se destina, o termo "Usuários" é suficiente para que se faça valer as obrigações da Concessionária perante suas contrapartes, independentemente da natureza dos serviços prestados.

DADOS DO COLABORADOR

VANESSA SOUZA ROSA

CONTRIBUIÇÃO Nº4264

Cláusula 3.1.7.1 - Sugere-se que a redação da cláusula seja alterada da seguinte forma: “A partir da data de publicação do Edital, a Infraero não poderá celebrar novos contratos comerciais, sendo que poderá somente renovar os existentes pelo menos nas mesmas condições econômicas vigentes, devendo constar expressa cláusula de término antecipado pela futura Concessionária sem penalidades, com aviso prévio de 1 mês.”

JUSTIFICATIVA

O contrato prevê que a Infraero não poderá assinar qualquer novo contrato de serviços ou autorização de atividades comerciais sem a autorização prévia de Concessionária a partir da Data de Eficácia do Contrato de Concessão. Da forma como está disposta, tal cláusula não preserva adequadamente os direitos da futura Concessionária durante o período entre a publicação do Edital e o início de eficácia do Contrato de Concessão, uma vez que diversos contratos podem ser assinados em condições comerciais diversas daquelas que foram divulgadas no processo licitatório no aludido período. Uma forma de garantir que os licitantes tenham conhecimento da real situação dos contratos que irão assumir quando do início da Concessão é garantir que, após a publicação do Edital, a Infraero apenas possa assinar contratos que envolvam cessão de espaços com cláusula de término antecipado sem penalidade à futura Concessionária, com aviso prévio de 1 mês, e nas mesmas condições econômicas dos contratos já vigentes.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão de inclusão de regra que limite a celebração de contratos da INFRAERO com terceiros a partir da publicação do edital até a efetiva transferência da operação aeroportuária à Concessionária não é a mais recomendada, tendo em vista que até a efetiva transição das operações para a Concessionária a responsabilidade pela operação dos aeroportos é da INFRAERO.

Ademais, após a data de eficácia do Contrato de Concessão, a celebração de novos contratos, bem como a renovação e/ou aditamento de contratos existentes entre

a Infraero e terceiros para contratação de serviços ou autorização de atividades

comerciais, deverão ser encaminhados para aprovação da Concessionária, conforme previsão do item 3.1.7.1, e não para mero conhecimento.

Por fim, verifica-se a impossibilidade jurídica do acatamento da sugestão, uma vez que o contrato não poderia criar obrigações para um período anterior à sua eficácia.

DADOS DO COLABORADOR

FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA

CONTRIBUIÇÃO Nº4266

Sugere-se a alteração da redação do item 1.6, passando a constar o seguinte texto “No caso de extinção de qualquer dos índices econômicos indicados neste Contrato e seus Anexos, os mesmos serão alterados pelos índices oficiais substitutos ou, na ausência desses, por outros estabelecidos pela ANAC e a Concessionária, de comum acordo.”.

JUSTIFICATIVA

Aproximar a disposição contratual aos primados de consensualidade e bilateralidade, fomentando ainda a parceria que haverá de ser estabelecida entre os envolvidos.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, na hipótese de extinção do referido índice, será adotado o índice oficial substituto. Na ausência de um índice oficial substituto, a ANAC definirá o índice mais adequado que será aplicado ao contrato, conforme prática usual em contratos de concessão de infraestrutura.

DADOS DO COLABORADOR

VANESSA SOUZA ROSA

CONTRIBUIÇÃO Nº4267

Cláusula 3.1.44 - Sugere-se a exclusão da exigência de um representante dos funcionários da Concessionária no Conselho de Administração.

JUSTIFICATIVA

Considerando que a Infraero não será acionista da Concessionária, a manutenção dessa cláusula parece não mais fazer sentido. Ademais, tal prática não é comum nos Conselhos de Administração das companhias, não devendo ser uma exigência contratual, mas sim uma decisão empresarial da Concessionária.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que a reserva de assento no Conselho de Administração para a representação dos empregados é um dos vetores das boas práticas de governança corporativa.

DADOS DO COLABORADOR
FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA
CONTRIBUIÇÃO Nº4270
Sugere-se a alteração do item 2.6, invertendo-se a responsabilidade pelas desocupações, de forma a deslocar a obrigação para a seção competente e alterar o seu texto para: “Serão, ainda, de integral responsabilidade do Poder Concedente, a remoção de quaisquer bens para a liberação de áreas do sítio aeroportuário.”.
JUSTIFICATIVA
O Poder Público dispõe de meios e de recursos mais eficazes e capazes de promover a liberação de áreas nos sítios aeroportuários, o que pode ser facilmente constatado da experiência com a administração de aeroportos. Atribuir tal obrigação à Concessionária poderá materializar dificuldade deveras insuperável e capaz de prejudicar a prestação dos serviços que compõem o objeto do contrato. Esta questão se revela ainda mais importante em relação aos bens em estado de abandono que eventualmente existam nos Terminais de Carga Aérea, os quais somente podem ser removidos pela Secretaria de Receita Federal, na forma da legislação própria. Cabe sublinhar que a ocupação de áreas dos TECAs com cargas abandonadas ou em estado de abandono causam improdutividade e perda de receita às futuras Concessionárias.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a posse da área do aeroporto será transferida à Concessionária concomitantemente à celebração do Contrato. Em face disso, julga-se que o agente privado possuirá melhores condições de gerenciar a remoção de bens da área do Aeroporto, inclusive quanto à sua guarda, e ao momento de sua retirada. Pelas razões expostas, a alocação das obrigações e riscos relacionados à remoção de bens do complexo aeroportuário seguirá o disposto nos itens 2.6. e 3.1.49 da minuta de Contrato, parte do Edital, cabendo à Concessionária promover as atividades necessárias ao atendimento da legislação eventualmente aplicável a determinados tipos de bens.

DADOS DO COLABORADOR
FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA
CONTRIBUIÇÃO Nº4271
Em relação ao item 2.8, pleiteia-se a alteração do prazo de 05 (cinco) para 15 (quinze) anos.
JUSTIFICATIVA
A extensão do prazo de prorrogação contratual ampliará as possibilidades de utilização desse mecanismo de reequilíbrio contratual por parte da ANAC, em benefício do interesse público, já que os demais mecanismos de reequilíbrio podem vir a representar maior ônus social. Caso não se acate a alteração proposta, pede-se seja esclarecida a motivação utilizada para a definição de apenas 5 (cinco) anos.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada, posto que, por meio de decisão de política pública aplicável às concessões, optou-se por limitar as prorrogações dos contratos de concessão, com o objetivo de incentivar a renovação das concessionárias no futuro, de forma a permitir novos parâmetros de concorrência e novos conceitos contratuais, evitando-se, com isso, a possível perpetuidade dos contratos de concessão. Ademais, estabelece o art. 6º do Dec. 7624/11, que dispõe sobre as condições de exploração da iniciativa privada da infraestrutura aeroportuária por meio de concessão, que "o prazo de vigência será estabelecido pelo poder concedente, no edital e no contrato de concessão, e deverá ser compatível com a amortização dos investimentos, podendo ser prorrogado uma única vez, por até cinco anos, para fins de reequilíbrio econômico-financeiro decorrente da efetivação de riscos não assumidos pela concessionária no contrato, mediante ato motivado."

DADOS DO COLABORADOR

FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA

CONTRIBUIÇÃO Nº4272

Em relação ao item 2.23, solicita-se seja esclarecido o conceito de “receita bruta da Concessionária”, no sentido de confirmar que deverão ser assim consideradas exclusivamente as Receitas Tarifárias e Receitas Não Tarifárias, de acordo com o item 1.1.41 do Contrato e item 5 (e subitens) do PEA.

JUSTIFICATIVA

Necessidade de esclarecimento do exato conceito de receita bruta a ser utilizada no âmbito da concessão.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição, porém informa que a definição de "Receita Bruta" está descrita no item 2.23.1 da minuta de contrato submetida a audiência pública, ou item 2.20.1 da versão definitiva, conforme segue: 2.20.1. Para fins do presente item, será considerada receita bruta qualquer receita auferida pela Concessionária e por eventuais subsidiárias integrais a título de Remuneração, nos termos do presente Contrato. A definição de Remuneração, por sua vez, está expressa na cláusula 1.1.42, da seguinte maneira: 1.1.42. Remuneração: Receitas Tarifárias e Receitas Não Tarifárias auferidas pela Concessionária em virtude da exploração do objeto da Concessão, conforme previsto no PEA.

DADOS DO COLABORADOR
VANESSA SOUZA ROSA
CONTRIBUIÇÃO Nº4275
Cláusula 3.1.48 - Sugere-se que a solicitação dessa auditoria seja devidamente motivada e comprovada pela parte solicitante.
JUSTIFICATIVA
A cláusula determina que a Concessionária contrate e remunere uma empresa especializada de auditoria independente de grande porte e renome para a realização de auditorias, quando o Poder Concedente julgar necessário, cabendo a este o direito de veto na indicação realizada pela Concessionária. É fundamental que a solicitação dessa auditoria seja devidamente motivada e comprovada, para não onerar demasiadamente os custos da Concessionária, ensejando o desequilíbrio econômico-financeiro do contrato.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, no entanto, ressaltamos que a cláusula 3.1.45 tem como objetivo assegurar à ANAC que informações de alta relevância prestadas pela concessionária foram submetidas ao processo de auditoria prévia. Não se trata apenas de garantir que os demonstrativos de envio periódico à ANAC sejam auditadas, mas também àquelas que, por sua importância material, necessitem de uma apuração independente. Um claro exemplo é a cláusula 2.20.5, que se refere à apuração do valor de contribuição variável: 2.20.5.O Poder Concedente poderá utilizar, a seu critério, o auxílio de auditoria, contratada na forma do item 3.1.45, para apurar os valores efetivamente arrecadados a título de Contribuição Variável, sem prejuízo da aplicação das penalidades cabíveis.

DADOS DO COLABORADOR

FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA

CONTRIBUIÇÃO Nº4276

Sugere-se modificar o item 2.25 para a seguinte redação “Caso a Concessionária não pague as Contribuições Fixa e Variável na data de vencimento incorrerá em multa moratória de 2% (dois por cento) do valor devido, acrescido de juros moratórios equivalentes à Taxa Especial de Liquidação e Custódia (SELIC). O Poder Concedente somente poderá executar a Garantia de Execução do Contrato caso a Concessionária deixe de efetuar o pagamento suplementar - decorrente de processo administrativo deflagrado para apuração de irregularidades – no novo prazo de vencimento contratualmente estabelecido.”.

JUSTIFICATIVA

Pretende-se delinear o momento adequado para a execução da garantia do contrato, evitando-se a atuação precoce do Poder Concedente, sem que haja efetiva caracterização da mora da Concessionária, o que ocasionaria a indesejável e onerosa necessidade de obtenção de nova garantia.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a sugestão não foi acatada, por ser desnecessária qualquer alteração redacional, uma vez que a execução da garantia deverá observar a legislação vigente.

DADOS DO COLABORADOR

FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA

CONTRIBUIÇÃO Nº4277

Sugere-se a redação seguinte ao item 2.28.4: “Caberá à INFRAERO providenciar a extinção de todos os contratos de utilização de espaços no Complexo Aeroportuário, bem como arcar com todo e qualquer ônus financeiro daí decorrente, notadamente indenizações.”. Caso não se admita a referida alteração do item, requer sejam excluídos os indicadores descritos nos itens 21, 22, 23 e 30 da Pesquisa de Satisfação dos Passageiros, previstos na Tabela 1 do Apêndice C do Anexo 2 do Contrato (PEA).

JUSTIFICATIVA

Pretende-se, com a alteração sugerida, ver respeitada a lógica constante do item 11.1.4 do Contrato. O citado item 11.1.4. confere ao Poder Concedente e ao novo Operador do Aeroporto o poder de denunciar contratos celebrados pela Concessionário, razão pela qual não merece ser mantida a obrigação consignada no item 2.28.4.. A exclusão se mostra necessária em linha com o princípio da isonomia, devendo ser conferido tratamento equivalente às partes. Subsidiariamente, caso não admitida a alteração sugerida, tornar-se-á necessária a supressão dos itens 21, 22, 23 e 30 da Pesquisa de Satisfação dos Passageiros, já que, nessa circunstância, não poderá o novo operador aeroportuário ser avaliado em relação à oferta de lojas no sítio aeroportuário.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que o contrato de concessão para a exploração de serviço público, enquanto contrato administrativo, submete-se a regime diferenciado, qual seja, o regime jurídico-administrativo, que confere determinadas prerrogativas ao ente público, uma vez que este representa os interesses da coletividade na avença.

Cumprе esclarecer que o futuro Concessionário terá acesso a todos os contratos de cessão de espaço celebrados pela Infraero, nos quais deve se sub-rogar, de maneira a incorporar as condições daquelas

contratações ao seu plano de negócio e, conseqüentemente, ao lance a ser ofertado no leilão. Esta situação difere sobremaneira daquela com a qual se deparará o Poder Concedente em caso de extinção antecipada da concessão. Diante disso, a contribuição não será acatada.

Salienta-se que o item em questão está amparado pela Lei de Concessões (Lei 8.987/95), e retrata que o Poder Concedente não está obrigado a assumir ônus de contratos celebrados entre privados.

Por fim, os indicadores descritos nos itens 21, 22, 23 e 30 da Pesquisa de Satisfação dos Passageiros, previstos na Tabela 1 do Apêndice C do Anexo 2 do Contrato (PEA), não serão retirados por serem considerados aspectos relevantes na percepção do passageiro em relação aos serviços do aeroporto. Contudo, destaca-se que a aferição desses indicadores, só se dará a partir do final da fase de transição, denominada como Fase I-A, e seus efeitos no reajuste tarifário por meio do fator Q somente ocorrerá a partir do quarto reajuste, intervalo suficiente para que a Concessionária atue na melhoria dos aspectos relacionados aos itens em questão.

DADOS DO COLABORADOR

VANESSA SOUZA ROSA

CONTRIBUIÇÃO Nº4278

Cláusula 4.14 - Sugere-se a exclusão da cláusula ou a sua alteração para os seguintes termos: “A Concessionária somente poderá celebrar contratos com suas Partes Relacionadas para explorar atividades econômicas que gerem Receitas Não Tarifárias se comprovado que os valores do contrato são compatíveis com as práticas de mercado.”

JUSTIFICATIVA

Como a Infraero não será acionista da Concessionária, entende-se que a manutenção da cláusula não faz mais sentido. Ademais, essa restrição pode diminuir a competitividade das propostas das licitantes que possuem em seu grupo empresas que explorem tais atividades, como a gestão de estacionamentos.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição, mas informa que somente é autorizada a celebração de contrato com partes relacionadas para execução de serviços e obras em condições equitativas de mercado, conforme previsto na cláusula 3.1.33.1 do contrato de concessão.

DADOS DO COLABORADOR
FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA
CONTRIBUIÇÃO Nº4279
<p>Sugere-se o acréscimo de texto na parte final do item 2.28.6, passando o mesmo a constar de seguinte redação “Caberá à Infraero notificar os seus prestadores de serviços sobre a rescisão dos contratos a partir do 1º (primeiro) mês seguinte ao término do Estágio 2, sendo a responsável pela implementação de todas as medidas necessárias à rescisão dos respectivos contratos, em especial a quitação de todas as verbas rescisórias decorrentes, qualquer que seja a sua natureza.”.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Tal inclusão almeja garantir aos interessados, futuros Concessionários, maior segurança jurídica quando da assinatura dos respectivos Contratos. A manutenção da Cláusula pode ensejar interpretação no sentido de que as Concessionárias poderiam responder por eventual passivo daí decorrente.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a responsabilização por eventuais verbas devidas em contratos de prestação de serviços rescindidos pela Infraero encontra-se disciplinada na matriz de risco do contrato, e especial o disposto nos itens 5.2.13 e 5.4.19 do Contrato. Assim, não restam dúvidas de que eventuais custos rescisórios dos contratos de que trata o item 2.28.6 da minuta submetida a audiência pública (ou 2.25.6 da versão definitiva do Contrato) não serão de responsabilidade da Concessionária. Dessa forma, a contribuição não será acatada.</p>

DADOS DO COLABORADOR

FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA

CONTRIBUIÇÃO Nº4281

Sugere-se a alteração do item 2.29.3, em especial do prazo especificado em sua parte final, passando a constar o seguinte texto: “ (...) por meio de reembolso a ser realizado mensalmente pela Concessionária, no prazo máximo de 45 (quarenta e cinco) dias a contar da apresentação dos comprovantes dos gastos pela Infraero.”

JUSTIFICATIVA

O prazo de 10 (dez) dias especificado no item é deveras exíguo para que se promova a conferência do documento de cobrança e o respectivo reembolso.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece sua contribuição e informa que a sugestão não será acatada, uma vez que o prazo de 10 (dez) dias é razoável para o reembolso, considerando o valor significativo da folha de pagamentos e o fato de que a Infraero não pode suportar por um mês a ausência do reembolso.

DADOS DO COLABORADOR
JADER HENRIQUE JUNCKES
CONTRIBUIÇÃO Nº4282
cumprir integralmente as condicionantes ambientais e compensações ambientais decorrentes da emissão das Licenças Prévias, de Instalação, de Operação do Aeroporto, das autorizações ambientais e aquelas demandadas pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, emitidas anteriormente em nome INFRAERO e das novas licenças e autorizações emitidas em nome da concessionária, cumprindo todas as novas exigências solicitadas pelos órgãos ambientais e do patrimônio histórico e artístico nacional.
JUSTIFICATIVA
Não está claro na minuta do contrato a obrigação da concessionária arcar com as despesas decorrentes das licenças e autorizações ambientais emitidas anteriormente em nome da INFRAERO. Caberá a nova concessionária cumprir ou negociar com o órgão ambiental.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa está alocada à Concessionária a obrigação de resolver todas as questões ambientais relacionadas ao Aeroporto. A Subseção III da Seção I do Capítulo III da minuta de Contrato atribui à Concessionária a responsabilidade de: (a) providenciar as licenças ambientais necessárias; (b) observar as condicionantes previstas nas licenças a serem obtidas e nas licenças já obtidas pelo Poder Concedente; e (c) atender as novas exigências dos órgãos ambientais. Entende-se que tal medida permite que a Concessionária tenha domínio de todas as questões que influenciam na operacionalização do projeto.

DADOS DO COLABORADOR
VANESSA SOUZA ROSA
CONTRIBUIÇÃO Nº4283
Cláusula 5.2.10 - Sugere-se alteração da redação da cláusula para os seguintes termos: “Atrasos decorrentes da não obtenção de autorizações, licenças e permissões de órgãos da Administração Pública Federal, Municipal ou Estadual, bem como da não edição de atos normativos ou legislativos, nos âmbitos Federal, Estadual ou Municipal, exigidos para construção ou Operação das novas instalações, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária.”
JUSTIFICATIVA
Trata-se de alteração fundamental, pois define de forma mais completa os riscos que não serão assumidos pela futura Concessionária, dado que não estão sob o seu controle. A redação atual não contempla adequadamente todas as esferas federativas da Administração Pública, o que não tem qualquer justificativa razoável.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece sua contribuição e informa que da leitura dos itens 5.2.10 e 5.4.15 da minuta de Contrato, depreende-se que, no que tange à alocação de risco quanto ao atraso ou não liberação das autorizações, permissões e licenças, se por fato imputável ao órgão da administração pública federal, o risco será do Poder Concedente. No entanto, se decorrente de fato imputável à Concessionária ou qualquer outro ente, o risco será da Concessionária, já que, além de expresso no item 5.4.15, o rol de riscos do Poder Concedente é exaustivo, conforme se verifica no item 5.3 do Contrato, sendo o risco residual atribuído à Concessionária. Ademais, sob a perspectiva de alocação de risco àquele que pode melhor gerenciá-lo, não faz sentido transferir ao Poder Concedente a responsabilidade por atrasos de órgãos estaduais ou municipais, cujo contato se dará unicamente por meio da Concessionária.

DADOS DO COLABORADOR
FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA
CONTRIBUIÇÃO Nº4284
Em relação ao item 2.32 e considerando que as contribuições das empresas aéreas podem gerar condicionantes para a aprovação do Anteprojeto apresentado pela Concessionária à ANAC, impactando-o financeiramente, como serão tratadas estas interferências? Quais serão os impactos da medida no procedimento administrativo adotado?
JUSTIFICATIVA
O instrumento contratual não aborda o tema com a riqueza de detalhes que o caso requer, merecendo serem aprofundadas as consequências das contribuições das empresas aéreas no Anteprojeto que será apresentado pela Concessionária. Veja-se que o esclarecimento requisitado ganha maior importância tendo em vista se tratar de uma inovação em comparação às rodadas passadas.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que o objetivo da ANAC é dar mais transparência ao processo ouvindo as partes mais diretamente envolvidas na operação para uma maior eficiência do do processo de planejamento do aeroporto. Dessa forma, o objetivo da cláusula é gerar ganho de sinergia uma vez que as questões operacionais relevantes foram objeto de discussão prévia antes da avaliação da Agência. A ANAC não tem a intenção de apresentar objeção a um dado projeto simplesmente por não atender as solicitações das empresas aéreas.

DADOS DO COLABORADOR

VANESSA SOUZA ROSA

CONTRIBUIÇÃO Nº4285

Sugere-se uma adaptação das regras de consulta para que as "partes interessadas relevantes" não estejam sujeitas à aprovação ou não da ANAC sobre os temas em questão, ou seja, as partes interessadas serão consultadas, porém uma vez que a Concessionária esteja cumprindo as exigências do Contrato e PEA, todo seu projeto e propostas de precificação de áreas poderá e deverá ser aplicado. Solicita-se ainda que seja estipulado um prazo de até 15 dias para que as partes interessadas se manifestem.

JUSTIFICATIVA

Foi introduzido o mecanismo de "Consultation" com o propósito de criar mecanismos de diálogo e cooperação entre a Concessionária e as partes interessadas relevantes sobre os temas especificados na cláusula 15.1 do Contrato de Concessão: a. Investimentos previstos no PEA b. Remuneração pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais c. Gerenciamento Tarifário Ocorre que a forma como as condições de "consultation" estão apresentadas gera uma grande insegurança aos licitantes, principalmente no que se refere aos itens "a" e "b" acima. Exemplo disso é a cláusula 2.45 do Contrato, ao dispor que a futura Concessionária deve submeter seu Anteprojeto às companhias aéreas que operam voos regulares no aeroporto, sendo que a ANAC pode levar em consideração as contribuições não atendidas das empresas aéreas para estabelecer condicionantes à aprovação do Anteprojeto. Tendo em vista que possíveis alterações exigidas pela ANAC quanto ao Anteprojeto para atendimento das contribuições feitas pelas empresas aéreas não são passíveis de reequilíbrio para a futura Concessionária, serão alteradas indevidamente as condições iniciais da proposta da proponente vencedora. Situação semelhante ocorre com o processo da remuneração pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais. Segundo a seção II do Capítulo XI do Contrato, a futura Concessionária somente poderá implementar uma nova proposta de alteração de valores e criação de novas tarifas após apresentar à ANAC um protocolo de concordância com as partes interessadas. Isso acarreta um

conflito de interesses de difícil solução, por envolver partes interessadas que tendem a ser parciais. Com relação ao item “c” acima, ainda que a regra do Edital não implique insegurança à Concessionária, nos parece que a forma prevista não é necessária, uma vez que a Concessionária sempre realizará seus investimentos e elaborará sua política tarifária buscando atrair o maior número de companhias aéreas e aumento na oferta de voos. Ademais, ressalte-se que o procedimento de “consultation”, apesar de prestigiar os interesses das companhias aéreas consultadas, não oferecem os mesmos privilégios à Concessionária, que não possui qualquer garantia de que a companhia aérea manterá a quantidade e a frequência de voos no aeroporto, podendo reduzir, a seu critério, a quantidade de voos oferecidos. Além disso, diferentes companhias podem possuir interesses conflitantes, o que dificultaria a acomodação de todos os interesses pela Concessionária. Considerando-se ainda o procedimento de “consultatio” previsto, resta ainda mais evidente que o prazo de 90 dias para apresentação do Anteprojeto é demasiadamente curto, devendo ser aumentado, conforme já sugerido, bem como sugerimos que seja assegurada a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato caso a ANAC imponha condicionantes à aprovação do Anteprojeto com base nas contribuições ofertadas no “consultation”.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece o que segue:

(i) Os Contratos de Concessão vigentes já preveem a possibilidade de estabelecimento de condicionantes à aprovação do Anteprojeto por parte da ANAC sem que se enseje reequilíbrio. A mudança trazida pelo mecanismo proposto, no que tange o estabelecimento de condicionantes à aprovação do Anteprojeto, consiste tão somente na expansão do conjunto de informações disponíveis para a ANAC ao tomar sua decisão. Por participarem diretamente da operação, operadores aeroportuários e empresas naturalmente possuem informação mais completa do que o regulador sobre a adequação dos Anteprojeto, mas atualmente apenas as considerações do primeiro grupo são conhecidas pela ANAC. Com o estabelecimento da consulta, espera-se reduzir a assimetria de

informações entre regulados e regulador.

(ii) Naturalmente as partes interessadas defenderão seus próprios interesses ao criticar as propostas e respectivas justificativas apresentadas pela Concessionária, ao apresentar suas contrapropostas e ao definir se assinam ou não um protocolo de concordância. Da mesma forma, a Concessionária defenderá os seus interesses ao apresentar e justificar suas propostas e ao responder às críticas das partes interessadas. Dessa interação espera-se que resulte ao menos um conjunto de informações mais completo e confiável para embasar eventuais decisões da ANAC. Nesse caso, é importante interpretar as cláusulas 11.8 e 11.9 em conjunto com as cláusulas 11.11 e 11.12, ou seja, deve-se considerar que a falta de fundamentação de eventual rejeição das partes interessadas a assinar o protocolo de concordância pode levar a ANAC a permitir a implementação da proposta da Concessionária.

(iii) A realização de consulta em relação às propostas de gerenciamento tarifário se faz necessária para garantir às partes interessadas relevantes a possibilidade de se manifestar previamente sobre a aderência dos critérios propostos aos requisitos dispostos na cláusula 4.5.3 e dos objetivos da proposta aos princípios dispostos na cláusula 4.5. A consulta proporciona à Concessionária a oportunidade de promover adequações às propostas antes de implementá-la, evitando futuros conflitos e eventuais penalidades. A consulta permite ainda que a ANAC disponha de mais informações para avaliar a necessidade de determinar revisões à proposta antes de sua implementação, reduzindo a probabilidade de ações corretivas e punitivas posteriores.

DADOS DO COLABORADOR
VANESSA SOUZA ROSA
CONTRIBUIÇÃO Nº4286
Cláusula 6.4 - Sugere-se defasagem de 2 meses no índice do IPCA para evitar distorções e erros e necessidade de complementação de garantia da manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão. Essa defasagem deve ser prevista para todos os índices utilizados (IPCA0, IPCA1, IPCA2 e assim por diante).
JUSTIFICATIVA
A sugestão tem por finalidade evitar erros e distorções nos reajustes contratuais, uma vez que a data de publicação dos índices é bastante próxima à data de sua aplicação. Atualmente, a divulgação do IPCA ocorre no 5º dia do mês subsequente, ou seja, até a data do reajuste somente estará disponível o índice de 2 meses antes (n-2). O mesmo tratamento deverá ser dado no momento IPCA0, que também retroagiria 2 meses para manter o período de tempo real decorrido entre os eventos.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão será acatada.

DADOS DO COLABORADOR
FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA
CONTRIBUIÇÃO Nº4287
Roga-se seja fornecido esclarecimento quanto ao termo “bom estado de funcionamento, conservação e segurança” – item 3.1.6;
JUSTIFICATIVA
Torna-se necessária a compreensão exata do termo em questão, em prol da segurança jurídica.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que é preciso atentar-se para o fato de que essa cláusula está posta na "Subseção I - Dos Deveres Gerais", disposição esta que tem o condão de orientar de forma abrangente vários objetos de natureza diversas constantes ao longo do contrato. Trata-se de premissa básica que possui conotação clara quanto aos seus objetivos. Desta feita, não acata-se a sugestão.

DADOS DO COLABORADOR
FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA
CONTRIBUIÇÃO Nº4288
Roga-se seja fornecido esclarecimento quanto ao termo “manutenção da mesma data-base da INFRAERO” – item 3.1.9.4;
JUSTIFICATIVA
Torna-se necessária a compreensão exata do termo em questão, em prol da segurança jurídica.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o item em questão foi suprimido.

DADOS DO COLABORADOR
VANESSA SOUZA ROSA
CONTRIBUIÇÃO Nº4289
Cláusulas 6.7 e 6.11 - Sugere-se definição da metodologia do Fator X e IQS após o 10º e o 5º ano, respectivamente.
JUSTIFICATIVA
Segundo as cláusulas 6.7 a 6.11 do Contrato de Concessão: a. O Fator X leva em conta "...produtividade e eficiência da indústria aeroportuária e/ou do aeroporto"; b. Do sexto ao décimo ano o Fator X pode variar entre - 1,59% a 2,06%. Em ambos os casos, a metodologia para definição do Fator X não é apresentada, assim como nada é disposto a respeito do Fator X após o décimo ano de concessão. Da mesma forma, a metodologia para o cálculo do IQS após o quinto ano, deverá ser claramente definida no Contrato de Concessão. Tais indefinições trazem grande risco à concessão, acarretando a diminuição da competitividade do certame.
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que, para conferir maior previsibilidade para a trajetória real das tarifas aeroportuárias, o valor do fator X para cada ano do prazo da concessão deverá estar dentro do intervalo de -2,00% a +2,00%.</p> <p>Adicionalmente, embora a ANAC busque estabelecer o máximo de obrigações e direitos no Contrato para efeitos de transparência e segurança jurídica na relação com a Concessionária, há que se preservar certa flexibilidade regulatória. Nesse sentido, existe a Revisão dos Parâmetros da Concessão – RPC, que inclui a possibilidade de alteração dos parâmetros citados (Fator X e Q) e a inclusão de outros que sejam importantes para a preservação do equilíbrio econômico-financeiro. É importante ressaltar que o processo será respaldado por ampla discussão pública e que todo ato administrativo deve ser motivado.</p>

DADOS DO COLABORADOR
FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA
CONTRIBUIÇÃO Nº4290
Roga-se seja fornecido esclarecimento quanto ao termo “investimentos contínuos” – item 3.1.9.1;
JUSTIFICATIVA
Torna-se necessária a compreensão exata do termo em questão, em prol da segurança jurídica.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o item em questão foi suprimido.

DADOS DO COLABORADOR
VANESSA SOUZA ROSA
CONTRIBUIÇÃO Nº4291
Cláusula 6.31 - Sugere-se que os custos incorridos pela Concessionária para a demonstração do reequilíbrio econômico financeiro sejam posteriormente incluídos no equilíbrio contratual, nos casos em que o cálculo seja solicitado pela ANAC.
JUSTIFICATIVA
Nos casos em que o cálculo do reequilíbrio for solicitado pela ANAC, é fundamental que os eventuais custos incorridos pela Concessionária sejam incluídos no próprio fato gerador do desequilíbrio. Dessa forma, ônus imprevistos e motivados exclusivamente pelo Poder Concedente não serão indevidamente atribuídos à Concessionária.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a redação será mantida, de forma que os custos das diligências permanecerão alocados integralmente à Concessionária, uma vez que, além de diretamente interessada no desfecho dos pleitos dessa natureza, é quem tem maior capacidade para gerenciar tais custos. Não obstante, esclarece-se que serão solicitadas tão somente as diligências estritamente indispensáveis à avaliação da necessidade de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

DADOS DO COLABORADOR
VANESSA SOUZA ROSA
CONTRIBUIÇÃO Nº4294
Cláusula 6.34.2 - Sugere-se a alteração da redação para: "a ANAC estabelecerá o valor limite do custo dos projetos e estudos a serem considerados para efeito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, com base em valores de mercado."
JUSTIFICATIVA
A sugestão visa a possibilidade de contratação de empresas reconhecidas pela qualidade na prestação do serviço com base em valores efetivamente praticados no mercado.
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão será acatada. O item 6.34.2 foi removido, sendo substituído pelo item 6.30 com a seguinte redação:</p> <p>Nos processos de reequilíbrio referentes a investimentos, a Concessionária deverá comprovar que o custo dos projetos e estudos a serem considerados para efeito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro está baseado em valores de mercado, podendo a ANAC estabelecer valor limite diverso.</p>

DADOS DO COLABORADOR
FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA
CONTRIBUIÇÃO Nº4295
Roga-se seja fornecido esclarecimento quanto ao termo “restrições às terceirizações” – item 3.1.10.
JUSTIFICATIVA
Torna-se necessária a compreensão exata do termo em questão, em prol da segurança jurídica.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o item em questão foi suprimido.

DADOS DO COLABORADOR
VANESSA SOUZA ROSA
CONTRIBUIÇÃO Nº4296
Cláusula 6.35 - Solicita-se esclarecer qual a norma mencionada na cláusula 6.35.
JUSTIFICATIVA
Necessidade de conhecimento das obrigações e deveres que regem a concessão.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, atualmente, a Resolução nº 355, de 17 de março de 2015, é a norma a ser observada no tocante aos procedimentos a serem adotados nos processos de Revisão Extraordinária dos Contratos de Concessão de infraestrutura aeroportuária federal. Contudo, cumpre esclarecer que a norma, por sua natureza, está sujeita a alterações ou mesmo revogação em virtude da entrada em vigor de outra norma que a atualize. Assim, fica a cargo da Concessionária observar as regras vigentes à época de eventual solicitação de revisão extraordinária, conforme dispõe a cláusula 6.22.2 do Contrato de Concessão.

DADOS DO COLABORADOR
FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA
CONTRIBUIÇÃO Nº4297
Sugere-se a exclusão do item 3.1.7.1. do Contrato em razão da lógica contida em seu item 11.1.4. Caso não se admita a exclusão do item, requer sejam excluídos os indicadores descritos nos itens 21, 22, 23 e 30 da Pesquisa de Satisfação dos Passageiros, previstos na Tabela 1 do Apêndice C do Anexo 2 do Contrato (PEA).
JUSTIFICATIVA
Pretende-se, com a exclusão sugerida, ver respeitada a lógica constante do item 11.1.4 do Contrato. O citado item 11.1.4. confere ao Poder Concedente e ao novo Operador do Aeroporto o poder de denunciar contratos celebrados pela Concessionário, razão pela qual não merece ser mantida a obrigação consignada neste item 3.1.7.1. A exclusão se mostra necessária em linha com o princípio da isonomia, devendo ser conferido tratamento equivalente às partes. Subsidiariamente, caso não admitida a alteração sugerida, tornar-se-á necessária a supressão dos itens 21, 22, 23 e 30 da Pesquisa de Satisfação dos Passageiros, já que, nessa circunstância, não poderá o novo operador aeroportuário ser avaliado em relação à oferta de lojas no sítio aeroportuário.
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que o contrato de concessão para a exploração de serviço público, enquanto contrato administrativo, submete-se a regime diferenciado, qual seja, o regime jurídico-administrativo, que confere determinadas prerrogativas ao ente público, uma vez que este representa os interesses da coletividade na avença.</p> <p>Cumprе esclarecer que o futuro Concessionário terá acesso a todos os contratos de cessão de espaço celebrados pela Infraero, nos quais deve se sub-rogar, de maneira a incorporar as condições daquelas contratações ao seu plano de negócio e, conseqüentemente, ao lance a ser ofertado no leilão. Esta situação difere sobremaneira daquela com a qual se deparará o Poder Concedente em caso de extinção antecipada da</p>

concessão. Diante disso, a contribuição não será acatada.

Salienta-se que o item em questão está amparado pela Lei de Concessões (Lei 8.987/95), e retrata que o Poder Concedente não está obrigado a assumir ônus de contratos celebrados entre privados.

Por fim, os indicadores descritos nos itens 21, 22, 23 e 30 da Pesquisa de Satisfação dos Passageiros, previstos na Tabela 1 do Apêndice C do Anexo 2 do Contrato (PEA), não serão retirados por serem considerados aspectos relevantes na percepção do passageiro em relação aos serviços do aeroporto. Contudo, destaca-se que a aferição desses indicadores, só se dará a partir do final da fase de transição, denominada como Fase I-A, e seus efeitos no reajuste tarifário por meio do fator Q somente ocorrerá a partir do quarto reajuste, intervalo suficiente para que a Concessionária atue na melhoria dos aspectos relacionados aos itens em questão.

DADOS DO COLABORADOR

FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA

CONTRIBUIÇÃO Nº4298

Em relação ao item 3.1.10, sugere-se que as restrições às terceirizações contidas no item em comento sejam apresentadas de maneira taxativa, expressa, indene de dúvidas, de modo a evitar incerteza jurídica.

JUSTIFICATIVA

As empresas interessadas em participar da presente licitação precisam ter a compreensão correta dos princípios, critérios, premissas e hipóteses específicas onde prevalecerá eventual restrição. Considerando que a INFRAERO já detém tais informações, torna-se necessária a socialização destes dados.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o item em questão foi suprimido.

DADOS DO COLABORADOR
VANESSA SOUZA ROSA
CONTRIBUIÇÃO Nº4299
Cláusula 14.3 - Sugere-se que o pedido de autorização à ANAC para a alienação de ativos seja exigido a partir de determinado valor e/ou somente nos últimos 5 anos de concessão.
JUSTIFICATIVA
A Concessionária, por muitas vezes, vende ativos de baixo valor ou não mais necessários à concessão. Consultar a ANAC toda vez que se vende um ativo torna a execução atual menos dinâmica e ativa, comprometendo a eficiência da gestão privada. Em diversos contratos, a autorização do Poder Concedente para a venda de ativos é limitada ao período próximo à devolução bens, como nos últimos 5 anos do prazo de vigência da concessão. Alternativamente, poderia também ser limitada a necessidade dessa autorização a ativos relevantes, como, por exemplo, aqueles que ultrapassem o valor de 10.000 vezes a tarifa de embarque doméstica. Note-se que o Contrato já prevê inúmeros mecanismos de controle da qualidade dos serviços e do adequado cumprimento das obrigações da Concessionária.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição. Faz-se necessária autorização prévia para alienação de bens reversíveis, pois os mesmos são indispensáveis à continuidade e atualidade da prestação do serviço público. Maiores detalhamentos quanto ao procedimento de autorização de alienação poderão ser objeto de regulamentação futura.

DADOS DO COLABORADOR
FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA
CONTRIBUIÇÃO Nº4300
Sugere-se a exclusão do item 3.1.16 do Contrato, ou, alternativamente, a fixação de critérios mais claros e objetivos para a identificação das suas hipóteses de aplicação.
JUSTIFICATIVA
Considerando que a Concessionária buscará constantemente promover a melhoria dos serviços e da infraestrutura aeroportuária, tal cláusula, demasiadamente genérica, manterá os operadores expostos frequentemente à atividade sancionatória da ANAC, devido à falta de clareza no que pertine aos limites deste dispositivo. Como exemplo, poder-se-ia indagar se a troca de roteadores wifi, ou a redistribuição dos roteadores já existentes poderia constituir melhoria a depender de prévia aprovação da ANAC. Neste exemplo, aparenta-se um preciosismo desnecessário a solicitação de autorização, o que demonstra a indispensabilidade da exclusão deste item.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e decide por aceitar a exclusão do item 3.1.16 do Contrato de Concessão, uma vez que trata-se de disposição genérica. No entanto, faz-se necessário salientar que, as disposições específicas relativas a implantação de melhorias de serviço e de novas tecnologias devem atender o previsto em Contrato de Concessão e regulamentações.

DADOS DO COLABORADOR

FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA

CONTRIBUIÇÃO Nº4302

Alterar o texto do item 3.1.48, adotando-se a seguinte redação: “contratar e remunerar empresa especializada de auditoria independente de grande porte e de renome nacional e internacional para a realização de auditorias, no limite máximo de uma vez por ano, cabendo ao Poder Concedente o direito de veto na indicação realizada pela Concessionária.”.

JUSTIFICATIVA

Com o fito de possibilitar ao interessado no certame prever a despesa na qual incorrerá em razão da presente exigência, impõe-se a estipulação de um parâmetro máximo anual para a realização da auditoria prevista nesta cláusula. Por oportuno, não é demais lembrar que a concessionária já estará incumbida do pagamento da Taxa de Fiscalização, devida à ANAC exatamente para o custeio das despesas relacionadas com a fiscalização do contrato de concessão. Assim, deve-se considerar que a ANAC já disporá de recursos para a contratação de serviços auxiliares às suas atividades, sendo a obrigação constante neste item apenas e tão somente um reforço. Daí porque a sugestão do limite máximo de 1 (uma) auditoria por ano.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição, no entanto, ressaltamos que a cláusula 3.1.45 tem como objetivo assegurar à ANAC que informações de alta relevância prestadas pela concessionária foram submetidas ao processo de auditoria prévia. Não se trata apenas de garantir que os demonstrativos de envio periódico à ANAC sejam auditadas, mas também àquelas que, por sua importância material, necessitem de uma apuração independente. Um claro exemplo é a cláusula 2.20.5, que se refere à apuração do valor de contribuição variável: 2.20.5.O Poder Concedente poderá utilizar, a seu critério, o auxílio de auditoria, contratada

na forma do item 3.1.45, para apurar os

valores efetivamente arrecadados a título de Contribuição Variável, sem prejuízo da

aplicação das penalidades cabíveis.

DADOS DO COLABORADOR
VANESSA SOUZA ROSA
CONTRIBUIÇÃO Nº4303
Cláusula 17.5 - Sugere-se avaliar a possibilidade de estender a arbitragem a outros temas além da extinção do contrato, desde que de comum acordo entre as partes.
JUSTIFICATIVA
Essa sugestão visa facilitar a resolução de eventuais controvérsias de forma mais rápida e eficiente, assegurando agilidade no gerenciamento da concessão.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o item relativo a arbitragem foi ajustado para refletir as disposições da Medida Provisória n.º 752 de 24 de novembro de 2016 que, por sua vez, estabelece o escopo de aplicação desse mecanismo de resolução de conflitos.

DADOS DO COLABORADOR
FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA
CONTRIBUIÇÃO Nº4304
Em relação ao item 3.1.76.2, incluir no contrato a definição do que seriam “bens reversíveis”.
JUSTIFICATIVA
Tornar o instrumento contratual mais claro, dotando-o de todas as definições possíveis, com o fito de bem orientar a atuação de todos os participantes na licitação, sejam eles nacionais ou estrangeiros.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que os bens reversíveis são os bens necessários à prestação do Serviço de Exploração Aeroportuária.

DADOS DO COLABORADOR
FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA
CONTRIBUIÇÃO Nº4305
Sugere-se a exclusão do item 4.13.1.
JUSTIFICATIVA
<p>A criação de subsidiária encontra-se inserida na esfera de decisão empresarial da Concessionária, não podendo ser exigida pelo Poder Concedente, notadamente ante a inexistência de amparo legal neste sentido. Sublinhe-se, por pertinente, que a ANAC detém a prerrogativa de definir o plano de contas da concessionária, orientando a contabilização de suas receitas, o que basta para viabilizar a fiscalização dessa rubrica de receita.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a cláusula 4.13.1 foi alterada, inserindo-se a motivação para a qual a ANAC poderá exigir a criação de subsidiárias integrais.</p>

DADOS DO COLABORADOR
VANESSA SOUZA ROSA
CONTRIBUIÇÃO Nº4306
PEA - item 2.1 - Solicita-se que todos os termos utilizados no PEA estejam definidos nesse item. Estão ausentes diversas definições como: fator Q, gatilho de investimento, IQS, PGI, etc.
JUSTIFICATIVA
A definição precisa dos termos é fundamental para afastar controvérsias e evitar insegurança jurídica durante a execução do contrato.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que todas as definições referidas constam da minuta de contrato, à qual o Anexo 2 se subordina.

DADOS DO COLABORADOR

FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA

CONTRIBUIÇÃO Nº4307

Sugere-se a seguinte redação para o item 5.2.10: "atrasos decorrentes da não obtenção de autorizações, licenças e permissões de órgãos da Administração Pública Federal, bem como da não edição de atos administrativos, normativos ou legislativos, nos âmbitos Federal, Estadual ou Municipal, exigidos para construção ou operação das novas instalações, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária;"

JUSTIFICATIVA

A alteração tem por escopo cobrir todos os possíveis atos de iniciativa do Poder Público que, de algum modo, possam impactar no cronograma de investimentos, interferindo diretamente no cumprimento das obrigações da Concessionária. Nessa linha de entendimentos, não há razão para a exclusão dos atos administrativos.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece sua contribuição e informa que da leitura dos itens 5.2.10 e 5.4.15 da minuta de Contrato, depreende-se que, no que tange à alocação de risco quanto ao atraso ou não expedição de meros atos administrativos tais como a liberação das autorizações, permissões e licenças, se por fato imputável ao órgão da administração pública federal, o risco será do Poder Concedente. No entanto, se decorrente de fato imputável à Concessionária ou qualquer outro ente, o risco será da Concessionária, já que, além de expresso no item 5.4.15, o rol de riscos do Poder Concedente é exaustivo, conforme se verifica no item 5.3 do Contrato, sendo o risco residual atribuído à Concessionária. Ademais, sob a perspectiva de alocação de risco àquele que pode melhor gerenciá-lo, não faz sentido transferir ao Poder Concedente a responsabilidade por atrasos na expedição de atos administrativos de órgãos estaduais ou municipais, cujo contato se dará unicamente por meio da Concessionária.

DADOS DO COLABORADOR
VANESSA SOUZA ROSA
CONTRIBUIÇÃO Nº4308
PEA - item 5.1 - Sugere-se a inclusão do subitem "receitas de serviços complementares" no item 5.1.
JUSTIFICATIVA
Existem outros tipos de receitas que podem ser exploradas e não estão consideradas na lista do item 5.1. Sugere-se a inclusão de "receitas de serviços complementares", que seriam as receitas geradas pelos serviços considerados convenientes, mas não essenciais, destinados à manutenção do serviço adequado em toda a operação aeroportuária.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a Concessionária poderá obter receitas não tarifárias em razão da exploração das atividades econômicas acessórias elencadas nas cláusulas 5.1.1 a 5.1.5 do Anexo 2 do Contrato – Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), que elencam as atividades acessórias, nos termos do Contrato, sendo a exploração de atividade diversa daquelas elencadas nas citadas cláusulas sujeitas a solicitação de autorização prévia da ANAC, conforme disposto na cláusula 5.3.

DADOS DO COLABORADOR
VANESSA SOUZA ROSA
CONTRIBUIÇÃO Nº4310
PEA - itens 6.5 e 6.6 - Sugere-se aumentar os prazos dos itens 6.5 e 6.6 para 24 meses após o término da Fase I B.
JUSTIFICATIVA
<p>A execução das atividades previstas nos itens 6.5 e 6.6 geram significativas alterações nas instalações existentes, o que, na prática, leva a uma reforma (ao menos parcial) de tais instalações. A imposição de execução dessas atividades de forma concomitante à Fase I-B afetaria o foco da Concessionária na execução das obras da Fase I-B, além de gerar um esforço financeiro adicional desnecessário nos primeiros momentos da concessão, impactando na competitividade do certame.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A Anac agradece a contribuição e ressalta, sobre esses sistemas, a oportunidade que o processo de concessão oferece no sentido de promover a modernização e a expansão de capacidade das infraestruturas físicas e operacionais existentes, bem como a intensificação da utilização dessas infraestruturas.</p> <p>Adicionalmente, é importante ressaltar que o processo de inspeção de segurança consiste em atividade importante das operações de um aeroporto e o foco da Concessionária durante a execução das obras da Fase 1-B não pode desconsiderar deste processo.</p> <p>Desta forma, conciliando a oportunidade do processo de concessão com a previsão de intensificação da necessidade de inspeção de segurança de bagagens despachadas e de carga aérea, bem como do impacto de que essas medidas de segurança trazem a um aeroporto que não possui essa previsão em seu projeto conceitual, entende-se adequado que os primeiros investimentos da Concessionária já considerem a previsão da inspeção de segurança da bagagem despachada para 100% das bagagens despachadas embarcadas em aeronaves partindo dos aeroportos e também sistemas capazes de inspecionar até 100% da carga embarcada em aeronaves partindo do aeroporto.</p>

Destaca-se ainda que os Estudos de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental – EVTEA dos aeroportos preveem, para a 1ª fase (2016-2018) previram a implementação de sistemas de segurança contemplando sistemas de inspeção de bagagem despachada e carga aérea para os aeroportos, nos termos da NT nº 05/GCOP-GSAC/SIA/2016.

DADOS DO COLABORADOR

FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA

CONTRIBUIÇÃO Nº4311

Sugere-se a promoção de alterações no texto do item 5.2.14.1, passando a constar a seguinte redação: “custos relacionados à existência de contaminação do solo e águas subterrâneas na área do aeroporto que decorram de atos ou fatos anteriores à Data de Eficácia do Contrato, bem como os custos correlatos à remediação da contaminação, conforme requerido pela autoridade competente.”.

JUSTIFICATIVA

A alteração sugerida pretende aprimorar a redação do item, no sentido de bem permitir a definição da cobertura dos riscos tratados.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que não se faz necessária qualquer alteração no dispositivos, haja vista que a alocação de riscos já está adequadamente tratada pelo dispositivo contratual questionado. Nesse sentido, conforme os itens 5.2.14. e 5.2.14.1 da minuta de Contrato, os “custos relacionados aos passivos ambientais que tenham origem e não sejam conhecidos até a data de publicação do edital do leilão da concessão” e os “custos relacionados à confirmação de existência de contaminação do solo e águas subterrâneas na área do aeroporto que decorram de atos ou fatos anteriores à data da publicação do edital da concessão” são riscos suportados exclusivamente pelo Poder Concedente, que poderão ensejar revisão extraordinária, nas formas admitidas no contrato. Ressalta-se, todavia, que a alocação deste risco para o Poder Concedente não retira a responsabilidade da Concessionária pelo cumprimento de suas obrigações, inclusive no que se refere à realização dos investimentos obrigatórios.

DADOS DO COLABORADOR
FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA
CONTRIBUIÇÃO Nº4312
Sugere-se a alteração do item 5.4.3, que passaria a constar com a seguinte redação: “não efetivação da demanda projetada ou sua redução, em ambos os casos se decorrer da implantação de novas infraestruturas aeroportuárias exclusivamente voltadas ao atendimento de aeronaves do Grupo II dentro ou fora da área de influência do Aeroporto, com exceção apenas do disposto no item 5.2.3”.
JUSTIFICATIVA
A criação de novas infraestruturas aeroportuárias que venham a impactar na demanda dos aeroportos em processo de concessão constitui risco que deve obrigatoriamente ser atribuído ao Poder Concedente, já que se trata de evento que depende da sua aprovação. Neste sentido, cabe lembrar que, sob a lógica da gestão ótima de riscos contratuais, um risco deve ser atribuído à parte que possua melhores condições para realizar a sua gestão. E, neste caso, a concessionária não possui qualquer condição de gestão desse risco, durante um horizonte de 25 ou 30 anos. Partindo-se desse pressuposto, a alteração proposta pretende admitir apenas e tão somente a criação de novos aeroportos destinados ao atendimento de aeronaves do Grupo II, vedando-se, por via de consequência lógica, o atendimento à aviação comercial.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a sua contribuição e informa que o risco decorrente da concorrência com outros prestadores de serviços já é realidade em outros segmentos de infraestrutura, inclusive de aeroportos e, portanto, deve ser considerado pela Proponente na formulação de sua proposta econômica. A alocação desse risco à Concessionária reflete opção de política pública a qual tem como objetivo estimular concorrência no setor e, desse modo, beneficiar os usuários com melhores serviços e menores custos. Assim, conforme previsto na cláusula 5.4.3 do Capítulo V da minuta do Contrato de Concessão, os riscos de não efetivação da demanda projetada, com exceção daqueles provenientes de restrição operacional

decorrentes de decisão ou omissão de entes públicos, deverão ser suportados exclusivamente pela Concessionária. Conseqüentemente, não há qualquer previsão de inclusão de garantia caso outras infraestruturas (inclusive aeroportuárias) concorram pela demanda, dentro ou fora da área de influência do aeroporto.

DADOS DO COLABORADOR
FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA
CONTRIBUIÇÃO Nº4314
Sugere-se a alteração do item 5.4.15, passando a constar a seguinte redação “atrasos decorrentes da não obtenção de autorizações adequadas, licenças e permissões da Administração Pública Federal e de seus entes, bem como a não edição de normas, leis ou prática de atos administrativos de competência da União, dos Estados ou de Municípios, exigidos para construção ou operação das novas instalações, exceto se decorrente de fato imputável à Administração Pública Federal;”.
JUSTIFICATIVA
A alteração sugerida pretende compatibilizar a redação do item ao quanto disposto no item 5.2.10, que versa sobre o mesmo espectro de riscos.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece sua contribuição e informa que da leitura dos itens 5.2.10 e 5.4.15 da minuta de Contrato, depreende-se que, no que tange à alocação de risco quanto ao atraso ou não expedição de meros atos administrativos tais como a liberação das autorizações, permissões e licenças, se por fato imputável ao órgão da administração pública federal, o risco será do Poder Concedente. No entanto, se decorrente de fato imputável à Concessionária ou qualquer outro ente, o risco será da Concessionária, já que, além de expresso no item 5.4.15, o rol de riscos do Poder Concedente é exaustivo, conforme se verifica no item 5.3 do Contrato, sendo o risco residual atribuído à Concessionária. Ademais, sob a perspectiva de alocação de risco àquele que pode melhor gerenciá-lo, não faz sentido transferir ao Poder Concedente a responsabilidade por atrasos na expedição de atos administrativos de órgãos estaduais ou municipais, cujo contato se dará unicamente por meio da Concessionária.

DADOS DO COLABORADOR

FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA

CONTRIBUIÇÃO Nº4315

Sugere-se nova redação para item 7.2, mediante a exclusão do trecho “a ser indicada, contratada e remunerada pela Concessionária, cabendo à ANAC o direito de veto na indicação realizada pela Concessionária.”

JUSTIFICATIVA

A Concessionária tem o dever de prestar um serviço público de qualidade, bem garantir o livre acesso da ANAC para fins de monitoramento e supervisão das atividades. Compete à ANAC, todavia, tomar as medidas necessárias para a supervisão de tais serviços prestados, com o emprego da receita proveniente da cobrança da taxa de fiscalização (TFAC). Nesta hipótese, a prevalecer a redação original deste item, a Concessionária seria duplamente onerada, assumindo o dever de contratar empresa de auditoria independente para verificar o atendimento aos padrões de qualidade e segurança dos serviços. Merece ser repisado, ainda, que tal imposição poderá expor a terceiros informações sensíveis correlatas às operações do aeroporto, sem a garantia da confidencialidade e segurança que deflui da atuação direta da ANAC. Apesar deste fato, há quem possa considerar tal hipótese verdadeira transferência do exercício do poder de polícia, o que é proibido pela legislação brasileira.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o estabelecimento do disposto no referido artigo tem o intuito de melhorar a fidedignidade e qualidade dos dados dos IQS e de seus processos de aferição, o que resulta no conhecimento adequado da informação relativa ao serviço prestado e com isso a melhor efetividade das ações do regulado e do regulador no exercício de suas funções para garantir a adequada prestação do serviço.

DADOS DO COLABORADOR

VANESSA SOUZA ROSA

CONTRIBUIÇÃO Nº4316

PEA - item 12.10 - Solicita-se que os Acordos de Nível de Serviço entre a Concessionária e companhia aérea sejam bilaterais, ou seja, a Concessionária deverá manter um determinado nível de serviço no que estiver sob sua responsabilidade, assim como a companhia aérea deverá ter a mesma obrigação quanto às atividades de sua responsabilidade.

JUSTIFICATIVA

O passageiro não possui conhecimento das responsabilidades da companhia aérea e da Concessionária. Desse modo, muitas vezes problemas existentes em atividades não atribuídas à Concessionária, como as ocorridas no terminal, são a ela direcionadas. A fim de evitar controvérsias decorrentes dessa errônea avaliação, solicita-se que o acordo seja expressamente bilateral. Um exemplo claro são as filas formadas nos balcões de check-in. A responsabilidade pela agilidade ou demora é exclusivamente da companhia aérea, e não da Concessionária, porém o passageiro pode desfavorecer a Concessionária na avaliação de qualidade pela falta de informação sobre as responsabilidades de cada parte na operação do aeroporto. Ademais, atualmente a companhia aérea não possui qualquer responsabilidade sobre o nível de serviço, ainda que das atividades sob sua responsabilidade. Esse acordo bilateral seria de vital importância para a solução desses problemas.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que para o estabelecimento dos Acordos de nível de serviço entre a Concessionária e as Empresas Aéreas atuantes no Aeroporto, deve haver a definição dos compromissos alocados entre às partes envolvidas (Item 11.11 do PEA). Nesse sentido o termo "partes envolvidas" engloba as Empresa Aéreas atuantes no Aeroporto e a Concessionária. Verifica-se ainda que nesses compromissos são definidos a descrição dos serviços a serem realizados e a distribuição de responsabilidades entre essas partes. Destaca-se que o Acordo de nível de serviço deverá ser realizado de forma cooperativa e

transparente entre as partes - conforme Item 15.1. do Contrato). Dessa forma, verifica-se que os Acordos de Nível de Serviço são bilaterais, o que está em linha a que a referida contribuição propõe.

DADOS DO COLABORADOR
FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA
CONTRIBUIÇÃO Nº4317
Sugere-se a exclusão do item 8.11.
JUSTIFICATIVA
Tal cláusula cria uma desconsideração automática, independentemente de manifestação do Poder Judiciário, mostrando-se oportuno, ao menos, revisitar o seu teor. A única exceção legal à exigência de provimento jurisdicional para a decretação da desconsideração da personalidade jurídica existente na legislação brasileira encontra-se prevista na chamada Lei Anticorrupção. Não seria esta a hipótese em questão, razão pela qual se pleiteia a exclusão de dita previsão, principalmente pelo fato de a desconsideração da pessoa jurídica depender de uma decisão judicial.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a legislação existente deve ser adaptada ao caso concreto das concessões em que os vencedores da licitação se constituem em Sociedade de Propósito Específico, sendo esta a contratada, denominada Concessionária. Caso a penalidade de suspensão do direito de participar de licitações e de contratar com a administração pública fosse aplicada à Concessionária, seria uma penalidade inócua, uma vez que a Concessionária não poderia participar de outras licitações. Assim, a finalidade da legislação ficaria prejudicada, o que demanda a inclusão como sujeitos passivos da penalidade os acionistas da Concessionária, que são as empresas que realmente determinam a gestão da concessão.

DADOS DO COLABORADOR
FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA
CONTRIBUIÇÃO Nº4318
Sugere-se a exclusão do item 10.1.1 do Contrato, por ser demasiadamente abrangente e genérico.
JUSTIFICATIVA
Não se justifica a exigência de prévia autorização da ANAC para a celebração ou alteração de acordos de acionistas em toda e qualquer hipótese. A redação demasiadamente ampla do dispositivo acaba por revelar intromissão exagerada da ANAC na vida social da companhia. Se for entendido indispensável, deverá o contrato estabelecer as hipóteses nas quais esta autorização deverá ser exigida, de acordo com a matéria a ser versada.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o item 10.1.1 deve ser mantido em atendimento a exigência legal de prévia anuência do Poder Concedente em caso de alteração do controle da concessionária, o que poderá se dar, inclusive, por meio da celebração de acordo de acionistas.

DADOS DO COLABORADOR
FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA
CONTRIBUIÇÃO Nº4319
Sugere-se que o item 10.2 tenha a sua redação modificada, passando a dispor da seguinte redação “Durante todo o prazo da Concessão, a transferência de ações de propriedade do Operador Aeroportuário, ou qualquer operação que implique redução de sua participação societária na Concessionária, poderá ser efetuada desde que não implique mudança no seu controle acionário e que o controle de ações não seja inferior ao percentual de 15% (quinze por cento);”.
JUSTIFICATIVA
A redação atualmente utilizada acarreta tratamento discriminatório entre os itens 10.2 e 10.8.3. Dessa forma, sugere-se que a ANAC modifique a cláusula 10.2 e permita alterações do operador aeroportuário, desde que o mesmo mantenha 15% das ações e que não haja mudança no controle acionário.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a sugestão será parcialmente acatada, de forma a permitir que sejam realizadas, após o período de 5 anos, alterações societárias que reduzam a participação societária do operador aeroportuário sem a prévia anuência da ANAC, desde que tal redução não seja a patamar inferior a 15%.

DADOS DO COLABORADOR
VANESSA SOUZA ROSA
CONTRIBUIÇÃO Nº4320
PEA - Apêndice C - Sugere-se que o Apêndice C - Indicadores de Qualidade de Serviço, tabela 2 - Padrão de Indicadores de Qualidade de Serviço para composição do Fator Q altere a quantidade de algarismos significativos no percentual a ser perseguido pela futura Concessionária nas metas e Padrões, por exemplo alterando as metas dos IQS de 100,0% para 100%.
JUSTIFICATIVA
<p>A nova minuta de Contrato difere dos contratos firmados para GIG / CNF / GRU / VCP e BSB, tornando muito mais difícil para a Concessionária o atingimento de padrão e metas. Como exemplo, podemos citar que, nos contratos atualmente vigentes destes cinco aeroportos, com um atingimento de 99,5%, (que já é bastante difícil), o arredondamento iria para 100%, atendendo a meta estipulada. A minuta de contrato ora sob consulta passa a exigir o atingimento de 99,95% - o que é virtualmente impossível (10 vezes mais restrito). Ressaltando que se tratam de equipamentos que não são expressivamente críticos (ex. esteiras, elevadores, escadas, pontes de embarque) como são os de controle de tráfego aéreo, do ponto de vista técnico não se justificaria esse descomunal índice de disponibilidade exigido. A adoção de tais algarismos significativos – diferentemente dos contratos atualmente vigentes, já referidos – também traria um efeito negativo regulatório, pois para os mesmos resultados práticos as concessões novas apresentariam exigências distintas quanto a indicadores e padrões de qualidade.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição, mas informa que a quantidade de algarismos significativos definidos para o Padrão e Meta dos Indicadores de Qualidade de Serviço (IQS) visa ao atendimento ao interesse público e a promoção do desenvolvimento da aviação civil e da infraestrutura aeroportuária do país, com base em padrões mínimos de desempenho e eficiência, inclusive no que tange a equipamentos, processos e serviços.</p>

Diante destes princípios, os Contratos de Concessão, na Tabela 2 do Apêndice C do Anexo 2 (PEA), definiram padrões e metas que servem como parâmetros e incentivos para que a operação aeroportuária atue de forma eficiente e apresente níveis considerados adequados no que se refere à qualidade da prestação do serviço. É válido dizer que o modelo de avaliação por meio de indicadores de qualidade de serviço, definido no instrumento contratual, utilizou como referências as boas práticas internacionais e suas metodologias aplicadas nos aeroportos internacionais no que tange à verificação da qualidade da prestação de serviços aeroportuários.

Por fim, ressaltamos que a mesma quantidade de algarismos significativos é adotada para os atuais aeroportos concedidos (SBBR, SBCF, SBGL, SBGR, SBKP e SBSG).

DADOS DO COLABORADOR
FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA
CONTRIBUIÇÃO Nº4321
Sugere-se a exclusão do item 11.1.4, caso não acatada a solicitação de alteração do item 2.28.4, nos termos propostos.
JUSTIFICATIVA
Caso não alterada a redação do item 2.28.4, para o nivelamento do tratamento a ser dispensado em relação aos contratos de utilização de espaços no sítio aeroportuário, este item 11.1.4 deverá ser excluído, por criar impor risco indevido aos futuros operadores aeroportuários, comprometendo a arrecadação, a lucratividade dos contratos firmados, a despeito de indenização.
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que o contrato de concessão para a exploração de serviço público, enquanto contrato administrativo, submete-se a regime diferenciado, qual seja, o regime jurídico-administrativo, que confere determinadas prerrogativas ao ente público, uma vez que este representa os interesses da coletividade na avença.</p> <p>Cumprе esclarecer que o futuro Concessionário terá acesso a todos os contratos de cessão de espaço celebrados pela Infraero, nos quais deve se sub-rogar, de maneira a incorporar as condições daquelas contratações ao seu plano de negócio e, conseqüentemente, ao lance a ser ofertado no leilão. Esta situação difere sobremaneira daquela com a qual se deparará o Poder Concedente em caso de extinção antecipada da concessão. Diante disso, a contribuição não será acatada.</p> <p>Por fim, salienta-se que o item em questão está amparado pela Lei de Concessões (Lei 8.987/95), e retrata que o Poder Concedente não está obrigado a assumir ônus de contratos celebrados entre privados.</p>

DADOS DO COLABORADOR

FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA

CONTRIBUIÇÃO Nº4322

Sugere-se a alteração do item 11.3, passando a ser utilizada a seguinte redação “A Concessionária, a seu critério, poderá assumir as obrigações e direitos relacionados aos contratos que envolvam a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário que lhe tenham sido sub-rogados pela Infraero durante a Fase I-A.”.

JUSTIFICATIVA

O item 11.1.4. do Contrato confere ao Poder Concedente e ao novo Operador do Aeroporto o poder de denunciar contratos celebrados pela Concessionária, razão pela qual não merece ser mantida a obrigação consignada no item 11.3. Sugere-se a alteração do texto em razão da lógica contida em seu item 11.1.4.. Busca-se conferir importante tratamento igualitário ao presente Contrato, com a finalidade de conferir à Concessionária a possibilidade de alcançar os padrões de avaliação estabelecidos no Edital. Caso não seja aceita a exclusão em comento, sugerem-se, alternativamente, esclarecimentos quanto aos itens 21, 22, 23 e 30 da Pesquisa de Satisfação dos Passageiros, os quais não deverão ser levados em consideração quando da avaliação da qualidade dos serviços prestados.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que o contrato de concessão para a exploração de serviço público, enquanto contrato administrativo, submete-se a regime diferenciado, qual seja, o regime jurídico-administrativo, que confere determinadas prerrogativas ao ente público, uma vez que este representa os interesses da coletividade na avença.

Cumprе esclarecer que o futuro Concessionário terá acesso a todos os contratos de cessão de espaço celebrados pela Infraero, nos quais deve se sub-rogar, de maneira a incorporar as condições daquelas contratações ao seu plano de negócio e, conseqüentemente, ao lance a ser ofertado no leilão. Esta situação difere sobremaneira daquela com a qual se

deparará o Poder Concedente em caso de extinção antecipada da concessão. Diante disso, a contribuição não será acatada.

Salienta-se que o item em questão está amparado pela Lei de Concessões (Lei 8.987/95), e retrata que o Poder Concedente não está obrigado a assumir ônus de contratos celebrados entre privados.

Por fim, os indicadores descritos nos itens 21, 22, 23 e 30 da Pesquisa de Satisfação dos Passageiros, previstos na Tabela 1 do Apêndice C do Anexo 2 do Contrato submetido a audiência pública, não serão retirados por serem considerados aspectos relevantes na percepção do passageiro em relação aos serviços do aeroporto. Contudo, destaca-se que a aferição desses indicadores, só se dará a partir do final da fase de transição, denominada como Fase I-A, e seus efeitos no reajuste tarifário por meio do fator Q somente ocorrerão a partir do quarto reajuste, intervalo suficiente para que a Concessionária atue na melhoria dos aspectos relacionados aos itens em questão.

DADOS DO COLABORADOR
VANESSA SOUZA ROSA
CONTRIBUIÇÃO Nº4323
Anexo Penalidades - Sugere-se que sejam estabelecidos critérios objetivos para respaldar a ponderação da multa a ser multa aplicada.
JUSTIFICATIVA
O Anexo não define os critérios que serão considerados para respaldar a ponderação das multas a serem aplicadas, somente cita, no item 2.5.2, que o primeiro nível da tabela será o ponto inicial, resultando em uma incerteza quanto ao percentual de multa a ser aplicado e não assegurando a observância dos princípios da razoabilidade e da proporcionalidade.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição. Esclarecemos que, com a finalidade de tornar o processo de definição dos valores das multas por descumprimento às normas contidas no Contrato de Concessão mais objetivo, revisamos todo o mecanismo previsto no Anexo 3. Os valores das penalidades descritas nas tabelas são apresentados de forma direta, tendo passado previamente pelo processo de ponderação. As multas decorrentes da prática de infrações não descritas nas tabelas passam a ser definidas a partir de uma matriz (tabela E), que considera os mesmos critérios utilizados na fase de ponderação, porém, mediante a análise do caso concreto. Consideramos que a objetivação dos valores proporciona maior previsibilidade para as Concessionárias e ganhos em termos de celeridade no processo decisório.

DADOS DO COLABORADOR

FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA

CONTRIBUIÇÃO Nº4324

Pleiteia-se a alteração do item 11.4 de modo que o mesmo passe a dispor da seguinte redação “A Concessionária disponibilizará espaços e tempo das mídias e de pontos destinados à veiculação de publicidade no Complexo Aeroportuário para publicidade institucional de interesse público, sem ônus financeiro ao Poder Público. Para os fins de cumprimento das obrigações supracitadas, o espaço físico a ser disponibilizado não poderá ser superior a 5% do total da infraestrutura aeroportuária, devendo o Poder Concedente, mensalmente, informar como se dará o uso do espaço para mídia, tempo e pontos específicos para veiculação da publicidade.”.

JUSTIFICATIVA

Torna-se necessário o estabelecimento de um critério objetivo para a delimitação do uso de espaços publicitários pelo Poder Público, de forma a permitir a projeção desta receita não tarifária por parte das licitantes. Esta indefinição eleva o risco das licitantes e, caso não expurgada, acabará por impactar negativamente nos lances do futuro leilão.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que a proposta inverte a premissa adotada pelo Poder Público, de assegurar espaço para veiculação de mensagens de cunho institucional. Os contratos celebrados pela Concessionária com terceiros deverão se adaptar a esta premissa e, se for o caso, dispor sobre espaços e tempo das mídias e de pontos destinados à veiculação de publicidade institucional de interesse público.

A disponibilização dos espaços e tempos de mídias destinados à veiculação de publicidade se dará conforme a prática usual dos aeroportos, e de acordo com os princípios da administração pública. Assim, esclarece-se ainda que a Concessionária poderá participar e interferir na forma de disponibilização dos tempos e espaços que serão destinados à veiculação de publicidade.

DADOS DO COLABORADOR
FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA
CONTRIBUIÇÃO Nº4327
Sugere-se a exclusão do item 11.8 do Contrato.
JUSTIFICATIVA
<p>Tal item cria procedimento deveras burocrático e inflexível, o qual poderá consubstanciar sólido obstáculo para a adoção de medidas operacionais necessárias à performance da Concessionária. Ademais, tal exigência parece ser desnecessária, já que a ANAC já cuida dos direitos e interesses dos usuários de aeroportos, lhe sendo assegurada a adoção de medidas corretivas quando verificadas ações prejudiciais aos consumidores dos serviços aeroportuários. Considerando, ainda, que as concessões decorrentes das rodadas anteriores não estão submetidas a esta mesma exigência, será estabelecida uma desvantagem operacional importante em detrimento dos operadores dos aeroportos desta rodada. Não bastasse isso, trata-se de inovação regulatória que não foi submetida à indispensável Análise de Impacto Regulatório (AIR), no âmbito da qual seja possível a avaliação dos possíveis riscos associados à implementação dessa nova figura descrita no item 15.1.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece o que segue:</p> <p>(i) As cláusulas relativas às regras de consulta foram redigidas de forma pouco prescritiva e limitaram a atuação da ANAC ao final do processo justamente para garantir flexibilidade à Concessionária para colocar a consulta em prática utilizando procedimentos céleres e adequados a cada caso.</p> <p>(ii) O operador aeroportuário e os usuários de suas áreas e atividades operacionais possuem informação mais completa do que o regulador para definir a remuneração adequada das áreas e atividades operacionais. Assim, para evitar as distorções que poderiam ser geradas por preços estipulados pelo regulador, optou-se nas concessões vigentes por conceder liberdade às partes contratantes para estipular a remuneração, limitando a atuação da ANAC apenas a casos residuais de conflito entre as</p>

partes. Ocorre, no entanto, que tais casos se mostraram regra ao invés de exceção, o que pode ensejar intervenção frequente da ANAC. Diante disso julgou-se necessária a introdução de um mecanismo que aumentasse a interação entre as partes para reduzir a necessidade de intervenção regulatória.

(iii) Embora as regras de consulta não estejam previstas nos Contratos vigentes, sua implementação já é possível com base em dispositivo que prevê a composição administrativa por parte da ANAC em caso de conflito não resolvido diretamente entre as partes. No modelo atual, a não concordância dos usuários de áreas operacionais com os termos dos contratos tende a resultar em denúncias de práticas abusivas ou discriminatórias, que ensejam atuação da ANAC, seja por meio de investigação ou de composição administrativa de conflitos, sendo as regras de consulta um dos instrumentos disponíveis para mediação. Portanto, além do custo inicial de negociação, a Concessionária pode precisar incorrer também nos custos de resolução dos conflitos, que atualmente são apenas adiados. A realização de consulta implica na ocorrência em um mesmo momento da negociação dos termos dos contratos e da resolução de eventuais conflitos, evitando a duplicação dos custos associados às discussões sobre os preços.

DADOS DO COLABORADOR
FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA
CONTRIBUIÇÃO Nº4328
Busca-se a alteração do item 11.11, passando o mesmo a dispor da seguinte redação “Caso as partes não cheguem a um acordo, competirá à ANAC promover o arbitramento da questão, decidindo-a, ao final.”.
JUSTIFICATIVA
A discricção conferida à ANAC para escolher se dirime ou não um determinado conflito deve ser evitada, sob pena de gerar instabilidade e insegurança para a Concessionária e demais players envolvidos. Além disso, trata-se do exercício de atribuição institucional, que não pode ser afastada pela ANAC.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que tal discricionariedade se faz necessária, por exemplo, para os casos em que a Concessionária instrua de forma inadequada o pedido de arbitramento ou apresente relatório de consulta com informações insuficientes para embasar uma decisão da ANAC.

DADOS DO COLABORADOR
FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA
CONTRIBUIÇÃO Nº4329
Sugere-se a alteração do texto do item 13.10, passando a ser usada a seguinte redação “O término da vigência contratual implicará, de pleno direito, a extinção da Concessão, não sendo a Concessionária obrigada a manter a operação do aeroporto a partir de então.”.
JUSTIFICATIVA
Trata-se de esclarecer o real significado do item, em especial porque a legislação pátria não admite a prestação de serviço público por concessionário após o término do contrato de concessão.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que não se faz necessária a inserção do texto proposto, haja vista o sentido da cláusula já estabelecer a clareza que se requer com a presença do termo "de pleno direito".

DADOS DO COLABORADOR
VANESSA SOUZA ROSA
CONTRIBUIÇÃO Nº4330
PEA - itens 11.2 e 12.3 - Sugere-se a exclusão da consulta as partes interessadas para elaboração do PCSE e do PQS.
JUSTIFICATIVA
Entendemos pela desnecessidade de realização dessas consultas, especialmente porque, se forem seguidas as regras previstas na minuta do Contrato, a execução contratual restará afetada de forma significativa. Portanto, se for mantida alguma forma de consulta, deve ao menos se prever a não obrigatoriedade de que tal consulta siga as regras do capítulo XV do Contrato, se estas não forem alteradas.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, mas informa que o Plano de Contingências para Situações Excepcionais – PCSE deve apresentar as ações a serem executadas pelos diversos agentes que atuam no Aeroporto, conforme disposto no item 10.3 do Anexo 2 do Contrato de Concessão. Analogamente, para elaboração do Plano de Qualidade de Serviço – PQS, deve-se consultar as empresas aéreas usuárias do aeroporto, conforme o item 11.3 do Anexo 2 do Contrato de Concessão. Dessa forma, a consulta as partes interessadas é inerente ao processo de elaboração do PCSE e PQS. Adicionalmente, a ANAC reitera que tais consultas devem se dar nos termos constantes do Capítulo XV – Regras de Consulta do Contrato de Concessão.

DADOS DO COLABORADOR
VANESSA SOUZA ROSA
CONTRIBUIÇÃO Nº4331
Anexo Tarifas - Sugere-se incluir item explicitando que as tarifas presentes consideram a incorporação do ATAERO e que, caso a incorporação seja revogada, será devida a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro a favor da Concessionária.
JUSTIFICATIVA
A decisão quanto à incorporação do ATAERO na tarifa da Concessionária ainda está em trâmite e o resultado pode não ser conhecido até a data da licitação.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que em 25 de julho de 2016 foi publicada a Lei nº 13.319 que extingue o ATAERO.

DADOS DO COLABORADOR
FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA
CONTRIBUIÇÃO Nº4332
Em relação ao item 13.13, propõe-se a inclusão de novo subitem no Contrato, com a seguinte redação “13.13.4. lucros cessantes, proporcionalmente ao ganho estimado referente ao tempo remanescente da Concessão;”.
JUSTIFICATIVA
A inclusão se faz necessária para que a indenização devida nas hipóteses anômalas de terminação da Concessão seja adequada, tendo em vista o disposto na Lei nº 8.987/1995, em linha com a ratio adotado pelo E. Supremo Tribunal Federal, quando do julgamento da ADI nº 1746/SP.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o conteúdo da indenização devida à concessionária nos casos de extinção da concessão está disciplinado no Capítulo XIII, em cada uma das seções que cuidam das hipóteses de extinção. O regramento do Edital está em consonância com o disposto na Lei nº 8.987/95 (arts. 35 a 39). O procedimento dependerá de cada causa de extinção e se curvará às disposições da Lei nº 8.987/95 e da Lei nº 9.784/99.

DADOS DO COLABORADOR
FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA
CONTRIBUIÇÃO Nº4333
Em relação ao item 14.2, necessário esclarecer quais serão os bens revertidos ao final da concessão, bem como bem definir objetivamente o que deve entender por “condições adequadas de funcionamento e conservação”, indicando o critério técnico e/ou contábil a ser utilizado nesta avaliação.
JUSTIFICATIVA
Trata-se do esclarecimento de expressões importantes para o devido entendimento do comando previsto no contrato.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que os bens reversíveis são os bens necessários à prestação do Serviço de Exploração Aeroportuária. Estes bens deverão estar em condições de conservação e funcionamento suficientes para permitir a ocntinuidade dos serviços pelo prazo mínimo de 24 meses, conforme definido na cláusula 14.2.

DADOS DO COLABORADOR
VANESSA SOUZA ROSA
CONTRIBUIÇÃO Nº4334
Anexo Fluxo de Caixa Marginal - Sugere-se definição dos parâmetros para estimativa da taxa de retorno do Fluxo Caixa Marginal, assim como a memória de cálculo.
JUSTIFICATIVA
É fundamental que o Contrato de Concessão traga a definição clara dos parâmetros que serão utilizados para o cálculo da taxa de retorno, assim como a memória de cálculo, a fim de afastar riscos regulatórios e restrição na competitividade do certame.
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que os procedimentos a serem adotados nos processos de Revisão Extraordinária estão dispostos nas cláusulas 6.28 a 6.35 do Contrato de Concessão.</p> <p>Ainda, esta Agência esclarece que eventuais parâmetros aplicáveis à Revisão dos Parâmetros da Concessão e não dispostos nas cláusulas acima mencionadas serão definidos à época de sua realização, conforme procedimento aplicável. Tais parâmetros serão objeto de ampla discussão pública, conforme preconiza o anexo 5 ao Contrato de Concessão - Fluxo de Caixa Marginal. Assim, caso o Poder Concedente ou a Concessionária discordem dos parâmetros apresentados durante a Revisão dos Parâmetros da Concessão, poderão apresentar suas considerações no decorrer das consultas e audiências públicas, que instruirão todo o processo.</p> <p>A exemplo do que foi dito podemos citar a Audiência Pública nº 9/2014 que resultou na edição da Resolução nº 355, de 17/03/15, publicada no DOU de 30/03/15, que dispõe sobre os procedimentos e as taxas de desconto dos fluxos de caixa marginais a serem adotados nos processos de Revisão Extraordinária nos Contratos de Concessão de infraestrutura aeroportuária federal vigentes. A Audiência Pública nº 9/2014 se encontra disponível em:< http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas></p>

DADOS DO COLABORADOR

FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA

CONTRIBUIÇÃO Nº4335

Em relação ao item 14.3, necessário esclarecer se a exigência de autorização mencionada circunscreve-se aos bens a serem listados no Termo de Permissão de Uso de Ativos (Anexos 7 e 8 do Contrato).

JUSTIFICATIVA

Trata-se do esclarecimento de expressões importantes para o devido entendimento do comando previsto no contrato.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que a exigência de autorização abarca todos os bens reversíveis, não apenas os listados no Anexo 8 do contrato de concessão.

DADOS DO COLABORADOR
FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA
CONTRIBUIÇÃO Nº4337
Em relação ao item 16.4, esclarecer qual deve ser o conteúdo mais relevante do plano de carreira e de cargos e salários, especificando de forma clara quais as expectativas da ANAC em relação ao dito documento.
JUSTIFICATIVA
Tornar mais clara a obrigação contratual, de modo a permitir que a Concessionária a cumpra a contento, tomando ciência prévia das premissas que deverão ser adotadas.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que o Plano de Carreira e de Cargos e Salários deverá ser apresentado demonstrando que na sua elaboração foi levado em conta o tratamento justo e equitativo para todos os empregados e que o mesmo foi apresentado em assembleia aos funcionários. Destaca-se que a obrigação de equivalência entre cargos da Concessionária e da Infraero foi retirada do contrato.

DADOS DO COLABORADOR

VANESSA SOUZA ROSA

CONTRIBUIÇÃO Nº4338

Sugere-se a inclusão de cláusula que esclareça quanto às responsabilidades sobre as obras em andamento nos aeroportos atribuídas à Infraero.

JUSTIFICATIVA

Essa inclusão visa a melhor mensuração de risco por parte da Concessionária quanto aos contratos de obra em andamento e os passivos que podem existir.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que não há previsão de realização de obras da Infraero tampouco regramento sobre esse tema no Contrato de concessão, ao contrário do que ocorreu nas demais rodadas. Esclarece, ainda, que a posse do complexo aeroportuário será transferida à Concessionária concomitantemente à assinatura do contrato, no estado em que se encontra.

DADOS DO COLABORADOR
FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA
CONTRIBUIÇÃO Nº4339
Roga-se a exclusão do item 17.3.
JUSTIFICATIVA
<p>A referida cláusula viola o direito de propriedade intelectual da Concessionária, bem como de seus acionistas, especialmente no que diz respeito aos sistemas que serão adotados na operação do aeroporto. Tal obrigação, sob esta ótica, acaba criando verdadeira barreira, impactando negativamente a lucratividade/rentabilidade da concessão, já que a operação do aeroporto estaria associada, ao seu final, à entrega de sistemas muitas vezes exclusivos, que denotam o know-how da empresa (ativo intangível valioso). Alternativamente, o item deveria estabelecer que somente os documentos e sistemas de propriedade da Concessionária seriam cedidos ao Poder Concedente, não abrangendo licenças e propriedades de terceiros.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a sugestão de redação não foi acatada, uma vez que não há que se falar em violação ao direito de propriedade intelectual, por se tratar o contrato de concessão de instrumento apto à cessão de tais direitos. Ademais, uma das razões da opção política em se conceder aeroportos é exatamente a obtenção de know how pelo Poder Público.</p>

DADOS DO COLABORADOR
INFRAMÉRICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S/A
CONTRIBUIÇÃO Nº4340
Alterações das cláusulas 6.22, 6.23, 6.24, 6.27, 6.28, 6.29, 6.31 e 6.33; exclusão das cláusulas 6.26.1 e 6.35, inclusão da cláusula 6.22.1, conforme arquivo em anexo.
JUSTIFICATIVA
Art. 65, II, "d", Lei 8.666/93, e princípios de direito contratual relacionados com a bilateralidade e reciprocidade das obrigações (contrato sinalagmático), conforme arquivo em anexo.
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que as redações serão mantidas.</p> <p>Cumprе esclarecer que a Resolução nº 355, de 17 de março de 2015, é a norma vigente que dispõe sobre os procedimentos e as taxas de desconto dos fluxos de caixa marginais a serem adotados nos processos de Revisão Extraordinária nos Contratos de Concessão de infraestrutura aeroportuária federal. Ainda, cabe informar que a norma, por sua natureza, está sujeita a alterações ou mesmo revogação por entrada em vigor de outra norma que a atualize, ficando assim a cargo da Concessionária observar as regras vigentes à época de eventual solicitação de revisão extraordinária, de forma a atender à determinação da cláusula 6.22 do Contrato de Concessão. Entre as inovações trazidas pela Resolução em comento, podemos citar a definição do termo “alterações relevantes”, dando-se, assim, tratamento isonômico às Concessionárias para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, uma vez que é retirada a subjetividade da interpretação que poderia ser causada pela cláusula 6.22 do Contrato de Concessão.</p> <p>Adicionalmente, destaca-se que a regulamentação do assunto é competência exclusiva da ANAC. Contudo, ressalte-se que a edição de normativos pela Agência é sempre precedida de ampla discussão pública.</p> <p>Quanto às formas de recomposição do equilíbrio econômico-</p>

financeiro, o Decreto nº 7.624, de 22 de novembro de 2011, enumerou quatro formas possíveis aplicáveis às concessões comuns, sem a exclusão de outras supervenientes. Sendo assim, os contratos de concessão previram a possibilidade de outras formas de reequilíbrio econômico-financeiro, desde que sejam de comum acordo entre o Poder Concedente e a Concessionária. Ainda, entende-se que a ANAC, em seu papel de Poder Público, reúne melhores condições de avaliar a forma de recomposição, em razão de ser o agente que sofre o ônus do reequilíbrio e que deve atender ao interesse público. Ademais, existem efeitos de circularidade e de custo regulatório que devem ser avaliados de forma a não transferir custos desnecessários ao Poder Concedente e, em última instância, ao contribuinte.

Quanto aos custos despendidos pela Concessionária em decorrência de determinações da ANAC, relativos aos dispêndios com estudos e diligências, Agência informa que tais custos permanecerão alocados integralmente à Concessionária, uma vez que, além de diretamente interessada no desfecho dos pleitos dessa natureza, é quem tem maior capacidade para gerenciar tais custos. Por fim, entende-se que o prazo de 30 dias para a Concessionária se manifestar acerca do procedimento de revisão extraordinária atende o princípio da razoável duração do processo administrativo.

DADOS DO COLABORADOR

FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA

CONTRIBUIÇÃO Nº4341

Sugere-se que a obrigação pela desapropriação das áreas descritas no item 4.1.1.7. do PEA seja transferida para o Poder Público, ao invés de ser direcionada à Concessionária.

JUSTIFICATIVA

O Poder Público dispõe de meios mais eficazes para a desocupação de áreas, fato que impacta diretamente no cronograma de investimentos e na implementação/modernização da infraestrutura.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece inicialmente que a previsão em tela foi inserida em atendimento a diretriz do governo federal. Não obstante, registra-se que a necessidade e abrangência de eventuais desapropriações dependerão do plano de investimentos da Concessionária. Adicionalmente, a posse da área do aeroporto será transferida à Concessionária concomitantemente à celebração do Contrato de Concessão. Em face disso, julga-se que a Concessionária possuirá melhores condições de gerenciar as desapropriações, inclusive com a adoção das medidas judiciais e administrativas necessárias à garantia da efetividade dessas ações.

DADOS DO COLABORADOR
FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA
CONTRIBUIÇÃO Nº4344
Os serviços inerentes ao uso dos equipamentos de PNAE não poderão ser cobrados dos usuários. Este entendimento está correto?
JUSTIFICATIVA
Esclarecimento importante para a compreensão do item.
RESPOSTA DA ANAC
ANAC agradece a contribuição e esclarece que equipamentos, acesso e auxílio a PNAE deverão estar disponíveis sem qualquer ônus para o Usuário, conforme cláusula 5.4 do Anexo 02 (Plano de Exploração Aeroportuária) do Contrato de Concessão, devendo, ainda, ser observada a Resolução nº 280, de 11 de Julho de 2013, que dispõe sobre os procedimentos relativos à acessibilidade de passageiros com necessidade de assistência especial ao transporte aéreo.

DADOS DO COLABORADOR
FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA
CONTRIBUIÇÃO Nº4345
<p>A Concessionária deverá oferecer a infraestrutura necessária para o desenvolvimento das atividades dos entes e órgãos públicos que atuem no aeroporto, incluindo áreas, equipamentos e mobiliário. Poderá ser realizada alguma cobrança a esse respeito? Em caso negativo, torna-se fundamental a definição prévia, pela ANAC, desta infraestrutura a ser disponibilizada pela Concessionária. Indaga-se, ainda, como se garantirá que a infraestrutura requerida por cada entidade será realmente adequada e justa.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Vislumbra-se necessário estabelecer previamente padrões/premissas/exigências máximas e mínimas para o cumprimento das obrigações, para que tais parâmetros sejam atingidos de forma indene de dúvidas.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que o item foi alterado para esclarecer que a Concessionária cederá os espaços para as instalações de órgãos e entidades do Poder Público que por disposição legal tenham que operar no aeroporto observando o disposto nos instrumentos normativos desses órgãos, inclusive no que concerne à elaboração de projetos e execução de obras. Essa é a forma que mais adequada de prever que a infraestrutura requerida será adequada e justa, sem tornar o contrato inflexível. O contrato e a regulamentação específica da ANAC (Resolução nº 302/2014) preveem que a remuneração por essas áreas envolve apenas o rateio de despesas ordinárias, como água, energia elétrica, limpeza etc.</p>

DADOS DO COLABORADOR
FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA
CONTRIBUIÇÃO Nº4347
<p>Solicita-se uma descrição mais detalhada da composição do Comitê de Transição, considerando a menção genérica a outros órgãos públicos ou privados relevantes para a operação do aeroporto. Considerando as informações detidas pela INFRAERO, SAC e ANAC, não aparenta necessária a adoção da referida redação genérica. O mesmo se aplica aos poderes conferidos aos seus integrantes e, principalmente, ao próprio CT. Quais são as suas atribuições? Em complementação, item específico poderia dispor que a ANAC, com a sua melhor técnica, envidará esforços, conjuntamente com parceiros e agências governamentais, no sentido de participar ativamente.</p>
JUSTIFICATIVA
Tornar as regras do contrato mais claras.
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a composição do Comitê de Transição do Aeroporto está definida conforme cláusulas 1.1.1 do Anexo 9 da minuta de Contrato de Concessão, entretanto, a lista de participantes não é exaustiva sendo importante que a Concessionária tenha a possibilidade de convocar, além dos representantes dos órgãos já listados, outros agentes públicos ou privados que considere relevantes para a discussão da transferência operacional. Por fim, resta claro, conforme cláusula 1.2 do Anexo 9 da minuta de Contrato de Concessão que o objetivo do Comitê de Transição é acompanhar e dar suporte a execução do Plano de Transferência Operacional.</p>

DADOS DO COLABORADOR
GLAYCE DE OLIVEIRA DUARTE
CONTRIBUIÇÃO Nº4349
Quem será os responsáveis pelas sub-equipes? Serão pessoas especializadas da Concessionária ou empregado do aeroporto? Será uma função de confiança?
JUSTIFICATIVA
Se for empregado do Aeroporto será remunerado com por mais essa atribuição.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a Concessionária poderá escolher livremente os responsáveis pelas sub-equipes, estes poderão ser tanto contratados da Concessionária, como funcionários da Infraero. Ressalta-se que a remuneração dos responsáveis pelas sub-equipes será definida pela Concessionária, observada as disposições contratuais aplicáveis aos funcionários da Infraero.

DADOS DO COLABORADOR

FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA

CONTRIBUIÇÃO Nº4350

Em relação ao Plano de Comunicação e Informação, seria importante que item específico dispusesse que a ANAC, com a sua melhor técnica, envidará esforços, conjuntamente com parceiros e agências governamentais, no sentido de apoiar o estabelecimento destes canais de comunicação.

JUSTIFICATIVA

Não se pode dispensar a ANAC do papel relevante de apoiar a interação entre Concessionária e seus stakeholders.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que de acordo com o que preceitua o item 3.2 do Capítulo 3 do Anexo 9, quando da elaboração do PTO, a Concessionária deverá levar em consideração a necessidade de estabelecer comunicação plena com todos os interessados, no que se refere aos potenciais problemas da transição, desde o primeiro dia da eficácia do Contrato. Ademais, conforme o item 3.3.9 do Capítulo 3 do Anexo 9, durante a transição, a Concessionária deverá ser capaz de coordenar, juntamente com o Comitê de Transição, a execução de um plano de relações públicas, de modo a criar um relacionamento positivo com todos os interessados-chave; conhecer os valores e prioridades dos interessados; e iniciar um processo contínuo de diálogo e participação dos interessados na implantação de um programa de melhoria contínua do Aeroporto.

DADOS DO COLABORADOR

FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA

CONTRIBUIÇÃO Nº4352

Em relação ao PCSE, PGI, PEE e PQS, solicita-se a disponibilização para consulta das interessadas na licitação de toda a documentação de cunho técnico que foi utilizada para a construção dos aeroportos, em especial, de documentos que deixem claras as condições de cada um deles. Todas as informações necessárias para o desenvolvimento dos Planos descritos no presente Edital devem ser franqueadas plena e livremente aos licitantes. Quanto aos planos, há um prazo máximo para que a ANAC os aprove? Quais as consequências no caso de infundada demora? Sugere-se que os mesmos sejam considerados aprovados na hipótese de ausência de manifestação formal da ANAC, desde decorrido lapso temporal a ser acordado.

JUSTIFICATIVA

A documentação em questão, detida pelo Poder Público, é de nodal importância para que as licitantes tomem pleno conhecimento das condições de cada um dos aeroportos licitados, precificando, com isso, de maneira adequada, todos os riscos envolvidos na presente negociação, com transparência.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que em relação aos as informações solicitadas, encontram-se disponíveis no sítio eletrônico: <http://portal.aviacao.gov.br/assuntos/concessoes-de-aeroportos/novas-concessoes/pmi> , os relatórios de viabilidade de cada um dos aeroportos objeto da minuta de edital. Outras informações adicionais acerca das instalações desses aeroportos e projetos realizados ou em andamento poderão ser verificadas junto a própria Infraero.

Caso essas informações não sejam suficientes para atender ao propósito pretendido, destaca-se que nos termos propostos da minuta de Edital submetida à audiência Pública, conforme o item 1.33, as Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do respectivo Complexo Aeroportuário e de todos os dados e informações sobre a exploração da

Concessão, bem como pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, devendo arcar com seus respectivos custos e despesas, inclusive no tocante à realização de estudos, investigações, levantamentos, projetos e investimentos. Em relação aos prazos para manifestação acerca dos planos destacados, os mesmos são ou serão (se identificada a necessidade) objeto de regulamentação específica expedida pela ANAC.

DADOS DO COLABORADOR
FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA
CONTRIBUIÇÃO Nº4353
Solicita-se a inclusão de item dispondo que a Concessionária somente poderá ser avaliada pela qualidade dos serviços que prestar diretamente, ou por meio de seus contratados e subcontratados. Com efeito, a Concessionária não pode ser avaliada pelas atividades desenvolvidas por terceiros dentro dos complexos aeroportuários, como companhias aéreas (em relação à fila de check-in e devolução de bagagens, por exemplo) e exploradoras de áreas contratadas pela INFRAERO.
JUSTIFICATIVA
A responsabilidade e os resultados de um determinado serviço ou atividade devem ser direcionados a quem os efetivamente prestou, não sendo justa a penalização da Concessionária, por exemplo, pela avaliação de serviços/atividades de terceiros.
RESPOSTA DA ANAC
A Anac agradece a contribuição e esclarece que os Indicadores de Qualidade de Serviço, pelos quais as Concessionárias terão os serviços prestados no aeroporto mensurados, estão definidos na Tabela 1 do Apêndice C do Anexo 2 do Contrato de Concessão. Futuras revisões desses indicadores e dos componentes a serem pesquisados poderão ser realizadas durante o processo de Revisão dos Parâmetros das Concessões, o qual será precedido de audiência pública, oportunidade em que poderá ser debatida entre os interessados a inclusão de diferentes indicadores com vistas a criar incentivos para melhoria da qualidade dos serviços prestados no aeroporto, sejam eles de responsabilidade total da Concessionária ou mesmo de empresas que prestem atividades dentro dos complexos aeroportuários que possam ter impacto na prestação do serviço aos usuários do aeroporto.

DADOS DO COLABORADOR
FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA
CONTRIBUIÇÃO Nº4355
<p>Pede-se que a ANAC considere que a nova abordagem tratada no referido documento, de um modo geral, significará substancial aumento no grau de incerteza das Concessionárias, repercutindo negativamente nos lances que serão submetidos no Leilão. O parâmetro utilizado – Aeroportos na Inglaterra – não é compatível com o modelo brasileiro, destacando-se que, no exterior, não existe uma janela temporal apertada para o retorno dos investimentos. Em complementação, a Concessionária arcaria sozinha com os custos de implementação de uma infraestrutura edificada de acordo com as opiniões e reivindicações de terceiros – dos quais depende em parte a aprovação dos projetos -, o que seria injusto e desproporcional. Finalmente, os gastos e os esforços dispensados serão superiores aos benefícios auferidos com a implementação de dito método de consulta. O procedimento garante a terceiros - externos à relação contratual que será traçada - uma gama de direitos que irão impactar diretamente os investimentos e as decisões que, em verdade, devem ser tomadas e custeadas por quem de fato financiará o empreendimento. Os riscos das concessionárias serão aumentados de maneira desproporcional, o que impactará no valor das propostas e das taxas envolvidas na prestação dos serviços.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Compartilhar problema que impactará diretamente no preço das propostas de preço apresentadas.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece o que segue:</p> <p>(i) Conforme consta da Consulta Sobre Aspectos de Regulação Econômica, disponível na página da Audiência Pública, "adaptações em relação às referências estudadas foram necessárias em função das diferenças entre os modelos regulatórios e de outras características específicas do setor aeroportuário no Brasil".</p> <p>(ii) A mudança trazida pelo mecanismo proposto, no que tange o estabelecimento de condicionantes à aprovação do Anteprojeto, consiste tão</p>

somente na expansão do conjunto de informações disponíveis para a ANAC ao tomar sua decisão. Por participarem diretamente da operação, operadores aeroportuários e empresas naturalmente possuem informação mais completa do que o regulador sobre a adequação dos Anteprojetos, mas atualmente apenas as considerações do primeiro grupo são conhecidas pela ANAC. Com o estabelecimento da consulta, espera-se reduzir essa assimetria informacional.

(iii) Tratando-se de contrato de concessão para prestação de serviço público, justificam-se garantias a terceiros externos à relação contratual quando estas buscam promover a prestação de um serviço adequado ao usuário final. Cabe destacar que os direitos das partes interessadas relevantes nos processos de consulta limitam-se a manifestar posicionamento em relação às propostas apresentadas pela Concessionária para os objetos de consulta e, eventualmente, apresentar propostas alternativas. As partes interessadas relevantes não terão prerrogativa de aprovar ou reprovar as propostas, poder esse que estará, em última instância, sempre a cargo da ANAC. Nem mesmo terão poder de decisão sobre as propostas que serão submetidas à ANAC, prerrogativa da Concessionária.

DADOS DO COLABORADOR
FABIO FALKENBURGER (MACHADO MEYER SENDACZ E OPICE)
CONTRIBUIÇÃO Nº4358
Favor confirmar que a definição de receitas não-tarifárias não inclui receitas decorrentes de operações financeiras.
JUSTIFICATIVA
O Item 1.1.40 define Receitas Não Tarifárias como “receitas alternativas, complementares ou acessórias, obtidas pela Concessionária em decorrência de exploração de atividades econômicas realizadas no Complexo Aeroportuário, e que não sejam remuneradas por Tarifas”. Desta forma, entendemos que a redação é ambígua, haja vista que não esclarece se as receitas provenientes de transações financeiras das quais a Concessionária seja parte estarão ou não incluídas na definição. Entendemos que as receitas financeiras não são contabilizadas no cálculo das receitas acessórias.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece sua contribuição e informa que as operações financeiras não estão incluídas no rol de atividades econômicas acessórias geradoras de Receitas Não Tarifárias, conforme pode ser observado no item 5.1 do Anexo 02 do Contrato de Concessão (Plano de Exploração Aeroportuária). Desta forma, ganhos proveniente de operações financeiras não serão classificados como Receitas Não Tarifárias.

DADOS DO COLABORADOR
FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA
CONTRIBUIÇÃO Nº4359
Pede-se seja incluído, no PEA, a especificação da automatização pretendida para o sistema de manuseio de bagagens, ao menos no que tange ao estabelecimento de seus requisitos mínimos.
JUSTIFICATIVA
Considerando que há substanciais diferenças entre as possibilidades de automação possíveis, dependendo da interpretação do referido termo, é de fundamental importância seja o mesmo devidamente especificado no Edital, sobremaneira porque servirá o mesmo de base para a especificação das despesas que serão arcadas pelas Concessionárias, com impacto direto nos preços que serão ofertados.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que compete à concessionária avaliar as características físicas e operacionais, bem como a demanda prevista, para propor a solução tecnológica que garanta as condições de segurança, qualidade e continuidade do serviço prestado.

DADOS DO COLABORADOR
FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA
CONTRIBUIÇÃO Nº4360
O PEA requer a implantação de um sistema de TV de vigilância (CCTV). Solicita-se, assim, o fornecimento da especificação das áreas relevantes para a instalação deste sistema.
JUSTIFICATIVA
Permitir o correto entendimento acerca do investimento a ser realizado.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o citado item foi excluído da documentação final. Entretanto, a Concessionária deverá atender aos regulamentos da ANAC, assim como a legislação aplicável.

DADOS DO COLABORADOR
FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA
CONTRIBUIÇÃO Nº4361
Considerando que o PEA exige a disponibilidade de um sistema secundário de fornecimento de energia, solicita-se o fornecimento das especificações mínimas deste sistema.
JUSTIFICATIVA
Permitir o correto entendimento acerca do investimento a ser realizado.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o citado item foi excluído da documentação final. Entretanto, a Concessionária deverá atender aos regulamentos da ANAC e a legislação aplicável, sendo responsável por garantir a continuidade dos serviços prestados. Dessa forma, é responsabilidade da concessionária avaliar as necessidades no aeroporto e planejar a infraestrutura para garantir a continuidade dos serviços.

DADOS DO COLABORADOR

MARCOS PAULO PINHO SANTOS

CONTRIBUIÇÃO Nº4371

Em relação às Regras de Consulta, o item do Contrato estabelece que a Concessionária deverá consultar as “partes interessadas relevantes”. Sugerimos que sejam especificadas e identificadas quem seriam as "partes interessadas relevantes".

JUSTIFICATIVA

Para garantir a efetividade e segurança do procedimento estabelecido para as consultas é imprescindível que sejam especificados quais entes, instituições e pessoas físicas e/ou jurídicas quem devem ser consultadas pela Concessionária. Esta definição se mostra ainda mais importante considerando que a mesma expressão (“partes interessadas relevantes”) é utilizada em inúmeros outros itens do Contrato.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece o que segue:

(i) Serão promovidas alterações contratuais para reduzir as incertezas quanto à definição das partes interessadas relevantes nas consultas de gerenciamento tarifário e de remuneração de áreas e atividades operacionais.

(ii) Em alguns casos, optou-se por delegar à Concessionária a definição das partes interessadas relevantes para proporcionar flexibilidade ao processo.

DADOS DO COLABORADOR

VANESSA SOUZA ROSA

CONTRIBUIÇÃO Nº4372

Sugere-se exigir a qualificação técnica como Operador Aeroportuário das empresas que possuam relação societária (para fins do item 4.44.1 do Edital) com os atuais operadores dos aeroportos concedidos.

JUSTIFICATIVA

Tendo em vista o alto padrão de qualidade na prestação de serviços e a grande modernização pela qual passaram os aeroportos já concedidos nas rodadas anteriores do Programa de Concessões de Aeroportos, sugere-se que as empresas com relação societária com estes operadores (para fins do item 4.44.1 do Edital) sejam qualificadas também como Operadores Aeroportuários. Essa medida visa aumentar a competição pelos Aeroportos que são objetos do presente processo licitatório.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição, todavia a mesma não será acatada, vez que se considera essencial o preenchimento, de maneira isonômica, dos requisitos de habilitação técnica previstos na minuta de Edital, em especial no que se refere à experiência mínima na operação de um mesmo aeroporto, independentemente de onde se situem os aeroportos que confirmam a condição de operador aeroportuário ao proponente.

DADOS DO COLABORADOR

MARCOS PAULO PINHO SANTOS

CONTRIBUIÇÃO Nº4373

O item 2.32 dispõe que “ao apresentar o Anteprojeto, a Concessionária deverá demonstrar que o mesmo foi apresentado às empresas aéreas que operam voos regulares no aeroporto, fazendo o registro de eventuais contribuições recebidas” e o item 2.32.1 informa que “a Concessionária deverá apresentar justificativas para as contribuições não aceitas, podendo a ANAC solicitar informações, esclarecimentos e documentos adicionais”. Não obstante, o item 2.32.2 dispõe que “a ANAC poderá levar em consideração as contribuições das empresas aéreas para estabelecer condicionantes à aprovação do anteprojeto”. Sugere-se a exclusão do item 2.32.2 em sua integralidade.

JUSTIFICATIVA

O objetivo da consulta, conforme estabelecido no documento “Consulta Sobre Aspectos de Regulação Econômica”, é especialmente buscar “um maior equilíbrio na relação entre aeroportos e seus principais usuários, levando a um crescimento significativo de acordos e soluções negociadas diretamente entre as partes”. Tendo em vista ser este o objetivo da consulta, é contraditório que se estabeleça que a ANAC se utilizará das contribuições das empresas aéreas para estabelecer condicionantes à aprovação do anteprojeto da Concessionária. Isto porque, se a Concessionária entendeu que determinada contribuição é benéfica, a mesma já estará incorporada ao anteprojeto. Por outro lado, se a Concessionária entendeu que determinada contribuição não deveria ser aceita, a mesma já estará obrigada a apresentar justificativas para a ANAC. Não obstante, temos ainda que os itens 5.4.2, 5.4.3 e 5.4.4 do Contrato informam, respectivamente, que constituem riscos suportados exclusivamente pela Concessionária (i) investimentos, custos ou despesas adicionais decorrentes da elevação dos custos operacionais e de compra ou manutenção dos equipamentos; (ii) não efetivação da demanda projetada ou sua redução por qualquer motivo, inclusive se decorrer da implantação de novas infraestruturas aeroportuárias dentro ou fora da área de influência do

Aeroporto; e (iii) estimativa incorreta do custo dos investimentos a serem realizados pela Concessionária. Assim, não faz qualquer sentido que a Concessionária, sendo a única e exclusiva responsável pela estimativa dos custos, despesas e investimentos, bem como por qualquer variação, seja de que natureza for, tenha a aprovação de seu anteprojeto condicionada a propostas de terceiros não integrantes do Contrato de Concessão.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que o objetivo da ANAC é dar mais transparência ao processo ouvindo as partes mais diretamente envolvidas na operação para uma maior eficiência do do processo de planejamento do aeroporto. Dessa forma, o objetivo da cláusula é gerar ganho de sinergia uma vez que as questões operacionais relevantes foram objeto de discussão prévia antes da avaliação da Agência. A ANAC não tem a intenção de apresentar objeção a um dado projeto simplesmente por não atender as solicitações das empresas aéreas.

DADOS DO COLABORADOR

MARCOS PAULO PINHO SANTOS

CONTRIBUIÇÃO Nº4374

O item 11.8 dispõe que “as propostas de definição e de alteração dos valores e critérios de remuneração, bem como de criação de novas cobranças pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais, devem ser precedidas de consulta às partes interessadas relevantes, conforme previsto no item 15.1”. O item 11.9 estabelece que “a Concessionária deverá apresentar à ANAC protocolo de concordância assinado pelas partes interessadas relevantes que formalize acordo em relação aos termos das propostas”. Por fim, o item 11.10 informa que “a ANAC poderá determinar a revisão do acordo caso o considere potencialmente prejudicial aos passageiros ou verifique que alguma parte interessada relevante não consta do protocolo de concordância”. Sugere-se a exclusão do item 11.9 (e subitem), em sua integralidade.

JUSTIFICATIVA

O objetivo da consulta, conforme estabelecido no documento “Consulta Sobre Aspectos de Regulação Econômica”, é especialmente buscar “um maior equilíbrio na relação entre aeroportos e seus principais usuários, levando a um crescimento significativo de acordos e soluções negociadas diretamente entre as partes”. Tendo em vista ser este o objetivo da consulta, é contraditório que se estabeleça que a ANAC tenha tal ingerência na relação entre a Concessionária e as partes interessadas relevantes. Não obstante, temos ainda que os itens 5.4.2, 5.4.3 e 5.4.4 do Contrato informam, respectivamente, que constituem riscos suportados exclusivamente pela Concessionária (i) investimentos, custos ou despesas adicionais decorrentes da elevação dos custos operacionais e de compra ou manutenção dos equipamentos; (ii) não efetivação da demanda projetada ou sua redução por qualquer motivo, inclusive se decorrer da implantação de novas infraestruturas aeroportuárias dentro ou fora da área de influência do Aeroporto; e (iii) estimativa incorreta do custo dos investimentos a serem realizados pela Concessionária. Assim, não faz qualquer sentido que a Concessionária, sendo a única e exclusiva responsável pela estimativa dos

custos, despesas e investimentos, bem como por qualquer variação, seja de que natureza for, seja obrigada a celebrar protocolos que provavelmente gerarão um sobrecusto.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece o que segue:

(i) As discussões sobre remuneração de área e atividades operacionais nas concessões vigentes revelam um acúmulo de alegações - tanto das Concessionárias quanto dos usuários de áreas operacionais - de baixa disposição à negociação da outra parte. Diante disso, julgou-se necessário um mecanismo que garantisse a ocorrência de negociações e expusesse o nível de engajamento de cada parte. Todavia, houve preocupação em evitar ingerência do regulador sobre a negociação em si, razão pela qual as cláusulas relativas às regras de consulta foram redigidas de forma pouco prescritiva e limitaram a atuação da ANAC ao final do processo.

(ii) O mecanismo proposto não impede que os preços sejam ajustados em função de variações de custo ou demanda, apenas estabelece que tais motivações sejam transparentes e passíveis de crítica pelas partes interessadas relevantes. Rejeição não fundamentada pelas partes interessadas de propostas de reajuste em função de variações de custo/demanda pode configurar falta de engajamento destas, o que poderá levar a ANAC a permitir a implementação da proposta da Concessionária ao ser chamada a arbitrar.

DADOS DO COLABORADOR

FABIO FALKENBURGER (MACHADO MEYER SENDACZ E OPICE)

CONTRIBUIÇÃO Nº4375

Incluir vedação expressa para a celebração pela Infraero de contratos comerciais a partir da data de publicação do edital por prazo superior a 12 meses e também que seja incluída vedação à alteração das condições dos contratos já existentes, seja com relação a prazo ou com relação a condições financeiras.

JUSTIFICATIVA

O intuito da sugestão é evitar que a Infraero celebre novos contratos ou altere contratos já celebrados, visto que isto impactaria a avaliação do ativo dado que a situação comercial apresentada pela Infraero até agora pode sofrer mudanças significativas dependendo dos contratos que forem assinados nesse meio tempo.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão de inclusão de regra que limite a celebração de contratos da INFRAERO com terceiros a partir da publicação do edital até a efetiva transferência da operação aeroportuária à Concessionária não é a mais recomendada, tendo em vista que até a efetiva transição das operações para a Concessionária a responsabilidade pela operação dos aeroportos é da INFRAERO.

Ademais, após a data de eficácia do Contrato de Concessão, a celebração de novos contratos, bem como a renovação e/ou aditamento de contratos existentes entre

a Infraero e terceiros para contratação de serviços ou autorização de atividades

comerciais, deverão ser encaminhados para aprovação da Concessionária, conforme previsão do item 3.1.7.1, e não para mero conhecimento.

Por fim, verifica-se a impossibilidade jurídica do acatamento da sugestão, uma vez que o contrato não poderia criar obrigações para um período anterior à sua eficácia.

DADOS DO COLABORADOR

MARCOS PAULO PINHO SANTOS

CONTRIBUIÇÃO Nº4376

O item 11.8 dispõe que “as propostas de definição e de alteração dos valores e critérios de remuneração, bem como de criação de novas cobranças pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais, devem ser precedidas de consulta às partes interessadas relevantes, conforme previsto no item 15.1”. O item 11.9 estabelece que “a Concessionária deverá apresentar à ANAC protocolo de concordância assinado pelas partes interessadas relevantes que formalize acordo em relação aos termos das propostas”. Por fim, o item 11.10 informa que “a ANAC poderá determinar a revisão do acordo caso o considere potencialmente prejudicial aos passageiros ou verifique que alguma parte interessada relevante não consta do protocolo de concordância”. Sugere-se a exclusão do item 11.10, em sua integralidade.

JUSTIFICATIVA

O objetivo da consulta, conforme estabelecido no documento “Consulta Sobre Aspectos de Regulação Econômica”, é especialmente buscar “um maior equilíbrio na relação entre aeroportos e seus principais usuários, levando a um crescimento significativo de acordos e soluções negociadas diretamente entre as partes”. Tendo em vista ser este o objetivo da consulta, é contraditório que se estabeleça que a ANAC tenha tal ingerência na relação entre a Concessionária e as partes interessadas relevantes. Não obstante, temos ainda que os itens 5.4.2, 5.4.3 e 5.4.4 do Contrato informam, respectivamente, que constituem riscos suportados exclusivamente pela Concessionária (i) investimentos, custos ou despesas adicionais decorrentes da elevação dos custos operacionais e de compra ou manutenção dos equipamentos; (ii) não efetivação da demanda projetada ou sua redução por qualquer motivo, inclusive se decorrer da implantação de novas infraestruturas aeroportuárias dentro ou fora da área de influência do Aeroporto; e (iii) estimativa incorreta do custo dos investimentos a serem realizados pela Concessionária. Assim, não faz qualquer sentido que a Concessionária, sendo a única e exclusiva responsável pela estimativa dos

custos, despesas e investimentos, bem como por qualquer variação, seja de que natureza for, seja obrigada a, além de celebrar protocolos que provavelmente gerarão um sobrecusto, ter a obrigação de celebrar protocolos com todas as “partes interessadas relevantes”, que nem ao menos estão definidas.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece o que segue:

(i) As discussões sobre remuneração de área e atividades operacionais nas concessões vigentes revelam um acúmulo de alegações - tanto das Concessionárias quanto dos usuários de áreas operacionais - de baixa disposição à negociação da outra parte. Diante disso, julgou-se necessário um mecanismo que garantisse a ocorrência de negociações e expusesse o nível de engajamento de cada parte. Todavia, houve preocupação em evitar ingerência do regulador sobre a negociação em si, razão pela qual as cláusulas relativas às regras de consulta foram redigidas de forma pouco prescritiva e limitaram a atuação da ANAC ao final do processo.

(ii) O mecanismo proposto não impede que os preços sejam ajustados em função de variações de custo ou demanda, apenas estabelece que tais relações sejam transparentes a passíveis de crítica pelas partes interessadas relevantes. Rejeição não fundamentada pelas partes interessadas de propostas de reajuste em função de variações de custo/demanda pode configurar falta de engajamento destas, o que poderá levar a ANAC a permitir a implementação da proposta da Concessionária ao ser chamada a arbitrar.

(iii) As definições das partes interessadas relevantes para cada objeto de consulta encontram-se nas seções do Contrato que tratam dos respectivos objetos. Em alguns casos, optou-se por delegar à Concessionária a definição das partes interessadas relevantes para proporcionar flexibilidade ao processo. Serão promovidas alterações contratuais para reduzir as incertezas quanto à definição das partes interessadas relevantes nas consultas de gerenciamento tarifário e de remuneração de áreas e atividades operacionais.

DADOS DO COLABORADOR
INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASILIA S.A.
CONTRIBUIÇÃO Nº4378
Considerando a quantidade de Contribuições, todas forma compiladas em um único documento anexo a este.
JUSTIFICATIVA
Considerando a quantidade de Contribuições, todas forma compiladas em um único documento anexo a este.
RESPOSTA DA ANAC
N/A

DADOS DO COLABORADOR
INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASILIA S.A.
CONTRIBUIÇÃO Nº4379
Considerando a quantidade de Contribuições, todas forma compiladas em um único documento anexo a este.
JUSTIFICATIVA
Considerando a quantidade de Contribuições, todas forma compiladas em um único documento anexo a este.
RESPOSTA DA ANAC
N/A

DADOS DO COLABORADOR
INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASILIA S.A.
CONTRIBUIÇÃO Nº4380
Considerando a quantidade de Contribuições, todas forma compiladas em um único documento anexo a este.
JUSTIFICATIVA
Considerando a quantidade de Contribuições, todas forma compiladas em um único documento anexo a este.
RESPOSTA DA ANAC
N/A

DADOS DO COLABORADOR
INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S.A.
CONTRIBUIÇÃO Nº4382
Exclusão dos itens: 16.4 A Concessionária deverá, até o final da FASE I-A, elaborar plano de carreira e de cargos e salários, levando em conta o tratamento justo e equitativo para todos os empregados, e encaminhar à ANAC relação de equivalência entre o cargo desempenhado pelos empregados na Infraero e o cargo a ser assumido na Concessionária. 16.4.1 O plano de carreira e de cargos e salários deve ser apresentado em assembleia aos funcionários antes de iniciada a transferência efetiva para a Concessionária.
JUSTIFICATIVA
A Cláusula impõe uma relação de equivalência entre relações jurídicas diversas. A relação contratual do empregado com a empresa privada não se compara àquela firmada com o poder público. Os riscos do negócio, competitividade, questões de produtividade e qualidade são regidas por normas diversas, o que não nos permite o comparativo sugerido. Ademais, a política de remuneração e mérito, bem como a estrutura de cargos são aspectos estratégicos da empresa, sobre os quais há de se ter liberdade decisória, adstrito dos interesses individuais do empregado. A lei não obriga a empresa a validar suas políticas gerenciais em nenhuma esfera, tampouco em assembleia de empregados.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a obrigação de equivalência entre cargos da Concessionária e da Infraero foi retirada do contrato. Por outro lado, o item 16.4.1 tem como finalidade a apreciação do plano de carreiras e cargos para os trabalhadores em assembleia com vistas a dar publicidade aos mesmos, já que os envolve diretamente. Destaca-se que não há obrigatoriedade de contratação de efetivo mínimo da Infraero.

DADOS DO COLABORADOR
INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S.A.
CONTRIBUIÇÃO Nº4382
<p>6.17. A Revisão dos Parâmetros da Concessão tem como objetivo permitir a determinação:</p> <ul style="list-style-type: none">6.17.1. dos IQS;6.17.2. da metodologia de cálculo dos Fatores X e Q; e6.17.3. da Taxa de Desconto a ser utilizada no Fluxo de Caixa Marginal.6.17.4. das premissas e projeções operacionais que baseiam a curva de amortização da Contribuição Fixa anual
JUSTIFICATIVA
<p>De forma a acompanhar a metodologia proposta para o item 2.18 é necessário que se faça uma alteração neste item contratual para que as premissas e projeções operacionais sejam ajustadas a cada 5 anos de forma a atualizar a base de cálculo da contribuição fixa.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a Revisão dos Parâmetros da Concessão tem escopo restrito conforme consta do item específico da minuta de contrato de concessão, não sendo a sugestão apresentada objeto desse processo. Complementarmente, informa-se que o valor das contribuições fixas previstas são determinados conforme consta do próprio Contrato de Concessão, não cabendo a revisão de premissas e projeções operacionais que baseariam uma curva de amortização da Contribuição Fixa anual.</p>

DADOS DO COLABORADOR

INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº4382

11.1.1. Seu prazo de vigência não poderá ultrapassar o do Contrato de Concessão, salvo nos casos em que o prazo remanescente da concessão não for suficiente para garantir viabilidade econômica ao empreendimento, ouvido o Poder Concedente.

JUSTIFICATIVA

Retirar Anuência da Infraero e autorização da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, considerando a configuração política atual, consideramos ser pertinente incluir apenas a consulta ao Poder Concedente como ponto focal do controle do contrato.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão foi acatada para excluir a necessidade de anuência da Infraero para que a Concessionária possa celebrar com terceiros, prestadores de serviços de transporte aéreo, de serviços auxiliares ao transporte aéreo ou exploradores de outras atividades econômicas, contratos que envolvam a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário e cujo prazo de vigência ultrapassem o do Contrato de Concessão.

DADOS DO COLABORADOR
INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASILIA S.A.
CONTRIBUIÇÃO Nº4382
11.1.2.1. Os contratos cujos prazos ultrapassarem o prazo de vigência da Concessão, previamente autorizados nos termos do item 11.1.1, deverão prever remuneração periódica, devendo ser corrigidas monetariamente por índice oficial de inflação, sendo vedada a antecipação das parcelas que extrapolem o prazo de concessão, salvo nos casos em que seja demonstrada a necessidade da ampliação e/ou melhoria aeroportuária.
JUSTIFICATIVA
Se propõe que a cláusula seja alterada para se deixar aberta a possibilidade de antecipação de recursos monetários, com o objetivo de promover investimentos consideráveis, bem como a possibilidade da cobrança de percentual (variável) sobre o faturamento apurado pelo cessionário.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a redação do item foi alterada, entretanto, o texto sugerido não foi acatado na íntegra. Não se fará necessário que as parcelas da remuneração sejam iguais, entretanto, não será permitido que os pagamentos se concentrem no início da concessão uma vez que os investimentos efetuados por terceiros no complexo aeroportuário tendem a ser mais intensivos no início do prazo contratual, o que iria de encontro à saúde do fluxo de caixa do empreendimento por parte do cessionário e, desta forma, será considerada apenas a possibilidade de remuneração crescente ou constante durante toda a vigência do contrato, de modo a facilitar a execução de projetos por parte dos terceiros. A antecipação de parcelas nos casos em que seja demonstrada necessidade de ampliação ou melhoria não foi acatada pois não se deve permitir que a concessionária possa auferir rentabilidade de atividades que extrapolem o período da concessão.

DADOS DO COLABORADOR
INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S.A.
CONTRIBUIÇÃO Nº4382
<p>Exclusão do item: 11.2. Em todos os contratos que a Concessionária celebrar para formalizar a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário com o objetivo de exploração econômica deverá constar o dever de o terceiro:</p> <p>11.2.1. disponibilizar, a qualquer tempo, inclusive por solicitação da ANAC, as demonstrações contábeis relativas à exploração realizada; e</p> <p>11.2.2. adotar contabilidade separada para cada uma das atividades exploradas, segundo as normas contábeis vigentes.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>A exigência de contabilidade separada para terceiros gera apenas burocracia para os parceiros de negócio da Concessionária e até possíveis aumentos de suas despesas. Ainda, não compete à concessionária e à ANAC fiscalizar e normatizar a contabilidade de empresas privadas não envolvidas diretamente na concessão. A auditoria fiscal e contábil dos estabelecimentos de terceiros localizados no sítio aeroportuário compete à Receita Federal do Brasil e demais órgãos competentes. Ainda, não se vislumbra o objetivo e a real contribuição para a fiscalização do Contrato de Concessão da disponibilização, por exemplo, das informações contábeis de um restaurante localizado no aeroporto.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a cláusula foi alterada, prevendo a exigência de contabilidade separada apenas para empresas que realizam atividades operacionais, nos termos do contrato de concessão.</p>

DADOS DO COLABORADOR

INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº4382

11.4. A Concessionária disponibilizará, após consulta prévia pelo Poder Público à Concessionária da possibilidade, disponibilidade e dimensionamento, espaços e tempo das mídias e de pontos destinados à veiculação de publicidade temporária no Complexo Aeroportuário para publicidade institucional de interesse público, sem ônus financeiro ao Poder Público.

11.4.1 Os espaços disponibilizados pela Concessionária a fim de garantir o cumprimento do item anterior serão consideradas áreas operacionais dos componentes aeroportuários e não serão descontados na contabilização das áreas disponibilizadas aos usuários no que tange aos Parâmetros Mínimos de Dimensionamento do PEA.

JUSTIFICATIVA

A cláusula é ampla e irrestrita, desta forma, se propõe que sejam especificadas em que circunstâncias se exigirá a disponibilização de áreas para publicidade institucional de interesse público e os limites de áreas operacionais que poderão ser utilizados sem impactar o direito da Concessionária em obter receitas não tarifárias pela cessão onerosa de áreas comerciais e sem o prejuízo do nível de serviço definido pelos Parâmetros Mínimos de Dimensionamento do PEA. Ainda, devem ser estabelecidos critérios para tais disponibilizações, por exemplo, não se pode solicitar que sejam cedidas áreas de publicidade para propaganda institucional governamental que não voltada para a orientação e avisos importantes aos usuários.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a sugestão não será acatada. Os espaços e tempos de mídias destinados à veiculação de publicidade não impactam de forma significativa a operação do aeroporto, bem como a exploração de receitas não tarifárias. Adicionalmente, cumpre ressaltar que as campanhas institucionais variam periodicamente, conforme

a necessidade do Poder Público, razão pela qual não é possível especificar quais serão os critérios.

DADOS DO COLABORADOR

INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº4382

Excluir o item: 11.8. As propostas de definição e de alteração dos valores e critérios de remuneração, bem como de criação de novas cobranças pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais, devem ser precedidas de consulta às partes interessadas relevantes, conforme previsto no item 15.1. 11.8.1. A consulta deve explicitar as justificativas das propostas e ser acompanhada de todas as informações relevantes para a sua avaliação.

11.9. A Concessionária deverá apresentar à ANAC protocolo de concordância assinado pelas partes interessadas relevantes que formalize acordo em relação aos termos das propostas.

11.9.1. A Concessionária somente poderá implementar o protocolo de concordância após aprovação da ANAC.

JUSTIFICATIVA

A complexidade de negociação e de se conseguir consenso, devido a existência de uma grande variedade de empresas de diferentes atividades que operam nos aeroportos;

-Todo esse processo pode inviabilizar ou retardar de forma importante investimentos em áreas fundamentais que são criadas para atender a diferentes empresas e atividades, que poderia ser retardado por não acordo com uma empresa específica. -Muitas das vezes para um mesmo negócio há a interferência de mais de uma empresa ou atividade e seria muito complicado manter uma negociação triangular;

-Recomendamos a manutenção de modelo similar ao dos contratos atuais (GRU,BSB.VCP,etc) onde as concessionárias definem suas políticas comerciais para os contratos das áreas operacionais e atividades operacionais por critérios objetivos de precificação e que a ANAC possa atuar como fiscalizador e árbitro em caso de registro de reclamações das partes interessadas.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece o que segue:

(i) As cláusulas relativas às regras de consulta foram redigidas de forma pouco prescritiva e limitaram a atuação da ANAC ao final do processo para garantir flexibilidade à Concessionária para colocar a consulta em prática utilizando procedimentos céleres e adequados a cada caso, evitando que o processo retarde investimentos nas áreas.

(ii) No modelo atual, a não concordância dos usuários de áreas operacionais com os termos dos contratos tende a resultar em denúncias de práticas abusivas ou discriminatórias, que ensejam atuação da ANAC, seja por meio de investigação ou de composição administrativa de conflitos, sendo as regras de consulta um dos instrumentos disponíveis para mediação. Portanto, além do custo inicial de negociação, a Concessionária pode precisar incorrer também nos custos de resolução dos conflitos, que atualmente são apenas adiados. A realização de consulta implica na ocorrência em um mesmo momento da negociação dos termos dos contratos e da resolução de eventuais conflitos, evitando a duplicação dos custos associados à discussões sobre os preços.

(iii) É importante interpretar as cláusulas 11.8 e 11.9 em conjunto com as cláusulas 11.11 e 11.12, ou seja, deve-se considerar que, mesmo na ausência de protocolo de concordância assinado por todas as partes, a Concessionária pode requerer arbitramento pela ANAC e ter a implementação de sua proposta permitida caso fique clara a razoabilidade da proposta e o engajamento da Concessionária na tentativa de alcançar o protocolo.

DADOS DO COLABORADOR

INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº4382

Exclusão do item: 5.4.24. custos decorrentes das desocupações do sítio aeroportuário referidas no item 3.1.53, bem como de eventuais reassentamentos e realocações;

JUSTIFICATIVA

As desocupações de áreas dentro do sítio aeroportuário dependem do Poder Público e de seus órgãos com poder de polícia para garantir a efetivação dessas ações, desta forma, os riscos relacionados devem ser imputados ao Poder Concedente.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que a posse da área do aeroporto será transferida à Concessionária, concomitantemente à celebração do Contrato, no estado em que se encontra. Em face disso, julga-se que o agente privado possuirá melhores condições de gerenciar a desocupação da área do aeroporto, nos moldes definidos em seu projeto. Pelas razões expostas, a alocação das obrigações e riscos relacionados à desocupação do complexo aeroportuário seguirá o disposto nos itens 2.5,3.1.50 e 5.4.24 da minuta de Contrato, parte do Edital,

DADOS DO COLABORADOR
INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S.A.
CONTRIBUIÇÃO Nº4382
EBITDA: Lucro Antes dos Juros, Impostos, Depreciação e Amortização (incluindo Outorga Fixa e Variável)
JUSTIFICATIVA
Inserir na Seção I – Das definições a Definição de EBITDA, pois não era citada, o EBITDA não era utilizado até então para nenhum cálculo ligado ao Edital/Contrato
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que não há referências ao termo EBITDA ao longo do Contrato. Portanto, não há que se incluir o termo no Capítulo I, Seção I do Contrato

DADOS DO COLABORADOR
INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S.A.
CONTRIBUIÇÃO Nº4382
6.1.9 Sistema de Carga;
JUSTIFICATIVA
Eliminar a limitação a operações de carga aérea considerando que um aeroporto não processa somente cargas aéreas sendo terminais de cargas recebem cargas de multimodalidades (área, marítima, rodoviária) não pode se restringir ao modal aéreo. Ainda, por uma leitura menos restritiva do Código Brasileiro de Aeronáutica, os aeroportos compreendem áreas destinadas ao atendimento e movimentação de passageiros, bagagens e cargas (Art. 39 inciso III da Lei 7.565 de 19 de dezembro de 1986) sem a existência da restrição "aéreas".
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o item 6.1.9 foi excluído. Entretanto, cumpre destacar que, embora o elemento aeroportuário "Sistema de Carga" tenha sido excluído da redação final do documento, o Anexo 02 - PEA dispõe no item 3.1.1. sobre o objeto da Concessão no qual inclui a prestação dos serviços de armazenagem e capatazia

DADOS DO COLABORADOR

INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº4382

6.1.14.1 A Concessionária deverá disponibilizar aos órgãos e entidades públicas, que por disposição legal operam no aeroporto, áreas climatizadas e com infraestrutura construtiva para a realização de suas atividades.

JUSTIFICATIVA

Não pode a Concessionária se tornar refém das demandas constantes do Órgãos Públicos e agir como substituto e suprir as deficiências do Orçamento Público. Os órgãos e entidades que atuam no aeroporto possuem dotação orçamentária para exercer suas atividades no aeroporto, inclusive para aquisição de material, equipamentos, mobiliário e rateio de despesas.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a sugestão foi acatada no que tange à exclusão da obrigatoriedade de fornecimento de mobiliário e equipamentos.

DADOS DO COLABORADOR
INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASILIA S.A.
CONTRIBUIÇÃO Nº4382
<p>7.1. Novos terminais de passageiros ou ampliações dos terminais de passageiros existentes (exceto aqueles dedicados exclusivamente à Aviação Geral) deverão estar organizados em dois ou mais níveis operacionais, em que ocorra o processamento dos embarques e dos desembarques em pavimentos distintos, cada qual com sua respectiva via de acesso terrestre e meio-fio para veículos no lado terra.</p> <p>7.1.1 Configurações de terminal de passageiros distintas do especificado no item 7.1 poderão ser aceitas, desde que assegurado, nestas instalações, pelo menos o nível de serviço estabelecido neste PEA e observado o procedimento estabelecido no item 2.32 do Contrato. Neste caso, as empresas aéreas consultadas podem ser aquelas que operam ou operarão no respectivo terminal</p>
JUSTIFICATIVA
<p>A possibilidade prevista na clausula 7.1.1 deve ser consentida já na fase I de ampliações prescritivas visando manter a viabilidade e as necessidades operacionais de empresas aéreas regulares cuja frota de aeronaves tem sua operação otimizada quando em posições remotas e não em pontes de embarque. Tal flexibilização está de acordo com a política nacional de incentivo à implantação de operadoras low-cost, que conhecidamente tem preferencia de operação em terminal de único pavimento sem utilização de pontes de embarque e demais facilidades utilizadas pela aviação tradicional.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão foi parcialmente acatada. A exigência disposta no item 7.1 da minuta submetida a audiência pública (ou 6.1 da versão definitiva) do Anexo 02 foi alterada.</p>

DADOS DO COLABORADOR

INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº4382

9.1 Em até 180 (cento e oitenta) dias a contar da data de eficácia do Contrato e, quando que verificar a necessidade de investimentos para manter o nível de serviço adequado de acordo com a demanda de passageiros a Concessionária deverá apresentar à ANAC o Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI) para todo o período da Concessão

JUSTIFICATIVA

Se propõe prazo maior possibilitando melhor planejamento na elaboração do documento. Quanto à proposta de revisões quinquenais mandatórias, consideramos que, ante a dinâmica de atualização requerida pela característica de gestão do próprio plano, e a necessidade de sua utilização para a fiscalização do Contrato, não há a necessidade de fixação de prazo de revisão uma vez que o mesmo deve sempre refletir a realidade do aeroporto.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão foi parcialmente acatada e que o prazo para apresentação do PGI foi alterado.

DADOS DO COLABORADOR

INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº4382

Excluir o item: 9.11.2.5 O programa de melhorias da infraestrutura deverá fornecer uma breve descrição das intervenções previstas para os prazos de 5 (cinco) e 10 (dez) anos, com os devidos desenhos necessários para o seu entendimento, indicando as estimativas de custo para cada uma das suas ações, incluindo os componentes do lado ar e lado terra, desenvolvimento comercial e gestão ambiental.

JUSTIFICATIVA

Tendo vista que para horizonte de 5 anos ou 10 anos (médio e longo prazo) não é viável definir os investimentos necessários com o nível de detalhamento contido nesta cláusula, entendemos que a cláusula deve ser excluída. O máximo que pode ser feito com a antecedência de 5 a 10 anos é o planejamento de quais investimentos serão necessários e não como tais investimentos serão executados. Considerando o caráter vinculante do PGI, realizar um planejamento de médio e longo prazo não é razoável.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que a sugestão foi parcialmente acatada. Dessa forma, foi excluída a necessidade de detalhamento das ações que tratam de desenvolvimento comercial e gestão ambiental.

DADOS DO COLABORADOR

INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº4382

4.13.1. A ANAC poderá motivadamente, após parecer a ser submetido à Concessionária assegurando o direito ao contraditório e à ampla defesa, exigir a criação de subsidiária integral para a futura execução de determinado serviço auxiliar ao transporte aéreo.

JUSTIFICATIVA

A cláusula 4.13.1 não indica quais motivações podem levar a ANAC a exigir a criação de subsidiária integral. Se propõe que a cláusula seja alterada para incluir que a ANAC apresente para consideração da Concessionária assegurando o direito ao contraditório e à ampla defesa, parecer que indique os motivos para essa exigência excepcional antes de impor tal exigência e de que o serviço se inicie.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a sugestão não será acatada e que a redação do item foi alterada. A possível exigência de criação de subsidiária integral tem uma motivação de regulação concorrecial. Nova redação: "A ANAC poderá a qualquer tempo, por motivos concorreciais, exigir a criação de subsidiária integral para a execução de determinado serviço auxiliar ao transporte aéreo."

DADOS DO COLABORADOR
INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASILIA S.A.
CONTRIBUIÇÃO Nº4382
Excluir o item: 10. Plano de Eventos Especiais (PEE)
JUSTIFICATIVA
Eventos especiais necessitam de coordenação não só do operador aeroportuário, dependendo de ações relevantes de outros órgãos e outros entes relacionados. Desta forma, é impossível que a Administradora Aeroportuária seja responsável por realizar isoladamente tal planejamento. A gestão e planejamento de eventos especiais e suas especificidades operacionais se dá de forma a refletir as negociações e estrutura necessária que somente é conhecida com a proximidade do evento. Não há possibilidade de realizar um planejamento com tanta antecedência sem o input dos players envolvidos. Ainda, a necessidade de protocolo de um Plano apenas aumenta burocratização de atividades operacionais de um aeroporto.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que o Plano de Eventos Especiais - PEE conforme os termos do Contrato de Concessão deverá ser apresentado para situação que se caracterize como evento especial, com notificação à ANAC de elaboração com 180 dias antes do início do evento e com apresentação em até 60 dias do início do evento. Conforme o Contrato de Concessão a elaboração do PEE deve considerar a construção conjunta de todas as partes interessadas seguindo as orientações previstas no Capítulo de Regras de Consulta. Dessa forma, verifica-se que há tempo hábil para o desenvolvimento plano e coordenação com todos os atores envolvidos.

DADOS DO COLABORADOR

INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº4382

Exclusão dos itens: 3.1.42. promover a desapropriação dos imóveis necessários à realização de investimentos ao longo da concessão cuja fase executória não tenha ainda sido iniciada, e indenizar seus proprietários, devendo ainda, quando for o caso, solicitar a publicação dos decretos ao Poder Concedente e a outorga de poderes necessária, nos termos do artigo 29, inciso VIII, da Lei 8.987/95;2.5. Eventuais desocupações de áreas localizadas no sítio aeroportuário, em posse ou detenção de terceiros, prévias ou posteriores à celebração do Contrato, serão de integral responsabilidade da Concessionária.

2.5.1. As desocupações necessárias à realização da obra descrita no item 8.3.4 do Anexo 2 – Plano de Exploração Aeroportuária serão de responsabilidade do Poder Público. (Item aplicável exclusivamente ao contrato do aeroporto Salgado Filho)

2.5.2. O dever da Concessionária, previsto no item 3.1.53, de manter a integridade da área do Aeroporto em relação às áreas decorrentes das desocupações previstas no item 2.5.1 surgirá na medida em que as mesmas lhe forem entregues livres e desembaraçadas pelo Poder Público (Item aplicável exclusivamente ao contrato do aeroporto Salgado Filho).

JUSTIFICATIVA

As desapropriações de áreas dentro do sítio aeroportuário dependem do Poder Público e de seus órgãos com poder de polícia para garantir a efetivação dessas ações. A Concessionária não tem coercibilidade suficiente para realizar qualquer ação neste sentido, não sendo possível imputar essa responsabilidade à Concessionária. Assim se propõe eliminar o item 2.5.1 e suas cláusulas relacionadas.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece inicialmente que a previsão em tela foi inserida em atendimento a diretriz do governo federal. Não obstante, registra-se que a necessidade e abrangência de eventuais

desapropriações dependerão do plano de investimentos da Concessionária. Adicionalmente, a posse da área do aeroporto será transferida à Concessionária concomitantemente à celebração do Contrato de Concessão. Em face disso, julga-se que a Concessionária possuirá melhores condições de defender e manter a integridade da área do Aeroporto, inclusive com a adoção das medidas judiciais e administrativas necessárias à garantia da efetividade dessas ações. Pelas razões expostas, a alocação das obrigações e riscos relacionados a desapropriações seguirá o disposto no Contrato de Concessão.

DADOS DO COLABORADOR
INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASILIA S.A.
CONTRIBUIÇÃO Nº4382
Excluir o item: 11. Plano de Contingencias para Situações Excepcionais (PCSE)
JUSTIFICATIVA
Compreendemos que o referido Plano que tem o mesmo objetivo do Plano de Emergência PLEM, já previsto na regulamentação aeroportuária vigente, de obrigação contratual vinculada, o que cria encargo adicional, desnecessário e instrumento ineficaz.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que o Plano de Contingências para Situações Excepcionais – PCSE e o Plano de Emergência Aeroportuária – PLEM têm escopos distintos, porém complementares. Dessa forma, o PCSE deve conter as ações a serem executadas pelos diversos agentes que atuam no Aeroporto para as ocorrências que provocam interrupção temporária da adequada prestação de serviço. Adicionalmente, destaca-se que não se incluem no PCSE os planos previstos em regulamentação específica de segurança operacional e de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita

DADOS DO COLABORADOR
INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S.A.
CONTRIBUIÇÃO Nº4382
<p>Excluir o item:9.3. Ao apresentar o PGI, a Concessionária deverá demonstrar que o mesmo foi apresentado às empresas aéreas que operam voos regulares no Aeroporto, fazendo o registro de eventuais contribuições recebidas.</p> <p>9.3.1 A Concessionária deverá apresentar justificativas para as contribuições não aceitas, podendo a ANAC solicitar informações, esclarecimentos e documentos adicionais.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>A burocracia imposta cria entraves no desenvolvimento do planejamento do gestor do Contrato de Concessão, prejudicando a dinâmica de atualização requerida pelo próprio contrato para o PGI e em consequência o processo de fiscalização do Contrato. O PGI é documento vinculante e como tal deve refletir as intenções e possibilidades da Concessionária e não deve sofrer a ingerência e influência de terceiros não envolvidos diretamente na relação contratual. De qualquer modo a gestão natural dos investimentos e das operações se dá de forma simbiótica, já refletindo os anseios dos usuários e a relação cotidiana com as empresas aéreas, suas demandas e suas particularidades.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que o objetivo da ANAC é deixar claro a necessidade de que as empresas aéreas façam parte do processo de planejamento do aeroporto, para ajudar a identificar deficiências operacionais nos planos e projetos.</p>

DADOS DO COLABORADOR
INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S.A.
CONTRIBUIÇÃO Nº4382
3.1.22 ter assegurada a infraestrutura para garantir capacidade do sistema de pistas pela autoridade competente, conforme Anexo 10 – Capacidade do Sistema de Pistas
JUSTIFICATIVA
Essa cláusula conforme a redação original contraria o disposto na Introdução do Anexo 10, pois apresenta situação claramente inviável ao requerer que a Concessionária seja responsável por assegurar a capacidade de pista requerida pelo Contrato que está a cargo do Poder Público conforme deixa claro o referido Anexo.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o item 3.1.22 da minuta de contrato submetida a audiência pública (ou 3.1.19 na versão definitiva) refere-se a um direito da Concessionária, e não um dever, desde que não existam restrições de capacidade decorrentes de indisponibilidade de infraestrutura aeroportuária que constituem risco da Concessionária.

DADOS DO COLABORADOR

INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº4382

6.1.14.2 As áreas mencionadas no item anterior deverão ser alvo de discussão prévia entre a Concessionária e o órgão ou entidade atuante no aeroporto, e ficarão limitadas à Demanda Prevista no PGI em função das atividades operacionais desenvolvidas no terminal aeroportuário. Em caso de não concordância entre os interessados, será evocada a responsabilidade prevista na cláusula 3.2.8 para atuação do Poder Concedente nas negociações.

JUSTIFICATIVA

Não pode a Concessionária se tornar refém das demandas constantes do Órgãos Públicos e agir como substituto e suprir as deficiências do Orçamento Público. Os órgãos e entidades que atuam no aeroporto possuem dotação orçamentária para exercer suas atividades no aeroporto, inclusive para aquisição de material, equipamentos, mobiliário e rateio de despesas.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece sua contribuição e informa que cabe ao operador da infraestrutura aeroportuária estabelecer tratativas com órgãos públicos cuja atuação seja necessária no ambiente do aeroporto.

DADOS DO COLABORADOR

INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº4382

EBITDA: Lucro Antes dos Juros, Impostos, Depreciação e Amortização (incluindo Outorga Fixa e Variável)

JUSTIFICATIVA

Inserir na Seção I – Das definições a Definição de EBITDA, pois não era citada, o EBITDA não era utilizado até então para nenhum cálculo ligado ao Edital/Contrato.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que o cronograma de pagamento da contribuição fixa foi alterado, conforme pode ser verificado na Seção IV - da Contribuição ao Sistema do contrato de concessão, deste modo a inclusão da definição do EBITDA no contrato social torna-se desnecessária.

DADOS DO COLABORADOR

INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº4382

2.6. Serão, ainda, de integral responsabilidade da Concessionária, a remoção de quaisquer bens para a liberação de áreas do sítio aeroportuário listadas pela gestão Local da INFRAERO em documento específico a constar da documentação técnica do aeroporto.

JUSTIFICATIVA

Os riscos relacionados a essa responsabilidade não são facilmente mensurados pelos estudos prévios ou pelos levantamentos decorrentes de visitas técnicas. Tais áreas devem estar listadas pelo atual operador em documento específico ou no respectivo EVTEA. Desta forma, se propõe alterar o texto para garantir que esse risco não ficará imputado à Concessionária caso os bens (e as áreas onde estejam) a serem removidos não sejam listados pelo atual operador em documento específico ou não estejam indicados no respectivo EVTEA.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que a posse da área do aeroporto será transferida à Concessionária concomitantemente à celebração do Contrato. Em face disso, julga-se que o agente privado possuirá melhores condições de gerenciar a remoção de bens da área do Aeroporto, inclusive quanto à sua guarda, e ao momento de sua retirada. Pelas razões expostas, a alocação das obrigações e riscos relacionados à remoção de bens do complexo aeroportuário seguirá o disposto nos itens 2.6. e 3.1.49 da minuta de Contrato, ainda que os bens em questão não estejam relacionados expressamente.

DADOS DO COLABORADOR

INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº4382

2.18. As Contribuições Fixas Anuais, decorrentes de 90% (noventa por cento) da Contribuição Fixa, serão calculadas de acordo com o desempenho operacional do negócio, representado pela ponderação, na mesma proporção, da evolução da Curva de Passageiros e Resultado EBITDA ao longo do prazo de vigência da Concessão. Sendo assim, as Contribuições Fixas anuais serão calculadas com base na seguinte fórmula:

$$O1 = \left\{ O0 \times \left[\left(\frac{Pax1}{Pax\Sigma} \times 0,5 \right) + \left(\frac{EBITDA1}{EBITDA\Sigma} \times 0,5 \right) \right] \right\} \times (IPCA1 - IPCA0)$$

Onde:

O1 é o valor reajustado da Contribuição Fixa anual;

O0 é o valor da Contribuição Fixa Anual a preços correntes do dia da realização da Sessão Pública do Leilão;

Pax1 corresponde o número de passageiros estimado para o ano corrente (embarque, desembarque e conexão);

PaxΣ corresponde ao número total de passageiros estimado até o final da concessão (embarque, desembarque e conexão);

EBITDA1 é o resultado operacional pré-Outorga estimado para o ano corrente;

EBITDAΣ é a somatória dos EBITDAs estimados até o final da concessão;

IPCA1 corresponde ao IPCA referente ao mês anterior ao pagamento da Contribuição Fixa Anual; e

IPCA0 corresponde ao IPCA referente ao mês de realização da Sessão Pública do Leilão.

2.18.1. A evolução da Curva de Passageiros e EBITDA, bem como o cálculo das Contribuições Fixas anuais baseado na fórmula do item anterior, serão apreciados previamente pela ANAC e somente serão válidos após a anuência dessa instituição.

2.18.2. Caso o resultado da ponderação da Curva de Passageiros

e EBITDA indique em algum período valor de Contribuição Fixa anual negativo, o mesmo será desconsiderado. Será utilizado então o mesmo valor de amortização realizado no período imediatamente anterior, acrescido da devida atualização pelo IPCA.

2.18.3. Os valores devidos pela Concessionária como Contribuição Fixas anuais, na data base do Contrato de Concessão, são os seguintes:

(A) Valor da Contribuição Fixa Total.....: R\$

(B) Valor da Contribuição Fixa Inicial.....: R\$

(C) Saldo Restante da Contribuição Fixa....: R\$

PAR-109-RG-PT-0003

.8.

JUSTIFICATIVA: Se propõe nova metodologia para cálculo da amortização anual da Contribuição Fixa, que deixaria de ser linear, como é hoje e como está na minuta do Edital/Contrato para as novas concessões, e passaria ser vinculada a aspectos operacionais, acompanhando a curva de crescimento do negócio. Para tanto, é utilizada a ponderação, em igual proporção, de dois indicadores: Curva de Passageiros e Resultado EBITDA (Lucro Antes dos Juros, Impostos, Depreciação e Amortização (incluindo Outorga)).

5.4 - Capítulo II, Seção V – Das Fases de Realização do Objeto

ITEM: 2.32. Ao apresentar o Anteprojeto, a Concessionária deverá demonstrar que o mesmo foi apresentado às empresas aéreas que operam voos regulares no aeroporto, fazendo o registro de eventuais contribuições recebidas.

2.32.1. A Concessionária deverá apresentar justificativas para as contribuições não aceitas, podendo a ANAC solicitar informações, esclarecimentos e documentos adicionais.

2.32.2. A ANAC poderá levar em consideração as contribuições das empresas aéreas para estabelecer condicionantes à aprovação do anteprojeto.

SUGESTÃO: Excluir

JUSTIFICATIVA: As cláusulas criam uma carga exorbitante de burocracia, pois o processo inclui

(E) (F) (G) (H) (I) = (F x 0,5) + (H x 0,5) (J) = I x C

Pax/Ano* % EBITDA Anual (R\$) % Ponderação (%)

Contribuição Fixa

Anual (R\$)

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

Total 100% 100% 100%

* total anual de passageiros domésticos e internacionais (embarque, desembarque e conexão)

JUSTIFICATIVA

Se propõe nova metodologia para cálculo da amortização anual da Contribuição Fixa, que deixaria de ser linear, como é hoje e como está na minuta do Edital/Contrato para as novas concessões, e passaria ser vinculada a aspectos operacionais, acompanhando a curva de crescimento do negócio. Para tanto, é utilizada a ponderação, em igual proporção, de dois indicadores: Curva de Passageiros e Resultado EBITDA (Lucro Antes dos Juros, Impostos, Depreciação e Amortização (incluindo Outorga)).

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que o cronograma de pagamento da contribuição fixa foi alterado, conforme pode ser verificado na Seção IV - da Contribuição ao Sistema do contrato de concessão.

DADOS DO COLABORADOR

INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº4382

Exclusão do item: 2.32. Ao apresentar o Anteprojeto, a Concessionária deverá demonstrar que o mesmo foi apresentado às empresas aéreas que operam voos regulares no aeroporto, fazendo o registro de eventuais contribuições recebidas.

2.32.1. A Concessionária deverá apresentar justificativas para as contribuições não aceitas, podendo a ANAC solicitar informações, esclarecimentos e documentos adicionais. 2.32.2. A ANAC poderá levar em consideração as contribuições das empresas aéreas para estabelecer condicionantes à aprovação do anteprojeto.

JUSTIFICATIVA

As cláusulas criam uma carga exorbitante de burocracia, pois o processo inclui registro de tudo, em especial, das contribuições e das justificativas de aceitação ou rejeição. Ademais, as grandes diferenças entre os modelos de operação e os planos de negócios de cada operador aéreo pode inviabilizar a busca de um consenso quanto as discordâncias, necessidades e anseios quanto ao anteprojeto, sendo um obstáculo para o cumprimento do cronograma de ampliações que são mandatórias na Fase I-B.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que o objetivo da ANAC é dar mais transparência ao processo ouvindo as partes mais diretamente envolvidas na operação para uma maior eficiência do do processo de planejamento do aeroporto. Dessa forma, o objetivo da cláusula é gerar ganho de sinergia uma vez que as questões operacionais relevantes foram objeto de discussão prévia antes da avaliação da Agência. A ANAC não tem a intenção de apresentar objeção a um dado projeto simplesmente por não atender as solicitações das empresas aéreas.

DADOS DO COLABORADOR

INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº4382

2.35 (e 2.48). A fim de se concluir o processo de aprovação do anteprojeto, a ANAC poderá solicitar à Concessionária, com base em parecer técnico após análise prévia, modelo de simulação computacional, incluindo a documentação completa das premissas utilizadas e previsão de desempenho em relação ao nível de serviço estabelecido, caso o anteprojeto apresentado não atenda o previsto na cláusula 2.33.

JUSTIFICATIVA

De forma a garantir a otimização, racionalidade financeira do processo de aprovação e desenvolvimento do anteprojeto e a devida justificativa dos atos da Administração, sugere-se a modificação da cláusula para que conste a necessidade de a solicitação vir acompanhada de parecer técnico em que constem as premissas utilizadas e previsão de desempenho em relação ao nível de serviço estabelecido que não encontra-se comprovado na documentação já em poder da Agência.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que o texto não será alterado, entretanto ressalta-se que todo ato administrativo deve ser motivado.

DADOS DO COLABORADOR
INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S.A.
CONTRIBUIÇÃO Nº4382
Exclusão do item: 3.1.2. atender às exigências, recomendações ou observações feitas pela ANAC, conforme os prazos fixados em cada caso;
JUSTIFICATIVA
De forma a garantir a otimização, racionalidade financeira do processo de aprovação e desenvolvimento do anteprojeto e a devida justificativa dos atos da Administração, sugere-se a modificação da cláusula para que conste a necessidade de a solicitação vir acompanhada de parecer técnico em que constem as premissas utilizadas e previsão de desempenho em relação ao nível de serviço estabelecido que não encontra-se comprovado na documentação já em poder da Agência.
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o item 3.1.2 constitui importante instrumento de que a Agência dispõe para assegurar o cumprimento das obrigações contratuais, de forma a possibilitar o atendimento da obrigação descrita no item 3.1.1 do Contrato de Concessão. Cabe salientar que o item em questão não se relaciona apenas ao procedimento de aprovação de anteprojeto ou à fiscalização de nível de serviço, passando, do contrário, todo o escopo de obrigações estabelecidas contratualmente. Portanto, a proposta não se mostra adequada à finalidade dessa previsão contratual, haja vista estabelecer limitação que inevitavelmente prejudicaria o processo fiscalizatório do Poder Concedente.</p> <p>Cumprido ressaltar que o item 3.1.2 guarda estreita relação com a previsão do Capítulo VII da Lei n.º 8.987 (Lei de Concessões) que trata dos encargos do Poder Concedente.</p>

DADOS DO COLABORADOR
INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASILIA S.A.
CONTRIBUIÇÃO Nº4382
3.1.46.1. i. em até 45 (quarenta e cinco) dias após o encerramento de cada trimestre os balancetes mensais analíticos dos três primeiros trimestres do exercício; e
JUSTIFICATIVA
fim de otimizar e racionalizar o envio de informações à ANAC se sugere alterar a obrigação de entregar os balancetes do 4º trimestre no 45º dia, para entrega no dia 15 de maio junto com todo o pacote de informações contábeis anuais. A obrigação de entregar balancete do último trimestre no 45º dia após encerramento do exercício gera retrabalho, pois nesta data as Demonstrações Financeiras normalmente já estão em processo de auditoria ainda não concluída, e os dados enviados acabam sofrendo alterações e precisam ser reenviados em 15 de maio.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que o envio dos balancetes mensais analíticos, inclusive os do 4º trimestre, no prazo de até 45 (quarenta e cinco) dias após o encerramento do trimestre tem como objetivo receber a informação contábil por período mensal e antes do encerramento do exercício, visto que as informações consolidadas e ajustadas deverão ser encaminhadas por meio do balancete de encerramento do exercício conforme estabelecido no item 3.1.43.2 do contrato de concessão.

DADOS DO COLABORADOR
INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S.A.
CONTRIBUIÇÃO Nº4382
<p>3.1.19. providenciar todas as licenças ambientais necessárias para a execução das novas obras do Aeroporto, observadas as condicionantes previstas nas respectivas Licenças Prévias e de Instalação obtidas pelo Poder Concedente e as novas exigências dos órgãos ambientais decorrentes do projeto adotado pela Concessionária;</p> <p>3.1.20. cumprir integralmente com as condicionantes ambientais e medidas compensatórias das Licenças Prévias, de Instalação e de Operação do Aeroporto e com novas exigências solicitadas pelos órgãos ambientais;</p> <p>3.1.20.1 Em caso de assunção emergencial de responsabilidade por condicionantes e medidas compensatórias por parte da Concessionária com fins de garantir licenciamento ambiental do empreendimento, garante-se esta o direito de reequilíbrio econômico financeiro do contrato.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>É preciso fazer uma ressalva nestes itens para que as responsabilidades absorvidas pela Concessionária refiram-se apenas às novas Licenças, ou seja, àquelas inerentes às obras e ampliações planejadas e a serem realizadas pela concessionária, restando claro que as condicionantes e medidas compensatórias referentes a instalações e licenças já emitidas e não cumpridas ou em vias de cumprimento ficam a cargo do Poder Concedente, e não serão repassadas à Concessionária. Em caso de assunção emergencial de responsabilidade por condicionantes e medidas compensatórias por parte da Concessionária com fins de garantir licenciamento ambiental do empreendimento, garante-se à SPE o direito de reequilíbrio econômico financeiro.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que será transferida para a Concessionária a obrigação de resolver todas as questões ambientais relacionadas ao Aeroporto. A Subseção III da Seção I do Capítulo III da minuta de Contrato atribui à Concessionária a responsabilidade de: (a)</p>

providenciar as licenças ambientais necessárias; (b) observar as condicionantes previstas nas licenças a serem obtidas e nas licenças já obtidas pelo Poder Concedente; e (c) atender as novas exigências dos órgãos ambientais. A medida permite que a Concessionária tenha domínio de todas as questões que influenciam a operacionalização do projeto.

Neste termos, e conforme preleciona o item 5.2.14 do Contrato, caberá ao Poder Concedente arcar com os custos decorrentes de passivos ambientais não conhecidos até a data de publicação do Edital. No caso em tela, a compensação ambiental se dá sobre passivos conhecidos, o que enseja a aplicação do item 5.3 do Contrato, que define a alocação à Concessionária dos riscos não expressamente relacionados no item 5.2 do Contrato.

Assim, é sua a atribuição de recolher o valor da compensação ambiental, prevista como condicionante da licença e já conhecida por ocasião da publicação do Edital.

DADOS DO COLABORADOR
INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S.A.
CONTRIBUIÇÃO Nº4382
4.6.2. A concessionária deverá informar à ANAC, com no máximo 30 (trinta) dias, sobre as majorações e descontos praticados..
JUSTIFICATIVA
Se propõe que as majorações e descontos sejam informados a ANAC somente após a concessão dos descontos e não com antecedência para permitir maior liberdade de gestão devido à dinâmica envolvida.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a cláusula em questão visa à manutenção da previsibilidade das tarifas alinhada com o disposto no item 3.1.25, que determina o dever da Concessionária de "informar à população e aos usuários em geral, sempre que houver alteração das Tarifas cobradas, o novo valor e a data de vigência com pelo menos 30 (trinta) dias de antecedência". Ademais, busca-se, dessa forma, promover transparência na realização do gerenciamento tarifário, permitindo aos usuários condições isonômicas de conhecimento e fruição dos descontos a serem concedidos.

DADOS DO COLABORADOR

INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº4382

Exclusão do item: 3.1.44. assegurar aos empregados da Concessionária, nos termos do Estatuto Social, o direito de indicar um membro para o Conselho de Administração da Concessionária;

JUSTIFICATIVA

Se propõe a exclusão da cláusula por contrariar o disposto no parágrafo único do art. 140 da Lei nº 6.404 de 15 de Dezembro de 1976 ("Parágrafo único. O estatuto poderá prever a participação no conselho de representantes dos empregados, escolhidos pelo voto destes, em eleição direta, organizada pela empresa, em conjunto com as entidades sindicais que os representem. "). A legislação faculta ao gestor assegurar tal vaga, logo ao tronar uma obrigação o item contratual retira da Concessionária uma de suas liberdades de gestão gerando desnecessário aumento dos custos corporativos.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que a reserva de assento no Conselho de Administração para a representação dos empregados é um dos vetores das boas práticas de governança corporativa.

DADOS DO COLABORADOR
INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S.A.
CONTRIBUIÇÃO Nº4382
3.1.46.2. anualmente, até o dia 15 (quinze) de maio do exercício subsequente: os demonstrativos contábeis, em sua forma completa de acordo com a legislação societária em vigor e o balancete do 4º trimestre do exercício anterior
JUSTIFICATIVA
Se sugere que seja exigido que a contabilidade siga a legislação societária vigente sem especificar no Contrato quais tipos de Demonstrações, pois, por exemplo, conforme a Lei das S/A, Art. 176, inciso V, a Demonstração de Valor Adicionado (DVA) é uma obrigação apenas para as companhias abertas.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a especificação dos demonstrativos contábeis no item 3.1.43.2 estão de acordo com a legislação vigente e a exigência da Demonstração do Valor Adicionado (DVA) coaduna-se com o item 3.1.42 do contrato que estabelece que os registros contábeis de todas as operações da concessionária devem ser mantidos conforme as normas aplicáveis às companhias abertas nos termos da Lei 6.404/76.

DADOS DO COLABORADOR

INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº4382

Exclusão do item: 3.1.46.4. Os pareceres de que trata o item 3.1.46.2 deverão conter capítulo específico relativo ao valor da Contribuição Variável.

JUSTIFICATIVA

Se propõe a exclusão da cláusula considerando que pela materialidade e relevância da Contribuição Variável no resultado e no negócio das Concessionárias, as Auditorias necessariamente já testam este cálculo e o seu parecer já abrange também este item, dando o conforto necessário ao Poder Concedente sobre sua apuração. Quando se exige um parecer específico, o Poder Concedente está gerando aumento de custos para Concessionária, pois a empresa de Auditoria normalmente cobra à parte um parecer específico.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição, entretanto esclarece que por se tratar de objeto de extrema relevância material para a concessão, é importante para o poder concedente possuir posicionamento formal da empresa de auditoria independente sobre o cálculo da contribuição variável. Entretanto, tendo em vista o formato padronizado dos relatórios de auditoria atuais e, portanto, a dificuldade de incluir neles capítulos diferentes daqueles já estabelecidos na prática contábil, será proposta uma nova redação para a cláusula 3.1.43.4, da seguinte forma: A concessionária deverá encaminhar Parecer de Auditoria Independente específico relativo ao valor da Contribuição Variável juntamente com as demonstrações listadas na cláusula 3.1.43.2 ou incluir nos pareceres de que trata o item 3.1.43.2 capítulo específico relativo ao valor da Contribuição Variável.

DADOS DO COLABORADOR
INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S.A.
CONTRIBUIÇÃO Nº4382
3.1.53. manter a integridade da área do Aeroporto.
JUSTIFICATIVA
As desocupações de áreas dentro do sítio aeroportuário dependem do Poder Público e de seus órgãos com poder de polícia para garantir a efetivação dessas ações, imputar essa responsabilidade à Concessionária não faz sentido. Assim, se propõe alterar o texto para que não seja imputada responsabilidade à Concessionária quanto a desocupações necessárias de terceiros, passando a responsabilidade de manter a integridade das áreas à Concessionária na medida em que forem entregues livres e desembaraçadas pelo Poder Público.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a posse da área do aeroporto será transferida à Concessionária, concomitantemente à celebração do Contrato, no estado em que se encontra. Em face disso, julga-se que o agente privado possuirá melhores condições de gerenciar a desocupação da área do aeroporto, nos moldes definidos em seu projeto. Pelas razões expostas, a alocação das obrigações e riscos relacionados à desocupação do complexo aeroportuário seguirá o disposto nos itens 2.5,3.1.50 e 5.4.24 da minuta de Contrato, parte do Edital.

DADOS DO COLABORADOR

INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº4382

3.1.59.1. danos causados às obras, aos equipamentos e máquinas empregados na ampliação ou reforma do Aeroporto, incluindo danos decorrentes de caso fortuito ou força maior.

JUSTIFICATIVA

Propomos se excluir a exigência do limite máximo de garantia no mínimo equivalente ao valor dos bens segurados, considerando que para as seguradoras, o Limite Máximo de Garantia (LMI) é livremente estipulado pelo próprio segurado, não sendo os riscos de perdas e/ou danos causados aos bens necessariamente obrigatório de 100% do valor em risco.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não foi acatada, uma vez que as exigências securitárias visam garantir maior segurança ao bom andamento das concessões.

DADOS DO COLABORADOR

INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº4382

3.1.66. encaminhar à ANAC , em no máximo 10 dias antes de seu vencimento o Certificado da Seguradora que comprove e renovação das apólices dos seguros e em 15 dias após a emissão deste Certificado a cópia da nova Apólice de Seguros.

JUSTIFICATIVA

Se propõe que permaneça a alteração do prazo, mas que seja feita a inclusão da possibilidade de envio do certificado para comprovação da renovação antes de seu vencimento e logo após o envio da apólice, estipulando que o documento será enviado nos dois momentos para que não haja dúvida de interpretação sobre o que caracteriza a comprovação de renovação das apólices de seguros.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que é desnecessária a especificação do meio de prova da contratação do seguro.

DADOS DO COLABORADOR
INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASILIA S.A.
CONTRIBUIÇÃO Nº4382
3.1.72.1. renovar o prazo de validade das modalidades que se vencerem na vigência do Contrato, comprovando a sua renovação à ANAC em até 10 (dez) dias antes de seu termo final com o envio da Nova Apólice;
JUSTIFICATIVA
Se propõe alteração com o intuito de padronizar com prazo dos demais seguros, que de acordo com a cláusula 3.1.66 seria de 10 (dez) dias, sendo que no caso do Seguro Garantia de Execução do Contrato de Concessão a renovação e o envio da nova apólice devem acontecer concomitantemente.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que, consoante a cláusula 3.1.67. deve-se "prestar Garantia de Execução Contratual, em uma das seguintes modalidades, definida a seu critério, a fim de assegurar o cumprimento das obrigações constantes no presente Contrato [...]", ou seja, a Garantia de Execução Contratual, dentro a qual o Seguro Garantia é uma das suas modalidades, visa assegurar o cumprimento das obrigações constantes no presente Contrato perante o Poder Concedente. Desta forma, pela sua relevância no que diz respeito ao Poder Concedente, e por consequência, ao Interesse Público, é necessária que a renovação desta garantia seja comprovada em um momento anterior do que o dos outros tipos de seguros.

DADOS DO COLABORADOR
INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S.A.
CONTRIBUIÇÃO Nº4382
3.2.7. a seu critério, executar inspeções ou auditorias para verificar as condições das instalações, dos equipamentos, da segurança e do funcionamento do Aeroporto, seguindo os padrões adotados pela ANAC e pela OACI quanto a inspeções e auditorias, que ocorrerão conforme previamente acordado com a Concessionária por inspetores de aviação civil utilizando de checklist fornecido e dentro de escopo e abrangência previamente definidos, culminando pelo envio do relatório de resultados contendo prazo para a Concessionária sanar as discrepâncias observadas, sempre que aplicável;
JUSTIFICATIVA
Se propõe que a cláusula indique claramente que a fiscalização será realizada dentro dos padrões adotados pela ANAC e pela OACI quanto a inspeções e auditorias, que devem ocorrer conforme previamente acordado com a Concessionária por inspetores de aviação civil utilizando de checklist fornecido e dentro de escopo e abrangência previamente definidos, culminando pelo envio do relatório de resultados contendo prazo para a Concessionária sanar as discrepâncias observadas.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a metodologia de fiscalização do contrato de concessão não deve ser objeto do contrato. Entretanto, esclarece que, sempre que se julgar conveniente e adequado, as verificações no aeroporto serão comunicadas previamente incluindo a definição do escopo, assim como comunicado o resultado posteriormente.

DADOS DO COLABORADOR
INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASILIA S.A.
CONTRIBUIÇÃO Nº4382
<p>3.1.7. assumir integralmente os Contratos que envolvam a cessão de espaços no Complexo Aeroportuário, conforme as condições contratadas, mediante sub-rogação integral dos seus direitos e deveres, exceto para contratos realizados a partir de 2016, de prazo de mais de 10 anos e acima de 2 milhões de reais;</p> <p>Ou</p> <p>3.1.7. assumir integralmente os Contratos que envolvam a cessão de espaços no Complexo Aeroportuário, conforme as condições contratadas, mediante sub-rogação integral dos seus direitos e deveres.3.1.7.1 Nos casos em que a contratação por cessão de espaços se der mediante adiantamento do valor de contrato, é resguardado o direito da Concessionária de requerer o valor proporcional ao período de cessão transcorrido na duração da vigência da concessão a título de reequilíbrio econômico e financeiro do contrato.</p> <p>3.1.7.2 Para os contratos de cessão de longo prazo, com mais de 5 anos de suas vigências a serem transcorridos na vigência da concessão, a Concessionária poderá após o transcurso de tal prazo, mediante comunicação prévia, rescindir os mesmos, devendo as despesas com possíveis indenizações serem suportadas igualmente pela Concessionária e Poder Concedente.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Essa cláusula é ampla e irrestrita devendo haver limitações para imputar a responsabilidade da Concessionária de sub-rogar integralmente contratos existentes. Contratos recentes e de longo prazo foram firmados pela Infraero mediante adiantamento de montante considerável. Tal fato causa enorme prejuízo à Concessionária que tem a perspectiva de recebimento de receitas não tarifárias prejudicada.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que o contrato de concessão não tem o condão de produzir efeitos sobre atos jurídicos</p>

perfeitos celebrados entre a Infraero e terceiros estranhos à relação contratual entre o Poder Público e a Concessionária.

Ademais, após a data de eficácia do Contrato de Concessão, a celebração de novos contratos, bem como a renovação e/ou aditamento de contratos existentes entre a Infraero e terceiros para contratação de serviços ou autorização de atividades comerciais, deverão ser encaminhados para aprovação da Concessionária, conforme previsão do item 3.1.7.1.

Por fim, cumpre esclarecer que o futuro Concessionário terá acesso a todos os contratos de cessão de espaço celebrados pela Infraero, nos quais deve se sub-rogar, de maneira a incorporar as condições daquelas contratações ao seu plano de negócio e, conseqüentemente, ao lance a ser ofertado no leilão.

DADOS DO COLABORADOR

INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº4382

Excluir o item: 12.3 Na produção do PQS, a Concessionária deve consultar as Empresas Aéreas usuárias do aeroporto, devendo demonstrar na versão final do PQS apresentado à ANAC como as sugestões e demandas das Empresas Aéreas foram consideradas, conforme os termos constantes do Capítulo

XV – Regras de Consulta do Contrato de Concessão.

JUSTIFICATIVA

A burocracia imposta cria entraves no desenvolvimento do planejamento da gestão de qualidade dos serviços prestados, prejudicando a dinâmica de atualização requerida pelo próprio contrato para o PQS e em consequência o processo de fiscalização do Contrato. O PQS é documento vinculante e como tal deve refletir as intenções e possibilidades da Concessionária e não deve sofrer a ingerência e influência de terceiros não envolvidos diretamente na relação contratual. De qualquer modo a gestão natural dos investimentos e das operações se dá de forma simbiótica, já refletindo os anseios dos usuários e a relação cotidiana com as empresas aéreas, suas demandas e suas particularidades.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que a Concessionária deverá consultar as empresas aéreas usuárias do aeroporto para a elaboração do Plano de Qualidade de Serviço - PQS, conforme disposto no item 11.3 do Anexo 2 do Contrato de Concessão, pois entende-se que a consulta as partes interessadas é inerente ao processo de elaboração do PQS, cabendo a Concessionária demonstrar na versão final deste como as sugestões e demandas das empresas aéreas foram consideradas. As empresas aéreas são agentes importantes na operação e prestação adequada do serviço nos aeroportos, sendo pertinente o ponto de vista desses agentes acerca dos serviços prestados. Adicionalmente, a ANAC reitera que tais consultas devem se dar nos termos constantes do Capítulo

XV – Regras de Consulta do Contrato de Concessão.

DADOS DO COLABORADOR

INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº4382

8.15 Durante a Fase II, deverão ser consideradas conjuntamente as áreas existentes antes da concessão e ampliações e novas instalações realizadas durante a Fase I, para o dimensionamento das áreas operacionais dos componentes aeroportuários a fim de manter o Nível de Serviço estabelecido no Apêndice B em função da demanda prevista no PGI.

JUSTIFICATIVA

De forma a garantir a eficiência e evitar que haja na Fase II ociosidade operacional quanto às áreas dos componentes aeroportuários alcançadas pelos investimentos previstos na Fase I, sugerimos que o nível a ser mantido na Fase II leve em consideração não apenas as ampliações e sim considerem o terminal como um todo, inclusive as instalações já existentes.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece não há a necessidade de inclusão de tal cláusula, visto que esse é o entendimento corrente a partir dos requisitos estabelecidos no contrato e PEA.

DADOS DO COLABORADOR

INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº4382

Item 1 - Apêndice B - Incluir: 1.1 As porcentagens poderão ser alteradas mediante negociação com o Poder Concedente no caso em que o Operador Aeroportuário comprove a preferência do Operador Aéreo por utilização de embarque remoto.

JUSTIFICATIVA

Tal flexibilização está de acordo com a política nacional de incentivo à implantação de operadoras low-cost, que conhecidamente tem preferência de operação em terminal de único pavimento sem utilização de pontes de embarque e demais facilidades utilizadas pela aviação tradicional.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que rejeita a sugestão. Esclarece ainda que, com o objetivo de deixar mais transparente a forma de controle, foram alteradas as disposições no contrato e Anexo 02 definindo as condições de atualização dos parâmetros estabelecidos. Adicionalmente, destaca-se que o sistema ELO (atualmente utilizado no terminal 2 de Porto Alegre) ou similares não são considerados como pontes de embarque.

DADOS DO COLABORADOR

INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº4382

1.1.3 A Concessionária deverá observar as isenções tarifárias vigentes previstas em Lei. As novas hipóteses de isenção estarão sujeitas à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão.

JUSTIFICATIVA

Se propõe o texto a seguir para manter a isonomia com os demais contratos de concessões de Aeroportos no Brasil já em vigor, e para seguir o que estabelece a cláusula 3.3.3 do Contrato.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. Ainda, ressalta-se que nas rodadas anteriores de concessão de aeroportos, o tema “isenções tarifárias” foi tratado de modo genérico na introdução do Anexo 04 (cláusula 1.1.3), isto é, sem se restringir às isenções previstas em Lei. Esta Agência vem adotando, portanto, o entendimento, para as concessões vigentes, de que devem ser observadas as isenções estabelecidas tanto em Lei como em atos normativos infralegais.

A nova redação dada ao item 1.1.3 do Anexo 4, em discussão pública, tem com o objetivo elucidar qualquer dúvida quanto às isenções tarifárias a serem observadas. Nesse sentido o item 3.3.3 do Contrato de Concessão será alterado para que não haja qualquer conflito de entendimento entre o mesmo e a previsão contida no item 1.1.3 do Anexo 4 – Tarifas.

DADOS DO COLABORADOR

INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº4382

2.1.3.3 - A tarifa de armazenagem remunera os serviços de armazenamento, guarda e controle das mercadorias nos armazéns de carga do aeroporto.

2.1.3.4. - A tarifa de capatazia remunera os serviços de movimentação e manuseio de mercadoria nos armazéns de carga do aeroporto.

JUSTIFICATIVA

Eliminar a limitação a operações de carga aérea considerando que um aeroporto não processa somente cargas aéreas sendo terminais de cargas recebem cargas de multimodalidades (área, marítima, rodoviária) não pode se restringir ao modal aéreo. Ainda, por uma leitura menos restritiva do Código Brasileiro de Aeronáutica, os aeroportos compreendem áreas destinadas ao atendimento e movimentação de passageiros, bagagens e cargas (Art. 39 inciso III da Lei 7.565 de 19 de dezembro de 1986) sem a existência da restrição "aéreas".

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que as mencionadas cláusulas estão de acordo com o estabelecido nos incisos V e VI de Artigo 3º da Lei nº 6009, de 26 de dezembro de 1973, não podendo esta Agência inovar à revelia de lei ordinária já estabelecida.

DADOS DO COLABORADOR
INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASILIA S.A.
CONTRIBUIÇÃO Nº4382
Exclusão do Anexo 11
JUSTIFICATIVA
<p>O Anexo 11 não apresenta de forma clara quais variáveis associadas à produtividade e à eficiência da indústria de prestação de serviços aeroportuários serão utilizadas no cálculo desse fator, apenas indica que 1) os produtos são representados por dados de movimento de passageiros domésticos e internacionais e o número total de pousos e decolagens, domésticas e internacionais e serão consideradas apenas receitas e custos das atividades relacionadas a embarque, pouso e permanência, sendo que no exemplo apresentado, há uma simplificação que não ajuda a exemplificar como será efetivamente na prática o cálculo do Fator X para um aeroporto concedido, e que 2) a variação anual de Produtividade Total dos Fatores (PTF) será calculada por meio do índice de Tornqvist (índice, que segundo essa Agência, é comumente utilizado para distribuir perdas e ganhos de produtividade, não sendo apresentado quais outros métodos podem ser utilizados, tendo em vista que tal índice se aplica mais facilmente a indústria de produtos e não a indústria de serviços). O Anexo, também, não apresenta os motivos que levaram a essa Agência a definir na cláusula 6.11 que o Fator X poderá apresentar qualquer valor desde que esteja entre o intervalo de -1,59% e 2,06%.</p> <p>Considerando que segundo as cláusulas 6.10 e 6.16, o Fator X terá valor igual a zero nos cinco primeiros anos da Concessão e as Revisões dos Parâmetros da Concessão (RPC) são realizadas a cada período de 5 (cinco) anos com o objetivo permitir a determinação metodologia de cálculo do Fator X, sugere-se que esse Anexo 11 seja inserido somente quando da primeira RPC.</p>
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a sugestão não será acatada. O Anexo 11 possui um caráter informativo, tendo por

objetivo apresentar os fundamentos que orientaram a ANAC na definição da metodologia de cálculo do Fator X desde a primeira vez em que este parâmetro foi estabelecido.

DADOS DO COLABORADOR

INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº4382

Excluir o item: 12.23. A Concessionária contratará anualmente, a partir do segundo ano da Concessão, uma pesquisa independente de qualidade do serviço de modo a permitir uma avaliação comparativa da performance de qualidade do serviço do Aeroporto em relação ao maior número possível de aeroportos no mundo. A aferição deverá ser iniciada a partir do terceiro reajuste tarifário.

12.23.1 Os resultados da pesquisa de que trata o item 12.23 deverão ser publicados periodicamente no site do Aeroporto, comparando o desempenho obtido face a outros aeroportos internacionais da mesma categoria em termos de movimento anual de passageiros que participem da mesma pesquisa.

JUSTIFICATIVA

Além de criar um encargo dispensável, há de se considerar que as pesquisas realizadas nos aeroportos diferem de sobremaneira que tornam a comparação inviável. Não há conhecimento de uma uniformidade na utilização de indicadores de qualidade que permitam a comparação de qualidade. Ademais, é possível observar distorção dos dados colhidos em razão da localização geográfica e vocação do terminal aéreo a ser pesquisado, fazendo com que tal comparativo seja inócuo.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que esta obrigação será retirada do texto final do Edital e Contrato. Entretanto, cabe ressaltar que a participação do futuro Concessionário em pesquisas independentes de abrangência internacional é possível mediante o cumprimento dos critérios amostrais e de coleta de dados. Ainda mais, é considerada uma prática adequada para melhoria da qualidade do serviço aeroportuário.

DADOS DO COLABORADOR
MARCOS PAULO PINHO SANTOS
CONTRIBUIÇÃO Nº4385
pelos Leilões nº 2/2011 e nº 1/2013, suas Controladoras, Controladas e Coligadas, bem como as
JUSTIFICATIVA
Considerando ser o procedimento de Consulta uma inovação em relação às concessões já realizadas, e tendo em vista que se manteve todo o risco em relação a variação do custo e das despesas a ser suportado somente pela Concessionária vide, por exemplo, os itens 5.4.2, 5.4.3 e 5.4.4 do Contrato, criou-se uma verdadeira assimetria. Isto porque, ficou prejudicada a concorrência em parâmetros de igualdade com as concessões anteriores, sendo certo que, na forma como está constituído o procedimento, as consultas e os protocolos provavelmente gerarão um sobrecurso para as Concessionárias vencedoras deste leilão.
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece o que segue:</p> <p>(i) Embora as regras de consulta não estejam previstas nos Contratos vigentes, sua implementação já é possível com base em dispositivo que prevê a composição administrativa por parte da ANAC em caso de conflito não resolvido diretamente entre as partes. No modelo atual, a não concordância dos usuários de áreas operacionais com os termos dos contratos tende a resultar em denúncias de práticas abusivas ou discriminatórias, que ensejam atuação da ANAC, seja por meio de investigação ou de composição administrativa de conflitos, sendo as regras de consulta um dos instrumentos disponíveis para mediação. Portanto, além do custo inicial de negociação, a Concessionária pode precisar incorrer também nos custos de resolução dos conflitos, que atualmente são apenas adiados. A realização de consulta implica na ocorrência em um mesmo momento da negociação dos termos dos contratos e da resolução de eventuais conflitos, evitando a duplicação dos custos associados à discussões sobre os preços.</p> <p>(ii) O mecanismo proposto não impede que os preços sejam</p>

ajustados em função de variações de custo, apenas estabelece que tais relações sejam transparentes a passíveis de crítica pelas partes interessadas relevantes.

DADOS DO COLABORADOR
MARCOS PAULO PINHO SANTOS
CONTRIBUIÇÃO Nº4386
Controladas e Coligadas das Controladoras e das Controladas dos referidos acionistas, não poderão
JUSTIFICATIVA
Considerando o trade-off entre flexibilidade regulatória e previsibilidade, entende-se que o estabelecimento de uma fórmula estática provavelmente não refletirá o custo de oportunidade do capital marginal quando da ocorrência de evento que desequilibre a equação econômico-financeira do contrato. Portanto, é benéfico que a taxa de desconto do FCM seja redefinida periodicamente ao longo do contrato de concessão. Não obstante, para diminuir a insegurança jurídica para as partes, é importante que sejam desde já estabelecidas as diretrizes que serão observadas pela ANAC para a fixação da taxa de desconto do FCM, de forma a garantir que o cálculo a ser definido reflita efetivamente todas as variações do custo do capital.
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que os procedimentos a serem adotados nos processos de Revisão Extraordinária estão dispostos nas cláusulas 6.21 a 6.35 do Contrato de Concessão.</p> <p>Ainda, esta Agência esclarece que eventuais parâmetros aplicáveis à Revisão dos Parâmetros da Concessão e não dispostos nas cláusulas acima mencionadas serão definidos à época de sua realização, conforme procedimento aplicável. Tais parâmetros serão objeto de ampla discussão pública, conforme preconiza o anexo 5 ao Contrato de Concessão - Fluxo de Caixa Marginal. Assim, caso o Poder Concedente ou a Concessionária discordem dos parâmetros apresentados durante a Revisão dos Parâmetros da Concessão, poderão apresentar suas considerações no decorrer das consultas e audiências públicas, que instruirão todo o processo.</p> <p>A exemplo do que foi dito podemos citar a Audiência Pública nº 9/2014 que resultou na edição da Resolução nº 355, de 17/03/15, publicada no DOU de 30/03/15, que dispõe sobre os procedimentos e as taxas de</p>

desconto dos fluxos de caixa marginais a serem adotados nos processos de Revisão Extraordinária nos Contratos de Concessão de infraestrutura aeroportuária federal vigentes. A Audiência Pública nº 9/2014 se encontra disponível em:< <http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas>>

DADOS DO COLABORADOR
MARCOS PAULO PINHO SANTOS
CONTRIBUIÇÃO Nº4390
O item 3.1.44 estabelece que é dever da Concessionária durante todo o prazo da concessão “assegurar aos empregados da Concessionária, nos termos do Estatuto Social, o direito de indicar um membro para o Conselho de Administração da Concessionária”. Sugere-se a exclusão do item 3.1.44 em sua integralidade.
JUSTIFICATIVA
Com a saída da INFRAERO do capital da Concessionária, não há necessidade de manter-se esta disposição, considerando-se que tal obrigação somente se aplica às empresas públicas e sociedades de economia mista, suas subsidiárias e controladas e demais empresas em que a União, direta ou indiretamente.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a reserva de assento no Conselho de Administração para a representação dos empregados é um dos vetores das boas práticas de governança corporativa.

DADOS DO COLABORADOR
MARCOS PAULO PINHO SANTOS
CONTRIBUIÇÃO Nº4392
<p>O item 17.5 estabelece que “quaisquer litígios, controvérsias ou discordâncias relativas às indenizações eventualmente devidas quando da extinção do presente contrato, inclusive quanto aos bens revertidos, serão definitivamente resolvidos por arbitragem, de acordo com o Regulamento de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional – CCI” Sugere-se a alteração do item 17.5 para constar que a arbitragem será utilizada para dirimir quaisquer controvérsias relativas ao Contrato, não somente em relação às indenizações eventualmente devidas quando da extinção do Contrato.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Como se sabe, a arbitragem objetiva estimular o emprego de solução alternativa para definir os conflitos entre as partes decorrentes de contrato, substituindo, nos casos em que alcança, a tradicional jurisdição estatal. A resposta para a criação desse instituto está na indiscutível exigência e necessidade de inovações e superação de leis antigas, cuja eficácia e aplicação estavam comprometidas, dada a existência de constantes transformações que a sociedade sempre atravessa. O Brasil necessita de maior agilidade quando a questão é a de solução de controvérsias, tendo que nossas leis se amoldarem aos novos tempos, em que os negócios e os pactos são realizados em grandes escalas, em uma velocidade bastante acelerada. A Lei nº 9.307/96 estabeleceu os parâmetros basilares, e a Lei nº 13.129/15 veio ampliar o âmbito de aplicação da arbitragem, incluindo expressamente a possibilidade de procedimento arbitral para conflitos decorrentes de contratos administrativos. Ou seja, esse instituto demonstra ser a forma mais célere e precisa de resolução de conflitos, especialmente em contratos complexos, tais como contratos de concessão.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o item relativo a arbitragem foi ajustado para refletir as disposições da Medida Provisória n.º</p>

752 de 24 de novembro de 2016 que, por sua vez, estabelece o escopo de aplicação desse mecanismo de resolução de conflitos.

DADOS DO COLABORADOR

MARCOS PAULO PINHO SANTOS

CONTRIBUIÇÃO Nº4393

O item 18.1 estabelece que “fica desde já eleito o Foro da Seção Judiciária do Distrito Federal para dirimir quaisquer controvérsias relativas ao presente Contrato, observado disposto no item 17.5 do presente contrato”. Sugere-se a exclusão integral do item 18.1 para permitir que a arbitragem prevista no item 17.5 seja utilizada para dirimir quaisquer controvérsias relativas ao Contrato.

JUSTIFICATIVA

Como se sabe, a arbitragem objetiva estimular o emprego de solução alternativa para definir os conflitos entre as partes decorrentes de contrato, substituindo, nos casos em que alcança, a tradicional jurisdição estatal. A resposta para a criação desse instituto está na indiscutível exigência e necessidade de inovações e superação de leis antigas, cuja eficácia e aplicação estavam comprometidas, dada a existência de constantes transformações que a sociedade sempre atravessa. O Brasil necessita de maior agilidade quando a questão é a de solução de controvérsias, tendo que nossas leis se amoldarem aos novos tempos, em que os negócios e os pactos são realizados em grandes escalas, em uma velocidade bastante acelerada. A Lei nº 9.307/96 estabeleceu os parâmetros basilares, e a Lei nº 13.129/15 veio ampliar o âmbito de aplicação da arbitragem, incluindo expressamente a possibilidade de procedimento arbitral para conflitos decorrentes de contratos administrativos. Ou seja, esse instituto demonstra ser a forma mais célere e precisa de resolução de conflitos, especialmente em contratos complexos, tais como contratos de concessão.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o item relativo a arbitragem foi ajustado para refletir as disposições da Medida Provisória n.º 752 de 24 de novembro de 2016 que, por sua vez, estabelece o escopo de aplicação desse mecanismo de resolução de conflitos.

DADOS DO COLABORADOR

MARCOS PAULO PINHO SANTOS

CONTRIBUIÇÃO Nº4396

O item 5.4.15 dispõe que constituem riscos suportados exclusivamente pela Concessionária os “atrasos decorrentes da não obtenção de autorizações, licenças e permissões da Administração Pública federal exigidas para construção ou operação das novas instalações, exceto se decorrente de fato imputável à Administração Pública Federal”. Sugere-se a alteração do item 5.4.15 para constar que também será exceção ao risco suportado pela Concessionária, além dos fatos imputáveis à Administração Pública Federal, também os fatos imputáveis a quaisquer terceiros, não decorrentes de ação ou omissão da Concessionária.

JUSTIFICATIVA

A inclusão sugerida é aderente ao conceito estabelecido no item 5.4.15, considerando que a Concessionária somente poderia ser responsabilizada nesta hipótese quando não realizar os procedimentos exigíveis e necessários para a obtenção das licenças de sua responsabilidade, de forma que estender o risco da mesma à eventuais fatos de terceiros gerará impactante insegurança jurídica.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece sua contribuição e informa que da leitura dos itens 5.2.10 e 5.4.15 da minuta de Contrato, depreende-se que, no que tange à alocação de risco quanto ao atraso ou não liberação das autorizações, permissões e licenças, se por fato imputável ao órgão da administração pública federal, o risco será do Poder Concedente. No entanto, se decorrente de fato imputável à Concessionária ou qualquer outro ente, o risco será da Concessionária, já que, além de expreso no item 5.4.15, o rol de riscos do Poder Concedente é exaustivo, conforme se verifica no item 5.3 do Contrato, sendo o risco residual atribuído à Concessionária. Ademais, sob a perspectiva de alocação de risco àquele que pode melhor gerenciá-lo, não faz sentido transferir ao Poder Concedente a responsabilidade por atrasos de órgãos estaduais ou municipais, cujo contato se dará unicamente por meio da Concessionária.

DADOS DO COLABORADOR

MARCOS PAULO PINHO SANTOS

CONTRIBUIÇÃO Nº4397

O item 5.2.10 estabelece que é risco do Poder Concedente os “atrasos decorrentes da não obtenção de autorizações, licenças e permissões de órgãos da Administração Pública Federal, bem como da não edição de atos normativos ou legislativos, nos âmbitos Federal, Estadual ou Municipal, exigidos para construção ou operação das novas instalações, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária”. O item 5.2.11 complementa a disposição anterior ao informar que também são riscos do Poder Concedente os “atrasos nas obras decorrentes da demora na obtenção de licenças ambientais quando os prazos de análise do órgão ambiental responsável pela emissão das licenças ultrapassarem as previsões legais, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária”. Sugere-se a inclusão de item específico para constar que também será risco do Poder Concedente os passivos ambientais e questionamento judiciais quanto aos licenciamentos.

JUSTIFICATIVA

A inclusão sugerida é aderente ao conceito estabelecido nos itens 5.2.10 e 5.2.11, considerando que o Poder Concedente é quem detém capacidade de agir e ingerência quanto aos passivos ambientais e questionamentos judiciais que possam vir a ocorrer em relação às Licenças de responsabilidade do próprio Poder Concedente.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece sua contribuição e informa que da leitura dos itens 5.2.10 e 5.4.15 da minuta de Contrato, depreende-se que, no que tange à alocação de risco quanto ao atraso ou não liberação das autorizações, permissões e licenças, se por fato imputável ao órgão da administração pública federal, o risco será do Poder Concedente. No entanto, se decorrente de fato imputável à Concessionária ou qualquer outro ente, o risco será da Concessionária, já que, além de expresso no item 5.4.15, o rol de riscos do Poder Concedente é exaustivo, conforme se verifica no item 5.3 do Contrato, sendo o risco residual atribuído à Concessionária. Ademais, sob a

perspectiva de alocação de risco àquele que pode melhor gerenciá-lo, não faz sentido transferir ao Poder Concedente a responsabilidade por atrasos de órgãos estaduais ou municipais, cujo contato se dará unicamente por meio da Concessionária.

DADOS DO COLABORADOR

MARCOS PAULO PINHO SANTOS

CONTRIBUIÇÃO Nº4401

Em relação aos Aeroportos de Porto Alegre e Florianópolis, o item 2.31.1 estabelece que, implementadas as condições de eficácia previstas no item 2.9 do Contrato, terá início a Fase I-B, que contempla as atividades de ampliação do Aeroporto para adequação da infraestrutura e recomposição total do nível de serviço, devendo a Concessionária, em até 90 (noventa) dias, apresentar o Anteprojeto dos investimentos de ampliação e adequação das instalações do Aeroporto. Não obstante, o item 2.32 dispõe que, ao apresentar o Anteprojeto, a Concessionária deverá demonstrar que o mesmo foi apresentado às empresas aéreas que operam voos regulares no aeroporto, fazendo o registro de eventuais contribuições recebidas. Da mesma forma, em relação aos Aeroportos de Salvador e Fortaleza, o item 2.44.1 estabelece que, implementadas as condições de eficácia previstas no item 2.9 do Contrato, terá início a Fase I-B, que contempla as atividades de ampliação do Aeroporto para adequação da infraestrutura e recomposição total do nível de serviço, devendo a Concessionária, em até 90 (noventa) dias, apresentar o Anteprojeto dos investimentos de ampliação e adequação das instalações do Aeroporto. Ainda, o item 2.45 também destaca que, ao apresentar o Anteprojeto, a Concessionária deverá demonstrar que o mesmo foi apresentado às empresas aéreas que operam voos regulares no aeroporto, fazendo o registro de eventuais contribuições recebidas. Assim, sugere-se que o prazo para apresentação do Anteprojeto à ANAC, em relação à todos os Aeroportos, seja ampliado.

JUSTIFICATIVA

Considerando a complexidade decorrente da elaboração do Anteprojeto, bem como a necessidade de realizar a consulta às empresas aéreas, e avaliar as eventuais contribuições apresentadas pelas mesmas, o prazo de 90(noventa) dias demonstra-se exíguo.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão foi parcialmente acatada e que o prazo para apresentação do Anteprojeto foi

alterado.

DADOS DO COLABORADOR
MARIA ARLETE DA SILVA
CONTRIBUIÇÃO Nº4402
12.5. O PQS deverá compreender minimamente o seguinte conteúdo: 12.5.1. definição de responsabilidades, procedimentos e requisitos mínimos de qualificação para a equipe dedicada ao atendimento aos usuários; 12.5.2. programa de capacitação e treinamento para a equipe dedicada ao atendimento aos usuários, contemplando o público-alvo; descrição do curso/treinamento; objetivo; data; carga horária e periodicidade; 12.5.3. sistematização das necessidades dos usuários; 12.5.4. protocolos de assistência ao passageiro; 12.5.5. serviços de informação; 12.5.6. sítio eletrônico do aeroporto na rede mundial de computadores com os serviços de informação disponibilizados aos usuários; 12.5.7. nível de serviço atingido na Hora-Pico no ano anterior para cada um dos componentes que constam no Apêndice B deste PEA, acompanhado de memória de cálculo. 12.5.8. Relatório de Qualidade de Serviço referente ao período do ano anterior; e 12.5.9. Plano de Ação para o próximo período de 1 (hum) ano.
JUSTIFICATIVA
Sugestão de que o texto do item seja mais prescritivo no sentido de explicitar os conteúdos a serem requeridos para o PQS enquanto um efetivo instrumento de planejamento, deste modo sugere-se que a redação contemple o texto do item 12.8 (que deverá ser excluído).
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que o texto do Capítulo 11 do Anexo 02 do Contrato de Concessão será revisto, a fim de dirimir dúvidas acerca do conteúdo mínimo a ser abordado no PQS.

DADOS DO COLABORADOR

MARCOS PAULO PINHO SANTOS

CONTRIBUIÇÃO Nº4403

O item 3.1.42 estabelece que é dever da Concessionária “promover a desapropriação dos imóveis necessários à realização de investimentos ao longo da concessão cuja fase executória não tenha ainda sido iniciada, e indenizar seus proprietários, devendo ainda, quando for o caso, solicitar a publicação dos decretos ao Poder Concedente e a outorga de poderes necessária, nos termos do artigo 29, inciso VIII, da Lei 8.987/95”. Considerando a obrigação estabelecida no item em referência, entendemos que os imóveis em relação aos quais já tenha sido iniciada qualquer ação de desapropriação e/ou que já possuam declarações de utilidade pública serão considerados como imóveis cuja fase executória já foi iniciada. Favor confirmar nosso entendimento.

JUSTIFICATIVA

Considerando que passa a ser obrigação exclusiva da Concessionária promover a desapropriação de todos os imóveis necessários à realização dos investimentos ao longo da concessão cuja fase executória não tenha ainda sido iniciada, é fundamental, para diminuir a insegurança jurídica, que seja esclarecido o procedimento.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o procedimento de desapropriação é dividido em duas fases, a saber, a fase declaratória, que tem por escopo a emissão de declaração de utilidade pública, e a fase executória, que compreende as providências concretas para efetivar a desapropriação.

Portanto, a fase executória a que se refere o item 3.1.42 da minuta submetida a audiência pública (ou 3.1.40 na versão definitiva do Contrato) diz respeito exclusivamente àqueles imóveis nos quais já tenha havido a adoção de providências, no âmbito administrativo (quando o Poder Público e o expropriado acordam quanto à indenização e o ato da expropriação) ou judicial (quando a Administração ajuizar Ação Expropriatória perante o Poder Judiciário), para a concretização das desapropriações.

Reforça-se que a emissão de declaração de utilidade pública está compreendida na fase declaratória da desapropriação, de modo que, nos termos do Contrato de Concessão, caberá à Concessionária a promoção dessas desapropriações e indenização dos proprietários das referidas áreas.

DADOS DO COLABORADOR
GÉRSON FLORIZ COSTA JÚNIOR
CONTRIBUIÇÃO Nº4404
Exclusão do IQS das Tabelas 1 e 2 e exclusão dos itens 20, 21, 22 e 23.
JUSTIFICATIVA
Considera-se mais adequado o tratamento pontual dos eventos visto que os operadores de aeródromo já estão obrigados a ter planejamento de monitoramento de condições de pavimento, manutenção e resposta à emergência aeronáutica, nos quais já existem previsões para casos de descumprimento de requisitos. Assim, uma vez que a ANAC já possui regulamentação vigente que cobre o assunto, é possível que a duplicidade de informações possa ainda causar crise de governança regulatória.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que os IQS das Tabelas 1 e 2 do Apêndice C do Anexo 2 do Contrato de Concessão serão mantidos para esclarecer as métricas adotadas para a aferição da qualidade de serviço prestada, sendo indispensável para o bom entendimento do disposto no Contrato de Concessão. Em relação aos itens 20, 21, 22 e 23 do Apêndice C do Anexo 2 do Contrato de Concessão, os quais se referem ao indicador fluxo de pista, entende-se que os aeroportos objetos desta minuta de Edital não apresentam situação de saturação de fluxo de pista que justifique um monitoramento ostensivo para o momento. Assim, entende-se aceitável a supressão deste indicador, não obstante ser possível sua inclusão por meio de Revisão de Parâmetros da Concessão, precedida de Audiência Pública.

DADOS DO COLABORADOR
MARIA ARLETE DA SILVA
CONTRIBUIÇÃO Nº4406
12.8. O objetivo do PQS é definir as responsabilidades, procedimentos e requisitos mínimos, inclusive de treinamento, para a equipe dedicada ao atendimento aos Usuários. Além disso, deve definir um sistema para identificar as necessidades dos Usuários, documentá-las e rastreá-las, a fim de propor um plano de ações para mitigar e corrigir problemas.
JUSTIFICATIVA
Sugestão de que o texto do item seja incluído na redação do item 12.5 de modo que se tenha um texto mais prescritivo no sentido de explicitar os conteúdos a serem requeridos para o PQS enquanto um efetivo instrumento de planejamento
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que o texto do item 12.8 da minuta de Anexo 2 do contrato submetida a audiência pública será incorporado ao item 11.5 da versão definitiva, a fim de dirimir dúvidas acerca do conteúdo mínimo a ser abordado no PQS.

DADOS DO COLABORADOR
MARCOS PAULO PINHO SANTOS
CONTRIBUIÇÃO Nº4407
Em relação ao fator X, trazido no item 3.1 e subitens, propõe-se: (i) a não utilização do índice de Tornqvist; (ii) que se mantenha a previsão de que o Fator X terá valor igual a zero nos cinco primeiros anos da Concessão; e (iii) que a partir do 5º ano sejam desde já pré-estabelecidos os acréscimos que a cada 5 anos serão aplicados ao fator X, incorporando os ganhos de produtividade.
JUSTIFICATIVA
No trade-off existente entre flexibilidade regulatória e previsibilidade, considera-se que a utilização do índice de Tornqvist, e a previsão de um intervalo pré-estabelecido para o fator X somente no segundo ciclo regulatório, impossibilita que os licitantes vislumbrem com clareza e segurança o seu risco.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que, para conferir maior previsibilidade para a trajetória real das tarifas aeroportuárias, o valor do fator X para cada ano do prazo da concessão deverá estar dentro do intervalo de -2,00% a +2,00%.

DADOS DO COLABORADOR
BRUNO AURELIO
CONTRIBUIÇÃO Nº4408
Sugere-se alteração dos itens, para constar que os documentos estrangeiros estão dispensados do processo de legalização, sendo exigida apenas a tradução juramentada, no Brasil, tudo de acordo com o Decreto-Legislativo nº 148, de 6 de julho de 2015, e o Decreto federal nº 8.660, de 29 de janeiro de 2016.
JUSTIFICATIVA
É provável que essas disposições normativas que dispensam o processo de legalização já estejam em vigência na data de entrega dos Envelopes (as disposições normativas entram em vigência em 14.08.2016).
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que o Edital foi alterado, de forma que os proponentes provenientes dos Estados Signatários da “Convenção da Apostila” deverão seguir os regramentos do Decreto n.º 8.660 e a Resolução n.º 228, do CNJ, e demais legislação aplicável. Todavia, em relação a documentos provenientes de países não signatários do mencionado acordo internacional, mantém-se o procedimento de legalização de documentação.

DADOS DO COLABORADOR
BRUNO AURELIO
CONTRIBUIÇÃO Nº4409
Estamos entendendo que previamente à execução da Garantia de Proposta e demais sanções previstas pelo Edital será dada à Proponente oportunidade de correção dos vícios eventualmente constatados, assim como serão garantidos contraditório e ampla defesa. Confirma este entendimento?
JUSTIFICATIVA
Garantia de contraditório e ampla defesa.
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que, se de um lado as regras do leilão devem incentivar a competitividade do certame licitatório, de outro é fundamental que garantam que o Proponente esteja efetivamente habilitado quando da entrega dos envelopes, tal como previsto no edital. As exigências de habilitação como todas as demais exigências que possam ensejar a execução da garantia da proposta são objetivas. Assim, cabe aos Proponentes zelarem pelo seu atendimento total, ressaltando-se que falhas de caráter formal poderão ser sanadas, conforme constante do Edital. Ademais, por se tratar de um certame com leilão viva-voz, é necessário que haja um incentivo para que proponentes que não sejam capazes de atender aos requisitos não participem da concorrência, evitando com isso lances que poderiam prejudicar os demais proponentes.</p> <p>Ademais, informa-se que as hipóteses de execução da Garantia de Proposta encontram-se descritas no Edital e que, para estas hipóteses, será assegurado o contraditório e ampla defesa, a qual se dará a partir da notificação pela ANAC.</p>

DADOS DO COLABORADOR
BRUNO AURELIO
CONTRIBUIÇÃO Nº4410
Sugere-se que o item seja complementado, incluindo as certidões de regularidade fiscal estadual e municipal exigidas (p. ex. tributos inscritos e/ou não inscritos em dívida ativa, tributos mobiliários e/ou imobiliários etc.).
JUSTIFICATIVA
Definição exata e precisa de certidões de regularidade fiscal.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que as certidões de regularidade fiscal já estão suficientemente definidas na minuta de Edital.

DADOS DO COLABORADOR
MARIA DAS DORES RIBEIRO
CONTRIBUIÇÃO Nº4411
12.11 Excluindo-se o primeiro envio, que deverá observar o disposto no item 12.1, os demais PQS deverão ser encaminhados juntamente com o Relatório de Qualidade de Serviço - RQS, com 60 (sessenta) dias de antecedência da data prevista para cada reajuste de Tarifas. O relatório deve contemplar os IQS descritos no Apêndice C deste PEA, que incluirá os indicadores utilizados para estabelecer o Fator Q.
JUSTIFICATIVA
Esclarecimento - para que fique claro o prazo de vigência do Plano de Qualidade de Serviço - PQS.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o 1º Plano de Qualidade Serviço terá vigência a partir da sua apresentação (em até 90 dias a contar da Data de Eficácia do Contrato - item 11.1) até o próximo reajuste de tarifas. Os demais Planos de Qualidade de Serviço terão sua vigência no período compreendido entre os dois próximos reajustes tarifários após a data definida para sua apresentação (60 dias de antecedência da data prevista para cada reajuste de Tarifas - item 11.9).

DADOS DO COLABORADOR
BRUNO AURELIO
CONTRIBUIÇÃO Nº4413
Estamos entendendo que os investimentos mencionados nesse item são aqueles não previstos no Plano de Exploração Aeroportuária – PEA, ou seja, são investimentos não obrigatórios. Confirma este entendimento? Em caso negativo, para qualquer dos questionamentos, então sugere-se a retirada desse item.
JUSTIFICATIVA
Vide contribuição.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a Subseção V, da Seção I, do Capítulo III, do Contrato de Concessão refere-se aos Direitos e Deveres da Concessionária quanto aos Investimentos previstos ou não no PEA.

DADOS DO COLABORADOR

BRUNO AURELIO

CONTRIBUIÇÃO Nº4414

Sugere-se que todos os eventos extraordinários que impliquem na continuidade da execução contratual sejam assumidos pelo Poder Concedente. Isto porque, contratos de concessão de longo prazo são estruturados com base em dados históricos e estatísticos, que permitam a elaboração de Proposta Econômica competitiva, e a mudança nas premissas, decorrentes de eventos extraordinários, acarreta no aumento de custos para a Concessionária que pode inviabilizar a continuidade da prestação dos serviços. Entretanto, como os serviços aeroportuários são serviços públicos, sujeitos ao regime de continuidade, como estabelece o art. 6º, caput da Lei federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, torna-se mais eficiente ao Poder Público assumir os custos decorrentes de eventos extraordinários, do que romper a relação contratual com a Concessionária e retomá-la com outra concessionária.

JUSTIFICATIVA

Vide contribuição.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que os riscos foram objetivamente alocados no Contrato de Concessão, tanto para o Poder Concedente como para a Concessionária, em atendimento ao inciso II do art. 14 do Decreto 7.624/2011, que determina a presença de cláusulas que promovam tal alocação. Tais disposições, portanto, integram a equação econômico-financeira inicial do Contrato, estando os riscos previamente alocados a uma ou outra parte de acordo com o controle que cada um possui sobre os riscos do negócio, bem como a capacidade de gerenciamento desses riscos e seus efeitos. Assim, os eventos imprevisíveis ou previsíveis de consequências incalculáveis já se encontram distribuídos ao longo de todo o CAPÍTULO V - DA ALOCAÇÃO DE RISCOS do Contrato de Concessão. Ademais, destaca-se que o Contrato estabelece que fora das hipóteses expressamente alocadas ao Poder Concedente, o risco deverá ser assumido integral e exclusivamente pela Concessionária, em conformidade com o art.

2º, inciso II, da Lei 8987/95.

DADOS DO COLABORADOR
BRUNO AURELIO
CONTRIBUIÇÃO Nº4415
Sugere-se a inclusão de período de cura – 5 (cinco) dias – para que a Concessionária possa sanar eventual irregularidade constatada pelo Poder Concedente previamente à instauração de processo administrativo de penalização.
JUSTIFICATIVA
Vide contribuição.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição. Esclarecemos que o mecanismo desenvolvido prevê, em determinados casos (menos nocivos à gestão e realização dos objetivos do Contrato), a possibilidade de aplicação de penalidades mais brandas, a exemplo da advertência. Considera-se que os deveres dispostos em normas ao longo dos Contratos são claros e previamente conhecidos pelas Concessionárias, não sendo aplicáveis, portanto, outros instrumentos destinados à correção de condutas infracionais senão aqueles já previstos na presente proposta.

DADOS DO COLABORADOR
BRUNO AURELIO
CONTRIBUIÇÃO Nº4416
Sugere-se a exclusão do texto “modificação (...) indireta no seu controle” do item 10.1 do Contrato, por se tratar de influência demasiada na liberdade de gestão da Concessionária, considerando, inclusive, que nesta rodada de concessões não existe a figura do Acionista Privado.
JUSTIFICATIVA
Vide contribuição.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que será mantida a redação do item 10.1 em atendimento a exigência legal de prévia anuência do Poder Concedente em caso de alteração do controle da concessionária, o que poderá se dar, inclusive, de forma indireta.

DADOS DO COLABORADOR

FABIO FALKENBURGER (MACHADO MEYER SENDACZ E OPICE)

CONTRIBUIÇÃO Nº4417

Por favor confirmar o entendimento de que qualquer atraso nas obras de ampliação dos Aeroportos, decorrente de investigação ou remediação relacionada à contaminação do solo ou águas subterrâneas na área dos Aeroportos, derivado de atos ou fatos anteriores à Data de Eficácia do Contrato, devem ser suportados pelo Poder Concedente.

JUSTIFICATIVA

São suportados pelo Poder Concedente os custos relacionados aos passivos ambientais que tenham origem e não sejam conhecidos até a data de publicação do edital do leilão da concessão. Nesse sentido, o Poder Concedente também é responsável pelos custos relacionados à confirmação de existência de contaminação do solo e águas subterrâneas na área do Aeroporto que decorram de atos ou fatos anteriores à Data de Eficácia do Contrato.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que , conforme os itens 5.2.14. e 5.2.14.1 da minuta de Contrato, os “custos relacionados aos passivos ambientais que tenham origem e não sejam conhecidos até a data de publicação do edital do leilão da concessão” e os “custos relacionados à confirmação de existência de contaminação do solo e águas subterrâneas na área do aeroporto que decorram de atos ou fatos anteriores à data de publicação do edital do leilão da concessão” são riscos suportados exclusivamente pelo Poder Concedente, que poderão ensejar revisão extraordinária, nas formas admitidas no contrato. Ressalta-se, todavia, que a alocação deste risco para o Poder Concedente não retira a responsabilidade da Concessionária pelo cumprimento de suas obrigações, inclusive no que se refere à realização dos investimentos obrigatório.

DADOS DO COLABORADOR
BRUNO AURELIO
CONTRIBUIÇÃO Nº4418
<p>Sugere-se a alteração do texto do item 11.1.1.1 para onde se lê “análise de conveniência e oportunidade”, leia-se “decisão motivada nos aspectos econômico, técnico e jurídico”. Além disso, sugere-se a exclusão da Infraero desse item, pois a Infraero não tem qualquer relação com a exploração de Remuneração Não-Tarifária, pela Concessionária. Se a exploração de Remuneração Não-Tarifária reverte em favor da Anac a Contribuição Variável, cabe à Anac – e não à Infraero – a avaliação da possibilidade de exploração dessas receitas, pela Concessionária, em prazo superior ao prazo da Concessão. Além disso, a análise deve ser pautada em critérios objetivos (decisão motivada), de modo a permitir contraditório e ampla defesa por parte da Concessionária.</p>
JUSTIFICATIVA
Vide contribuição.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão será parcialmente acatada e será retirada a necessidade de análise da Infraero.

DADOS DO COLABORADOR
FABIO FALKENBURGER (MACHADO MEYER SENDACZ E OPICE)
CONTRIBUIÇÃO Nº4421
Sugerimos que a redação da Cláusula 10.2 seja alterada de modo a permitir que o Operador Aeroportuário transfira ou diminua sua participação societária até o limite de 15%, sem o consentimento da ANAC, desde que a operação esteja em conformidade com as exigências do Capítulo X.
JUSTIFICATIVA
A Cláusula 10.2 determina que durante todo o período da concessão a transferência das quotas pertencentes ao Operador Aeroportuário ou qualquer transação que implique na redução da sua participação societária só poderá ser feita com a expressa anuência da ANAC. Entendemos que certa flexibilidade para transferir ou reduzir a participação societária não afetará o propósito da concessão nem a viabilidade do projeto
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a sugestão será acatada, nos termos da sugestão nº. 4319.

DADOS DO COLABORADOR
GEORGE CHRISTIAN LINHARES BEZERRA
CONTRIBUIÇÃO Nº4422
<p>Exclusão do item 12.23, que diz "12.23. A Concessionária contratará anualmente, a partir do segundo ano da Concessão, uma pesquisa independente de qualidade do serviço de modo a permitir uma avaliação comparativa da performance de qualidade do serviço do Aeroporto em relação ao maior número possível de aeroportos no mundo. A aferição deverá ser iniciada a partir do terceiro reajuste tarifário." Exclusão do item 12.23.1., que diz "12.23.1 Os resultados da pesquisa de que trata o item 12.23 deverão ser publicados periodicamente no site do Aeroporto, comparando o desempenho obtido face a outros aeroportos internacionais da mesma categoria em termos de movimento anual de passageiros que participem da mesma pesquisa."</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Sugestão de exclusão do item tendo em vista que o Contrato de Concessão já prevê a realização de pesquisa para apreender a percepção sobre a qualidade de serviço, a qual repercute sobre a composição do fator Q para reajuste tarifário. Ainda mais, no Brasil existem outras pesquisas de caráter similar ao nível nacional, como a Pesquisa Permanente de Satisfação do Passageiro coordenada pela SAC, cuja metodologia é padronizada e permite comparação entre os aeroportos atingidos. Além disso, pode-se entender que a participação em pesquisas internacionais produz informação de limitada utilidade no contexto regulatório. Embora faça sentido ser fomentada, deveria ser considerada de caráter discricionário para a Concessionária. Em virtude da exclusão do item 12.23. o subitem 12.23.1. perde o objeto ao qual se refere e para o qual apresenta requisitos adicionais.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que esta obrigação será retirada do texto final do Edital e Contrato. Entretanto, cabe ressaltar que a participação do futuro Concessionário em pesquisas independentes de abrangência internacional é possível mediante o cumprimento dos critérios</p>

amostrais e de coleta de dados. Ainda mais, é considerada uma prática adequada para melhoria da qualidade do serviço aeroportuário.

DADOS DO COLABORADOR
EDUARDO MENNA BARRETO
CONTRIBUIÇÃO Nº4424
Alterar o item 2.25 para inserir que o Poder Concedente poderá executar a garantia desde que, após notificada a Concessionária, esta não proceda com o pagamento no prazo de 15 (quinze) dia a contar do recebimento da notificação
JUSTIFICATIVA
Da forma como se encontra o texto do item 2.25, o Poder Concedente poderá executar a garantia diretamente, sem notificação à Concessionária, o que pode trazer uma onerosidade excessiva e desnecessária a esta última. Com a sugestão de alteração, o que se busca é estabelecer formas de garantir que o Poder Concedente será remunerado, mas sem que isso acarrete em prejuízos desnecessários à Concessionária.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a sugestão não foi acatada, por ser desnecessária qualquer alteração redacional, uma vez que a execução da garantia deverá observar a legislação vigente.

DADOS DO COLABORADOR
EDUARDO MENNA BARRETO
CONTRIBUIÇÃO Nº4425
Alterar o item 5.4.5 para prever “salvo quando tais custos adicionais decorram das mudanças previstas nos itens 5.2.1, 5.2.2 e 5.2.3 acima”.
JUSTIFICATIVA
A referência às cláusulas 5.2.1, 5.2.2. e 5.2.3 anteriores é necessário para que se possam distinguir os riscos atinentes a cada uma das partes
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que não há necessidade de alteração da redação do item em questão, haja vista que este deve ser interpretado no contexto do Contrato e de todas as suas disposições, notadamente aquelas do Capítulo V - Da Alocação de Riscos. Portanto, a contribuição não foi acatada.

DADOS DO COLABORADOR
EDUARDO MENNA BARRETO
CONTRIBUIÇÃO Nº4426
Excluir o item 5.4.8.
JUSTIFICATIVA
<p>A a diferença na situação geológica do Aeroporto é fato superveniente e imprevisível, estranho à vontade das partes e, se alterar fundamentalmente as condições de execução do contrato dará causa ao reequilíbrio econômico- financeiro do Contrato, nos termos do art. 57, § 1o, inc. II, da Lei 8.666/93. Por esta razão esse risco não pode ser suportado pela Concessionária, devendo integrar os itens de riscos do Poder Concedente</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que no tocante ao risco de situação geológica do aeroporto, deve ser observada a regra disposta nos itens 1.33 e 1.34 do Edital, que estabelece serem as Proponentes responsáveis pela análise direta das condições do respectivo Complexo Aeroportuário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, bem como pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, devendo arcar com seus respectivos custos e despesas, inclusive no tocante à realização de estudos, investigações, levantamentos, projetos e investimentos. No entanto, cabe destacar que será facultado às interessadas a realização de visitas técnicas, a fim de vistoriar o Complexo Aeroportuário, na forma dos itens 1.16 e 1.17 do Edital.</p>

DADOS DO COLABORADOR
EDUARDO MENNA BARRETO
CONTRIBUIÇÃO Nº4427
Excluir do item 5.6 a seguinte frase “em especial, a não realização da demanda projetada pela Concessionária,
JUSTIFICATIVA
<p>Por se tratar de concessão de bens e serviços públicos, cuja manutenção é uma obrigação do Estado, a redução da demanda dos serviços em montantes inferiores aos projetados são causas de desequilíbrio econômico financeiro do Contrato e não podem ser suportados pela Concessionária, devendo ser lançado como risco do Poder Concedente. Adiante-se que a projeção de demanda decorre de estudo apresentado pelo próprio Poder Concedente e não de expectativa da Concessionária, e torna-se a base para a tomada de decisão, dá segurança ao Poder Concedente e à própria Concessionária quanto ao objeto a ser licitado, além de orientar as propostas dos licitantes. Ainda, a alteração de demanda encontra guarida no art. 57, § 1o, inc. II, da Lei 8.666/93 (“superveniência de fato excepcional ou imprevisível, estranho à vontade das partes, que altere fundamentalmente as condições de execução do contrato”), sendo, portanto, motivo legal a autorizar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, não podendo tal hipótese ser transferida para o risco da Concessionária, em respeito ao Princípio da Legalidade.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>ANAC agradece a sua contribuição e esclarece, inicialmente, que está incorreta a afirmação de que a demanda projetada decorre de estudo apresentado pelo próprio Poder Concedente, uma vez que o próprio Edital é claro sobre tais estudos não serem vinculantes, servindo somente ao propósito de precificar o leilão. Naturalmente, cabe a cada proponente a realização de projeção de demanda com base em metodologia e percepção própria sobre a Concessão. Portanto, é razoável a alocação à Concessionária dos riscos referentes à não realização de suas próprias projeções.</p>

DADOS DO COLABORADOR
EDUARDO MENNA BARRETO
CONTRIBUIÇÃO Nº4428
Esclarecer se o prazo de 06 meses indicados no item 13.12 se referem ao tempo necessário para a ANAC revisar o Programa de Desmobilização Operacional ou se este prazo se refere ao tempo que de desmobilização operacional, a ser indicado no Programa.
JUSTIFICATIVA
A redação do item 13.12 não permite concluir com segurança a que se refere o prazo de 06 meses.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que o prazo de 06 meses se refere ao tempo máximo para que a Agência analise o Plano de Desmobilização Operacional apresentado pela Concessionária.

DADOS DO COLABORADOR
EDUARDO MENNA BARRETO
CONTRIBUIÇÃO Nº4429
Excluir a previsão constante do item 13.21.1 de que a reversão se dará sem qualquer indenização à Concessionária
JUSTIFICATIVA
O art. 36 da Lei 8.987/95 estabelece expressamente o direito de indenização à Concessionária sobre os investimentos vinculados a bens reversíveis, por ocasião do término do Contrato, que ainda não tenham sido amortizados ou depreciados e, deste modo, a previsão constante do item 13.2.1 resta contrária à Lei e, portanto, ilegal, devendo ser excluída.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que todos os bens integrantes da Concessão decorrentes de investimentos realizados pela Concessionária deverão ser depreciados e amortizados no prazo da Concessão para que não haja valores a serem indenizados quando do término de seu prazo. Cabe ressaltar caberá indenização relativa aos investimentos não amortizados em caso de extinção antecipada da concessão.

DADOS DO COLABORADOR
FABIO FALKENBURGER (MACHADO MEYER SENDACZ E OPICE)
CONTRIBUIÇÃO Nº4430
Sugerimos a revisão da matriz de riscos a fim de determinar que os riscos decorrentes de atrasos nas obras de expansão dos Aeroportos, advindos de atos ou omissões de terceiros, e que não sejam do controle direto ou indireto da concessionária, sejam suportados pelo Poder Concedente.
JUSTIFICATIVA
A conclusão de algumas obras de expansão dos Aeroportos depende da realização de obras por terceiros. Por favor, veja dois exemplos: (i) a expansão da pista de POA depende da remoção de um canal de drenagem pública que atravessa a Área do Aeroporto; e (ii) as obras relacionadas ao acesso principal do Aeroporto FLN, estão sendo conduzidas por uma autoridade pública (Deinfra / SC), a qual está atualmente elaborando os estudos ambientais para a obtenção da Licença de Instalação.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que foi incluída na matriz de risco do contrato de concessão de Florianópolis hipótese específica relativa à não disponibilização do acesso rodoviário ao sítio aeroportuário, alocando tal risco ao Poder Concedente, nos termos do item 5.2.3.1. No que se refere às obras de drenagem para a expansão da pista de POA, informa-se que os impactos ambientais associados a essa atividade foram avaliados e considerados no Estudo Ambiental, cuja seleção e aprovação se deram no âmbito da SAC. Segundo aquele órgão, o estudo assumiu ainda que a alteração da macrodrenagem, para retirada do canal de drenagem do aeroporto, não é necessária para operação do aeroporto.

DADOS DO COLABORADOR
EDUARDO MENNA BARRETO
CONTRIBUIÇÃO Nº4431
Excluir o item 13.21.3.
JUSTIFICATIVA
<p>A Lei 8.987/95, em seu art. 38, § 5o, cumulado com o art. 36, estabelece que a indenização na hipótese de caducidade terá descontos tão somente de “multas contratuais e dos danos causados pela concessionária”, não havendo qualquer previsão aos valores recebidos a título de cobertura de seguro, razão pela qual o dispositivo 13.21.3 resta contrário ao Princípio da Legalidade, devendo ser excluído.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a previsão de desconto dos valores recebidos a título de cobertura de seguro na indenização devida em caso de caducidade tem por objetivo evitar que a concessionária seja compensada duplamente por um determinado evento. Com efeito, a indenização representa a compensação financeira devida em função de um prejuízo experimentado, risco que é transferido à seguradora quando da contratação de uma cobertura de seguro. Cabe lembrar que a ANAC é também segurada de todas as apólices obrigatórias contratadas pela concessionária, nos termos do item 3.1.61 do contrato, de maneira que eventuais indenizações pagas pela seguradora aproveitam também a esta Agência.</p> <p>Por outro lado, entende-se que a Lei n.º 8.987, ao tratar da indenização referente à caducidade estabelece um rol mínimo de hipóteses de desconto, haja vista que essa forma de extinção contratual está sempre vinculada ao inadimplemento contratual. Todavia, essa previsão não impede que em situações específicas a cada concessão sejam previstas outras possibilidades de desconto, sobretudo para evitar o locupletamento sem causa da concessionária.</p>

DADOS DO COLABORADOR

EDUARDO MENNA BARRETO

CONTRIBUIÇÃO Nº4433

Esclarecer se os Fundos de Investimentos devem ser representados por ambas, administradora e gestora do Fundo, ou por apenas uma delas

JUSTIFICATIVA

De acordo com a Lei e regulamentação da CVM que trata dos Fundos de Investimentos, a sua representação poderá ser realizada tanto pela Gestora, quanto pela Administradora, de modo que exigir a representação por ambas nos parece exacerbar os termos da Lei.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que a representação dos fundos de investimentos se dará na forma estabelecida nos seus regulamentos.

DADOS DO COLABORADOR
EDUARDO MENNA BARRETO
CONTRIBUIÇÃO Nº4434
Alterar o item 5.3 para permitir que a numeração dos documentos possa ser apresentada com “emendas, rasuras ou ressalvas”
JUSTIFICATIVA
A proibição de “emendas, rasuras ou ressalvas” na numeração dos envelopes se mostra exacerbada e contrária à Lei. Importante destacar que a Lei 8.666/93 não possui, dentre as exigências de habilitação, a necessidade de numeração de documentos e, neste sentido, estabelecer tal regra como requisito a ser atendido e passível de inabilitação vai de encontro aos princípios da Legalidade e da Competitividade, mostrando-se como uma exigência que não diferencia as partes proponentes, mas tão somente burocratiza o processo.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a exigência de numeração das páginas sem emendas, rasuras ou ressalvas visa dar maior segurança ao processo licitatório.

DADOS DO COLABORADOR
EDUARDO MENNA BARRETO
CONTRIBUIÇÃO Nº4435
Excluir o item 6.2.3.7.
JUSTIFICATIVA
Uma vez que a exigência é de pagamento da Contribuição Fixa Inicial, a exigência de integralização do capital social em quantia mínima até a data de assinatura do Contrato se mostra como exagerada e ilegal. Na medida em que foram comprovados os requisitos econômico-financeiro da Proponente, a decisão quanto ao momento da integralização caberá apenas a esta, de acordo com os seus interesses e conveniência.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada, porém flexibilizará a regra estabelecida no item 6.2.3.7 da minuta de Edital submetida a audiência pública. Tendo em vista a inovação na atual rodada de concessão de exigir o pagamento de 25% da Contribuição Fixa antes da eficácia do contrato, assim como ágio que porventura ocorra, é razoável rever a exigência de 50% de integralização do capital social mínimo no momento inicial da concessão (regra derivada da última rodada de concessão). Desta forma, para adequar os procedimentos da atual rodada de concessões à inovação trazida pela Contribuição Fixa Inicial, o percentual de integralização antes da assinatura do contrato foi alterado para o somatório do valor necessário ao pagamento da Contribuição Fixa Inicial acrescido de 10% do capital social mínimo.

DADOS DO COLABORADOR
EDUARDO MENNA BARRETO
CONTRIBUIÇÃO Nº4436
Alterar o item 6.1 para prever que o início da vigência da Apólice de Seguro se dará, no mínimo, a partir da data de publicação do Edital e deverá permanecer em vigor por 12 (doze) meses a partir dessa data.
JUSTIFICATIVA
Os Proponentes poderão ter dificuldade em obter Apólice de Seguro cuja vigência se inicie após a data de sua emissão e, do ponto de vista prático, a obtenção de uma Apólice de Seguro na própria data da sessão pública do Leilão pode trazer grandes riscos aos Proponentes de não atendimento à exigência. Por isso tal regra deve ser flexibilizada para permitir a emissão de Apólice cuja vigência se inicie em data anterior.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a sua contribuição e esclarece que o item 6.1 do Anexo 7 ao Edital diz respeito ao prazo mínimo de vigência da apólice de seguro-garantia, e não à data de sua contratação. Destaca-se, todavia, que a minuta foi alterada, de forma que a apólice deverá ter prazo mínimo de vigência de 1 (um) ano a contar da data da entrega do 1º volume, nada obstando que tenha prazo de vigência maior do que o estipulado ou que seja contratada previamente.

DADOS DO COLABORADOR
EDUARDO MENNA BARRETO
CONTRIBUIÇÃO Nº4437
Alterar o item 6 para padronizar com o início do prazo de vigência do Seguro Garantia, constante do Anexo 7.
JUSTIFICATIVA
Em respeito ao princípio da Isonomia, as garantias devem exigidas alternativamente, devem ter as mesmas condições. Neste sentido, o início da vigência exigido para a Fiança Bancária deve ser o mesmo do Seguro Garantia.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece sua contribuição e informa que o item 6.1 do Anexo 7 ao Edital foi ajustado de forma que as garantias tenham a mesma previsão de início de prazo de vigência, ambas de acordo com o disposto no item 4.16 do Edital, ou seja, a contar da data de entrega do 1º Volume.

DADOS DO COLABORADOR
EDUARDO MENNA BARRETO
CONTRIBUIÇÃO Nº4438
Excluir o item 3.5
JUSTIFICATIVA
<p>A exigência de procurador no Brasil pelas Instituições Financeira estrangeiras, com poderes para receber citação se apresenta como burocracia desnecessária e sem nenhum fundamento na Lei 8.666/93 ou nas demais normas legais, e poderá criar dificuldades ou impedimentos desnecessários aos Licitantes em atender a exigência de apresentação do referido Termo de Confidencialidade.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a exigência em questão trata de maneira isonômica proponentes nacionais ou estrangeiros. Ademais, a administração pública deve se resguardar, de forma que seja possível acionar no Brasil os proponentes em razão da responsabilidade solidária pelos atos praticados no procedimento licitatório.</p>

DADOS DO COLABORADOR
EDUARDO MENNA BARRETO
CONTRIBUIÇÃO Nº4439
Excluir o item 2.6
JUSTIFICATIVA
<p>Não obstante se tratar e uma medida sugerível de governança corporativa, os acionistas e investidores da Concessionárias devem ser livres para indicar o Conselho de Administração que atendam aos seus respectivos interesses e necessidades, cabendo à Concessionária cumprir os termos do contrato. Adicionalmente, a Lei 8.666/93 e a Lei 8.987/95 não possuem qualquer previsão legal que obriguem as concessionárias a admitir esse tipo de regra de Governança, de modo que, pelo Princípio da Legalidade, insculpido no art. 37 da Constituição Federal, o Poder Concedente não poderá impor tal obrigação aos acionistas da Concessionária.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a reserva de assento no Conselho de Administração para a representação dos empregados é um dos vetores das boas práticas de governança corporativa.</p>

DADOS DO COLABORADOR
EDUARDO MENNA BARRETO
CONTRIBUIÇÃO Nº4440
Alterar o item 2.7 para permitir que as Proponentes possam eleger a Câmara Arbitral de sua escolha e não exclusivamente a CCI
JUSTIFICATIVA
A imposição de uma câmara arbitral única a ser eleita pelos Acionistas que comporão a Concessionária se mostra como ilegal e abusiva, não guardando qualquer base legal que possa permitir a sua exigência e imposição. Os acionistas devem ser livres para escolher a câmara arbitral que melhor entenderem.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o item relativo a arbitragem foi ajustado para refletir as disposições da Medida Provisória n.º 752 de 24 de novembro de 2016.

DADOS DO COLABORADOR
EDUARDO MENNA BARRETO
CONTRIBUIÇÃO Nº4441
Excluir o item 3.1.44
JUSTIFICATIVA
<p>Não obstante se trata e uma medida sugerível de governança corporativa, os acionistas e investidores da Concessionárias devem ser livres para indicar o Conselho de Administração que atendam aos seus respectivos interesses e necessidades, cabendo à Concessionária cumprir os termos do contrato. Adicionalmente, a Lei 8.666/93 e a Lei 8.987/95 não possuem qualquer previsão legal que obriguem as concessionárias a admitir esse tipo de regra de Governança, de modo que, pelo Princípio da Legalidade, insculpido no art. 37 da Constituição Federal, o Poder Concedente não poderá impor tal obrigação aos acionistas da Concessionária. Ainda, tal obrigação não pode ser imposta à Concessionária, na medida em que cabe exclusivamente aos seus acionistas a eleição do Conselho de Administração, sendo que estes sequer figuram como parte no Contrato.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a reserva de assento no Conselho de Administração para a representação dos empregados é um dos vetores das boas práticas de governança corporativa.</p>

DADOS DO COLABORADOR
EDUARDO MENNA BARRETO
CONTRIBUIÇÃO Nº4442
Alterar para 5% (cinco por cento) o limite legal da garantia ou apresentar o parecer obrigatório referido no §3o do art. 56 da Lei 8.666/93.
JUSTIFICATIVA
O art. 56, em seu §2o, da Lei 8.666/93, estabelece que o limite legal das garantias exigidas às contratadas deve ser de até 5% (cinco por cento) do valor do Contrato, sendo permitido aumentar esse valor para 10%, nos termos do §3o do mesmo dispositivo, desde que os requisitos ali constantes sejam demonstrados “através de parecer tecnicamente aprovado pela autoridade competente”. Uma vez que não fora apresentado o parecer, deve o dispositivo ser alterado.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a sua contribuição e informa que a redação do dispositivo será mantida, eis que os valores da garantia de execução estão previamente estabelecidos, sendo que o dispositivo questionado se limita a esclarecer que eventual exigência futura deverá observar as limitações legais.

DADOS DO COLABORADOR
EDUARDO MENNA BARRETO
CONTRIBUIÇÃO Nº4443
Excluir o item 3.10.1
JUSTIFICATIVA
<p>A exigência do item 3.10.1 de que as Proponentes estrangeiras precisem elaborar procuração em seu país e língua de origem para, posteriormente consularizar tais documentos e proceder com sua tradução juramentada representa exigência arbitrária e burocrática, que estabelece tratamento diferente e prejudicial às licitantes estrangeiras, indo de encontro aos Princípios da Isonomia e da Legalidade, na medida em que tal dispositivo não encontra base legal. As Proponentes poderão optar por apresentar procuração lavrada no Brasil e em língua portuguesa, ou fazê-lo em língua estrangeira, consoante seu interesse e conveniência. Princípio da Isonomia</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a exigência encontra amparo legal no § 4º do artigo 32 da Lei de Licitações, no artigo 218 do Código de Processo Civil, no artigo 13 da Constituição Federal, bem como, no Código Civil Pátrio, no artigo 224 e na Seção I, Capítulo IV, Título I, Livro III</p>

DADOS DO COLABORADOR
EDUARDO MENNA BARRETO
CONTRIBUIÇÃO Nº4445
Excluir o Item 4.27 e subitens 4.27.1, 4.27.2 e 4.27.3
JUSTIFICATIVA
<p>O art. 31 da Lei 8.666/93 estabelece e limita expressamente a documentação necessária à comprovação da qualificação econômico-financeira, o que consta em seus incisos I, II e III (balanço patrimonial que comprove boa situação financeira, certidão negativa de falência e garantia do art. 56, limitada a 1%). Neste sentido, não consta em Lei a autorização para exigência de declaração por Instituição Financeira sobre a condição financeira da Proponente ou a disponibilidade de linha de financiamento para a mesma, razão pela qual, por tal motivo, a mesma não poderá ser exigida em Edital. De outro lado, exigir que a Instituição Financeira esteja autorizada a funcionar no Brasil afasta por completo a participação de proponentes estrangeiros, que ainda não tenham estabelecido por completo a sua operação no Brasil, situação que se agrava ainda mais em ano de crise econômica no país, onde a disponibilidade de crédito é muito limitada. É de se destacar também que poderão os Proponentes buscar linhas de crédito mais baratas em bancos estrangeiros, sendo que a exigência constante do item 4.27 e seus subitens trataria de, ao menos, prejudicar tal possibilidade, impactando inclusive na Proposta da Proponente. Destaque-se ainda que a única garantia que poderá se exigir das licitantes, durante a fase de licitação, é a que consta do Art. 31, inc. III e esta já consta do item 4.13 do Edital. Ainda, além de ilegal, a exigência direciona o Edital para as empresas nacionais, que passam a ter vantagens em relação aos concorrentes estrangeiros, indo de encontro aos Princípios da Isonomia e da Competitividade. Por todos esses motivos, o dispositivo 4.27 deverá ser excluído do Edital.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os requisitos impostos à instituição financeira subscritora da carta que declara a viabilidade da proposta econômica em nada se confundem com os requisitos</p>

de qualificação econômico-financeira dos licitantes, não havendo que se falar em ofensa ao artigo 31 da Lei nº 8.666/93. De outra parte, muito embora a instituição financeira deva, necessariamente, ser autorizada a funcionar no Brasil pelo Banco Central do Brasil, admite-se que se trate de instituição financeira estrangeira e, inclusive, que se valha, para efeitos de comprovação do Patrimônio Líquido de que trata o item 4.28, do Patrimônio Líquido de instituição financeira Controladora da declarante autorizada a funcionar por órgão estrangeiro análogo ao Banco Central do Brasil. Frise-se que tal formato foi utilizado na última rodada de concessões, não verificando-se qualquer restrição à participação de proponentes estrangeiras. Por fim, ressalte-se que a emissão do atestado de exequibilidade não gera qualquer obrigação à instituição financeira para que financie o projeto avaliado, tampouco empecilho para que a Concessionária busque financiamentos onde melhor entender.

DADOS DO COLABORADOR
EDUARDO MENNA BARRETO
CONTRIBUIÇÃO Nº4446
Excluir o Item e seus subitens 4.28.1, 4.28.2, 4.28.3 e 4.28.4.
JUSTIFICATIVA
<p>O art. 31 da Lei 8.666/93 estabelece e limita expressamente a documentação necessária à comprovação da qualificação econômico-financeira, o que consta em seus incisos I, II e III (balanço patrimonial que comprove boa situação financeira, certidão negativa de falência e garantia do art. 56, limitada a 1%). Neste sentido, não consta em Lei a autorização para exigência de declaração por Instituição Financeira sobre a condição financeira da Proponente ou a disponibilidade de linha de financiamento para a mesma, muito menos a comprovação da liquidez da Instituição Financeira declarante, razão pela qual, por tal motivo, a mesma não poderá ser exigida em Edital. De outro lado, exigir que a Instituição Financeira esteja autorizada a funcionar no Brasil afasta por completo a participação de proponentes estrangeiros, que ainda não tenham estabelecido por completo a sua operação no Brasil, situação que se agrava ainda mais em ano de crise econômica no país, onde a disponibilidade de crédito é muito limitada. É de se destacar também que poderão os Proponentes buscar linhas de crédito mais baratas em bancos estrangeiros, sendo que a exigência constante do item 4.28 e seus subitens trataria de, ao menos, prejudicar tal possibilidade, impactando inclusive na Proposta da Proponente. Destaque-se ainda que a única garantia que poderá se exigir das licitantes, durante a fase de licitação, é a que consta do Art. 31, inc. III e esta já consta do item 4.13 do Edital. Ainda, além de ilegal, a exigência direciona o Edital para as empresas nacionais, que passam a ter vantagens em relação aos concorrentes estrangeiros, indo de encontro aos Princípios da Isonomia e da Competitividade. Por todos esses motivos, o dispositivo 4.28 deverá ser excluído do Edital.</p>
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os requisitos impostos à instituição financeira subscritora da carta que declara a

viabilidade da proposta econômica em nada se confundem com os requisitos de qualificação econômico-financeira dos licitantes, não havendo que se falar em ofensa ao artigo 31 da Lei nº 8.666/93. De outra parte, muito embora a instituição financeira deva, necessariamente, ser autorizada a funcionar no Brasil pelo Banco Central do Brasil, admite-se que se trate de instituição financeira estrangeira e, inclusive, que se valha, para efeitos de comprovação do Patrimônio Líquido de que trata o item 4.28, do Patrimônio Líquido de instituição financeira Controladora da declarante autorizada a funcionar por órgão estrangeiro análogo ao Banco Central do Brasil. Frise-se que tal formato foi utilizado na última rodada de concessões, não verificando-se qualquer restrição à participação de proponentes estrangeiras. Por fim, ressalte-se que a emissão do atestado de exequibilidade não gera qualquer obrigação à instituição financeira para que financie o projeto avaliado, tampouco empecilho para que a Concessionária busque financiamentos onde melhor entender.

DADOS DO COLABORADOR

FABIO FALKENBURGER (MACHADO MEYER SENDACZ E OPICE)

CONTRIBUIÇÃO Nº4447

Considerando as disposições legais da Lei das S.A. acerca das características que configuram influência relevante do controle acionário, sugerimos uma alteração na redação para que, nos casos de Fundo de Investimento, sejam considerados Proponentes os quotistas com participação igual ou superior a 20%.

JUSTIFICATIVA

O item 3.15.2 estabelece que “os quotistas que tiverem participação igual ou superior a 15% no Fundo de Investimento serão considerados Proponentes para a aplicação dos limites de participação”. De acordo com a Lei 6.404, de 15 de dezembro de 1976, que dispõe sobre as Sociedades por Ações, a influência significativa da acionista se dá quando esta possui 20% ou mais do capital votante da companhia (artigo 243, §5º).

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a contribuição foi acatada.

DADOS DO COLABORADOR
MACHADO MEYER SENDACZ OPICE ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO Nº4448
O item 6.2.3.1 determina que a Adjudicatária deverá apresentar à ANAC, documento no Estatuto Social da Adjudicatária, indicando a sua composição societária, a descrição dos tipos de ações e a participação dos acionistas por tipo de ação. Entendemos não ser cabível referida exigência, visto tratar-se de Sociedade Anônima, conforme disposição do item 6.2.3
JUSTIFICATIVA
Sugerimos a exclusão do item 6.2.3.1. Alternativamente à exclusão, sugerimos que a verificação da composição acionária seja feita no Livro de Registro de Ações, documento legal cabível para este fim, conforme Lei 6.404/73.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que não se faz necessária qualquer alteração redacional, uma vez que a participação dos acionistas se dará na forma prevista em Lei.

DADOS DO COLABORADOR
BRUNO AURELIO
CONTRIBUIÇÃO Nº4451
<p>Sugere-se que a Concessionária seja responsabilizada única e exclusivamente pelas desocupações previstas no cadastro de desocupações já feito pelo Poder Concedente, até a data de eficácia do Contrato, afinal, a Concessionária não pode se responsabilizar indefinidamente (a partir da data de eficácia de Contrato a Concessionária já seria responsável por evitar futuras ocupações irregulares). Sugere-se, ainda, que o cadastro de desocupações seja disponibilizado com dados atualizados no momento da licitação e que caso o volume de desocupações supere o volume previsto no cadastro de desocupações, seja restabelecido o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato em favor da Concessionária.</p>
JUSTIFICATIVA
Vide contribuição.
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a posse da área do aeroporto será transferida à Concessionária, concomitantemente à celebração do Contrato, no estado em que se encontra. Em face disso, julga-se que o agente privado possuirá melhores condições de gerenciar a desocupação da área do aeroporto, nos moldes definidos em seu projeto. Pelas razões expostas, a alocação das obrigações e riscos relacionados à desocupação do complexo aeroportuário seguirá o disposto nos itens 2.5, 3.1.50 e 5.4.24 da minuta de Contrato, parte do Edital,</p>

DADOS DO COLABORADOR
BRUNO AURELIO
CONTRIBUIÇÃO Nº4452
<p>A responsabilidade pela obtenção de licenças ambientais é da Concessionária. Entretanto, a Concessionária só pode ser responsabilizada pelas licenças ambientais possíveis de serem emitidas, do ponto de vista real e ambiental; a Concessionária não pode ser responsabilizada pela não obtenção de uma licença ambiental que nunca será emitida, por exemplo, porque em área de preservação ambiental. Nesse sentido, no Aeroporto de Salvador, por exemplo, existe um risco considerável de não emissão das licenças ambientais da nova pista de pouso e decolagem – questão inclusive invocada pelo Tribunal de Contas da União no acórdão nº 925/2016-Plenário. Assim, sugere-se que caso a Concessionária não obtenha as licenças ambientais, de qualquer um dos Aeroportos, por questões fáticas (impossibilidade de licenciamento) e não imputáveis à Concessionária, que ela não seja penalizada, ou, ainda, que isso não seja causa para a caducidade da concessão.</p>
JUSTIFICATIVA
Vide contribuição.
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a questão já está devidamente tratada na matriz de riscos, alocando-se cada risco à parte que tem melhor condições de gerenciá-lo. Adicionalmente, informa-se que o item 7.7.8.1.2 do PEA já trata de mecanismo específico caso ocorra uma situação como a descrita na contribuição em relação à construção da segunda pista do Aeroporto de Salvador.</p>

DADOS DO COLABORADOR
BRUNO AURELIO
CONTRIBUIÇÃO Nº4453
<p>Sugere-se que a Concessionária seja responsabilizada única e exclusivamente pelas desapropriações previstas no cadastro de desapropriações já feito pelo Poder Concedente, afinal, a Concessionária não pode se responsabilizar indefinidamente. Além disso, sugere-se que seja previsto como risco alocado ao Poder Concedente a obtenção de autorizações, licenças e decretos de utilização pública eventualmente necessários para o início de desapropriações. Sugere-se que o cadastro dos imóveis eventualmente necessários para desapropriação para cumprimento das obrigações previstas no Plano de Exploração Aeroportuária, assim como o levantamento de custos atualizado desses imóveis, sejam disponibilizados no momento da publicação dos documentos da licitação. Sugere-se, ainda, que todos os imóveis eventualmente necessários para desapropriação para cumprimento das obrigações previstas no Plano de Exploração Aeroportuária já estejam submetidos aos respectivos decretos expropriatórios, evitando atrasos, riscos políticos e permitindo que as Propostas dos Licitantes sejam objetivamente comparáveis entre si.</p>
JUSTIFICATIVA
Vide contribuição.
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece sua contribuição e esclarece inicialmente que a previsão em tela foi inserida em atendimento a diretriz do governo federal. Não obstante, registra-se que a necessidade e abrangência de eventuais desapropriações dependerão do plano de investimentos da Concessionária. Adicionalmente, a posse da área do aeroporto será transferida à Concessionária concomitantemente à celebração do Contrato de Concessão. Em face disso, julga-se que a Concessionária possuirá melhores condições de gerenciar as desapropriações, inclusive com a adoção das medidas judiciais e administrativas necessárias à garantia da efetividade dessas ações. Pelas razões expostas, a alocação das obrigações e riscos relacionados à desapropriação seguirá o disposto no Contrato de Concessão,</p>

não sendo previsto o compartilhamento das obrigações e riscos referentes aos custos de desapropriação.

DADOS DO COLABORADOR

FABIO FALKENBURGER (MACHADO MEYER SENDACZ E OPICE)

CONTRIBUIÇÃO Nº4454

Entendemos que qualquer atraso nas obras de expansão causados por questões de natureza arqueológica será suportado pelo Poder Concedente. Por favor, confirme o nosso entendimento.

JUSTIFICATIVA

Já há informação acerca da existência de um sítio arqueológico dentro da área do Aeroporto FLN e outros sítios arqueológicos nas áreas dos outros Aeroportos que poderão ser identificados durante o processo de licenciamento ambiental das obras de expansão. O Contrato de Concessão atribui ao Poder Concedente os riscos relacionados com a existência de sítios ou bens, assim como os custos decorrentes de tal evento.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que, no que tange aos riscos quanto à existência de sítio ou bens arqueológicos não conhecidos até a data da publicação do edital e aos custos decorrentes de tal evento, já estão expressamente alocados ao Poder Concedente, no item 5.2.9 da minuta de Contrato. Ressalta-se, todavia, que a alocação deste risco para o Poder Concedente não retira a responsabilidade da Concessionária pelo cumprimento de suas obrigações, inclusive no que se refere à realização dos investimentos obrigatórios.

DADOS DO COLABORADOR
BRUNO AURELIO
CONTRIBUIÇÃO Nº4455
<p>Sugere-se a inclusão de rito mínimo, com prazos razoáveis e definidos, para o encerramento do processo de “regras de consulta”, para garantir, dentre outras questões, a efetividade dessas “regras de consulta”, ou seja, para que as partes consultadas pela Concessionária estejam engajadas na elaboração do anteprojeto e que cumpram os prazos estabelecidos. Caso as regras de consulta não tenham um regramento mínimo estabelecido pela Anac, a Concessionária está sujeita ao não cumprimento efetivo das regras de consulta, tornando-as mera formalidade. O objetivo das regras de consulta certamente não é criar mais burocracia para a Concessionária, impedindo a sua eficiência operacional.</p>
JUSTIFICATIVA
Vide contribuição.
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece o que segue:</p> <p>(i) As cláusulas relativas às regras de consulta foram redigidas de forma pouco prescritiva e limitaram a atuação da ANAC ao final do processo para garantir flexibilidade à Concessionária para colocar a consulta em prática utilizando procedimentos céleres e adequados a cada caso. A definição dos prazos está, portanto, a cargo da Concessionária. Naturalmente, espera-se que a Concessionária estipule prazos razoáveis para o recebimento de manifestações, preferencialmente os negociando com as partes consultadas (possivelmente por meio da própria consulta). Um novo item será acrescentado ao Capítulo XV para deixar esse ponto mais claro. Não obstante, a cláusula 15.5 do Contrato prevê a possibilidade de publicação pela ANAC de documentos de orientação com sugestões de procedimentos (inclusive prazos) ou até de regulamentação de tais aspectos.</p> <p>(ii) A ausência de manifestações ou o baixo nível de engajamento das partes consultadas, desde de que não tenham sido provocados por inadequação da divulgação da consulta ou do prazo estipulado para manifestações, não configura descumprimento das regras de consulta.</p>

DADOS DO COLABORADOR
FABIO FALKENBURGER (MACHADO MEYER SENDACZ E OPICE)
CONTRIBUIÇÃO Nº4457
Sugerimos que seja incluída cláusula contratual para afastar eventuais dúvidas acerca do ônus da prova em sede de processo administrativo para apuração da possibilidade de decretação de caducidade da concessão.
JUSTIFICATIVA
A Cláusula 13.18 e seguintes do Contrato de Concessão disciplinam a decretação de caducidade. De acordo com a Lei de Concessões (Lei Federal nº 8.987/1995), a decretação de caducidade depende da instauração de um processo administrativo próprio para apurar o descumprimento parcial ou total de obrigações decorrentes do Contrato de Concessão por parte da Concessionária. Nesse processo administrativo, o ônus da prova é de quem alega o fato (por exemplo, a concessionária deverá demonstrar que não violou qualquer obrigação decorrente do contrato de concessão ou que corrigiu as irregularidades identificadas pelo Poder Concedente no prazo aplicável, enquanto que o Poder Concedente deverá apresentar provas da violação do Contrato).
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que entende ser desnecessário disciplinar este tema no contrato de concessão, haja vista que o procedimento de declaração de caducidade seguirá as disposições da Lei n.º 9.784 de 1999, que estabelece as regras referentes ao ônus da prova nos processos administrativos, bem como demais legislação aplicável.

DADOS DO COLABORADOR
BRUNO AURELIO
CONTRIBUIÇÃO Nº4458
<p>Sugere-se a inclusão de rito mínimo, com prazos razoáveis e definidos, para o encerramento do processo de “regras de consulta”, para garantir, dentre outras questões, a efetividade dessas “regras de consulta”, ou seja, para que as partes consultadas pela Concessionária estejam engajadas no gerenciamento tarifário proposto pela Concessionária e que cumpram os prazos estabelecidos. Caso as regras de consulta não tenham um regramento mínimo estabelecido pela Anac, a Concessionária está sujeita ao não cumprimento efetivo das regras de consulta, tornando-as mera formalidade. O objetivo das regras de consulta certamente não é criar mais burocracia para a Concessionária, impedindo a sua eficiência operacional.</p>
JUSTIFICATIVA
Vide contribuição.
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece o que segue:</p> <p>(i) As cláusulas relativas às regras de consulta foram redigidas de forma pouco prescritiva e limitaram a atuação da ANAC ao final do processo para garantir flexibilidade à Concessionária para colocar a consulta em prática utilizando procedimentos céleres e adequados a cada caso. A definição dos prazos está, portanto, a cargo da Concessionária. Naturalmente, espera-se que a Concessionária estipule prazos razoáveis para o recebimento de manifestações, preferencialmente os negociando com as partes consultadas (possivelmente por meio da própria consulta). Um novo item será acrescentado ao Capítulo XV para deixar esse ponto mais claro. Não obstante, a cláusula 15.5 do Contrato prevê a possibilidade de publicação pela ANAC de documentos de orientação com sugestões de procedimentos (inclusive prazos) ou até de regulamentação de tais aspectos.</p> <p>(ii) A ausência de manifestações ou o baixo nível de engajamento das partes consultadas, desde de que não tenham sido provocados por inadequação da divulgação da consulta ou do prazo estipulado para manifestações, não configura descumprimento das regras de consulta.</p>

DADOS DO COLABORADOR
BRUNO AURELIO
CONTRIBUIÇÃO Nº4459
<p>Sugere-se a inclusão de rito mínimo, com prazos razoáveis e definidos, para o encerramento do processo de “regras de consulta”, para garantir, dentre outras questões, a efetividade dessas “regras de consulta”, ou seja, para que as partes consultadas pela Concessionária estejam engajadas na definição da remuneração decorrente das atividades operacionais e que cumpram os prazos estabelecidos. Caso as regras de consulta não tenham um regramento mínimo estabelecido pela Anac, a Concessionária está sujeita ao não cumprimento efetivo das regras de consulta, tornando-as mera formalidade. O objetivo das regras de consulta certamente não é criar mais burocracia para a Concessionária, impedindo a sua eficiência operacional.</p>
JUSTIFICATIVA
Vide contribuição.
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece o que segue:</p> <p>(i) As cláusulas relativas às regras de consulta foram redigidas de forma pouco prescritiva e limitaram a atuação da ANAC ao final do processo para garantir flexibilidade à Concessionária para colocar a consulta em prática utilizando procedimentos céleres e adequados a cada caso. A definição dos prazos está, portanto, a cargo da Concessionária. Naturalmente, espera-se que a Concessionária estipule prazos razoáveis para o recebimento de manifestações, preferencialmente os negociando com as partes consultadas (possivelmente por meio da própria consulta). Um novo item será acrescentado ao Capítulo XV para deixar esse ponto mais claro. Não obstante, a cláusula 15.5 do Contrato prevê a possibilidade de publicação pela ANAC de documentos de orientação com sugestões de procedimentos (inclusive prazos) ou até de regulamentação de tais aspectos.</p> <p>(ii) A ausência de manifestações das partes consultadas dentro dos prazos previstos, desde de que não tenham sido provocados por inadequação da divulgação da consulta ou do prazo estipulado para</p>

manifestações, pode configurar falta de engajamento destas, o que poderá levar a ANAC a permitir a implementação da proposta da Concessionária ao ser chamada a arbitrar a remuneração pela utilização de áreas e atividades operacionais.

DADOS DO COLABORADOR
FABIO FALKENBURGER (MACHADO MEYER SENDACZ E OPICE)
CONTRIBUIÇÃO Nº4460
Sugerimos que a redação da Cláusula 2.8 do Contrato de Concessão seja modificada a fim de incluir também a possibilidade de prorrogação do prazo contratual devido a um reequilíbrio promovido no âmbito de uma revisão ordinária do Contrato.
JUSTIFICATIVA
A Cláusula 2.8 estabelece que o prazo do Contrato de Concessão pode ser prorrogado por até cinco (5) anos, apenas uma vez, no caso de reequilíbrio econômico-financeiro promovido em sede de revisão extraordinária. Entendemos que uma revisão ordinária também pode ensejar o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato por meio da extensão do prazo contratual
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. Ressalta-se, ainda, que o mecanismo ordinário ao qual a contribuição se refere não está previsto no Contrato de Concessão, sendo permitida a prorrogação contratual apenas aos procedimentos de revisão extraordinária, os quais objetivam a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato a fim de compensar as perdas ou ganhos da Concessionária devidamente comprovados e ocorridos em virtude dos eventos elencados no CAPÍTULO V - Seção I do Contrato.

DADOS DO COLABORADOR
FABIO FALKENBURGER (MACHADO MEYER SENDACZ E OPICE)
CONTRIBUIÇÃO Nº4461
Sugerimos que a redação da Cláusula 2.8 do Contrato de Concessão seja modificada a fim de incluir também a possibilidade de prorrogação do prazo contratual devido a um reequilíbrio promovido no âmbito de uma revisão ordinária do Contrato.
JUSTIFICATIVA
A Cláusula 2.8 estabelece que o prazo do Contrato de Concessão pode ser prorrogado por até cinco (5) anos, apenas uma vez, no caso de reequilíbrio econômico-financeiro promovido em sede de revisão extraordinária. Entendemos que uma revisão ordinária também pode ensejar o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato por meio da extensão do prazo contratual
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. Ressalta-se, ainda, que o mecanismo ordinário ao qual a contribuição se refere não está previsto no Contrato de Concessão, sendo permitida a prorrogação contratual apenas aos procedimentos de revisão extraordinária, os quais objetivam a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato a fim de compensar as perdas ou ganhos da Concessionária devidamente comprovados e ocorridos em virtude dos eventos elencados no CAPÍTULO V - Seção I do Contrato.

DADOS DO COLABORADOR
BRUNO AURELIO
CONTRIBUIÇÃO Nº4463
Estamos entendendo que as atividades operacionais e comerciais são aquelas constantes da Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014 da Anac e que, caso haja qualquer alteração nessas atividades, que caberá reequilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária. Confirma este entendimento?
JUSTIFICATIVA
Vide contribuição.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a Resolução nº 302, de 5 de fevereiro de 2014, de fato traz definição do que são atividades operacionais e comerciais. Quanto à possibilidade de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, ressalta-se que a Concessionária somente fará jus caso quaisquer dos riscos alocados expressamente ao Poder Concedente venham a se materializar, conforme preceitua o item 5.6 do Contrato de Concessão. Assim, considerando-se que os riscos suportados exclusivamente pelo Poder Concedente e que poderão ensejar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro estão listados no item 5.2 do Contrato de Concessão, e que a hipótese apresentada em contribuição não integra aquela lista, não se configura caso de reequilíbrio econômico-financeiro. Trata-se, portanto, de risco suportado exclusivamente pela concessionária, pois, conforme item 5.3 do Contrato de Concessões, salvo os riscos expressamente alocados ao Poder Concedente no Contrato, a Concessionária é exclusiva e integralmente responsável por todos os demais.

DADOS DO COLABORADOR
EDUARDO MENNA BARRETO
CONTRIBUIÇÃO Nº4464
Excluir o item 3.1.61
JUSTIFICATIVA
<p>O dispositivo cria obrigação à Concessionária que não encontra guarida na Lei, em desrespeito ao Princípio da Legalidade (art. 37 da CF). Ademais, tal exigência pode se mostrar extremamente onerosa à Concessionária e acarretar em desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, uma vez que não é possível estimar qual será o custo da contratação de um seguro que sequer fora criado.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a exigência prevista no 3.1.61 da minuta submetida a audiência pública (ou item 3.1.58 da versão definitiva do Contrato) encontra guarida na Constituição Federal, pois em seu art. 37, está positivado o Princípio da Eficiência, sendo que quanto mais atualizado e com maior gama de coberturas securitárias, mais eficiente será a proteção fornecida aos usuários do sítio aeroportuário. Ademais, esclarece que esta obrigação também está amparada pelo Princípio da Supremacia do Interesse Público, presente no art. 2º, da Lei nº 9784/1999. Por estes princípios, entende-se que, pelo longo prazo de duração do contrato, é necessária a periódica atualização dos seguros, de forma a incluir eventos ou sinistros que não eram cobertos pelas seguradoras em funcionamento no Brasil no momento de sua contratação originária. Finalmente, explana que não se trata da contratação de um seguro que sequer foi criado, mas somente da atualização de seguros que já foram contratados anteriormente.</p>

DADOS DO COLABORADOR
EDUARDO MENNA BARRETO
CONTRIBUIÇÃO Nº4465
Excluir o item 5.4.3
JUSTIFICATIVA
<p>Por se tratar de concessão de bens e serviços públicos, cuja manutenção é uma obrigação do Estado, a redução da demanda dos serviços em montantes inferiores aos projetados são causas de desequilíbrio econômico financeiro do Contrato e não podem ser suportados pela Concessionária, devendo ser lançado como risco do Poder Concedente. Adiante-se que a projeção de demanda decorre de estudo apresentado pelo próprio Poder Concedente e não de expectativa da Concessionária, e torna-se a base para a tomada de decisão, dá segurança ao Poder Concedente e à própria Concessionária quanto ao objeto a ser licitado, além de orientar as propostas dos licitantes. Ainda, a alteração de demanda encontra guarida no art. 57, § 1o, inc. II, da Lei 8.666/93 (“superveniência de fato excepcional ou imprevisível, estranho à vontade das partes, que altere fundamentalmente as condições de execução do contrato”), sendo, portanto, motivo legal a autorizar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, não podendo tal hipótese ser transferida para o risco da Concessionária, em respeito ao Princípio da Legalidade.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>ANAC agradece a sua contribuição e esclarece, inicialmente, que está incorreta a afirmação de que a demanda projetada decorre de estudo apresentado pelo próprio Poder Concedente, uma vez que o próprio Edital é claro sobre tais estudos não serem vinculantes, servindo somente ao propósito de precificar o leilão. Naturalmente, cabe a cada proponente a realização de projeção de demanda com base em metodologia e percepção própria sobre a Concessão. Portanto, é razoável a alocação à Concessionária dos riscos referentes à não realização de suas próprias projeções.</p> <p>Assim, conforme previsto na cláusula 5.4.3. do Capítulo V da minuta do Contrato de Concessão e, segundo a lógica que ampara o modelo</p>

de Concessão definido pelo Governo Federal, os riscos de não efetivação da demanda projetada, com exceção daqueles provenientes de restrição operacional decorrentes de decisão ou omissão de entes públicos, deverão ser suportados exclusivamente pela Concessionária, devendo, como tal, ser considerados nos estudos dos Proponentes. Do mesmo modo, não há qualquer previsão de inclusão de garantia caso outras infraestruturas (inclusive aeroportuárias) concorram pela demanda, dentro ou fora da área de influência do aeroporto.

DADOS DO COLABORADOR

FABIO FALKENBURGER (MACHADO MEYER SENDACZ E OPICE)

CONTRIBUIÇÃO Nº4466

Considerando a Lei nº 10.192/2001, entendemos que o montante da Contribuição Fixa Inicial só será reajustado se decorrido pelo menos 1 (um) ano entre a data em que ocorreu a licitação e a data de pagamento. O nosso entendimento está correto?

JUSTIFICATIVA

A Cláusula 2.15 do Contrato de Concessão estabelece que o montante da Contribuição Fixa Inicial será atualizado até a data de pagamento prevista no Edital do Leilão por meio da aplicação do índice IPCA. O artigo 2º, parágrafo 1º da Lei Federal nº 10.192/2001 proíbe estritamente qualquer forma de ajuste financeiro e atualização monetária em prazos menores do que 1 (um) ano.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que a atualização será realizada independente do período decorrido entre a realização da Sessão Pública do Leilão e data de pagamento. A atualização a que se refere o item 2.15 do contrato não se enquadra na vedação estabelecida pelo artigo 2º, parágrafo 1º da Lei Federal nº 10.192/2001, uma vez que a cláusula apenas faz uma atualização do valor devido pela Concessionária em função da oferta em um período anterior ao pagamento.

DADOS DO COLABORADOR
FABIO FALKENBURGER (MACHADO MEYER SENDACZ E OPICE)
CONTRIBUIÇÃO Nº4468
Inclusão de novo dispositivo no Contrato de Concessão, a fim de definir objetivamente os parâmetros que balizarão a análise por parte da ANAC dos planos propostos pela concessionária nas cláusulas 2.27, 2.32-2.38, 2.45-2.51 e 6.34.
JUSTIFICATIVA
As Cláusulas 2.27, 2.32-2.38, 2.45-2.51 e 6.34 do Contrato de Concessão não definem o tipo de conteúdo que a ANAC deve considerar para analisar os planos apresentados pela concessionária ao longo da execução do objeto da concessão. Dessa forma, faltam parâmetros objetivos (ainda que mínimos) a serem observados pela ANAC no processo de avaliação e aprovação dos planos, de modo que a rejeição de um plano apresentado pela concessionária só tenha cabimento quando ele não esteja em conformidade com as referidas exigências mínimas.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a sua contribuição e informa que serão considerados nas análises dos planos e projetos citados os requisitos estabelecidos no contrato, bem como demais exigências definidas em regulamentação específica da ANAC.

DADOS DO COLABORADOR

FABIO FALKENBURGER (MACHADO MEYER SENDACZ E OPICE)

CONTRIBUIÇÃO Nº4470

A nossa sugestão é modificar essa cláusula, a fim de (i) excluir a possibilidade do Poder Concedente executar a garantia, com a inclusão em seu lugar de um mecanismo específico para o pagamento do montante devido pela Concessionária ou (ii) definir uma regra que estabeleça a execução gradual da garantia constituída pela concessionária, conforme exigido para o pagamento do valor devido, sem que a execução recaia sobre a garantia como um todo.

JUSTIFICATIVA

As Cláusulas 2.23.3 e 2.23.4 do Contrato de Concessão estabelecem que no caso do Poder Concedente não concordar com o valor pago pela Concessionária relativo à Contribuição Variável, ele poderá iniciar um procedimento administrativo para tratar a respeito dessa situação e, conforme o caso, poderá solicitar a complementação ou correção do valor. Por sua vez, a complementação de valores poderá ser feita por meio da execução de garantia ou por cobrança específica. Entendemos que a atual redação da Cláusula 2.23.4 confere uma prerrogativa desproporcional ao Poder Concedente, na medida em que não define parâmetros para a execução da garantia constituída pela Concessionária.

RESPOSTA DA ANAC

A Anac agradece a contribuição e informa que, pelos Princípios Constitucionais Implícitos da Razoabilidade e da Proporcionalidade, o Poder Concedente só poderá executar a Garantia de Execução Contratual naquilo que deixou de ser pago da Contribuição Variável, após regular processo administrativo, com direito ao contraditório e a ampla defesa, que constate a presença desta diferença. Esclarece também que a possibilidade do Poder Concedente de usar a Garantia de Execução Contratual é prerrogativa legal conferida ao Poder Público, em consonância com o Princípio do Interesse Público.

DADOS DO COLABORADOR

EDUARDO MENNA BARRETO

CONTRIBUIÇÃO Nº4471

Esclarecer se os Fundos de Investimentos devem ser representados por ambas, administradora e gestora do Fundo, ou por apenas uma delas

JUSTIFICATIVA

De acordo com a Lei e regulamentação da CVM que trata dos Fundos de Investimentos, a sua representação poderá ser realizada tanto pela Gestora, quanto pela Administradora, de modo que exigir a representação por ambas nos parece exacerbar os termos da Lei.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que a representação dos fundos de investimentos se dará na forma estabelecida nos seus regulamentos.

DADOS DO COLABORADOR
EDUARDO MENNA BARRETO
CONTRIBUIÇÃO Nº4472
Alterar o item 5.3 para permitir que a numeração dos documentos possa ser apresentada com “emendas, rasuras ou ressalvas”
JUSTIFICATIVA
A proibição de “emendas, rasuras ou ressalvas” na numeração dos envelopes se mostra exacerbada e contrária à Lei. Importante destacar que a Lei 8.666/93 não possui, dentre as exigências de habilitação, a necessidade de numeração de documentos e, neste sentido, estabelecer tal regra como requisito a ser atendido e passível de inabilitação vai de encontro aos princípios da Legalidade e da Competitividade, mostrando-se como uma exigência que não diferencia as partes proponentes, mas tão somente burocratiza o processo.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a exigência de numeração das páginas sem emendas, rasuras ou ressalvas visa dar maior segurança ao processo licitatório.

DADOS DO COLABORADOR
GEORGE CHRISTIAN LINHARES BEZERRA
CONTRIBUIÇÃO Nº4473
Retirada do IQS - Disponibilidade de serviços hoteleiros no sítio aeroportuário das Tabelas 1 e 2 do Anexo 2.
JUSTIFICATIVA
Sugiro a retirada do Indicador de Qualidade de Serviço referente a Disponibilidade de serviços hoteleiros no sítio aeroportuário uma vez que poucos passageiros utilizam esse serviço nos aeroportos em questão (Salvador, Fortaleza, Porto Alegre e Florianópolis) devido a suas baixas taxas de passageiros em conexão.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que acata a contribuição no sentido de excluir o referido indicador do conjunto de IQS baseados na percepção do passageiro. Efetivamente, a percepção do passageiro acerca da disponibilidade dos serviços hoteleiros é distinta da sua percepção sobre a qualidade dos serviços/instalações essenciais à sua expectativa com o aeroporto. Recentes desenvolvimentos da literatura sobre o tema qualidade de serviços em aeroportos demonstram haver suficiente discriminação por parte dos passageiros quanto à natureza dos diversos atributos componentes do serviço aeroportuário básicos e serviços acessórios.

DADOS DO COLABORADOR
EDUARDO MENNA BARRETO
CONTRIBUIÇÃO Nº4474
Excluir o item 6.2.3.7.
JUSTIFICATIVA
Uma vez que a exigência é de pagamento da Contribuição Fixa Inicial, a exigência de integralização do capital social em quantia mínima até a data de assinatura do Contrato se mostra como exagerada e ilegal. Na medida em que foram comprovados os requisitos econômico-financeiro da Proponente, a decisão quanto ao momento da integralização caberá apenas a esta, de acordo com os seus interesses e conveniência.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada, porém flexibilizará a regra estabelecida no item 6.2.3.7 da minuta de Edital submetida a audiência pública. Tendo em vista a inovação na atual rodada de concessão de exigir o pagamento de 25% da Contribuição Fixa antes da eficácia do contrato, assim como ágio que porventura ocorra, é razoável rever a exigência de 50% de integralização do capital social mínimo no momento inicial da concessão (regra derivada da última rodada de concessão). Desta forma, para adequar os procedimentos da atual rodada de concessões à inovação trazida pela Contribuição Fixa Inicial, o percentual de integralização antes da assinatura do contrato foi alterado para o somatório do valor necessário ao pagamento da Contribuição Fixa Inicial acrescido de 10% do capital social mínimo.

DADOS DO COLABORADOR
EDUARDO MENNA BARRETO
CONTRIBUIÇÃO Nº4475
Alterar o item 6.1 para prever que o início da vigência da Apólice de Seguro se dará, no mínimo, a partir da data de publicação do Edital e deverá permanecer em vigor por 12 (doze) meses a partir dessa data.
JUSTIFICATIVA
Os Proponentes poderão ter dificuldade em obter Apólice de Seguro cuja vigência se inicie após a data de sua emissão e, do ponto de vista prático, a obtenção de uma Apólice de Seguro na própria data da sessão pública do Leilão pode trazer grandes riscos aos Proponentes de não atendimento à exigência. Por isso tal regra deve ser flexibilizada para permitir a emissão de Apólice cuja vigência se inicie em data anterior.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a sua contribuição e esclarece que o item 6.1 do Anexo 7 ao Edital diz respeito ao prazo mínimo de vigência da apólice de seguro-garantia, e não à data de sua contratação. Destaca-se, todavia, que a minuta foi alterada, de forma que a apólice deverá ter prazo mínimo de vigência de 1 (um) ano a contar da data da entrega do 1º volume, nada obstando que tenha prazo de vigência maior do que o estipulado ou que seja contratada previamente.

DADOS DO COLABORADOR
FABIO FALKENBURGER (MACHADO MEYER SENDACZ E OPICE)
CONTRIBUIÇÃO Nº4476
A cláusula 5.2 deve ser ajustada a fim de definir que impactos no funcionamento do aeroporto resultantes da mudança na legislação deve também ser atribuído como risco alocado ao Poder Concedente.
JUSTIFICATIVA
As Cláusulas 5.2.2 e 5.2.3 do Contrato de Concessão apresentam os riscos alocados ao Poder Concedente. No entanto, a partir de nossa perspectiva, a Cláusula 5.2.3 não define se uma mudança legislativa poderia ensejar o reequilíbrio econômico-financeiro da concessão em benefício da Concessionária, desde que tal circunstância afete as operações do aeroporto.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão apresentada não será acatada, uma vez que as redações dos itens mencionados já conferem o efeito desejado pelo interessado.

DADOS DO COLABORADOR
EDUARDO MENNA BARRETO
CONTRIBUIÇÃO Nº4477
Alterar o item 6 para padronizar com o início do prazo de vigência do Seguro Garantia, constante do Anexo 7.
JUSTIFICATIVA
Em respeito ao princípio da Isonomia, as garantias devem exigidas alternativamente, devem ter as mesmas condições. Neste sentido, o início da vigência exigido para a Fiança Bancária deve ser o mesmo do Seguro Garantia.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece sua contribuição e informa que o item 6.1 do Anexo 7 ao Edital será ajustado de forma que as garantias tenham a mesma previsão de início de prazo de vigência, ambas de acordo com o disposto no item 4.16 do Edital, ou seja, a contar da data de entrega do 1º Volume.

DADOS DO COLABORADOR

FABIO FALKENBURGER (MACHADO MEYER SENDACZ E OPICE)

CONTRIBUIÇÃO Nº4478

Nossa recomendação é que o Anexo 3 seja revisto, com a finalidade de incluir um mecanismo claro de defesa à Concessionária, abrangendo o procedimento a ser seguido e as condições que devem ser cumpridas, em conformidade com o artigo 5º, inciso LV da Constituição Federal e do artigo 23, inciso VIII da Lei Federal de Concessões (8.987/1995).

JUSTIFICATIVA

A Cláusula 8.2 do Contrato de Concessão estabelece que as sanções contratuais só poderão ser aplicadas mediante decisão devidamente fundamentada da ANAC, sendo assegurada à Concessionária o direito ao contraditório, ao devido processo legal e à ampla defesa. No entanto, o Anexo 3 do Contrato de Concessão (que define os procedimentos a serem seguidos pelo Poder Concedente para a aplicação de sanções) não prevê o exercício do contraditório e ampla defesa por parte da Concessionária. Referido anexo também não prevê prazos ou procedimento para o pagamento de multas. O Anexo 3 só fornece parâmetros para a aplicação de penalidades, sem trazer qualquer regra específica a ser seguida pela Concessionária para apresentar a sua defesa.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição. Esclarecemos que a previsão de exercício do contraditório e da ampla defesa se encontra disposta no Capítulo VIII, item 8.2, do Contrato de Concessão, cuja menção ao devido processo legal, nos termos da regulamentação vigente, remete à Lei 9.784/99 (dispõe sobre o rito a ser observado na condução do processo administrativo instaurado no âmbito da Administração Pública Federal). O objetivo do Anexo 3 é tratar, única e exclusivamente, do processo de construção da dosimetria da penalidade administrativa de multa, estabelecendo valores de referência para cada uma das condutas descritas de forma objetiva no documento, assim como a forma de construção dos

valores relativos às condutas não descritas, porém possíveis de se concretizar. Assim, informa-se que o rito será aquele previsto na citada lei, não devendo restar a Concessionária prejudicada em relação aos seus direitos perante à Administração.

DADOS DO COLABORADOR

JOSE ALBERTO FERNANDES LOURENÇO (FERNANDES LOURENÇO ADVOGADOS)

CONTRIBUIÇÃO Nº4480

Sugere-se que o item 3.1.7.1 preveja adicionalmente que a partir da publicação do edital de licitação, os contratos sejam prorrogados por no máximo 12 meses contados desta data, ou, havendo novos contratos, que eles sejam também celebrados pelo prazo máximo de 12 meses.

JUSTIFICATIVA

Gera uma grande insegurança o fato de que após a publicação do edital a Infraero possa licitar novos contratos que envolvam cessão de espaços no Complexo Aeroportuário, pois os licitantes nunca terão a visão exata do ativo que está em licitação. Portanto, faz-se necessário ampliar a limitação de tal forma que, após a publicação do edital, a Infraero apenas realize novas licitações ou prorrogue os contratos existentes pelo prazo máximo de 12 meses.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão de inclusão de regra que limite a celebração de contratos da INFRAERO com terceiros a partir da publicação do edital até a efetiva transferência da operação aeroportuária à Concessionária não é a mais recomendada, tendo em vista que até a efetiva transição das operações para a Concessionária a responsabilidade pela operação dos aeroportos é da INFRAERO e a ela caberá avaliar a relevância das contratações e renovações.

Destaca-se que, nos termos do item 11.3, a Concessionária assumirá, mediante sub-rogação nos contratos celebrados pela Infraero, todos os direitos dele decorrentes, de maneira que, caso a manutenção daqueles contratos não se coadune com o plano de negócios da Concessionária, esta terá os instrumentos contratuais necessários à sua rescisão.

Por fim, verifica-se a impossibilidade jurídica do acatamento da sugestão, uma vez que o contrato não poderia criar obrigações para um período anterior à sua eficácia.

DADOS DO COLABORADOR

JOSE ALBERTO FERNANDES LOURENÇO (FERNANDES LOURENÇO ADVOGADOS)

CONTRIBUIÇÃO Nº4481

Alteração da cláusula 3.1.10 do Contrato excluindo a previsão de que a Concessionária deve adaptar-se a eventuais alterações posteriores que restrinjam à terceirização.

JUSTIFICATIVA

A cláusula 3.1.10 do Contrato prevê: “3.1. São direitos e deveres da Concessionária durante todo o prazo da Concessão: (...) 3.1.10. observar, exceto na hipótese de contratação de prestação de serviços pela Infraero, as restrições às terceirizações para cada aeroporto, conforme normas, decisões e acordos vigentes na data de publicação do edital, devendo adaptar-se a eventuais alterações posteriores imputáveis à Concessionária;” Como se nota, o Contrato de Concessão prevê dentre as responsabilidades da Concessionária, a obrigação de observar as restrições às terceirizações, conforme normas, decisões e acordos vigentes na data de publicação do edital, o que se mostra um risco passível de ser assumido pela Concessionária. Contudo, ao prever que a Concessionária deve adaptar-se a eventuais alterações posteriores relacionadas à terceirização, a Concessionária passa a assumir risco sobre evento futuro e imprevisível que pode afetar de forma direta o equilíbrio econômico-financeiro da concessão. De fato, não há como a Concessionária antever sobre quais atividades haverá futura restrição a terceirização impostas pelos órgãos de controle. Assim, não se mostra razoável que a Concessionária assuma os riscos e os impactos financeiros resultantes de uma restrição futura a possibilidade de terceirização de atividades. Se o Aeroporto será transferido à iniciativa privada, deve haver total liberdade quanto à decisão do que será contratado.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a sugestão foi acatada no que tange à necessidade de observância de restrições à terceirização.

DADOS DO COLABORADOR
JOSE ALBERTO FERNANDES LOURENÇO (FERNANDES LOURENÇO ADVOGADOS)
CONTRIBUIÇÃO Nº4482
Exclusão da cláusula 3.1.44 do Contrato.
JUSTIFICATIVA
<p>A cláusula 3.1.44 do Contrato de Concessão prevê que a Concessionária deve assegurar aos empregados da Concessionária o direito de indicar um membro para o Conselho de Administração da Concessionária. Tal previsão se justificava quando a Infraero era acionista da Concessionária, mas agora não mais se justifica. Isso porque caberá à própria Concessionária definir se terá ou não Conselho de Administração e se utilizará da faculdade prevista no artigo 140 da Lei 6.404/76, conforme sua política empresarial. Além disso, a Consolidação das Leis Trabalhistas já prevê outros mecanismos mais eficazes de interação (participação nos lucros, opções de compra de ação) e proteção dos interesses dos empregados (sindicatos).</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a reserva de assento no Conselho de Administração para a representação dos empregados é um dos vetores das boas práticas de governança corporativa.</p>

DADOS DO COLABORADOR

JOSE ALBERTO FERNANDES LOURENÇO (FERNANDES LOURENÇO ADVOGADOS)

CONTRIBUIÇÃO Nº4483

Sugerimos a inclusão de menção expressa de que a Garantia de Execução Contratual poderá ser utilizada nas hipóteses elencadas, somente após observados o contraditório e ampla defesa.

JUSTIFICATIVA

A proposta visa evitar que a execução de garantia de execução seja realizada sem a observância do direito constitucionalmente garantido ao contraditório e ampla defesa. Ou seja, deve ser expressamente previsto que a execução da garantia só pode ocorrer após o término do processo administrativo respectivo.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que não se faz necessária qualquer alteração redacional, uma vez que, independentemente de previsão contratual, será assegurado o contraditório e ampla defesa, por disposição legal e constitucional.

DADOS DO COLABORADOR
JOSE ALBERTO FERNANDES LOURENÇO (FERNANDES LOURENÇO ADVOGADOS)
CONTRIBUIÇÃO Nº4484
Sugerimos incluir na cláusula 5.2, como risco do Poder Concedente, a ocorrência de greves de funcionários da Infraero ou da ANAC.
JUSTIFICATIVA
As greves de funcionários da Infraero/ou da ANAC poderão gerar atrasos em procedimentos e aprovações, bem como danos aos usuários e a terceiros que não podem ser imputados à concessionária.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão apresentada não será acatada, uma vez que a INFRAERO não figurará mais como sócia indireta da Concessionária, pelo que eventual greve de seus funcionários não terá o condão de afetar os serviços por ela prestados, assim como também não o tem os serviços prestados pela ANAC.

DADOS DO COLABORADOR
PABLO SETUBAL
CONTRIBUIÇÃO Nº4485
No final de todo processo teremos acesso a todo o material da concessão?
JUSTIFICATIVA
Gostaria de analisar futuramente.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que é prática da ANAC dar publicidade a todo o processo de concessão de aeroportos, inclusive disponibilizando o acesso aos documentos produzidos durante o referido processo, ressalvados eventuais documentos resguardados pela legislação.

DADOS DO COLABORADOR
IGNACIO MONFORT QUINTANA
CONTRIBUIÇÃO Nº4486
<p>A inclusão das regras de consulta, sem um quadro regulatório previamente estipulado e uma inexistente experiência prévia, pode ser prejudicial e pode trazer insegurança para as partes envolvidas. Neste sentido, visando desenvolver este sistema, pretende-se que as regras de consulta sejam desenvolvidas mediante o envolvimento das partes interessadas relevantes no processo de decisão e gestão dos aeroportos, entretanto, não foram previamente definidas quem são as partes interessadas relevantes, quais os respectivos objetivos e poderes na negociação. Questiona-se: quais são as partes interessadas, função e poderes nas regras de consulta? No limite, podem ser consideradas partes interessadas relevantes todas aquelas envolvidas com o aeroporto – até mesmo o Usuário? Por outro lado, estabelece-se que a remuneração pela exploração de atividades operacionais nos Aeroportos será livremente pactuada entre as partes contratantes. Estamos entendendo que, neste caso, as partes contratantes são a Concessionária, direta ou indiretamente, e a parte interessada relevante. Confirma entendimento? De todo modo, como o processo das regras de consulta pode ser burocrático, sugere-se que, em qualquer caso, não haja a necessidade de protocolo de concordância entre as partes envolvidas, e que a Anac seja instada a ou estabelecer as alternativas para as partes, ou substituir a vontade de uma das partes negociantes e impor a remuneração pela exploração das atividades operacionais.</p>
JUSTIFICATIVA
Vide contribuição.
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece o que segue:</p> <p>(i) As definições das partes interessadas relevantes para cada objeto de consulta encontram-se nas seções do Contrato que tratam dos respectivos objetos. Em alguns casos, optou-se por delegar à Concessionária a definição das partes interessadas relevantes para proporcionar flexibilidade</p>

ao processo. Serão promovidas alterações contratuais para reduzir as incertezas quanto à definição das partes interessadas relevantes nas consultas de gerenciamento tarifário e de remuneração de áreas e atividades operacionais.

(ii) As funções das partes interessadas relevantes nos processos de consulta limitam-se a manifestar posicionamento em relação às propostas apresentadas pela Concessionária para os objetos de consulta e, eventualmente, apresentar propostas alternativas. As partes interessadas relevantes não terão prerrogativa de aprovar ou reprová-las, poder esse que estará, em última instância, sempre a cargo da ANAC. Nem mesmo terão poder de decisão sobre as propostas que serão submetidas à ANAC, prerrogativa da Concessionária.

(iii) O operador aeroportuário e os usuários de suas áreas e atividades operacionais possuem informação mais completa em relação ao ente regulador para definir a remuneração adequada das áreas e atividades operacionais. Assim, para evitar as distorções que poderiam ser geradas por preços estipulados pelo regulador, optou-se nas concessões vigentes por conceder liberdade às partes contratantes para estipular a remuneração, limitando a atuação da ANAC apenas a casos residuais de conflito entre as partes. Ocorre, no entanto, que tais casos se mostraram regra ao invés de exceção, ensejando intervenção frequente da ANAC. Diante disso julgou-se necessária a introdução de um mecanismo que aumentasse a interação entre as partes para reduzir a necessidade de intervenção regulatória.

DADOS DO COLABORADOR

JOSE ALBERTO FERNANDES LOURENÇO (FERNANDES LOURENÇO ADVOGADOS)

CONTRIBUIÇÃO Nº4487

A possibilidade de concordância tácita do pedido de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, em caso de ausência de manifestação pela outra parte no prazo de 30 (trinta) dias, deve ser aplicável tanto para o Poder Concedente, como para a Concessionária.

JUSTIFICATIVA

A cláusula 6.33 determina a prerrogativa somente em favor ao Poder Concedente, o que traz um desequilíbrio ao Contrato. Assim, ou se exclui a previsão aplicável apenas à Concessionária ou inclui-se a mesma previsão para o Poder Concedente.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. Cumpre esclarecer também que, durante o procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, o Poder Concedente submete-se ao prazo disposto na cláusula 6.29 do Contrato de Concessão, ressalvadas suas exceções.

DADOS DO COLABORADOR

JOSE ALBERTO FERNANDES LOURENÇO (FERNANDES LOURENÇO ADVOGADOS)

CONTRIBUIÇÃO Nº4488

Inclusão na cláusula 6.34 de previsão de que, caso o Poder Concedente solicite um projeto básico e, posteriormente, não venha a incluir o investimento adicional no Contrato, deverá o Poder Concedente ressarcir a elaboração dos projetos à Concessionária

JUSTIFICATIVA

A cláusula 6.34 determina que a ANAC poderá requisitar a elaboração de projeto básico. Entretanto, caso por decisão da ANAC a revisão extraordinária não seja realizada, a Concessionária deve ser ressarcida pelos custos do projeto.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que o texto do Contrato replica norma específica desta Agência que dispõe sobre os procedimentos a serem adotados nos processos de Revisão Extraordinária nos Contratos de Concessão de infraestrutura aeroportuária federal. Destaca-se que a mencionada norma passou por amplo processo de discussão pública antes de sua publicação. Assim, a realização de eventuais estudos e projetos por parte da Concessionária faz parte dos custos do negócio e deve ser considerada pelas Proponentes na elaboração das propostas.

DADOS DO COLABORADOR
IGNACIO MONFORT QUINTANA
CONTRIBUIÇÃO Nº4489
<p>Considerando que o critério de julgamento da Licitação é o maior valor de outorga (Contribuição Fixa), considerando que o objetivo perseguido por esta licitação é a ampliação do universo de competidores visando a melhor oferta de serviços aos usuários da infraestrutura aeroportuária, e considerando, ainda, que o atual cenário econômico impõe relevante incerteza e instabilidade ao setor, dificultando a elaboração de planos de negócios firmes, sugere-se a exclusão do valor mínimo de Contribuição Fixa para os fins da licitação, deixando que os Proponentes ajustem suas Propostas Econômicas de acordo com seus estudos e que o valor da outorga e do montante de retorno seja devidamente ajustado de acordo com o interesse privado no certame, calibrando a melhor outorga na etapa de lances viva-voz.</p>
JUSTIFICATIVA
Vide contribuição.
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que entre as finalidades dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental está a determinação do valor mínimo de Contribuição Fixa ao Sistema, correspondente ao Valor Presente Líquido obtido pelo método do Fluxo de Caixa Descontado. Ainda, cabe ressaltar que tais estudos foram realizados através de processo de avaliação e seleção descrito no Edital nº 01/2015 da Secretaria de Aviação Civil, publicado no DOU, de 10 de junho de 2015, em que foram chamadas pessoas físicas ou jurídicas de direito privado interessadas na apresentação de projetos, levantamentos, investigações e estudos técnicos para que subsidiassem a modelagem das concessões para a expansão, exploração e manutenção dos aeroportos em questão.</p>

DADOS DO COLABORADOR
FABIO FALKENBURGER (MACHADO MEYER SENDACZ E OPICE)
CONTRIBUIÇÃO Nº4490
Sugerimos a alteração das cláusulas 4.16 e 4.21 de modo que o Poder Concedente seja responsável pelos custos relacionados à prorrogação das Garantias de Proposta nos casos em que der causa ao atraso na Data de Eficácia do Contrato.
JUSTIFICATIVA
O Item 4.16 em conjunto com o Item 4.21 do Edital estabelecem que se a Data de Eficácia do Contrato de Concessão for adiada, o Proponente será responsável por providenciar a prorrogação da Garantia da Proposta, com pelo menos 15 dias de antecedência, devendo arcar com todos os custos relacionados. No entanto, se a postergação da Data de Eficácia do Contrato de Concessão ocorrer por um fato que não seja imputável à Concessionária como, por exemplo, a análise dos documentos da Licitação pelo Tribunal de Contas da União (TCU), entendemos que os custos da prorrogação da Garantia da Proposta não devem ser arcados pela Concessionária. Nesse sentido, se o Poder Concedente for o responsável pelo atraso, ele deverá arcar com os custos da extensão da Garantia da Proposta.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não foi acatada, restando mantida a redação original, uma vez que, sob qualquer circunstância, a proponente mantém a responsabilidade sobre a proposta ofertada no processo licitatório.

DADOS DO COLABORADOR
JOSE ALBERTO FERNANDES LOURENÇO (FERNANDES LOURENÇO ADVOGADOS)
CONTRIBUIÇÃO Nº4491
Excluir cláusula 8.13, que prevê a possibilidade de aplicação de medidas acautelatórias pela ANAC.
JUSTIFICATIVA
Não há previsão legal que respalde a prerrogativa de decisões cautelares por parte do Poder Concedente, salvo no caso de intervenção, já prevista em lei e no contrato, o que afrontaria o direito ao contraditório e ampla defesa.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a Lei n.º 9.784, de 29 de janeiro de 1999, em seu art. 45, permite à Administração Pública, em caso de risco iminente, adotar providências acauteladoras em desfavor do administrado sem sua prévia manifestação, sempre motivadamente. Portanto, não cabe a exclusão de tal cláusula.

DADOS DO COLABORADOR

JOSE ALBERTO FERNANDES LOURENÇO (FERNANDES LOURENÇO ADVOGADOS)

CONTRIBUIÇÃO Nº4493

Alteração do item 1.1.18, a fim de constar expressamente no conceito de "Controladora" a participação indireta no controle, conforme segue: "1.1.18 Controladora: a pessoa física ou jurídica, ou o grupo de pessoas vinculadas por acordo de voto, ou sob controle comum, que, diretamente ou através de outras controladas: 1.1.18.1. é titular de direitos de sócio que lhe assegurem, de modo permanente, a maioria dos votos nas deliberações da assembleia-geral e o poder de eleger a maioria dos administradores da sociedade; e 1.1.18.2. usa efetivamente seu poder para dirigir as atividades sociais e orientar o funcionamento dos órgãos da sociedade."

JUSTIFICATIVA

Necessidade de adequação ao conceito legal de controladora do art. 243, § 2.º, da Lei Federal n.º 6.404/76, de forma que o conceito inclua a referência ao controle indireto.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a sugestão não foi acatada, uma vez que, da leitura conjunta dos conceitos de controlada e controladora, constante dos itens 1.1.18 e 1.1.19, verifica-se que há plena aderência com a definição legal mencionada

DADOS DO COLABORADOR

JOSE ALBERTO FERNANDES LOURENÇO (FERNANDES LOURENÇO ADVOGADOS)

CONTRIBUIÇÃO Nº4494

Sugerimos que seja franqueada aos Proponentes a possibilidade de solicitação de prorrogação do prazo para prestação de esclarecimentos e entrega de documentos adicionais, desde que mediante justificativa.

JUSTIFICATIVA

O prazo para obtenção de documentos adicionais (que levaria à desclassificação da Proponente e execução da Garantia) pode variar de acordo com a necessidade do emissor do documento, bem como da nacionalidade do Proponente. Trata-se de prazo que não pode ser precisamente estimado ou controlado pela ANAC, tampouco pelos Proponentes.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que caberá à Comissão Especial de Licitação avaliar e estipular, no caso concreto, prazo razoável para o atendimento da solicitação de que trata o item 2.3.1 da minuta de Edital. Frise-se que é vedada a inclusão posterior de documento que deveria constar originariamente nos documentos apresentados pelas Proponentes.

DADOS DO COLABORADOR
JOSE ALBERTO FERNANDES LOURENÇO (FERNANDES LOURENÇO ADVOGADOS)
CONTRIBUIÇÃO Nº4497
Sugerimos excluir integralmente o Anexo 21.
JUSTIFICATIVA
O Anexo 21 - Requisitos do Estatuto Social somente fazia sentido quando a Infraero era acionista da Concessionária. Não se justifica a Administração Pública fixar condições mínimas de gestão da concessionária, como por exemplo que o capital social será composto só por ações ordinárias, que o Conselho de Administração tenha no mínimo 5 membros, que seja previsto direito de tag along, que os empregados tenham direito a eleger um membro do Conselho de Administração. Tais questões são inerentes à administração interna da Concessionária e não devem ter qualquer ingerência por parte da ANAC. Por isso, tal anexo deve ser integralmente excluído do edital.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que o poder concedente poderá exigir que a concessionária atenda certas exigências quanto a governança corporativa. Informa-se também a reserva de assento no Conselho de Administração para a representação dos empregados é um dos vetores das boas práticas de governança corporativa.

DADOS DO COLABORADOR
THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO
CONTRIBUIÇÃO Nº4499
Alteração da cláusula 2.28 da Subseção I – Da Fase I-A (Seção V – Das Fases de Realização do Objeto). Redação proposta: 2.28 Uma vez ocorrendo a aprovação do Plano de Transferência Operacional pela ANAC, terá início o estágio 2, conforme detalhado no anexo 9 – Plano de Transferência Operacional, cabendo à Concessionária a obrigação de executar as atividades previstas para este estágio, em especial, constituir o Comitê de Transição, treinar e mobilizar mão-de-obra , adquirir os materiais necessários para iniciar a assunção das atividades do Aeroporto e identificar os materiais existentes no almoxarifado da Infraero que deverão ser transferidos à Concessionária mediante ressarcimento.
JUSTIFICATIVA
Os materiais de consumo existentes no almoxarifado da Infraero não fazem parte dos bens integrantes da concessão, previstos na Seção VI, item 2.62, do Contrato. Portanto, devem ser indenizados à Infraero mediante levantamento realizado pelas partes e ajuste de valores, havendo necessidade de se promover o seu inventário para se efetivar a transferência à Concessionária, na forma proposta acima.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição. A futura concessionária decidirá de quem comprará os materiais de consumo necessários à operação do aeroporto, se porventura decidir não adquirir dos materiais da Infraero já disponíveis, a Infraero deverá retirá-los do sítio aeroportuário.

DADOS DO COLABORADOR
TOZZINIFREIRE ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO Nº4500
Alteração na redação do item 1.1.19 do Edital para: "1.1.19. Controle da Concessionária: titularidade de pelo menos 50% (cinquenta por cento) mais uma das ações representativas do capital social votante da Concessionária"
JUSTIFICATIVA
Sugerimos a exclusão da possibilidade da ANAC regulamentar novos critérios definidores do conceito de controle da Concessionária, já que a mudança de conceito através da escolha de novos critérios impacta e eventualmente impede a transferência de ações da Concessionária no futuro.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que entende que deve ser mantido o grau de liberdade dado pela redação atual.

DADOS DO COLABORADOR
EDUARDO MENNA BARRETO
CONTRIBUIÇÃO Nº4501
Inserir disposição prevendo que a Infraero se responsabilizará por todas e quaisquer despesas e/ou indenizações decorrentes da rescisão dos contratos com os seus prestadores, obrigando-se ainda a manter a Concessionária indene e a salva de quaisquer cobranças ou responsabilidades impostas pelos prestadores à Concessionária em decorrência da assunção objeto do Contrato
JUSTIFICATIVA
Podem os terceiros prestadores de serviço à Infraero buscarem responsabilizar a Concessionária por eventual alegação de caracterização de trespasse (arts. 1142 a 1145 do Código Civil), na medida em que esta assumirá a exploração do mesmo aeroporto. Não obstante não haver responsabilidade pela Concessionária por tais prestadores e/ou pelos custos decorrentes da rescisão dos contratos existentes com a Infraero, a propositura de ações (mesmo que infundadas) gerará despesas à Concessionária, que precisará se defender desses pleitos e, deste modo, a previsão dessa cláusula poderá evitar essas despesas
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que não é necessário inserir o texto proposto, haja vista que o item 2.25.6 do Contrato atribui à Infraero a responsabilidade por providenciar a rescisão dos contratos com os seus prestadores de serviços. A responsabilização por eventuais verbas devidas em contratos de prestação de serviços rescindidos pela Infraero encontra-se disciplinada na matriz de risco do contrato, e especial o disposto nos itens 5.2.13 e 5.4.19 do Contrato.

DADOS DO COLABORADOR
EDUARDO MENNA BARRETO
CONTRIBUIÇÃO Nº4502
Inserir previsão na segunda parte do Item 2.29.3 informando que a responsabilidade da Concessionária pelos custos e encargos trabalhistas e previdenciários relacionados aos empregados da Infraero indicados pela Concessionária será limitada ao período em que estes funcionários estiverem à disposição da Concessionária
JUSTIFICATIVA
A redação do item 2.29.3 não indica precisamente qual seria o período de tempo sobre os custos com os empregados da Infraero indicados pela Concessionária, de modo que esta poderia vir a ser cobrada por valores adicionais que não aqueles relacionados exclusivamente ao período de disposição destes à Concessionária.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que não se faz necessário inserir a previsão proposta, haja vista que o item em questão trata exclusivamente do período no qual haverá a cessão de empregados da Infraero à Concessionária, e no qual o pagamento dos custos e encargos trabalhistas desses empregados se dará na forma de reembolso, mediante a apresentação de comprovantes de pagamento. Dessa forma, não se vislumbra possibilidade de que a Concessionária venha ser responsável por empregados da Infraero sem que estes estejam efetivamente a ela cedidos.

DADOS DO COLABORADOR
TOZZINIFREIRE ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO Nº4503
Inclusão do subitem 1.24.1 ao item 1.24 do Edital com a seguinte redação: “1.24.1 O requisito definido no item 1.24.(i) acima não se aplica às empresas estrangeiras cujo país de origem seja signatário da Convenção de Haia para Abolir o Requisito de Consularização de Documentos Públicos Estrangeiros, tendo em vista o Decreto Federal nº 8.660/2016”.
JUSTIFICATIVA
Sugerimos a alteração do edital no item 1.24.(i) para excluir o requisito de consularização de documentos de qualificação e habilitação de empresas estrangeiras participantes do processo licitatório que sejam signatárias da Convenção de Haia para Abolir o Requisito de Consularização de Documentos Públicos Estrangeiros. Nossa sugestão tem por fundamento a edição do Decreto Federal nº 8.660/2016, que ratifica essa Convenção. Em resumo, o Decreto determina às autoridades brasileiras o cumprimento da obrigação assumida como consequência da adesão do Brasil à Convenção, de que os documentos estrangeiros produzidos nos países signatários sejam aceitos sem a necessidade de consularização. A partir de 14 de Agosto de 2016, data em que o decreto entra em vigor, a única formalidade que deverá ser exigida será o apostilamento, pela autoridade emissora, de um certificado comumente definido entre os signatários em cada documento, quando de sua emissão.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que o Edital foi alterado, de forma que os proponentes provenientes dos Estados Signatários da “Convenção da Apostila” deverão seguir os regramentos do Decreto n.º 8.660 e a Resolução n.º 228, do CNJ, e demais legislação aplicável. Todavia, em relação a documentos provenientes de países não signatários do mencionado acordo internacional, mantem-se o procedimento de legalização de documentação.

DADOS DO COLABORADOR
THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO
CONTRIBUIÇÃO Nº4505
Inclusão de subitem na cláusula 2.29.3 da Subseção I – Da Fase I-A (Seção V – Das Fases de Realização do Objeto). Redação proposta: 2.29.3.3 - Serão considerados como comprovantes de que trata a cláusula 2.29.3 os demonstrativos, listagens e relatórios extraídos dos sistemas corporativos utilizados pela Infraero para o gerenciamento das despesas de pessoal, encargos sociais e benefícios, bem como o “Regime de Caixa” adotado para os desembolsos a cargo da Infraero.
JUSTIFICATIVA
Os pagamentos de salários, encargos sociais (FGTS, INSS), previdência privada e demais benefícios ou encargos são gerados por meio de sistemas corporativos que integram a totalidade dos empregados, a exemplo do FGTS, a guia de recolhimento é única para um número determinado de empregados identificados por seus respectivos números de PIS. Os sistemas corporativos, em especial o de controle de frequência, trabalha com o “Regime de Caixa”. Acrescentamos ainda que por ser a Infraero uma operadora de saúde e considerando o sigilo das informações médicas, a Empresa não pode fornecer guias ou prontuários médicos à terceiros.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o item 2.26.3 é suficiente e que a forma de comprovação dos gastos deverá ser acordada entre a Infraero e a concessionária.

DADOS DO COLABORADOR
FABIO FALKENBURGER (MACHADO MEYER SENDACZ E OPICE)
CONTRIBUIÇÃO Nº4507
Favor confirmar que a constituição de holding entre proponente e concessionária não será considerada alteração da composição societária, desde que mantida a viabilidade econômica da proposta e a qualidade dos serviços.
JUSTIFICATIVA
Item 3.13 determina que não serão admitidas mudanças na composição do consórcio a partir da data de entrega dos envelopes até a assinatura do Contrato. Entendemos que a constituição de holding entre a proponente e a concessionária não seria considerada alteração da composição, desde que tal holding seja 100% detida pela proponente. Nesse caso, não haveria qualquer impacto na viabilidade econômica e a qualidade dos serviços prestados, sendo tal prerrogativa relevante principalmente quando um dos proponentes for fundo de investimento e que, por uma questão operacional, constituirá subsidiária integral para participar do capital da concessionária. Nesse caso, não haveria qualquer impacto na viabilidade econômica e a qualidade dos serviços prestados, sendo tal prerrogativa relevante principalmente quando um dos proponentes for fundo de investimento e que, por uma questão operacional, constituirá subsidiária integral para participar do capital da concessionária.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que não restou claro o que se pretende ver esclarecido. Sem prejuízo, o questionamento poderá ser reapresentado, de forma mais clara, por ocasião dos pedidos de esclarecimento ao Edital.

DADOS DO COLABORADOR
THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO
CONTRIBUIÇÃO Nº4508
Inclusão de subitem na cláusula 2.30 da Subseção I – Da Fase I-A (Seção V – Das Fases de Realização do Objeto). Redação proposta: 2.30.1 Os serviços de customização de sistemas em qualquer das fases e o armazenamento de dados nos servidores da Infraero a partir da conclusão do estágio 3 da Fase I-A, prestados pela Infraero, serão objeto de contrato de prestação de serviço a ser celebrado entre as partes.
JUSTIFICATIVA
A utilização de equipamentos de informática (servidores, infraestrutura lógica da Infraero, etc.), não incluídos na relação de ativos da concessão, e a customização de Sistemas de Tecnologia de Informação da Infraero, para atendimento da Concessionária após a conclusão do estágio 3 da Fase I-A, deverá ser remunerada, mediante a formalização de contrato de prestação de serviços que fixe os prazos, as condições de pagamento, o nível de serviço e outras especificidades da contratação.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e esclarece a utilização e a customização de sistemas de tecnologia da informação utilizados no aeroporto quando da transferência operacional deverão ser objeto de negociação entre a Infraero e a concessionária, sendo a Concessionária livre para contratar os sistemas proprietários da Infraero ou outros sistemas, garantindo a continuidade das operações do aeroporto.

DADOS DO COLABORADOR
TOZZINIFREIRE ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO Nº4509
Exclusão do item 4.18.2 do Edital.
JUSTIFICATIVA
A execução da Garantia de Proposta em razão da desconformidade dos documentos de habilitação com as regras formais do edital não possui base legal, bem como viola os princípios da razoabilidade e proporcionalidade.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece sua contribuição e informa que é fundamental para o procedimento licitatório com inversão de fases que o Proponente esteja efetivamente habilitado quando da entrega dos envelopes, tal como previsto no Edital. As exigências de habilitação são objetivas, tendo os licitantes ainda a oportunidade de solicitar os esclarecimentos necessários. Assim, cabe aos Proponentes zelarem pelo atendimento total da habilitação, ressaltando-se que falhas de caráter formal poderão ser sanadas, conforme item 2.3.1 do Edital. Ademais, por se tratar de um certame com leilão viva-voz, é necessário que haja um incentivo para que Proponentes que não sejam capazes de atender aos requisitos de habilitação não participem da concorrência, evitando com isso lances que poderiam prejudicar aos demais Proponentes. Assim, a exigência de execução da Garantia de Proposta no caso de inabilitação é coerente com o procedimento do Leilão.

DADOS DO COLABORADOR

FABIO FALKENBURGER (MACHADO MEYER SENDACZ E OPICE)

CONTRIBUIÇÃO Nº4510

Solicitamos à ANAC que a disponibilização de capital social mínimo e a apresentação da Garantia da Execução sejam exigidas concomitantemente à assinatura do Contrato, ao invés de anteriormente, de forma a mitigar riscos de desençaixe e custos por parte da Ajudicatária por um período indeterminado, sem que a mesma tenha controle sobre os prazos e atos para assinatura do contrato.

JUSTIFICATIVA

A disponibilização de capital social mínimo e a apresentação da Garantia de Execução são obrigações consideráveis que precisam ser cumpridas pela proponente antes da assinatura do Contrato de Concessão. Consideramos que o intervalo entre o leilão e a assinatura do Contrato de Concessão deixa a proponente exposta a riscos, especialmente se não ocorrer a assinatura.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que a contratação de garantia de execução e integralização do capital social são requisitos que precisam estar aperfeiçoados antes da assinatura do contrato, para que o Poder Concedente tenha a garantia quanto ao fiel cumprimento das obrigações a serem pactuadas, inclusive da capacidade de pagamento da Contribuição Fixa Inicial, e de operação do aeroporto.

Ressalta-se, ademais, que a adjudicação do objeto do leilão é ato apto a gerar efeitos jurídicos.

DADOS DO COLABORADOR

JOSE ALBERTO FERNANDES LOURENÇO (FERNANDES LOURENÇO ADVOGADOS)

CONTRIBUIÇÃO Nº4511

Sugerimos que o aumento de 15% nas multas deva ser aplicado apenas quando houver reincidência específica da Concessionária no cometimento de infrações de gradação alta nos últimos 05 (cinco) anos

JUSTIFICATIVA

Um aumento de 15% é desproporcional no caso infrações de gradação baixa ou média, como, por exemplo, o atraso entrega de declaração da Concessionária contendo o valor do seu capital social integralizado e as alterações na composição acionária, conforme prazo o estabelecido no Contrato.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição. Esclarecemos que o objetivo é incentivar o não cometimento de infrações, de uma forma geral, e, com esse dispositivo, penalizar com mais rigor as condutas infracionais que já hajam sido punidas anteriormente, sejam elas de baixa, média ou alta gradação. Lembramos que, conforme dispõe o item 8.4 do Capítulo VIII do Contrato de Concessão, "8.4. A penalidade de advertência poderá ser aplicada em razão do cometimento de infração contratual cujo valor da penalidade de multa estipulada não ultrapasse a quantia equivalente a 0,01% (um centésimo por cento) do faturamento anual do aeroporto, nos termos do Anexo 3 – Procedimentos para Aplicação das Penalidades de Multa – e conforme as tabelas nele contidas" (exceto nos casos em que seja verificada reincidência específica na infração, cujo ato infracional tenha sido cometido nos últimos 03 (três) anos, contados da data de ocorrência do fato). Nesse sentido, consideramos que já há uma possibilidade de atenuação da penalidade administrativa para as condutas passíveis de penalizações mais brandas.

DADOS DO COLABORADOR
TOZZINIFREIRE ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO Nº4512
Exclusão do item 5.31.1 do Edital.
JUSTIFICATIVA
A execução da Garantia de Proposta em razão da desconformidade dos documentos de habilitação com as regras formais do edital não possui base legal, bem como viola os princípios da razoabilidade e proporcionalidade.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece sua contribuição e informa que é fundamental para o procedimento licitatório com inversão de fases que o Proponente esteja efetivamente habilitado quando da entrega dos envelopes, tal como previsto no Edital. As exigências de habilitação são objetivas, tendo os licitantes ainda a oportunidade de solicitar os esclarecimentos necessários. Assim, cabe aos Proponentes zelarem pelo atendimento total da habilitação, ressaltando-se que falhas de caráter formal poderão ser sanadas, conforme item 2.3.1 do Edital. Ademais, por se tratar de um certame com leilão viva-voz, é necessário que haja um incentivo para que Proponentes que não sejam capazes de atender aos requisitos de habilitação não participem da concorrência, evitando com isso lances que poderiam prejudicar aos demais Proponentes. Assim, a exigência de execução da Garantia de Proposta no caso de inabilitação é coerente com o procedimento do Leilão.

DADOS DO COLABORADOR
THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO
CONTRIBUIÇÃO Nº4513
Alteração da cláusula 11.1.1 excluindo a necessidade de anuência da Infraero para a celebração de contratos pela Concessionária cuja vigência ultrapasse o prazo da concessão.
JUSTIFICATIVA
A Infraero não terá participação acionária nas novas Concessões, razão pela qual não se vislumbra a necessidade de anuência desta empresa nos contratos que ultrapassem o prazo da concessão, cabendo anuência apenas do poder concedente.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão foi acatada para excluir a necessidade de anuência da Infraero para que a Concessionária possa celebrar com terceiros, prestadores de serviços de transporte aéreo, de serviços auxiliares ao transporte aéreo ou exploradores de outras atividades econômicas, contratos que envolvam a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário e cujo prazo de vigência ultrapassem o do Contrato de Concessão.

DADOS DO COLABORADOR
THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO
CONTRIBUIÇÃO Nº4514
Alteração do subitem 2.28.6 da Subseção I – Da Fase I-A (Seção V – Das Fases de Realização do Objeto) Redação proposta: 2.28.6 - Caberá à Infraero notificar os seus prestadores de serviços sobre a rescisão dos contratos a partir das 23 horas e 59 minutos do último dia do Estágio 2, sendo a responsável pela implementação de todas as medidas necessárias à rescisão dos respectivos instrumentos.
JUSTIFICATIVA
O ajuste visa a garantir que a Infraero não tenha que suportar o ônus com as despesas dos serviços terceirizados por mais de 30 (trinta) dias, uma vez que a Concessionária já terá assumido a efetiva operação do Aeroporto, nos termos da cláusula 2.29.
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a sugestão não foi acatada, uma vez que o final do Estágio 2 da Fase I-A se dá por meio de ato administrativo de competência da ANAC, sob o qual a Infraero não tem ingerência, qual seja, a emissão do Certificado Operacional Provisório. Assim, não haveria como aquela Empresa Pública notificar seus contratados a respeito de rescisões contratuais que se dariam em datas futuras e incertas. Ademais, conforme disposto no item 2.27 da Minuta de Contrato, eventuais receitas ou despesas que sejam atribuídas indevidamente à Concessionária ou à</p> <p>Infraero, quer por problemas operacionais, quer por ausência de coincidência nas datas de apuração, deverão ser objeto de acerto de contas entre Concessionária e Infraero.</p>

DADOS DO COLABORADOR
FABIO FALKENBURGER (MACHADO MEYER SENDACZ E OPICE)
CONTRIBUIÇÃO Nº4515
Solicitamos alterar a redação do item 6.2.3.7 para tornar obrigação de pagamento do capital social mais flexível de forma que a integralização de capital seja realizada conforme necessidade de caixa da concessionária, sem que sejam estabelecidos prazos específicos para tanto.
JUSTIFICATIVA
O capital social da Concessionária deverá ser pago da seguinte maneira: 50% na data de assinatura do contrato de Concessão e 50% até a conclusão de Fase I-B. Entendemos que a Concessionária assume todos os riscos do investimento e, considerando que ao contrário das concessões anteriores a Infraero não será sócia, entendemos que esta regra deveria ser mais flexível de modo a tornar o investimento economicamente viável e não sobrecarregar a Concessionária
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão será parcialmente acatada, de forma que a regra estabelecida no item 6.2.3.7 da minuta de Edital submetida a audiência pública será flexibilizada. Tendo em vista a inovação na atual rodada de concessão de exigir o pagamento de 25% da Contribuição Fixa antes da eficácia do contrato, assim como ágio que porventura ocorra, é razoável rever a exigência de 50% de integralização do capital social mínimo no momento inicial da concessão (regra derivada da última rodada de concessão). Desta forma, para adequar os procedimentos da atual rodada de concessões à inovação trazida pela Contribuição Fixa Inicial, o percentual de integralização antes da assinatura do contrato foi alterado para o somatório do valor necessário ao pagamento da Contribuição Fixa Inicial acrescido de 10% do capital social mínimo.

DADOS DO COLABORADOR

FABIO FALKENBURGER (MACHADO MEYER SENDACZ E OPICE)

CONTRIBUIÇÃO Nº4517

Inclusão de novo dispositivo nas regras de aplicação de penalidades com a finalidade de prever ressalvas para os casos em que os atrasos não sejam imputáveis à Concessionária.

JUSTIFICATIVA

O Anexo 3 do Contrato de Concessão prevê sanções extremamente severas para os casos de não cumprimento das obrigações relacionadas com a expansão do aeroporto (obras e investimentos). Por exemplo, a multa pode chegar a 100 % (cem por cento) da receita anual da Concessionária em caso de 200-400 dias de atraso. O nosso entendimento é de que seria recomendável a inclusão de um dispositivo com ressalvas para os casos em que os atrasos não são imputáveis à Concessionária. Nesses casos, as sanções não deverão ser aplicadas. Os atrasos decorrentes de riscos atribuídos ao Poder Concedente não devem ser cobrados da Concessionária.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição. Esclarecemos que o processo de aplicação de penalidades observará o devido processo legal, sendo oportunizado à Concessionária o exercício do contraditório e da ampla defesa, nos termos da Lei 9.784/99 (dispõe sobre o rito a ser observado na condução do processo administrativo instaurado no âmbito da Administração Pública Federal). Todos os eventos que ensejaram ou que tenham contribuído para o não cumprimento das normas dispostas em Contrato serão analisados, caso a caso, conforme manifestados nos autos dos respectivos processos, sempre que consubstanciados e devidamente fundamentados pelos interessados.

DADOS DO COLABORADOR
TOZZINIFREIRE ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO Nº4518
Inclusão do subitem 4.43-A ao item 4.43 do Edital com a seguinte redação: “4.43-A Para a comprovação da regularidade fiscal e trabalhista disposta nesta Subseção, a certidão positiva com efeitos de negativa será considerada suficiente a comprovar a regularidade da Proponente.”
JUSTIFICATIVA
Uma vez existente a certidão positiva com efeitos de negativa, este deveria ser o documento hábil para qualificação fiscal e trabalhista do Proponente.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que a previsão do Edital flexibiliza a possibilidade de comprovação de regularidade fiscal. O item 4.44 cuida da apresentação de certidão positiva, ocasião em que o Proponente poderá demonstrar, com documentação complementar, sua situação regular. A certidão positiva com efeito de negativa consigna a suspensão dos débitos existentes e tem, para fins de habilitação fiscal, o mesmo efeito da certidão negativa.

DADOS DO COLABORADOR
ANDRÉ DUTRA DA ROSA
CONTRIBUIÇÃO Nº4520
Alteração item 3. Objeto da Concessão; Alteração do Subitem 3.2.6; Alteração do item 6. Elementos Aeroportuários Obrigatórios; Alteração do item 7. Especificações Mínimas dos Terminais de Passageiros; Alteração do subitem 7.2; Alteração do subitem 7.3; Alteração do item 8. Melhorias da Infraestrutura Aeroportuária
JUSTIFICATIVA
<p>3. Objeto da Concessão O Aeroporto de Porto Alegre conta com o serviço de pouso por instrumento, ou Instrument Landing System - ILS Cat. II desde meados de 2014. Até 2014, contava com ILS Cat. I. O anexo 2 da minuta do contrato no subitem 3.2.6, não faz qualquer referência ao ILS, ou aos equipamentos que o compõe. Considero que deveria estar previsto em edital a manutenção do ILS existente, bem como a melhoria com a instalação dos complementos para transformá-lo em ILS Cat. III visando atender o tráfego futuro previsto no EVTEA. O disposto no subitem 3.4 desestimula a Concessionária a fazer novos investimentos caso sejam necessários, apesar do disposto no subitem 1.3 do Anexo 10 da minuta do Contrato de Concessão. De acordo com o subitem 3.4, caso a Concessionária realize investimentos e benfeitorias para melhorar os serviços destinados a apoiar e garantir a segurança à navegação aérea em área de tráfego do Aeroporto, não fará juz a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Embora o disposto no subitem 1.3 do Anexo 10 da minuta do Contrato de Concessão, abaixo transcrito, entendo que a redação do item 3 do Anexo 2 deva ser alterada, considerando a infraestrutura de auxílio à navegação já instalada, sua manutenção ao longo do período de concessão e a estimativa de custo das melhorias e ampliações, caso sejam necessárias, para evitar pleitos futuros de reequilíbrio econômico-financeiro. “1.3. A infraestrutura aeroportuária existente condicionará a capacidade do sistema de pistas, que será medida pelo DECEA. Restrições de capacidade decorrentes de indisponibilidade de infraestrutura aeroportuária constituem risco da Concessionária.” 6. Elementos Aeroportuários Obrigatórios No item 6, mais</p>

uma vez, entendo que o ILS deva ser citado como elemento obrigatório, conforme as considerações feitas no item 3 acima.

7. Especificações Mínimas dos Terminais de Passageiros

Em relação aos subitens 7.2 e 7.3 referentes à concepção arquitetônica dos Terminais de Passageiros, respeitando as particularidades sócio-econômicas, culturais, geográficas e climáticas do local, entendo que deva ser dada maior atenção à climatização ambiental das edificações do Aeroporto para que não sejam repetidos os erros cometidos em outros empreendimentos de empresas de fora, como p. ex. os grandes shoppings instalados na região. Os terminais de passageiros 1 e 2 do Aeroporto de Porto Alegre contam com sistemas de climatização para atender às condições climáticas extremas de inverno e verão, que devem ser mantidos, melhorados e ampliados.

Alteração do item 8. Melhorias da Infraestrutura Aeroportuária

8. Melhorias da Infraestrutura Aeroportuária

8.3. A Concessionária deverá realizar os seguintes investimentos em infraestrutura:

8.3.1 Adequação da faixa de pista e respectiva faixa preparada da pista de pouso e decolagem:

neste subitem, deveria ser incluída a adequação da drenagem da faixa de pista existente, com a instalação de calhas e galerias e aterro de valas transversais existentes, com estimativa dos investimentos necessários.

8.3.3 Adequação das pistas de táxi, seus acostamentos e faixas de pista de táxi:

os acostamentos da pista de pouso e decolagem e pistas de táxi já estão implantados. Foram adequados às exigências do RBAC 154 (Projeto de Aeródromos) da ANAC no ano de 2013, não devendo ser previsto investimento nestes itens além dos previstos para ampliações.

8.3.4 Ampliação da pista de pouso e decolagem 11/29 para um comprimento de, pelo menos, 3200 metros:

esse é o empreendimento de maior relevância, de maior custo e o mais esperado pela sociedade e comunidade empresarial da região, por isso, a redação do subitem 8.3.4 deve ser revista integralmente, excluindo as condicionantes prevista nos subitens 8.3.4.1 e 8.3.4.2 abaixo transcritos. Manter tais condicionantes facultas à Concessionária o não fazer um empreendimento que o Contrato deveria tratar como obrigatório.

8.3.4.1 Na hipótese da desocupação prevista no item 8.3.4 não se ultimar em até 4 (quatro) anos contados da data de eficácia, a Concessionária ficará desobrigada da realização do

investimento ali estabelecido. 8.3.4.2 A ocorrência do evento de que trata o item 8.3.4.1 ensejará o pagamento adicional de Contribuição Fixa pela Concessionária em favor do Poder Concedente no valor de R\$ 424.053.364,00 (quatrocentos e vinte e quatro milhões, cinquenta e três mil, e trezentos e sessenta e quatro reais), atualizado pela variação do IPCA desde a data de publicação do Edital de Leilão até a data do pagamento, que deverá ser realizado em até 5 (cinco) anos contados da data de eficácia.”

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece inicialmente que, a proposta em relação ao capítulo 3 do Anexo 02 - Pea, assim como a inclusão do ILS como Elemento Aeroportuário Obrigatório, foi rejeitada. O ILS é responsabilidade do Poder Público, se enquadrando no item 3.2.6 do Anexo 02 - PEA, sendo portanto de responsabilidade do Poder Público a sua manutenção assim como os demais serviços e facilidades no item 3.2. Em relação ao sistema de climatização é importante observar que cabe a Concessionária a responsabilidade pelo dimensionamento adequado dos sistemas para garantir o serviço adequado aos passageiros que será monitorado por meio de Indicadores de Qualidade de Serviço.

A contribuição não foi acatada quanto às sugestões de alteração dos itens 8.31 e 8.3.3 da minuta. O item 7.3.1 proposto na versão definitiva do PEA prevê: “Adequação da faixa de pista e respectiva faixa preparada da pista de pouso e decolagem 11/29, de acordo com os requisitos regulamentares de projeto para o número de código

4 em pista de aproximação de precisão, até o final da fase I-B”. Portanto, as adequações de valas de drenagem, instalação de calhas e galerias já estão previstas no texto proposto (requisitos regulamentares) para correções necessárias nas áreas de faixa preparada e faixa de pista. Ressaltando que a vala de macrodrenagem, por estar na faixa de pista após a faixa preparada, conforme o RBAC 154 vigente, não precisaria estar coberta. Esta necessidade poderia advir de estudos da fauna (atração de aves) – mas a futura concessionária pode dar soluções diversas neste caso.

Por sua vez, o item 7.3.3 proposto na versão definitiva do PEA prevê: “Adequação das pistas de táxi, seus acostamentos e faixas de pista de

táxi, de acordo com os requisitos regulamentares de projeto para a aeronave crítica em operação, até o final

da fase I-B". Havendo a modificação da aeronave crítica podem ser necessárias adequações nas pistas de táxi e seus acostamentos (com por exemplo o alargamento de fillets). Assim, o item deve ser mantido da forma como foi inicialmente proposto.

Por fim, esclarece-se que os itens 8.3.4 e seguintes da minuta submetida a Audiência Pública foram revisados a fim de imputar à Concessionário a obrigação de promover as desocupações necessárias para expansão da pista de pouso e decolagem, que deverá entrar em operação em até 52 (cinquenta e dois) meses após a data de eficácia do contrato.

DADOS DO COLABORADOR
FABIO FALKENBURGER (MACHADO MEYER SENDACZ E OPICE)
CONTRIBUIÇÃO Nº4522
Itens 5.2.10; 5.2.11 e 5.4.15 - Sugerimos a alocação dos riscos relacionados ao atraso do licenciamento ambiental das obras dos Aeroportos ao Poder Concedente, exceto quando tal atraso for causado pela Concessionária.
JUSTIFICATIVA
De acordo com o Contrato de Concessão, o risco de atrasos nas obras em decorrência da demora na obtenção das licenças ambientais é atribuído ao Poder Concedente. Contudo, a alocação desse risco é restrita à hipótese em que os prazos de análise do órgão ambiental responsável pela emissão das licenças ultrapassem os limites legais. Considerando que existem outros fatores relacionados ao licenciamento ambiental que podem causar atraso nas obras dos Aeroportos, mas não estão ligados ao atraso na análise dos pedidos de licenças e estão fora do alcance da Concessionária, esses riscos também devem ser alocados ao Poder Concedente (por exemplo, como as licenças ambientais para as obras de expansão estão expiradas, o órgão ambiental pode exigir que a Concessionária atualize ou complemente os estudos ambientais que embasaram a emissão das licenças, o que pode impactar o cronograma das obras; além disso, o órgão ambiental pode exigir que a remediação das áreas contaminadas seja feita antes de iniciar os trabalhos de terraplenagem; ainda, como a expansão da área Aeroporto FLN pode impactar a comunidade tradicional da RESEX Pirajubaé, uma consulta prévia à comunidade pode ser exigida pelo órgão ambiental)
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que está alocada à Concessionária a obrigação de resolver todas as questões ambientais relacionadas ao Aeroporto. A Subseção III da Seção I do Capítulo III da minuta de Contrato atribui à Concessionária a responsabilidade de: (a) providenciar as licenças ambientais necessárias; (b) observar as

condicionantes previstas nas licenças a serem obtidas e nas licenças já obtidas pelo Poder Concedente; e (c) atender as novas exigências dos órgãos ambientais. A medida permite que a Concessionária tenha domínio de todas as questões que influenciam a operacionalização do projeto.

DADOS DO COLABORADOR

THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO

CONTRIBUIÇÃO Nº4523

Inclusão de subitem ao item 11.5, Subseção I – Dos Deveres Gerais (Seção I – Da Concessionária). Redação proposta: 11.5.1 - A Concessionária será responsável pela guarda dos documentos e cargas em perdimento nos respectivos Terminais de Carga pelo tempo estabelecido na legislação.

JUSTIFICATIVA

Tendo em vista o disposto no artigo 23, VII, da Portaria RFB nº 3.518, de 30 de setembro de 2011, c/c artigo 31 do Decreto-Lei nº 1.455, de 7 de abril de 1976, o administrador de recinto alfandegado é depositário das mercadorias sob controle aduaneiro armazenados em Terminais de Carga, situação que persiste, mesmo nos casos de mercadorias sujeitas a pena de perdimento e daquelas sob as quais já tenha recaído referida penalidade. A situação de depositário de tais cargas impõe o dever de guarda, sendo certo que o administrador do recinto alfandegado responde pelas avarias e extravio ocorridos sob sua responsabilidade. Com a concessão, entende-se que o novo administrador assume a condição de depositário, eximindo o depositário anterior, na data em que assume a operação do aeroporto e, por consequência, do terminal de cargas. Por outro lado, por força da sistemática da decadência na seara tributária, a Secretaria da Receita Federal do Brasil tem até 5 anos para iniciar processo tendente à apuração de avaria e extravio de cargas sob responsabilidade do depositário. Neste cenário, o antigo administrador do terminal de cargas – em tese – pode ser responsabilizado até 5 anos após a transferência da condição de depositário, desde que se comprove que o ilícito ocorrera sob sua administração. Assim, verifica-se que no período de 5 anos após a transferência da administração do Terminal de Cargas, se constatada a ocorrência de avaria ou extravio, a responsabilidade poderá ser tanto do antigo depositário, quanto do atual. Desta forma, pelo prazo acima assinalado, os documentos referentes a tais cargas interessam tanto ao atual administrador quanto ao antigo. No mesmo sentido, a responsabilidade do antigo administrador persistirá em relação a

fatos anteriores à transferência da condição de depositário, pelo mesmo prazo. Considerando que para o exercício do direito de defesa se faz essencial a análise da documentação referente à movimentação da carga, é indispensável que tais documentos sejam mantidos por no mínimo cinco anos após o 1º dia do ano seguinte à data em que cessou a responsabilidade do depositário por determinada carga.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que a cláusula 3.1.48 do Contrato de Concessão cumpre o objetivo de não eximir a Concessionária de suas obrigações.

Adicionalmente, esta Agência entende que é dispensável transcrever no Contrato de Concessão normas correlatas às operações aeroportuárias e que possuem validade, independente de sua permanência no texto do Contrato. Esse é o caso das normas da Receita Federal que versam sobre alfandegamento e outros procedimentos dentro dos aeroportos.

DADOS DO COLABORADOR
TOZZINIFREIRE ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO Nº4524
Alteração na redação do item 5.1 do Edital para: “5.1. As Proponentes deverão apresentar, no dia xxxx de xxxx de 20xx, de 9h às 16h, na [Entidade Encarregada pelo Leilão], situada [endereço], por representante das Corretoras Credenciadas, 3 (três) volumes lacradas, em (três) vias de cada, sendo (uma) via original e (duas) vias cópias autenticadas, observado o disposto no item 5.7 para as hipóteses de apresentação de proposta para mais de um aeroporto, contendo:”.
JUSTIFICATIVA
A contribuição visa a evitar a interpretação de que a proposta somente poderá ser aceita se protocolada em 3 vias originais
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a redação do item 5.1 não necessita de alteração, eis que o item 4.1 da minuta de Edital já admite a apresentação de todos os documentos em sua forma original ou cópia autenticada, devidamente rubricados pelos respectivos Representantes Credenciados, com exceção das garantias na modalidade de fiança bancária e seguro-garantia que obrigatoriamente devem estar em sua forma original na primeira via.

DADOS DO COLABORADOR
JOSE ALBERTO FERNANDES LOURENÇO (FERNANDES LOURENÇO ADVOGADOS)
CONTRIBUIÇÃO Nº4525
Sugerimos a incidências das penalidades seja diária, e não por evento. (Tabela 3.2. Itens 2-40 e 2-41)
JUSTIFICATIVA
A penalidade de 5% (cinco por cento) das receitas para descumprimento das obrigações de observância do limite máximo de 15% (quinze por cento) do estabelecido para ter mais de um aeroporto dentro da mesma região geográfica ou de vedação de controle pelas companhias aéreas, é muito baixa, considerando a gravidade da infração.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a penalidade aplicável para tal caso não se limita à multa, sendo atribuída a alternativa para incluir outros enquadramentos de penalidade, até mesmo a declaração de inidoneidade, que seria a penalidade mais alta prevista no Contrato de Concessão.

DADOS DO COLABORADOR
FABIO FALKENBURGER (MACHADO MEYER SENDACZ E OPICE)
CONTRIBUIÇÃO Nº4526
Alteração da Cláusula 5.4.25, a fim de prever que quaisquer riscos que estejam além do controle direto ou indireto da concessionária sejam atribuídos ao Poder Concedente, dando assim direito à Concessionária em requerer o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato
JUSTIFICATIVA
<p>A alocação geral dos riscos não definidos no Contrato de Concessão (Cláusula 5.4.25) cria um cenário injusto para a concessionária. Devido à generalidade de tal cláusula, a concessionária pode ser responsável pelos riscos que estão além do controle direto ou indireto da concessionária ou são passíveis de mitigação por esta. Tendo em vista esta cláusula, a concessionária seria responsável por atrasos nos prazos estabelecidos no Contrato mesmo que decorrentes de fatos que fogem ao seu controle. Por exemplo, pode haver atrasos nas obras se o processo de expropriação que corre nos tribunais sofra qualquer atraso, tal como devido à mora judiciária, ou caso ocorra um aumento, além do usual, da duração do processo de emissão de autorização e licenças pelas autoridades públicas, os quais podem resultar de inúmeros fatos, tal como a solicitação de novos estudos ou a intervenção de terceiros no processo, entre outros. Neste sentido, seria razoável que a cláusula 5.4.25 fosse alterada para determinar que apenas os riscos não definidos no Contrato de Concessão que estão sob o controle ou influência da concessionária serão atribuídos a ela. Portanto, quaisquer riscos que estejam além do controle direto ou indireto da concessionária serão atribuídos ao Poder Concedente e darão direito à Concessionária em requerer o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que os riscos foram objetivamente alocados no Contrato de Concessão, tanto para o Poder Concedente como para a Concessionária, levando-se em consideração as obrigações e responsabilidades das partes, bem como sua aptidão para</p>

controle e gerenciamento dos riscos distribuídos. Nos termos do item 5.3 da minuta de Contrato, ademais, tem-se que, salvo os riscos expressamente alocados ao Poder Concedente no Contrato, a Concessionária é exclusiva e integralmente responsável por todos os demais riscos relacionados à Concessão.

DADOS DO COLABORADOR

THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO

CONTRIBUIÇÃO Nº4527

Inclusão de subitens na cláusula 3.1.19 da Subseção III – Das Atividades Operacionais (Seção I – Da Concessionária) Redação proposta: 3.1.19.1 - Assumir os Termos de Ajuste de Conduta, Termos de Compensação Ambiental e Florestal, bem como as obrigações vincendas cujos objetos relacionem-se à mitigação ambiental, conforme as condições acordadas, mediante sub-rogação dos seus direitos e deveres. 3.1.19.1.1 – Não se incluem no item 3.1.19.1 os bens e direitos dados em garantia de cumprimento de Termos de Ajuste de Conduta, Termos de Compensação Ambiental e Florestal, que deverão ser substituídos pelo Concessionário, mediante acordo com o órgão ambiental ou indenização à Infraero.

JUSTIFICATIVA

Considerando a regularização ambiental dos aeroportos e o licenciamento de novos empreendimentos inerentes à infraestrutura desses aeroportos, a Infraero, por ser a administradora e beneficiária dos aeroportos e responsável pelos empreendimentos, firmou instrumentos obrigacionais com órgãos governamentais. Com isso, a Infraero buscou garantir a operacionalidade dos aeroportos e a realização de projetos e obras. Portanto, a partir do momento em que a Infraero deixa de ser administradora de um aeroporto, ela não pode manter as obrigações decorrentes dos termos sob a responsabilidade da empresa, as quais foram assumidas em um cenário inerente à viabilidade dos empreendimentos que deram causa àquele compromisso, que não considerava a concessão do aeroporto ou, mesmo que considerasse, atendeu a um interesse público de realizar determinado empreendimento para atendimento ao usuário final naquele momento. Como exemplo citamos o pagamento de compensação ambiental, relativa ao processo de licenciamento operacional de um determinado empreendimento, que é firmado em um Termo de Compromisso de Compensação Ambiental – TCCA em que são estabelecidos os critérios para pagamento da compensação ambiental. Ademais, enquanto o recurso necessário à compensação ambiental não for efetivamente transferido para o órgão

ambiental, por meio de bens ou valor financeiro, conforme previsto em lei, a compensação fica pendente e é de responsabilidade do administrador do empreendimento. Assim, se o administrador não realizou efetivamente o pagamento da compensação ambiental desse empreendimento e deixa de ser responsável por ele, o novo administrador, então, deve arcar com as responsabilidades pelo pagamento, caso contrário, o administrador anterior assumirá prejuízo indevido, pois não será ele a obter o retorno decorrente do empreendimento executado (ou apenas planejado, nos casos daqueles que ainda não tiverem sido executados e que já estejam com o licenciamento ambiental concluído, com base nos projetos). Quando a execução de uma obra que foi licenciada por meio de EIA/Rima, recebe a licença de instalação, normalmente, o responsável pela obra já assinou um Termo de Compromisso de Compensação Ambiental – TCCA. Em alguns casos, o valor da compensação pode ter sido depositado em conta corrente, como forma de comprovar ao órgão ambiental que o recurso estará garantido. Ocorre que o responsável por realizar a obra pode mudar, por exemplo, pela venda do lote onde a obra seria realizada pelo novo proprietário. Assim, as obrigações ambientais também devem ser de responsabilidade do novo proprietário, até porque ele pode mudar o projeto inicial da obra refletindo em modificação do valor da compensação. Situação análoga aconteceu com a Infraero com a concessão do SBGR, onde a Infraero licenciou a obra do novo terminal do aeroporto. Para tanto, teve que assinar o TCCA junto ao órgão ambiental de São Paulo e depositar o valor em conta corrente declarada no Temo. Entretanto, como é de amplo conhecimento, a Infraero não realizou a obra e o projeto licenciado pela Infraero foi modificado pelo novo administrador do SBGR. Esse, por sua vez, se nega a assumir os compromissos firmados no TCCA, específico do licenciamento do novo terminal e obras complementares, deixando o prejuízo para a Infraero, que pagou por algo que não executou, já que não mais administra o aeroporto em questão. Por certo, quem deveria pagar a compensação pela obra é o novo Administrador do SBGR. Portanto, se o aeroporto não é mais responsabilidade da Infraero, esta não deve figurar como responsável pelo cumprimento de obrigações a ele relacionadas. Assim, é fundamental que o contrato de concessão

estabeleça de forma clara e objetiva a necessidade de alteração dos instrumentos com a nova titularidade da administração aeroportuária. Por fim, registra-se a necessidade de se prever a necessidade de substituição dos bens ou valores dados em garantia para a efetivação dos compromissos ambientais necessários à realização dos empreendimentos realizados nos aeroportos concedidos, na mesma esteira lógica do que foi dito acima, porquanto a garantia é instrumento acessório à obrigação principal de adimplir com os compromissos ajustados e, como tal, deve ser prestada pelo titular da obrigação principal.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que os Proponentes terão acesso ao sítio aeroportuário e aos documentos de licenciamentos ambientais existentes, em acréscimo às informações constantes dos relatórios ambientais, sem prejuízo da aplicação do disposto nos itens 1.33 e 1.34 da minuta do Edital. Dessa forma, foi alocado à Concessionária a responsabilidade pela resolução dos possíveis passivos ambientais, incluídos os custos associados, observado o disposto no item 5.2.14 da minuta do Contrato. Ademais, o Contrato prevê na cláusula 3.1.17 o dever da Concessionária em cumprir integralmente com as condicionantes ambientais e medidas compensatórias, que podem ser ambientais ou florestais, firmadas ou não em Termo de Compromisso de Compensação Ambiental, das Licenças Prévias, de Instalação e de Operação do Aeroporto.

DADOS DO COLABORADOR

JOSE ALBERTO FERNANDES LOURENÇO (FERNANDES LOURENÇO ADVOGADOS)

CONTRIBUIÇÃO Nº4528

Sugerimos a exclusão da penalidade prevista no item 2-43 da Tabela 3.2 - Infrações Gerais.

JUSTIFICATIVA

A aplicação da penalidade resultaria em dobrar o efeito do resultado do Fator Q e implicaria, assim, em bis in idem, ainda que sob forma de institutos diferentes (fator Q e penalidade). O mais correto, portanto, seria aumentar o impacto do Fator Q e não criar uma penalidade.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que o Fator Q não é um instrumento sancionador do Contrato de Concessão, mas sim um mecanismo de incentivo a busca constante da melhoria da qualidade de serviço por meio de um sistema de balanceamento do teto tarifário em relação ao nível de serviço prestado. Destaca-se que este mecanismo também prevê bonificação do teto tarifário uma vez atingida a meta do indicador.

DADOS DO COLABORADOR
TOZZINIFREIRE ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO Nº4529
Alteração na redação do item 1.6 do Contrato para: “1.6. No caso de extinção dos índices econômicos indicados, os índices que deverão substituí-los deverão ser acordados entre ANAC e a Concessionária”.
JUSTIFICATIVA
A alteração dos índices econômicos indicados impacta no reequilíbrio econômico-financeiro contratual e, por isso, não pode ser definida de forma discricionária pela ANAC.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, na hipótese de extinção do referido índice, será adotado o índice oficial substituto. Na ausência de um índice oficial substituto, a ANAC definirá o índice mais adequado que será aplicado ao contrato. Em caso de alteração de equilíbrio econômico-financeiro, a minuta de contrato prevê medidas para a sua recomposição. A referida diretriz deve somar-se à necessária observância do contraditório e ampla defesa, garantidos à Concessionária por imperativo constitucional.

DADOS DO COLABORADOR

FABIO FALKENBURGER (MACHADO MEYER SENDACZ E OPICE)

CONTRIBUIÇÃO Nº4531

Sugerimos que seja incluída no anexo 5 do Contrato uma metodologia clara (ou ao menos parâmetros mínimos a serem observados) para a determinação da taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal. Além disso, entendemos que o cálculo de tal taxa de desconto deve ser realizado por um Auditor Independente a fim de garantir imparcialidade ao processo.

JUSTIFICATIVA

O Item 1.2 do Anexo 5 do Contrato de Concessão prevê que a taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal será determinada durante o processo de revisão dos parâmetros de Concessão mediante amplo debate público. Entendemos que o item acima indicado não é claro na definição dos parâmetros e metodologia que serão utilizados para calcular a taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal. Essa falta de clareza é uma questão crítica, na medida em que afeta a projeção financeira dos Proponentes, bem como a relação contratual como um todo.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que os procedimentos a serem adotados nos processos de Revisão Extraordinária estão dispostos nas cláusulas 6.28 a 6.35 do Contrato de Concessão.

Ainda, esta Agência esclarece que eventuais parâmetros aplicáveis à Revisão dos Parâmetros da Concessão e não dispostos nas cláusulas acima mencionadas serão definidos à época de sua realização, conforme procedimento aplicável. Tais parâmetros serão objeto de ampla discussão pública, conforme preconiza o anexo 5 ao Contrato de Concessão - Fluxo de Caixa Marginal. Assim, caso o Poder Concedente ou a Concessionária discordem dos parâmetros apresentados durante a Revisão dos Parâmetros da Concessão, poderão apresentar suas considerações no decorrer das consultas e audiências públicas, que instruirão todo o processo.

A exemplo do que foi dito podemos citar a Audiência Pública nº 9/2014 que resultou na edição da Resolução nº 355, de 17/03/15, publicada

no DOU de 30/03/15, que dispõe sobre os procedimentos e as taxas de desconto dos fluxos de caixa marginais a serem adotados nos processos de Revisão Extraordinária nos Contratos de Concessão de infraestrutura aeroportuária federal vigentes. A Audiência Pública nº 9/2014 se encontra disponível em:< <http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas>>

DADOS DO COLABORADOR
FABIO FALKENBURGER (MACHADO MEYER SENDACZ E OPICE)
CONTRIBUIÇÃO Nº4532
Sugerimos uma formulação mais precisa da cláusula 12.1 para definir de forma clara quais situações poderiam ensejar a intervenção na concessão.
JUSTIFICATIVA
A Cláusula 12.1 do Contrato de Concessão prevê regras sobre o procedimento de intervenção na concessão pelo Poder Concedente. A intervenção é um instituto previsto na Lei de Concessões (8.987/1995) e deve ocorrer nos termos do decreto a ser emitido pelo Poder Concedente, o qual deve conter a razão pela qual ocorrerá a intervenção. De nossa perspectiva, há uma falta de objetividade e clareza na cláusula acima mencionada em relação aos casos em que o Poder Concedente poderá interferir na Concessão.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o Poder Concedente poderá intervir na concessão, excepcionalmente, com o objetivo de assegurar a adequada prestação do serviço público, bem como o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais. Portanto, qualquer ação ou omissão da concessionária que coloquem de alguma maneira em risco a prestação do serviço, poderá ensejar a Intervenção. Em se tratando de gestão de contratos aeroportuários de magnitude e complexidade ímpar, em que as situações ensejadoras são numerosas, perde-se o sentido de tipificar outras condutas que não as já descritas. Ressalta-se que a previsão da minuta contratual está em consonância com o disposto no art. 32 da Lei nº 8.987/95.

DADOS DO COLABORADOR

THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO

CONTRIBUIÇÃO Nº4534

Inclusão de subitem ao item 1.16, para prever alertar aos licitantes quanto à necessidade de conhecer as questões ambientais relativas aos aeroportos. 1.16.1 – Na visita técnica realizada na forma do item 1.16 os licitantes deverão conhecer as questões ambientais relativas ao aeroporto.

JUSTIFICATIVA

Apesar de o estudo e o contrato (item 3.1.19 e 3.1.20) indicarem que o Concessionário deve atender todas as condicionantes das LO e LI, os estudos que embasam a licitação não apresentam todas as questões ambientais existentes nos aeroportos. Assim, faz-se necessário alertar aos licitantes, até para que não sejam alegado desconhecimento de fato em momento posterior, durante a execução do contrato, sobre a necessidade de a visita técnica efetuada na fase de licitação deverá ter o foco também nas questões ambientais inerentes a cada aeroporto, sendo certo que os técnicos da Infraero estão à disposição para esclarecer cada uma delas.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que não se faz necessária alteração da redação, eis que já é facultada aos proponentes a realização de visitas técnicas ao complexo aeroportuário e que, independentemente do exercício de tal faculdade, "as Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do respectivo Complexo Aeroportuário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, bem como pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, devendo arcar com seus respectivos custos e despesas, inclusive no tocante à realização de estudos, investigações, levantamentos, projetos e investimentos", nos termos do Edital de licitação. Ademais, conforme mencionado pelo próprio interessado, o contrato de concessão impõe o cumprimento e observância das condicionantes ambientais, medidas compensatórias e exigências dos órgãos ambientais. Por fim, ressalte-se que a minuta do Anexo 9 ao Edital foi

alterada de forma a reforçar a ciência dos proponentes sobre tais obrigações.

DADOS DO COLABORADOR
THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO
CONTRIBUIÇÃO Nº4535
Incluir dispositivos na Seção IV – Da Contribuição ao Sistema Redação proposta: 2.13.2 – A Concessionária deverá pagar à Infraero o valor referente aos ativos que serão entregues por meio do Termo de Aceitação Definitiva e Permissão de uso de Ativos de que trata a cláusula 2.29.5, no momento de sua assinatura. 2.13.2.1 – A valor dos ativos será definido em razão de seu valor de compra, considerada a depreciação decorrente do seu uso.
JUSTIFICATIVA
Os contratos de concessão estabelecem que os bens integrantes do processo são os entregues pela União, necessários à prestação de serviço de exploração aeroportuária, sem distinguir a propriedade dos ativos. A Infraero possui patrimônio próprio, autonomia administrativa e financeira e rege-se pela Lei das Sociedades Anônimas. A transferência dos bens necessários à exploração da estrutura aeroportuária pelas Concessionárias não pode representar qualquer perda real para a Infraero, uma vez que a União recebe por seus ativos, mediante recursos recolhidos ao FNAC, sendo que parte desse valor deve ser utilizado para ressarcir os ativos da Infraero transferidos ao concessionário em razão do certame que se pretende promover. Por este motivo, sugere-se que o Contrato de Concessão contemple cláusula com a previsão de indenização à Infraero. O valor de bens atualmente existentes nos aeroportos a serem concedidos está a seguir discriminado, cabendo destacar que poderão sofrer alteração até o momento da sua transferência definitiva, quando caberá nova avaliação do ativo: Aeroporto Qtdade bens Valor (em milhões) Fortaleza 8.184 15,51 Florianópolis 4.575 7,98 Porto Alegre 9.762 35,05 Salvador 6.320 15,62 Total 74,16
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que o contrato de concessão estabelece que a remuneração dos bens transferidos à concessionária é realizada por meio da Contribuição Fixa decorrente da

oferta realizada no Leilão do objeto da concessão. Desta forma, a ANAC entende que, neste caso, não é cabível indenização à Infraero.

DADOS DO COLABORADOR
TOZZINIFREIRE ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO Nº4536
Alteração na redação do item 2.4 do Contrato para: "2.4. As áreas que forem desapropriadas após a celebração do presente contrato terão sua posse transferida à Concessionária, observado ainda os dispostos nos itens 3.1.42 e 3.2.13."
JUSTIFICATIVA
Entendemos que a Concessionária deve ter a posse das áreas desapropriadas transferidas para ela independentemente da celebração do Termo de Aceitação Definitiva e de Permissão de Uso de Aditivos.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que é necessária a inclusão desses bens no Termo de Aceitação Definitiva e Permissão de Uso de Ativos, uma vez que tal documento tem uma série de finalidades e implicações, em especial ao término da concessão.

DADOS DO COLABORADOR

FABIO FALKENBURGER (MACHADO MEYER SENDACZ E OPICE)

CONTRIBUIÇÃO Nº4538

Sugerimos uma formulação mais precisa da cláusula 13.17 a fim de definir de forma clara quais situações poderiam dar origem à declaração de caducidade da concessão, bem como a fixação de um prazo mais amplo para remediar irregularidades eventualmente identificadas pelo Poder Concedente.

JUSTIFICATIVA

A Cláusula 13.17 e seus subitens estabelecem regras para a declaração de caducidade da concessão. De nossa perspectiva, há uma falta objetividade e clareza na cláusula acima mencionada em relação aos casos em que o Poder Concedente pode iniciar um procedimento de declaração de caducidade, a fim de extinguir a concessão. Além disso, o prazo para sanar as irregularidades (30 dias) parece ser desproporcional, tendo em vista a gravidade da medida.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a caducidade ocorre em virtude inadimplência do particular que cause grave impacto negativo na prestação adequada do serviço, ocorrendo a ruptura antecipada por parte da administração, sem direito a indenização pelo rompimento, podendo, todavia, ser ressarcido pelos investimentos não amortizados. Todo esse procedimento sob os pilares dos princípios do contraditório e ampla defesa. Em se tratando de gestão de contratos aeroportuários de magnitude e complexidade ímpar, em que as situações ensejadoras são numerosas, perde-se o sentido de tipificar outras circunstâncias, que não as já descritas. Com relação ao prazo, frisa-se que o contrato estabeleceu prazos mínimos que poderão ser dilatados a depender do caso. Ressalta-se que a previsão da minuta contratual está em consonância com o disposto no art. 38 da Lei nº 8.987/95.

DADOS DO COLABORADOR

FABIO FALKENBURGER (MACHADO MEYER SENDACZ E OPICE)

CONTRIBUIÇÃO Nº4539

Sugerimos uma formulação mais precisa da cláusula 13.17 a fim de definir de forma clara quais situações poderiam dar origem à declaração de caducidade da concessão, bem como a fixação de um prazo mais amplo para remediar irregularidades eventualmente identificadas pelo Poder Concedente.

JUSTIFICATIVA

A Cláusula 13.17 e seus subitens estabelecem regras para a declaração de caducidade da concessão. De nossa perspectiva, há uma falta objetividade e clareza na cláusula acima mencionada em relação aos casos em que o Poder Concedente pode iniciar um procedimento de declaração de caducidade, a fim de extinguir a concessão. Além disso, o prazo para sanar as irregularidades (30 dias) parece ser desproporcional, tendo em vista a gravidade da medida.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a caducidade ocorre em virtude inadimplência do particular que cause grave impacto negativo na prestação adequada do serviço, ocorrendo a ruptura antecipada por parte da administração, sem direito a indenização pelo rompimento, podendo, todavia, ser ressarcido pelos investimentos não amortizados. Todo esse procedimento sob os pilares dos princípios do contraditório e ampla defesa. Em se tratando de gestão de contratos aeroportuários de magnitude e complexidade ímpar, em que as situações ensejadoras são numerosas, perde-se o sentido de tipificar outras circunstâncias, que não as já descritas. Com relação ao prazo, frisa-se que o contrato estabeleceu prazos mínimos que poderão ser dilatados a depender do caso. Ressalta-se que a previsão da minuta contratual está em consonância com o disposto no art. 38 da Lei nº 8.987/95.

DADOS DO COLABORADOR

ALBERTO ZOFFMANN DO ESPÍRITO SANTO (ZURICH AIRPORT)

CONTRIBUIÇÃO Nº4542

Sugerimos que seja disponibilizado um inventário dos bens do Complexo Aeroportuário, em que conste detalhadamente o estado de conservação dos bens, as licenças e autorizações e os documentos de propriedade das áreas. Adicionalmente, sugerimos que a acuracidade desse inventário seja um risco alocado ao Poder Concedente e, portanto, objeto de revisão do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

JUSTIFICATIVA

A ausência de informações claras e precisa acerca dos bens, seu estado, titularidade e licenciamento impede que os Proponentes apresentem propostas em condições de igualdade e mais vantajosas à Administração Pública. Além disso o risco deve ser alocado ao Poder Concedente, porque este inventário e os bens a serem transferidos à Concessionária estão sob seu controle, até a efetiva transferência, na forma da cláusula 2.3.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição. Informa que segundo o disposto no item 1.16 do edital: As Proponentes poderão vistoriar o Complexo Aeroportuário de cada Aeroporto,
objeto da licitação, em visitas técnicas que serão agendadas, conforme procedimento a ser divulgado pela Comissão Especial de Licitação.

DADOS DO COLABORADOR
TOZZINIFREIRE ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO Nº4543
Inclusão do subitem 2.3.1 ao item 2.3 do Contrato com a seguinte redação: “2.3.1. A Concessionária poderá solicitar a revisão do Termo de Aceitação Provisória e de Permissão de Uso de Ativos caso encontre divergência entre a descrição constante do documento emitido pela ANAC e a real situação dos bens”.
JUSTIFICATIVA
A Concessionária deve ter a oportunidade de vistoriar os bens reversíveis e o estado em que estão sendo recebidos, tendo em vista que (i) sua obrigação é de prestar os serviços com eficiência e atualidade, o que está intimamente ligado à qualidade dos bens / infraestrutura necessários à prestação dos serviços e, ainda, (ii) ao término da concessão, reverter os bens de volta ao Poder Concedente em perfeitas condições de uso, de modo a possibilitar a continuidade da prestação de serviços.
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição. em informa que a fase de verificação da lista de bens já está prevista no contrato de concessão. Anexo 7:</p> <p>2.1. A Concessionária, pelo presente, se compromete a verificar, em conjunto com a Infraero, a exatidão do inventário apresentado, bem como solicitar os ajustes, se necessários, de forma justificada, até o final do Estágio 2 da Fase I A.</p> <p>2.2. Após o deferimento dos ajustes solicitados, a ANAC emitirá um novo inventário, que passará a ser anexo ao Termo de Aceitação Definitiva e Permissão de Uso de Ativos a ser assinado pela Concessionária e pela ANAC, conforme cláusula 2.29.5 do Contrato de Concessão.</p>

DADOS DO COLABORADOR

ALBERTO ZOFFMANN DO ESPÍRITO SANTO (ZURICH AIRPORT)

CONTRIBUIÇÃO Nº4547

Sugerimos incluir na cláusula 3.2 a obrigação do Poder Concedente de entregar as áreas dos sítios aeroportuários devidamente licenciadas e também a inclusão do seguinte subitem na cláusula 52, para proteger a concessionária de tal risco: “5.2.1. Quaisquer atrasos ou custos incorridos devido à falta de licença de operação válida do Aeroporto”

JUSTIFICATIVA

A concessionária não pode assumir a responsabilidade pelo licenciamento de empreendimentos de responsabilidade do Poder Concedente, cujo licenciamento deveria ser prévio à transferência das áreas para a concessionária. Assim, faz-se necessário que o Poder Público assuma a responsabilidade de entregar os Aeroportos com as Licenças de Operação em vigor.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que será transferida para a Concessionária a obrigação de resolver todas as questões ambientais relacionadas ao Aeroporto. A Subseção III da Seção I do Capítulo III da minuta de Contrato atribui à Concessionária a responsabilidade de: (a) providenciar as licenças ambientais necessárias; (b) observar as condicionantes previstas nas licenças a serem obtidas e nas licenças já obtidas pelo Poder Concedente; e (c) atender as novas exigências dos órgãos ambientais. A medida permite que a Concessionária tenha domínio de todas as questões que influenciam a operacionalização do projeto.

Caso, posteriormente, seja constatado um passivo ambiental que tenha origem na condução do empreendimento pelo Poder Concedente e que não sejam conhecidos até a data de publicação do edital da concessão, os custos desse passivo serão arcados pelo Poder Concedente (item 5.2.14 do Contrato).

Se, porém, o órgão ambiental competente entender que deve invalidar a licença anteriormente concedida ou ampliar o seu objeto, a

Concessionária deverá atender às exigências, em conformidade com o constante nos itens 3.1.16 e 3.1.17 do Contrato.

DADOS DO COLABORADOR
TOZZINIFREIRE ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO Nº4548
Alteração na redação do item 2.5 do Contrato para: “2.5. Eventuais desocupações de áreas localizadas no sítio aeroportuário, em posse ou detenção de terceiros, prévias ou posteriores à celebração do Contrato, serão de integral responsabilidade do Poder Concedente ou das Autoridades Públicas”.
JUSTIFICATIVA
Com relação aos custos de desocupações dos atuais ocupantes das áreas localizadas dentro do complexo aeroportuário, especialmente nas áreas de futura expansão do sítio, tais custos são de responsabilidade das autoridades públicas para o caso do aeroporto Salgado Filho (conforme item 2.5.1 e 2.5.2). Solicitamos que os mesmos custos dos outros aeroportos sejam alocados às autoridades públicas ou ao Poder Concedente também
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a posse da área do aeroporto será transferida à Concessionária, concomitantemente à celebração do Contrato, no estado em que se encontra. Em face disso, julga-se que o agente privado possuirá melhores condições de gerenciar a desocupação da área do aeroporto, nos moldes definidos em seu projeto. Pelas razões expostas, a alocação das obrigações e riscos relacionados à desocupação do complexo aeroportuário seguirá o disposto nos itens 2.5, 3.1.50 e 5.4.24 da minuta de Contrato, parte do Edital,

DADOS DO COLABORADOR
TOZZINIFREIRE ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO Nº4550
Exclusão dos itens 2.5.1 e 2.5.2 do Contrato.
JUSTIFICATIVA
Com relação aos custos de desocupações dos atuais ocupantes das áreas localizadas dentro do complexo aeroportuário, especialmente nas áreas de futura expansão do sítio, tais custos são de responsabilidade das autoridades públicas para o caso do aeroporto Salgado Filho (conforme item 2.5.1 e 2.5.2). Solicitamos que os mesmos custos dos outros aeroportos sejam alocados às autoridades públicas ou ao Poder Concedente também.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a posse da área do aeroporto será transferida à Concessionária, concomitantemente à celebração do Contrato, no estado em que se encontra. Em face disso, julga-se que o agente privado possuirá melhores condições de gerenciar a desocupação da área do aeroporto, nos moldes definidos em seu projeto. Pelas razões expostas, a alocação das obrigações e riscos relacionados à desocupação do complexo aeroportuário seguirá o disposto nos itens 2.5, 3.1.50 e 5.4.24 da minuta de Contrato, parte do Edital. Cumpre ressaltar, por oportuno, que a minuta de contrato foi alterada, passando a constar, da versão definitiva, regime único para todos os aeroportos em relação às desocupações, alocando-se a responsabilidade integralmente às Concessionárias.

DADOS DO COLABORADOR

ALBERTO ZOFFMANN DO ESPÍRITO SANTO (ZURICH AIRPORT)

CONTRIBUIÇÃO Nº4553

Sugere-se que a cláusula 5.2.14 preveja que a responsabilidade da Concessionária quanto aos danos ambientais seja limitada àqueles gerados após o início do Estágio 3 da fase I-A, com a transferência efetiva das operações do Aeroporto da Infraero para a Concessionária. Assim, sugere-se que a cláusula 5.4.20 seja alterada para: “5.4.20. responsabilidade civil, administrativa e criminal por danos ambientais, exceto por atos anteriores ao início do Estágio 3 da Fase I-A.”

JUSTIFICATIVA

A justificativa para a alteração é que a Concessionária não pode responder por danos ambientais gerados quando ainda não assumiu a operação do aeroporto. Para tanto deve ser aplicada a mesma regra da cláusula 5.2.13 que atribui à Concessionária a responsabilidade por atos praticados apenas após o início da Fase I-B apenas.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece sua contribuição e informa que os Proponentes terão acesso ao sítio aeroportuário, bem como aos documentos de licenciamento existentes, em acréscimo às informações constantes dos relatórios ambientais, sem prejuízo da aplicação do disposto nos itens 1.33 e 1.34 do Edital. Por tal motivo, decidiu-se alocar à Concessionária a responsabilidade pela resolução dos passivos ambientais, incluídos os custos associados, observado o disposto no item 5.2.14 do Contrato, que aloca ao Poder Concedente custos relacionados aos passivos ambientais que tenham origem e não sejam conhecidos até a data de publicação do Edital e custos relacionados à confirmação de existência de contaminação do solo e águas subterrâneas na área do aeroporto que decorram de atos ou fatos anteriores à data da publicação do edital da concessão.

DADOS DO COLABORADOR
TOZZINIFREIRE ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO Nº4560
Inclusão do subitem 5.2.15 ao item 5.2 do Contrato estabelecendo, dentre os riscos do Poder Concedente, os custos com desapropriações e reassentamento de comunidades necessários à regularização e/ou ampliação do aeroporto e a situação geológica do aeroporto
JUSTIFICATIVA
Com relação aos custos de desocupações dos atuais ocupantes das áreas localizadas dentro do complexo aeroportuário, especialmente nas áreas de futura expansão do sítio, tais custos são de responsabilidade das autoridades públicas para o caso do aeroporto Salgado Filho (conforme item 2.5.1 e 2.5.2). Solicitamos que os mesmos custos dos outros aeroportos sejam alocados às autoridades públicas ou ao Poder Concedente também
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a posse da área do aeroporto será transferida à Concessionária, concomitantemente à celebração do Contrato, no estado em que se encontra. Em face disso, julga-se que o agente privado possuirá melhores condições de gerenciar a desocupação da área do aeroporto, nos moldes definidos em seu projeto. Pelas razões expostas, a alocação das obrigações e riscos relacionados à desocupação do complexo aeroportuário seguirá o disposto nos itens 2.5, 3.1.50 e 5.4.24 da minuta de Contrato, parte do Edital.</p> <p>No tocante ao risco de situação geológica do aeroporto, deve ser observada a regra disposta nos itens 1.33 e 1.34 do Edital, que estabelece serem as Proponentes responsáveis pela análise direta das condições do respectivo Complexo Aeroportuário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, bem como pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, devendo arcar com seus respectivos custos e despesas, inclusive no tocante à realização de estudos, investigações, levantamentos, projetos e investimentos. No entanto, cabe destacar que será facultado às interessadas a realização de visitas</p>

técnicas, a fim de vistoriar o Complexo Aeroportuário, na forma dos itens 1.16 e 1.17 do Edital.

Cumprе ressaltar, por oportuno, que a minuta de contrato foi alterada, passando a constar, da versão definitiva, regime único para todos os aeroportos em relação às desocupações, alocando-se a responsabilidade integralmente às Concessionárias.

DADOS DO COLABORADOR
FABIO FALKENBURGER (MACHADO MEYER SENDACZ E OPICE)
CONTRIBUIÇÃO Nº4563
Sugerimos que sejam incluídos na seção de termos definidos conceitos objetivos de "caso fortuito" e "força maior" de modo a tornar mais clara a interpretação da cláusula 5 (Alocação de Riscos).
JUSTIFICATIVA
O Contrato de Concessão não traz definições claras do que se entende por “caso fortuito” e “força maior”. Entendemos que o Contrato deve trazer um conceito objetivo para essas duas expressões no rol de termos definidos para a adequada interpretação da Cláusula 5 do Contrato (Alocação de Riscos), bem como para uma clareza maior acerca dos tipos de eventos que ensejam reequilíbrio econômico-financeiro da concessão.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que os eventos aptos a configurarem caso fortuito e força maior serão avaliados no caso concreto, levando em consideração o entendimento jurisprudencial sobre o tema.

DADOS DO COLABORADOR

ALBERTO ZOFFMANN DO ESPÍRITO SANTO (ZURICH AIRPORT)

CONTRIBUIÇÃO Nº4564

No caso de encampação, a Concessionária deverá ser indenizada previamente por todos os danos emergentes e lucros cessantes e não somente nas hipóteses elencadas na cláusula 13.13.

JUSTIFICATIVA

A Lei 8.987/95 e a jurisprudência pátria determinam que no caso de encampação a Concessionária seja indenizada por todos os danos emergentes e lucros cessantes.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o conteúdo da indenização devida à concessionária nos casos de extinção da concessão está disciplinado no Capítulo XIII, em cada uma das seções que cuidam das hipóteses de extinção. O regramento do Edital está em consonância com o disposto na Lei nº 8.987/95 (arts. 35 a 39). O procedimento dependerá de cada causa de extinção e se curvará às disposições da Lei nº 8.987/95 e da Lei nº 9.784/99.

DADOS DO COLABORADOR

ALBERTO ZOFFMANN DO ESPÍRITO SANTO (ZURICH AIRPORT)

CONTRIBUIÇÃO Nº4567

(i) O impacto total do Fator X deve ser limitado à redução total de 15% do valor real das tarifas reguladas (sem correção monetária). As tarifas brasileiras atualmente são abaixo de USD 8 por passageiro doméstico em partida, o que já é baixo em comparação aos demais mercados. Sem reduzir o Fator X ao nível de impacto máximo de 15%, há o sério risco das tarifas mínimas de concessão não serem economicamente viáveis. Neste caso, alguns investidores poderão ficar fora da licitação. Este risco é bastante alto pois os estudos de viabilidade (EVTEAs) não representaram as condições atuais e reais de mercado. As projeções não levaram em consideração (i) 2 ou mais anos de queda no número de passageiros e o seu efeito cumulativo nos fluxos de caixa; (ii) custo atual de capital, (iii) potencial de crescimento não relacionado à aviação sendo significativamente menor para estes aeroportos em relação aos demais que já foram privatizados, que contam com voos internacionais. (ii) O Fator X não deve ter início antes do ano 10, e deve ser aplicado pelos próximos 20 anos. Em geral, o ano 10 é quando as concessões chegam ao fechamento financeiro (proporções mínimas de DSCR para os bancos). Com a redução anual máxima de 1% ao ano, alguns aeroportos poderão chegar à redução máxima mais rápido, e sofrer o seu impacto por períodos mais longos. (iii) A relação entre movimentos de passageiros e aeronaves, e as respectivas receitas e custos relacionados, de acordo com o índice Tornqvist, não são óbvias. Por exemplo, esta quantidade alta de custos fixos (equipamentos operacionais) significa que não é necessariamente possível reduzir os custos proporcionalmente à queda de passageiros e movimentação de aeronaves. Os custos de funcionários, por exemplo, podem e devem levar mais tempo para serem ajustados do que os cronogramas das companhias aéreas. (iv) É necessário criar uma nova metodologia para o Fator X, mas a redução anual padrão de 3% ao ano é muito alta, e deve ser reduzida para no máximo 1% ao ano. (v) É perigoso atrelar os investimentos às tarifas, além de ser contraproducente, já que

recompensa custos de construção mais altos com lucros mais altos de construção, sem qualquer benefício óbvio para os passageiros. As regras da PEA (padrão de qualidade da IATA) já atrelam as obrigações de construção de médio/longo prazo ao crescimento do número de passageiros. O aumento do número de passageiros já resulta na aceleração dos investimentos na infraestrutura aeroportuária, que deve ser focada nas áreas adequadas aos passageiros. (vi) Dentro da nova metodologia proposta para o Fator X, o fator de ajuste de crescimento do número de passageiros é bastante simples, além de ser a ferramenta mais importante de compartilhamento de eficiências. Este deve ser o único foco do Fator X. Todavia, é necessário ajustar as faixas de crescimento para reduzir as tarifas, de forma que estejam mais próximas às expectativas de crescimento anual médio de 4,3% previstas nos estudos de viabilidade (EVTEAs). O impacto neutro deve ser de crescimento no número de passageiros entre 1%-2% ao ano. O crescimento médio de 4% projetado nos estudos deve resultar na redução total de 15% ao longo do prazo da concessão. A lista de ajuste de tarifas com as respectivas faixas está disponível na planilha em Excel anexa para consideração.

JUSTIFICATIVA

O Fator X é uma preocupação extremamente relevante para os licitantes! Por conta dos altos investimentos obrigatórios nas Fases 1B e 1C, todas as quatro concessões de aeroportos terão fluxo de caixa negativo ou zero para os investidores nos primeiros 15 anos, aproximadamente. Deste modo, os investidores precisam garantir 100% de certeza regulatória quanto aos retornos positivos de caixa nos últimos anos da concessão, especialmente tendo em vista o fator do valor do dinheiro no tempo, juntamente com o risco significativo de realização/execução. Não há lugar para a ambiguidade; as referências a “consultas públicas futuras” implicam em risco regulatório excessivo, e são inaceitáveis. A ANAC deve publicar regras claras em relação a todos os 30 anos da Concessão. O Fator X deve ser uma ferramenta para compartilhar ganhos de eficiência, mas o compartilhamento deve ser justo e sem risco excessivo para os investidores.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que, para conferir

maior previsibilidade para a trajetória real das tarifas aeroportuárias, o valor do fator X para cada ano do prazo da concessão deverá estar dentro do intervalo de -2,00% a +2,00%, conforme item 6.19 do Contrato de Concessão.

DADOS DO COLABORADOR
MARCOS PAULO GONÇALVES DA SILVA
CONTRIBUIÇÃO Nº4568
No item 5.4 do PEA consta que o operador do aeroporto deve disponibilizar ambulatório médico sem ônus aos usuários. Inserir no Capítulo 06 - Elementos Aeroportuários Obrigatórios, o subitem - Ambulatório Médico, como item do Sistema Terminal de Passageiros.
JUSTIFICATIVA
Não existe regulamento técnico da ANAC que exija ambulatório médico em aeroportos, apesar de o contrato em tela prevê a disponibilização do serviço aos usuários. A Res. ANAC 234/12 que previa tal serviço foi revogada pelo RBAC 153-1 e não houve a incorporação do Serviço Médico de Emergência na alteração do RBAC. Caso a ANAC entenda que incluiu como um dos objetivos da concessão a disponibilização de um serviço de atendimento médico mínimo nos aeroportos, ou seja, a disponibilização de um ambulatório médico, recomenda-se que tal cláusula seja evidenciada por meio de um Elemento Aeroportuário Obrigatório.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que rejeita a proposta. Informa ainda que, embora a seção que tratava dos Elementos Aeroportuários Obrigatórios tenha sido excluída na versão final dos documentos, a Concessionária continua obrigada a disponibilizar serviço médico ambulatório gratuito conforme disposto no capítulo 5 do Anexo 02 - PEA.

DADOS DO COLABORADOR
TOZZINIFREIRE ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO Nº4569
Exclusão do item 5.4.8 do Contrato
JUSTIFICATIVA
Com relação aos custos de desocupações dos atuais ocupantes das áreas localizadas dentro do complexo aeroportuário, especialmente nas áreas de futura expansão do sítio, tais custos são de responsabilidade das autoridades públicas para o caso do aeroporto Salgado Filho (conforme item 2.5.1 e 2.5.2). Solicitamos que os mesmos custos dos outros aeroportos sejam alocados às autoridades públicas ou ao Poder Concedente também
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a posse da área do aeroporto será transferida à Concessionária, concomitantemente à celebração do Contrato, no estado em que se encontra. Em face disso, julga-se que o agente privado possuirá melhores condições de gerenciar a desocupação da área do aeroporto, nos moldes definidos em seu projeto. Pelas razões expostas, a alocação das obrigações e riscos relacionados à desocupação do complexo aeroportuário seguirá o disposto nos itens 2.5, 3.1.50 e 5.4.24 da minuta de Contrato, parte do Edital.</p> <p>Cumpramos ressaltar, por oportuno, que a minuta de contrato foi alterada, passando a constar, da versão definitiva, regime único para todos os aeroportos em relação às desocupações, alocando-se a responsabilidade integralmente às Concessionárias.</p>

DADOS DO COLABORADOR

CAROLINA A CARVALHO TOMÁZIO

CONTRIBUIÇÃO Nº4571

O parecer nº 174 em anexo avaliou as questões de cunho regulatório no âmbito das competências atribuídas à Seae no art. 29-B, Anexo I do Decreto nº 7.482/2011. Ante o exposto, a Seae faz as seguintes recomendações, no âmbito de suas competências relativas aos aspectos regulatórios e dado o teor da matéria disponibilizada em audiência pública:

- Melhorar as regras de consulta expressas no Capítulo XV da minuta de contrato de forma, evidenciando-se não os documentos que devem ser apresentados às partes, mas o documento que deve ser apresentado à Anac como uma prova de que houve um engajamento das partes em obter a melhor solução possível para o tema em questão;
- Dar maior clareza e objetividade para reduzir incerteza regulatória na incidência e aplicação de multa pelo descumprimento das regras de consulta;
- Definir melhor o item 15.6.1 da minuta de contrato, estabelecendo objetivamente quando e como serão definidas as partes interessadas e qual o instrumento regulatório deve ser utilizado, item muito relevante devido ao fato de que o não cumprimento das regras de consulta suscitam penalidades;
- Alternativamente aos itens acima, reavaliar a conveniência e a oportunidade de estabelecer em contrato um microgerenciamento das decisões empresariais no âmbito da concessão, retirando da minuta de contrato as regras de consulta.

JUSTIFICATIVA

A justificativa encontra-se em anexo consubstanciadas no Parecer Analítico sobre Regras Regulatórias nº 174 /COGTL/SEAE/MF de 20/06/2016.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece o que segue:

(i) O capítulo XV não evidencia os documentos que devem ser apresentados pela Concessionária às partes, apenas determina que a Concessionária garanta que as partes interessadas relevantes tenham acesso a informações suficientes para formar opiniões embasadas. A variedade dos objetos para os quais se propõe a realização de consulta

tornou necessária a definição de diferentes níveis de exigência nos documentos que devem ser entregues à ANAC como forma de comprovar a realização das consultas. Diante disso, optou-se por especificar esses documentos nas seções do Contrato que tratam dos respectivos objetos de consulta, mantendo no capítulo XV uma cláusula genérica sobre a entrega dos relatórios e protocolos à ANAC. Alterações contratuais serão realizadas para explicitar o documento que deverá ser utilizado para comprovar a consulta nos casos em que isso não estava claro.

(ii) A ANAC se submete à Lei de Acesso à Informação (Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011). Segundo o art. 3º dessa Lei, “os procedimentos previstos nesta Lei destinam-se a assegurar o direito fundamental de acesso à informação e devem ser executados em conformidade com os princípios básicos da administração pública e com as seguintes diretrizes:

I - observância da publicidade como preceito geral e do sigilo como exceção;

II - divulgação de informações de interesse público, independentemente de solicitações;

III - utilização de meios de comunicação viabilizados pela tecnologia da informação;

IV - fomento ao desenvolvimento da cultura de transparência na administração pública;

V - desenvolvimento do controle social da administração pública.”

Sendo assim, as informações disponibilizadas à Agência pela Concessionária em cumprimento a dispositivos do Contrato de Concessão em princípio também devem estar acessíveis às partes interessadas. A previsão de encaminhamento direto de informações da Concessionária às partes interessadas consiste, portanto, apenas em um meio de simplificar o processo de consulta, tornando-o mais célere.

Contudo, informações que representem vantagem competitiva para outros agentes econômicos não se submetem ao disposto, conforme parágrafo 2º do art. 5º do Decreto nº 7.724, de 16 de maio de 2012, que regulamenta a Lei de Acesso à Informação:

Art. 2º

(...)

§ 2º Não se sujeitam ao disposto neste Decreto as informações relativas à atividade empresarial de pessoas físicas ou jurídicas de direito privado obtidas pelo Banco Central do Brasil, pelas agências reguladoras ou por outros órgãos ou entidades no exercício de atividade de controle, regulação e supervisão da atividade econômica cuja divulgação possa representar vantagem competitiva a outros agentes econômicos.

Dessa forma, na hipótese de existirem informações que a Concessionária considere que representem vantagem competitiva para outros agentes econômicos em algum dos objetos de consulta do PEA, a Concessionária poderá solicitar confidencialidade, indicando a fundamentação que justificaria a restrição de acesso a essas informações.

Quanto à divulgação das informações relativas à remuneração de áreas e atividades operacionais, a ANAC considera que os efeitos para a concorrência seriam benéficos, na medida em que explicitam eventuais práticas abusivas ou discriminatórias das Concessionárias, reduzindo a probabilidade de que ocorram. Destaca-se que a Concessionária já é obrigada a divulgar as tarifas e os critérios utilizados no gerenciamento tarifário e que não há motivos para que exista tratamento diferenciado entre as tarifas aeroportuárias e os preços das áreas e atividades operacionais no tocante à divulgação de informações relevantes, visto que em ambos os casos a atuação regulatória, ainda que por meio de instrumentos diferentes, tem o mesmo objetivo de evitar as ineficiências que podem emergir na precificação da infraestrutura quando o operador aeroportuário possui elevado poder de mercado em sua oferta.

(iii) Optou-se nas concessões vigentes por conceder liberdade às partes contratantes para estipular a remuneração, limitando a atuação da ANAC apenas a casos residuais de conflito entre as partes. Ocorre, no entanto, que tais casos se mostraram regra ao invés de exceção, o que pode ensejar intervenção frequente da ANAC. Diante disso julgou-se necessária a introdução de um mecanismo que aumentasse a interação entre as partes para reduzir a necessidade de intervenção regulatória. Resta claro, portanto,

que o objetivo da aplicação de regras de consulta na definição da remuneração de áreas e atividades operacionais, ao contrário do sugerido, é promover a manutenção da livre negociação destes contratos e, com isso, afastar a possibilidade de microgerenciamento. Tendo em vista esse objetivo, as cláusulas relativas às regras de consulta foram redigidas de forma pouco prescritiva e limitaram a atuação da ANAC ao final do processo para garantir flexibilidade à Concessionária para colocar a consulta em prática utilizando procedimentos céleres e adequados a cada caso.

(iv) As potenciais ineficiências decorrentes do abuso de posição dominante na oferta de infraestrutura aeroportuária não se limitam à qualidade do serviço de infraestrutura prestado, razão pela qual considera-se insuficiente um foco apenas no resultado. Destacam-se as possíveis distorções concorrenciais no mercado de serviços aéreos que podem resultar de práticas abusivas e discriminatórias na oferta da infraestrutura.

(v) A evidência das concessões vigentes sugere que o interesse do concessionário em manter relações eficientes com as partes interessadas é uma função da sua capacidade de exercer poder de mercado.

DADOS DO COLABORADOR
CAROLINA A CARVALHO TOMÁZIO
CONTRIBUIÇÃO Nº4571
<p>O parecer nº 174 em anexo avaliou as questões de cunho regulatório no âmbito das competências atribuídas à Seae no art. 29-B, Anexo I do Decreto nº 7.482/2011. Ante o exposto, a Seae faz as seguintes recomendações, no âmbito de suas competências relativas aos aspectos regulatórios e dado o teor da matéria disponibilizada em audiência pública: Elevar o valor da multa para o caso de não recolhimento das contribuições fixa e variável e fixar data máxima de recolhimento sem incidência de multa, estabelecendo, no contrato, que as garantias serão executadas imediatamente no caso de não pagamento da contribuição fixa ou variável;</p>
JUSTIFICATIVA
<p>A justificativa encontra-se em anexo consubstanciadas no Parecer Analítico sobre Regras Regulatórias nº 174 /COGTL/SEAE/MF de 20/06/2016.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a mesma foi parcialmente acatada, uma vez que a penalidade em questão foi excluída do Anexo 3, eis que já consta do corpo do contrato de concessão penalidade específica para a mora nessa situação. Esclarece que o percentual da multa moratória foi alterado, podendo alcançar a 20% (vinte por cento) do valor devido. Ademais, já há no contrato prazo máximo para pagamento sem multa. Por fim, a execução da garantia observará a legislação aplicável, conforme a modalidade de garantia prestada pela concessionária.</p>

DADOS DO COLABORADOR
CAROLINA A CARVALHO TOMÁZIO
CONTRIBUIÇÃO Nº4571
<p>O parecer nº 174 em anexo avaliou as questões de cunho regulatório no âmbito das competências atribuídas à Seae no art. 29-B, Anexo I do Decreto nº 7.482/2011. Ante o exposto, a Seae faz as seguintes recomendações, no âmbito de suas competências relativas aos aspectos regulatórios e dado o teor da matéria disponibilizada em audiência pública: • Detalhar melhor qual a responsabilidade, na alocação de riscos, em cada unidade aeroportuária quanto às das desocupações, se houver.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>A justificativa encontra-se em anexo consubstanciadas no Parecer Analítico sobre Regras Regulatórias nº 174 /COGTL/SEAE/MF de 20/06/2016.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a minuta de contrato foi alterada, passando a constar, da versão definitiva, regime único para todos os aeroportos em relação às desocupações, alocando-se a responsabilidade integralmente às Concessionárias, nos termos do item 2.5.</p>

DADOS DO COLABORADOR
CAROLINA A CARVALHO TOMÁZIO
CONTRIBUIÇÃO Nº4571
<p>O parecer nº 174 em anexo avaliou as questões de cunho regulatório no âmbito das competências atribuídas à Seae no art. 29-B, Anexo I do Decreto nº 7.482/2011. Ante o exposto, a Seae faz as seguintes recomendações, no âmbito de suas competências relativas aos aspectos regulatórios e dado o teor da matéria disponibilizada em audiência pública:</p> <ul style="list-style-type: none">• Reavaliar a cláusula 11.1.1.1. da minuta de Contrato que trata da possibilidade celebração de contratos do concessionário com terceiros que extrapole o prazo da concessão, pois: i. pode permitir que a concessionária faça um gerenciamento de risco para uma parte (a União) que não participa do contrato privado, inicialmente; ii. não é desejável criar obrigações de um contrato de concessão passada para o período de uma futura concessão; iii. atestar a viabilidade econômico-financeira do empreendimento que, em princípio, é realizado por conta e risco do concessionário pode suscitar um questionamento quanto ao compartilhamento de risco, o que não é recomendado; iv. não é adequada a anuência da Infraero nesse processo, por se tratar de concorrente no mesmo mercado; e v. dado que a Anac é o Poder Concedente estabelecido em contrato, parece desnecessário estabelecer autorização prévia da SAC para este tema;
JUSTIFICATIVA
<p>A justificativa encontra-se em anexo consubstanciadas no Parecer Analítico sobre Regras Regulatórias nº 174 /COGTL/SEAE/MF de 20/06/2016.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que:</p> <ul style="list-style-type: none">i. exatamente para afastar a mencionada possibilidade de gerenciamento de risco, existe restrição à forma de remuneração desses contratos e exige-se anuência prévia da administração pública direta;ii. trata-se de medida excepcional para casos em que o prazo remanescente da concessão não seja suficiente para garantir viabilidade econômica ao empreendimento, sujeito, ainda, à análise de conveniência e

oportunidade a ser realizada pela administração pública direta;

iii. os dispositivos em questão não tem o condão de implicar o Poder Público em compartilhamento de riscos, sendo que os riscos do Poder Concedente estão exhaustivamente arrolados no contrato de concessão;

iv. a sugestão foi acatada para excluir a necessidade de anuência da Infraero para que a Concessionária possa celebrar com terceiros, prestadores de serviços de transporte aéreo, de serviços auxiliares ao transporte aéreo ou exploradores de outras atividades econômicas, contratos que envolvam a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário e cujo prazo de vigência ultrapassem o do Contrato de Concessão;

v. a necessidade de autorização da administração pública direta decorre do fato de ser esta, em última análise, a titular do ativo e dos direitos e obrigações a este relacionados.

DADOS DO COLABORADOR
TOZZINIFREIRE ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO Nº4572
Exclusão do item 2.8 do Contrato.
JUSTIFICATIVA
<p>O limite de apenas 5 anos de prorrogação do contrato não tem base legal. Além disso, este prazo pode ser insuficiente para amortizar investimentos realizados no período final da concessão, resultando em dificuldades ao Poder Concedente, tais como: a necessidade de indenizar a Concessionária para garantir o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato ou de excluir obrigações de investimentos sem prorrogar o prazo, a fim de atender a esta regra. Diante disso, sugerimos a exclusão de tal limitação.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição esclarece que em razão da política pública aplicável às concessões, optou-se por limitar as prorrogações dos contratos de concessão, com o objetivo de incentivar a renovação das concessionárias no futuro, de forma a permitir novos parâmetros de concorrência e novos conceitos contratuais, evitando-se, com isso, a possível perpetuidade dos contratos de concessão. Ademais, estabelece o art. 6º do Dec. 7624/11, que dispõe sobre as condições de exploração da iniciativa privada da infraestrutura aeroportuária por meio de concessão, que "o prazo de vigência será estabelecido pelo poder concedente, no edital e no contrato de concessão, e deverá ser compatível com a amortização dos investimentos, podendo ser prorrogado uma única vez, por até cinco anos, para fins de reequilíbrio econômico-financeiro decorrente da efetivação de riscos não assumidos pela concessionária no contrato, mediante ato motivado."</p>

DADOS DO COLABORADOR

FABIO FALKENBURGER (MACHADO MEYER SENDACZ E OPICE)

CONTRIBUIÇÃO Nº4575

O nosso entendimento é de que os riscos relacionados a eventuais questionamentos das obras de expansão e / ou de seus respectivos processos de licenciamento ambiental para fatos, atos ou decisões tomadas antes da Data de Eficácia do Contrato devem ser atribuídos ao Poder Concedente. Assim, sugerimos que tal situação seja considerada no âmbito da revisão da matriz de riscos, a fim de alocar esse risco de forma expressa ao Poder Concedente.

JUSTIFICATIVA

É dever da Concessionária (i) providenciar todas as licenças ambientais necessárias para a execução das obras do Aeroporto, bem como (ii) cumprir todas as condicionantes e medidas de compensação previstas nas Licenças Prévias, de Instalação e Operação emitidas em nome dos Aeroportos e as novas exigências que possam ser feitas pelos órgãos ambientais. O licenciamento ambiental da construção da segunda pista paralela no Aeroporto de Salvador (a única alternativa que atende à demanda projetada de passageiros do aeroporto) poderá ser objeto de questionamentos judiciais relacionados ao possível impacto sobre a Área de Proteção Ambiental (“APA”) de Lagos e Dunas de Abaeté, o Parque Municipal da Dunas e a Área de Preservação Permanente (“APP”) de dunas. A interferência em APA pressupõe a participação do seu órgão gestor no processo de licenciamento ambiental. A construção na área do Parque Municipal, por sua vez, é vedada pela legislação em vigor. Ademais, embora a interferência em APP seja permitida para os casos de obras de utilidade pública, ela deverá ser objeto de autorização prévia e específica. Esses fatores, em conjunto ou separadamente, poderão resultar em atrasos nas obras. Além disso, algumas licenças ambientais para obras de expansão nos Aeroportos já foram emitidas com base em estudos ambientais elaborados pela Infraero, que não contemplaram os impactos relacionados à interferência em áreas especialmente protegidas ou o atendimento à

exigência de consulta prévia ao órgão gestor. Tais licenças e estudos podem ser, eventualmente, questionados por meio de Ações Cíveis Públicas como muitas vezes acontece em projetos de infraestrutura

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que não há necessidade de alterações nas minutas. Isso porque a matriz de riscos do contrato é suficientemente clara ao alocar à concessionária os riscos decorrentes da obtenção das licenças ambientais, bem como ao Poder Concedente eventuais atrasos nas obras decorrentes da demora na obtenção de licenças ambientais quando os prazos de análise do órgão ambiental responsável pela emissão das licenças ultrapassarem as previsões legais, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária.

DADOS DO COLABORADOR

ALBERTO ZOFFMANN DO ESPÍRITO SANTO (ZURICH AIRPORT)

CONTRIBUIÇÃO Nº4576

Sugere-se que o item 3.1.61 do Contrato ao determinar a necessidade de atualização dos seguros contratos, limite tal previsão a apenas os seguros indicados na cláusula 3.1.59: “3.1.61. atualizar periodicamente, a cada 12 (doze) meses contados a partir da contratação originária, os seguros contratados nos termos do item 3.1.59, de forma a incluir eventos ou sinistros que não eram cobertos pelas seguradoras em funcionamento no Brasil no momento de sua contratação originária.”

JUSTIFICATIVA

A cláusula 3.1.61 trata da necessidade de atualização dos seguros, mas é genérica ao não especificar a quais seguros se refere, já que a Concessionária poderá contratar outros dentre de sua liberdade de atuação. Por isso, faz-se necessário esclarecer que o item 3.1.61 faz referência apenas aos seguros tratados no item 3.1.59

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão foi aceita.

DADOS DO COLABORADOR

ALBERTO ZOFFMANN DO ESPÍRITO SANTO (ZURICH AIRPORT)

CONTRIBUIÇÃO Nº4582

Caso a licitação seja realizada após 14 de agosto de 2016, sugere-se que o item do edital admita o mero apostilamento no caso de documentos estrangeiros apresentados por países signatários da Convenção de Haia sobre a Eliminação da Exigência de Legalização de Documentos Públicos Estrangeiros.

JUSTIFICATIVA

Conforme o Decreto n. 8.660, de 29 de janeiro de 2015, foi promulgada a Convenção sobre a Eliminação da Exigência de Legalização de Documentos Públicos Estrangeiros, firmada em Haia, em 05 de outubro de 1961, a qual entrará em vigor em 14 de agosto de 2016. Segundo tal convenção, documentos de origem de países signatários da convenção estarão dispensados da legalização, o que facilita a participação de empresas estrangeiras no leilão.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que o Edital foi alterado, de forma que os proponentes provenientes dos Estados Signatários da “Convenção da Apostila” deverão seguir os regramentos do Decreto n.º 8.660 e a Resolução n.º 228, do CNJ, e demais legislação aplicável. Todavia, em relação a documentos provenientes de países não signatários do mencionado acordo internacional, mantem-se o procedimento de legalização de documentação.

DADOS DO COLABORADOR

FABIO FALKENBURGER (MACHADO MEYER SENDACZ E OPICE)

CONTRIBUIÇÃO Nº4583

Sugerimos a inclusão de cláusula, dentre as responsabilidades do Poder Concedente, no sentido de garantir que não haverá a construção de novos aeroportos públicos ou privados operados sob regime público que gerem competição local com os aeroportos concedidos durante os primeiros 20 anos da concessão ou que, alternativamente, seja concedido à Concessionária o reequilíbrio econômico financeiro nesses casos.

JUSTIFICATIVA

Considerando o longo prazo da concessão, bem como o desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária brasileira, entendemos ser necessário conceder uma maior segurança jurídica para as concessionárias dos aeroportos, no sentido de garantir a elas que aeroportos do mesmo tipo e porte não sejam construídos e operados em situação de competição local com os aeroportos ora concedidos, a fim de não afetar a projeção de demanda destes, assim mantendo as condições previstas nos documentos da concessão.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que o risco decorrente da concorrência com outros prestadores de serviços já é realidade em outros segmentos de infraestrutura, inclusive de aeroportos e, portanto, deve ser considerado pela Proponente na formulação de sua proposta econômica. A alocação desse risco à Concessionária reflete opção de política pública a qual tem como objetivo estimular concorrência no setor e, desse modo, beneficiar os usuários com melhores serviços e menores custos. Assim, conforme previsto na cláusula 5.4.3 do Capítulo V da minuta do Contrato de Concessão, os riscos de não efetivação da demanda projetada, com exceção daqueles provenientes de restrição operacional decorrentes de decisão ou omissão de entes públicos, deverão ser suportados exclusivamente pela Concessionária. Consequentemente, não há qualquer previsão de inclusão de garantia caso outras infraestruturas

(inclusive aeroportuárias) concorram pela demanda, dentro ou fora da área de influência do aeroporto.

DADOS DO COLABORADOR

FABIO FALKENBURGER (MACHADO MEYER SENDACZ E OPICE)

CONTRIBUIÇÃO Nº4584

Sugerimos a inclusão de cláusula, dentre as responsabilidades do Poder Concedente, no sentido de garantir que não haverá a construção de novos aeroportos públicos ou privados operados sob regime público que gerem competição local com os aeroportos concedidos durante os primeiros 20 anos da concessão ou que, alternativamente, seja concedido à Concessionária o reequilíbrio econômico financeiro nesses casos.

JUSTIFICATIVA

Considerando o longo prazo da concessão, bem como o desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária brasileira, entendemos ser necessário conceder uma maior segurança jurídica para as concessionárias dos aeroportos, no sentido de garantir a elas que aeroportos do mesmo tipo e porte não sejam construídos e operados em situação de competição local com os aeroportos ora concedidos, a fim de não afetar a projeção de demanda destes, assim mantendo as condições previstas nos documentos da concessão.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a sua contribuição e informa que o risco decorrente da concorrência com outros prestadores de serviços já é realidade em outros segmentos de infraestrutura, inclusive de aeroportos e, portanto, deve ser considerado pela Proponente na formulação de sua proposta econômica. A alocação desse risco à Concessionária reflete opção de política pública a qual tem como objetivo estimular concorrência no setor e, desse modo, beneficiar os usuários com melhores serviços e menores custos. Assim, conforme previsto na cláusula 5.4.3 do Capítulo V da minuta do Contrato de Concessão, os riscos de não efetivação da demanda projetada, com exceção daqueles provenientes de restrição operacional decorrentes de decisão ou omissão de entes públicos, deverão ser suportados exclusivamente pela Concessionária. Consequentemente, não há qualquer previsão de inclusão de garantia caso outras infraestruturas

(inclusive aeroportuárias) concorram pela demanda, dentro ou fora da área de influência do aeroporto.

DADOS DO COLABORADOR
TOZZINIFREIRE ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO Nº4588
Alteração na redação do item 2.25 do Contrato para: “2.25. Caso a Concessionária não pague as Contribuições Fixa e Variável na data de vencimento incorrerá em multa moratória de 2% (dois por cento) do valor devido, acrescido de juros moratórios equivalentes à Taxa Especial de Liquidação e Custódia (SELIC).”
JUSTIFICATIVA
Sugerimos a alteração vez que já está prevista a aplicação de penalidade em caso de inadimplemento, qual seja, a Concessionária incorrerá em multa moratória e juros moratórios.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a redação da cláusula 2.22.1 da versão definitiva do contrato traz a possibilidade de o Poder Concedente executar a Garantia de Execução do Contrato para garantir o pagamento dos valores devidos, sendo esta uma importante ferramenta para garantir a execução do planejamento do setor através do Fundo Nacional de Aviação Civil.

DADOS DO COLABORADOR
PHILIPPE SANTOS
CONTRIBUIÇÃO Nº4589
Exclusão do item 11 do Anexo 2 do Contrato. 11. O tempo médio em fila será calculado pela divisão entre o número total de passageiros em fila pelo fluxo médio de saída.
JUSTIFICATIVA
Este IQS tem métrica baseada em percentual de passageiros com tempos de espera superiores a intervalos de tempo definidos. Dessa forma, não se pode utilizar tempo médio para a medição desse IQS. Por fim, a Resolução ANAC nº 372/2015 já estabelece detalhamento sobre as metodologias de coleta e tratamento de dados relacionados a este IQS.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que acata a contribuição no sentido de excluir do item 11, do Apêndice C, do Anexo 2 do Contrato de Concessão, uma vez que o referido item restringe a metodologia para a medição do indicador, limitando o emprego de novas tecnologias e melhores práticas.

DADOS DO COLABORADOR

ALBERTO ZOFFMANN DO ESPÍRITO SANTO (ZURICH AIRPORT)

CONTRIBUIÇÃO Nº4593

Sugerimos que apenas os documentos da primeira via sejam necessariamente apresentados em sua via original ou cópia simples, podendo as demais vias consistirem em cópias simples da primeira.

JUSTIFICATIVA

Determina o item 4.1. que, com exceção das garantias na modalidade de fiança bancária e seguro-garantia que obrigatoriamente devem estar em sua forma original na primeira via, todos os demais documentos deverão ser apresentados em sua forma original ou cópia autenticada e rubricados pelos respectivos Representantes Credenciados. Entretanto, não vimos necessidade de as três vias conterem documentos originais ou cópias autenticadas. Bastaria que a primeira via contivesse os originais, sendo as demais vias cópias simples da primeira via.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a sugestão de redação não foi acatada, eis que cópias simples são desprovidas de valor legal.

DADOS DO COLABORADOR

ALBERTO ZOFFMANN DO ESPÍRITO SANTO (ZURICH AIRPORT)

CONTRIBUIÇÃO Nº4596

Incluir cláusula no edital que admita que na hipótese de consórcio entre empresas estrangeiras e fundos de investimentos brasileiros, a liderança poderá ser exercida por fundos de investimento.

JUSTIFICATIVA

Nos termos do parágrafo primeiro do artigo 33 da Lei 8.666/93, no consórcio de empresas brasileiras e estrangeiras, a liderança caberá obrigatoriamente à empresa brasileira. Considerando que o edital é omissivo quanto à eventual consórcio de empresa estrangeira com fundos de investimento, entende-se que os fundos de investimento brasileiros poderiam ser líderes do consórcio. Isso porque fundos de investimento não são empresas, mas sim condomínios. Assim, o edital deve ser expresso nesta hipótese para permitir a liderança por fundos de investimento brasileiros.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não foi acatada, uma vez que a legislação vigente e as regras editalícias são suficientes para resolver a questão.

DADOS DO COLABORADOR

ALBERTO ZOFFMANN DO ESPÍRITO SANTO (ZURICH AIRPORT)

CONTRIBUIÇÃO Nº4598

A aplicação de tarifas diferenciadas (de pico / fora do horário de pico e de baixa/alta temporada) constitui ferramenta adequada para que as companhias aéreas possam garantir o uso mais equilibrado de sua capacidade de infraestrutura. Os aeroportos devem ter a opção, porém não a obrigação, de terem flexibilidade no estabelecimento de tais tarifas, dentro de faixas regulamentadas, aprovadas pela ANAC. Apesar do custo de estacionamento de aeronaves não ser significativo para as companhias aéreas (porcentagem na casa de um dígito, de valor baixo) este é um dos maiores gargalos de infraestrutura existentes. Os aeroportos devem ter a flexibilidade na cobrança destas tarifas, cuja gama deve ser ampla (0x – 10x). As taxas de pouso/PAX ainda são marginais (10-15% das tarifas reguladas totais cobradas pelos aeroportos). Os aeroportos devem ter a opção de cobrar de 0x – 5x da tarifa publicada. Um mercado competitivo e a liberdade de companhias aéreas para mudar sua capacidade para outros aeroportos são, respectivamente, a melhor proteção e o maior risco contra a cobrança excessiva. Uma limitação de receitas “revenue cap”, com reajustes tarifários nos anos seguintes é justa. Contudo, de acordo com os padrões de Mercado utilizados na Europa, deve ser aplicado dos dois lados. Em caso de cobrança excessiva, a compensação (redução de tarifa) para o ano seguinte deve ser aplicada para os mesmos horários de embarque (e não para companhias específicas) para encorajar uma redução da volatilidade programada. Caso a cobrança seja baixa, os Aeroportos devem ter a discricionariedade para aumentar a tarifa nos horários de pico e/ou reduzir o desconto para o ano subsequente. As tarifas referentes aos passageiros em partida (e NÃO só em relação às conexões!) são as mais importantes. Ambas devem poder variar entre 0x – 3x. Em geral, os aeroportos europeus de sucesso permitem a variação de 0x – 5x. As tarifas referentes aos passageiros de embarque devem estar atreladas ao assento vendido para o horário de partida agendado; o horário de chegada do passageiro no aeroporto não é relevante.

Esta tarifa poderia ser implantada após a realização de determinadas melhorias tecnológicas nos sistemas de cobrança/contabilidade, que atualmente já funcionam bem entre os aeroportos e companhias aéreas na Europa.

JUSTIFICATIVA

É importante mencionar que mesmo se o fluxo de dados entre as companhias aéreas e os aeroportos venha a impedir que a tarifa cobrada dos passageiros de partida seja flexível, trata-se sem dúvida de um objetivo e curto/médio prazo que poderia ser implantado com mudanças tecnológicas mínimas, e tanto os aeroportos quanto as companhias aéreas poderiam se beneficiar desta flexibilidade adicional. Os aeroportos europeus de sucesso resolveram este problema certamente será possível fazer o mesmo no Brasil. Conceder este direito às operadoras de aeroportos garantirá que a concessionárias tenha os incentivos adequados para executar estas ações.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. Ressalta, ainda, que o objetivo de permitir o gerenciamento tarifário é possibilitar que o operador aeroportuário possa precificar melhor a utilização da infraestrutura em momentos de maior e menor demanda, reduzindo sua capacidade ociosa e diminuindo o fluxo em momentos de maior saturação (otimização da utilização da infraestrutura). Desta forma, para aplicação deste mecanismo optou-se por utilizar os percentuais estabelecidos na resolução nº 350, de 19 de dezembro de 2014, de forma a aproximar a regulação econômica tarifária dos aeroportos concedidos daqueles que estão sob o escopo da Resolução nº 180, de 25 de janeiro de 2011, uniformizando as regras aplicadas nos aeroportos brasileiros. Por fim, cabe ressaltar que os percentuais ora adaptados da Resolução nº 350/2014 passaram por um amplo processo de audiência pública, de forma a refletir um consenso no setor.

DADOS DO COLABORADOR

ALBERTO ZOFFMANN DO ESPÍRITO SANTO (ZURICH AIRPORT)

CONTRIBUIÇÃO Nº4600

Sugere-se excluir a obrigatoriedade de reconhecer firma de todos os documentos e declarações, exceto para aqueles em que haja previsão expressa.

JUSTIFICATIVA

É excessiva a exigência de reconhecimento de firma de todos os documentos e declarações, em especial a proposta econômica, que é documento confidencial e não deve ser levado ao cartório. Por isso, a sugestão é a de excluir a exigência de reconhecimento de firma de todos os documentos.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a sugestão não será acatada, uma vez que a exigência de reconhecimento de firma visa conferir maior segurança jurídica ao procedimento licitatório. Todavia, esclarece que a Proposta Econômica não necessita de reconhecimento de firma, preservando-se assim o sigilo da proposta. O reconhecimento de firma é necessário, no que diz respeito ao Anexo 9 ao Edital, apenas na Declaração de Elaboração Independente da Proposta.

DADOS DO COLABORADOR

ALBERTO ZOFFMANN DO ESPÍRITO SANTO (ZURICH AIRPORT)

CONTRIBUIÇÃO Nº4601

Alterar a redação do item, prevendo que o pagamento possa ser feito pela concessionária.

JUSTIFICATIVA

O item dispõem que o pagamento deve ser feito exclusivamente pela adjudicatária, mas o item 6.2.2 prevê que o pagamento pode ser feito pela adjudicatária ou pela concessionária. Nos outros editais obrigava-se o pagamento pela adjudicatária para evitar que a Infraero arcasse com o custo dos estudos, já que era sócia da concessionária. Neste leilão não faz sentido tal obrigação, devendo ser facultado o pagamento pela Concessionária.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a sugestão foi acatada.

DADOS DO COLABORADOR

ALBERTO ZOFFMANN DO ESPÍRITO SANTO (ZURICH AIRPORT)

CONTRIBUIÇÃO Nº4603

Sugerimos incluir que na proposta econômica foram considerados os benefícios do REIDI para os 4 aeroportos para todo o período da concessão e o benefício da SUDENE, apenas para o caso de Salvador.

JUSTIFICATIVA

Considerando que os EVTEAs consideraram os benefícios fiscais do REIDI e da SUDENE, faz-se necessário constar expressamente que tais benefícios foram considerados na proposta econômica, de forma que os licitantes apresentem propostas em condições isonômicas.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que os documentos jurídicos disponibilizados no processo licitatório não mencionam incentivos e regimes fiscais específicos a fim de garantir a atualidade do contrato, tendo em vista que as regulamentações correlatas poderão ser alteradas futuramente. Logo, é dever da Concessionária se manter atualizada no que diz respeito à legislação vigente.

Adicionalmente, segundo o Edital de Licitação, as informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados ao respectivo Complexo Aeroportuário objeto da Concessão e à sua exploração, disponibilizados no sítio da ANAC, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação da Concessão, não apresentando qualquer caráter vinculativo que responsabilize o Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Concessionária. Assim, é responsabilidade da Proponente considerar em seus próprios estudos as condições fiscais vigentes que possam afetar, sob sua ótica, o valor da Concessão.

DADOS DO COLABORADOR
TOZZINIFREIRE ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO Nº4604
Alteração na redação do item 3.1.59.1 do Contrato para: “3.1.59.1. danos causados às obras civis, aos equipamentos e máquinas empregados na ampliação ou reforma do Aeroporto, incluindo danos decorrentes de caso fortuito ou força maior, observadas as condições contratuais das apólices, com limite máximo de garantia no mínimo equivalente aos bens segurados”.
JUSTIFICATIVA
Nossa sugestão tem por objetivo evitar que a obrigação da Concessionária seja mais ampla do que aquela possível de ser contratada com a seguradora, nos termos do que a apólice disponível no mercado prevê como evento de “caso fortuito ou força maior”.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a inclusão do texto proposto é desnecessária, uma vez que são aceitas apólices desde que limitem as exclusões de caso fortuito e força maior às práticas de mercado, conforme item 5.2.8 do contrato.

DADOS DO COLABORADOR

ALBERTO ZOFFMANN DO ESPÍRITO SANTO (ZURICH AIRPORT)

CONTRIBUIÇÃO Nº4606

Sugerimos que, quando da efetiva publicação do Edital, conste expressamente dos Anexos 4 e 9 que o preço das tarifas considerado para elaboração das Propostas não inclui nenhum valor relacionado ao ATAERO (Adicional de Tarifa Aeroportuária).

JUSTIFICATIVA

Por meio da Medida Provisória 714/2014, o ATAERO (Adicional de Tarifa Aeroportuária) foi extinto. Sendo assim, caso a Medida Provisória seja convertida em Lei, como se espera, é imprescindível que reste evidenciado no Edital que os Proponentes deverão, na elaboração de suas Propostas, excluir os valores referentes ao ATAERO das tarifas. Com isso, a ANAC garantirá que todos os licitantes apresentem propostas em igualdade de condições.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os tetos tarifários publicados nas tabelas constantes do Anexo 4 – Tarifas correspondem às receitas tarifárias a serem consideradas pelas proponentes. Esses valores, destaca-se, não incluem o ATAERO, ou seja correspondem integralmente às receitas a serem auferidas pelas futuras Concessionárias.

DADOS DO COLABORADOR

ALBERTO ZOFFMANN DO ESPÍRITO SANTO (ZURICH AIRPORT)

CONTRIBUIÇÃO Nº4607

Para o Aeroporto de Fortaleza, pedimos a gentileza de esclarecer se, quando da publicação do Edital, constará expressamente que as Propostas Econômicas devem considerar a isenção de ICMS incidente em operações e prestações relacionadas com a construção, instalação e funcionamento de centro de conexões de voos – hub, em aeroporto internacional situado no Estado do Ceará, de que trata a Lei Estadual n.º 15.992/2016 ou se, uma vez obtido tal benefício, o contrato será objeto de reequilíbrio econômico-financeiro a favor da ANAC.

JUSTIFICATIVA

A Lei Estadual n.º 15.992/2016 estabeleceu a isenção de ICMS incidente em operações e prestações relacionadas com a construção, instalação e funcionamento de centro de conexões de voos – hub, em aeroporto internacional situado no Estado do Ceará. Entretanto, esta isenção não consta do EVTEA ou de nenhum outro documento do Edital. Sendo assim, é imprescindível que haja menção expressa de que a isenção foi considerada quando da elaboração das propostas, para que os Licitantes tenham condições de apresentar propostas em igualdade de condições.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que quaisquer despesas com impostos que constem dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) disponibilizados por esta Agência não vinculam os documentos jurídicos, na forma dos itens 1.32 e 1.33 do Edital.

Ainda, ressalta-se que, mudanças na legislação tributária, à exceção de mudanças nos Impostos sobre a Renda, que aumente custos da obra, custos operacionais ou custos de manutenção de equipamentos, ensejará a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, conforme dispõe cláusula 5.2.7 do Contrato de Concessão.

DADOS DO COLABORADOR
TOZZINIFREIRE ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO Nº4608
Alteração na redação do item 3.1.59.2 do Contrato para: “3.1.59.2. danos causados aos bens móveis e imóveis que integram a concessão, nos termos deste Contrato, incluindo danos decorrentes de caso fortuito ou força maior, observadas as condições contratuais das apólices, com limite máximo de garantia no mínimo equivalente ao valor dos bens segurados”.
JUSTIFICATIVA
Nossa sugestão tem por objetivo evitar que a obrigação da Concessionária seja mais ampla do que aquela possível de ser contratada com a seguradora, nos termos do que a apólice disponível no mercado prevê como evento de “caso fortuito ou força maior”.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a inclusão do texto proposto é desnecessária, uma vez que são aceitas apólices desde que limitem as exclusões de caso fortuito e força maior às práticas de mercado, conforme item 5.2.8 do contrato.

DADOS DO COLABORADOR

RENAN GEORGE DAS NEVES GOMES

CONTRIBUIÇÃO Nº4610

Sugerimos que, na cláusula 4.45.3 se incluam as seguintes modificações: "Caso o Operador Aeroportuário Proponente ou integrante de Consórcio Proponente, não seja pessoa jurídica que opera ou tenha operado diretamente o respectivo aeroporto nos últimos cinco anos nas condições exigidas na cláusula 4.44 desse edital, deverá apresentar a declaração constante do anexo 19, assinada pela referida pessoa jurídica". No mesmo sentido deverá ser implementada a mesma mudança quanto a redação do Anexo 19, e na definição de Operador Aeroportuário constante item 1.1.32.1.1.

JUSTIFICATIVA

Gostaríamos de alertá-los sobre a necessidade de alteração do texto da cláusula 4.45.3 da minuta, posto que, sua redação, da forma como está, restringe a participação de operadores aeroportuários que não detenham atualmente contrato em vigência sobre Aeroportos de mesma natureza do licitado, em que pese, a cláusula 4.44 não apresentar tal exigência como requisito indispensável. Este impedimento a participação de empresas que detenham todo o know-how das várias e complexas etapas que envolvem uma concessão, do início ao fim, pode vir a ser danoso ao processo como um todo. Além disso mantendo o prazo de ter operado nos últimos 5 anos, faz com que tenhamos empresas com experiência e tecnologia adequada aos projetos ora licitados. Atenciosamente Construtora Colares Linhares S.A.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que, ao contrário do que afirma em sua justificativa, o item 4.45 da minuta submetida a audiência pública, item 4.46 da versão definitiva de edital, exige sim que o operador aeroportuário detenha atualmente contrato em vigência sobre Aeroportos de mesma natureza do licitado, quando interpretado conjuntamente com o conceito constante do item 1.1.33.

DADOS DO COLABORADOR

ALBERTO ZOFFMANN DO ESPÍRITO SANTO (ZURICH AIRPORT)

CONTRIBUIÇÃO Nº4611

Sugerimos que a cláusula traga a previsão de obrigação da INFRAERO em notificar os seus prestadores de serviços sobre a rescisão dos contratos a partir do 1º (primeiro) mês seguinte ao término do Estágio 2, sendo a responsável pela implementação de todas as medidas necessárias à rescisão dos respectivos contratos, inclusive pelo pagamento das multas e indenizações cabíveis.

JUSTIFICATIVA

As obrigações relacionadas à rescisão dos Contratos pela Infraero devem ser a ela alocadas em sua integralidade, devendo tal obrigação estar clara no contrato.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que não é necessária a inserção de cláusula adicional, haja vista que o item 2.25.6 do Contrato atribui à Infraero a responsabilidade por providenciar a rescisão dos contratos com os seus prestadores de serviços. A responsabilização por eventuais verbas devidas em contratos de prestação de serviços rescindidos pela Infraero encontra-se disciplinada na matriz de risco do contrato, e especial o disposto nos itens 5.2.13 e 5.4.19 do Contrato.

DADOS DO COLABORADOR
TOZZINIFREIRE ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO Nº4612
Alteração na redação do item 3.1.61 do Contrato para: "3.1.61. atualizar periodicamente, a cada 12 (doze) meses contados a partir da contratação originária, os seguros contratados."
JUSTIFICATIVA
A redação original do dispositivo impõe à Concessionária uma obrigação muito ampla e que, além de difícil atendimento, é de difícil estimativa no que se refere aos custos decorrentes de tal obrigação para fins de elaboração do plano de negócios.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a exigência prevista no 3.1.58 encontra guarida na Constituição Federal, pois em seu art. 37, está positivado o Princípio da Eficiência, sendo que quanto mais atualizado e com maior gama de coberturas securitárias, mais eficiente será a proteção fornecida aos usuários do sítio aeroportuário. Ademais, esclarece que esta obrigação também está amparada pelo Princípio da Supremacia do Interesse Público, presente no art. 2º, da Lei nº 9784/1999. Por estes princípios, entende-se que, pelo longo prazo de duração do contrato, é necessária a periódica atualização dos seguros, de forma a incluir eventos ou sinistros que não eram cobertos pelas seguradoras em funcionamento no Brasil no momento de sua contratação originária. Finalmente, explana que não se trata da contratação de um seguro que sequer foi criado, mas somente da atualização de seguros que já foram contratados anteriormente.

DADOS DO COLABORADOR

ALBERTO ZOFFMANN DO ESPÍRITO SANTO (ZURICH AIRPORT)

CONTRIBUIÇÃO Nº4613

Sugerimos que os valores de garantia de execução dos contratos dos Aeroportos de Salvador e Fortaleza previstos no Edital sejam compatibilizados com os valores previstos na minuta do Contrato para os mesmos Aeroportos, uma vez que há divergência.

JUSTIFICATIVA

Há uma divergência de valores entre aqueles previstos para garantia de execução do contrato previstos no edital (item 6.2.6) e no contrato (cláusula 3.1.71), com relação aos Aeroportos de Salvador e Fortaleza. Parece mais adequado manter os valores previstos no Contrato, porque equivalentes a 5% (cinco por cento) do valor do Contrato, à semelhança dos valores previstos para os demais aeroportos.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a sugestão foi acatada.

DADOS DO COLABORADOR

ALBERTO ZOFFMANN DO ESPÍRITO SANTO (ZURICH AIRPORT)

CONTRIBUIÇÃO Nº4614

É necessário que não haja nenhum contrato relacionado a obras civis vigente entre a Infraero e terceiros a partir do início do estágio 3 da Fase I-A. Portanto é nossa sugestão que o contrato preveja de forma expressa que: (i) Todos os contratos relacionados a obras civis tenham sido rescindidos pelo Infraero até o início do estágio 3 da Fase I-A; (ii) a Concessionária não terá qualquer vínculo ou relação com as empresas contratadas pela Infraero para a execução de obras civis nos aeroportos, cujos contratos deverão estar rescindidos, cabendo a opção da Concessionária em reativá-los; (iii) a Infraero conceda e assegure à Concessionária pleno acesso às áreas onde as obras estão sendo realizadas; (iv) o Poder Concedente assume a obrigação pela entrega dos projetos básico e executivo das obras realizadas pela Infraero, bem como dos contratos e medições aprovadas das empresas contratadas para a execução de obras civis.

JUSTIFICATIVA

As obrigações relacionadas à rescisão dos Contratos relacionados às obras civis celebrados pela Infraero devem ser a ela alocadas em sua integralidade, devendo tal obrigação estar clara no contrato.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que não há previsão de realização de obras da Infraero tampouco regramento sobre esse tema no Contrato de concessão, ao contrário do que ocorreu nas demais rodadas. No tocante ao acesso às áreas de eventuais obras, informa-se que, nos termos do item 2.3 do Contrato e do capítulo 4 do Anexo 2 - Plano de Exploração Aeroportuária, a posse do complexo aeroportuário aeroportuário será transferida à Concessionária concomitantemente à assinatura do contrato, no estado em que se encontra.

DADOS DO COLABORADOR

ALBERTO ZOFFMANN DO ESPÍRITO SANTO (ZURICH AIRPORT)

CONTRIBUIÇÃO Nº4615

Sugerimos a exclusão da penalidade prevista no item 2-09 da Tabela 3.2 - Infrações Gerais.

JUSTIFICATIVA

Para obtenção do financiamento, a Concessionária poderá ser obrigada a prestar fiança, aval ou qualquer outra forma de garantia em favor de suas Partes Relacionadas e/ou terceiros. Caso mantida a penalidade, será retirada a flexibilidade para que os licitantes atendam as exigências dos financiadores.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a vedação de prestação de fiança, aval ou qualquer outra forma de garantia em favor de suas partes relacionadas e/ou terceiros estabelecida no item 3.1.33.2 do contrato de concessão tem como objetivo evitar que a concessionária tenha que transferir recursos às partes relacionadas e/ou terceiros em função de execução de garantia, portanto o descumprimento desta cláusula contratual enseja a penalidade em questão, devendo esta ser mantida.

DADOS DO COLABORADOR
ALBERTO ZOFFMANN DO ESPÍRITO SANTO (ZURICH AIRPORT)
CONTRIBUIÇÃO Nº4617
Sugerimos a exclusão das penalidades previstas na Tabela 3.2 – Itens 2-59, 2-60, 2-72, 2-73, e na Tabela 3.5 – Itens 5-01, 5-02 e 5-03.
JUSTIFICATIVA
<p>As penalidades relacionadas e eventos decorrentes de exigência excessiva e inaceitável de consulta a provedores de serviços e companhias aéreas, que têm suas próprias agendas e um claro conflito de interesses na promoção de um ambiente de concorrência, deve ser eliminada. Sob nenhuma circunstância a PGI deve ser divulgado para as companhias aéreas e prestadores de serviços. Isto contém informações estratégicas sensíveis que podem prejudicar a competitividade dos aeroportos e as informações não são relevantes para estas partes interessadas. As Concessionárias não podem ser penalizadas pelo comportamento das companhias aéreas e prestadores de serviços. Ademais, a ANAC tem poder para intervir se as concessionárias não seguirem os princípios de mercado descritos em 11.7 e 11.14 do Contrato. Devem aplicar-se sanções, portanto, apenas se a concessionária violar esses princípios de mercado ou não cumprir a recomendação da ANAC para corrigir a situação.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. Cumpre esclarecer que a Agência se submete à Lei de Acesso à Informação (Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011). Segundo o art. 3º dessa Lei, “os procedimentos previstos nesta Lei destinam-se a assegurar o direito fundamental de acesso à informação e devem ser executados em conformidade com os princípios básicos da administração pública e com as seguintes diretrizes:</p> <ul style="list-style-type: none">I - observância da publicidade como preceito geral e do sigilo como exceção;II - divulgação de informações de interesse público, independentemente de solicitações;

III - utilização de meios de comunicação viabilizados pela tecnologia da informação;

IV - fomento ao desenvolvimento da cultura de transparência na administração pública;

V - desenvolvimento do controle social da administração pública.”

Sendo assim, as informações disponibilizadas à Agência pela Concessionária em cumprimento a dispositivos do Contrato de Concessão em princípio também devem estar acessíveis às partes interessadas. A previsão de encaminhamento direto de informações da Concessionária às partes interessadas consiste, portanto, apenas em um meio de simplificar o processo de consulta, tornando-o mais célere.

Contudo, informações que representem vantagem competitiva para outros agentes econômicos não se submetem ao disposto, conforme parágrafo 2º do art. 5º do Decreto nº 7.724, de 16 de maio de 2012, que regulamenta a Lei de Acesso à Informação:

Art. 2º

(...)

§ 2º Não se sujeitam ao disposto neste Decreto as informações relativas à atividade empresarial de pessoas físicas ou jurídicas de direito privado obtidas pelo Banco Central do Brasil, pelas agências reguladoras ou por outros órgãos ou entidades no exercício de atividade de controle, regulação e supervisão da atividade econômica cuja divulgação possa representar vantagem competitiva a outros agentes econômicos.

Dessa forma, na hipótese de existirem informações que componham o PGI e que a Concessionária considere que representem vantagem competitiva para outros agentes econômicos, a Concessionária poderá solicitar confidencialidade indicando a fundamentação que justificaria a restrição de acesso a essas informações.

DADOS DO COLABORADOR
TOZZINIFREIRE ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO Nº4618
Exclusão do item 3.1.10 do Contrato.
JUSTIFICATIVA
Tal item estabelece restrições à terceirização nos aeroportos, conforme normas, decisões e acordos vigentes na data da publicação do edital. No entanto, não há qualquer lei proibindo a terceirização de serviços no setor aeroportuário.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a sugestão foi acatada.

DADOS DO COLABORADOR

FABIO FALKENBURGER (MACHADO MEYER SENDACZ E OPICE)

CONTRIBUIÇÃO Nº4619

Assim, é imperioso que a ANAC disponibilize de forma organizada, ampla e mais transparente possíveis, para todos os interessados, todos os problemas e potenciais problemas, estes de forma pontual e identificado, que deverão ser reparados ou terem os riscos de reparação futura suportados pelo Concessionário. Também, deixar expresso o entendimento de que todos as demais intervenções a serem exigidas, além do rol apresentado pela ANAC, principalmente aquelas que envolvam potenciais restrições operacionais, serão riscos do Poder Concedente na medida proporcional do seu desconhecimento prévio pelo Concessionário.

JUSTIFICATIVA

Não se pode pensar em descentralizar por meio de delegação à iniciativa privada uma obrigação constitucional positiva da União, prestada necessariamente em um bem público por afetação, adotando uma postura de contratação de típico contrato administrativo, quiçá, compará-la a uma relação jurídica privada. Nestas, há claros interesses contrapostos entre as partes e, naquela, há preponderantemente interesses comuns. Portanto a modalidade de concessão de serviços públicos, caracterizada por uma relação jurídica trilateral e complexa é, em tese, uma grande Parceria Público Privada contratada. Portanto, o Poder Concedente deve não apenas evitar, mas demonstrar que não está adotando a tese de que a responsabilidade é de o proponente identificar todos os problemas com as instalações e equipamentos já existentes e essenciais à prestação da atividade, sejam elas de natureza operacionais ou não, visto que, quem tem o maior controle sobre as mesmas são o atual operador (Infraero) e a ANAC, esta que tem a obrigação de fiscalizá-las, logo, obrigação de conhece-las. Não se pode admitir uma postura declarada do Poder Concedente, afirmando que no seu entendimento é pela responsabilidade incondicionada do Concessionário avaliar o estado em que se encontra todas as instalações, sistemas e equipamentos pré-existentes no aeroporto, adotando uma postura até

admitida numa relação jurídica privada, quando admite-se a venda, quando declarado, de produto no estado que se encontra, isentando o vendedor por problemas futuros com o objeto vendido, mas completamente rechaçada numa relação jurídica de delegação pública. Portanto, os princípios supraconstitucionais da Transparência e da Confiança Legítima, que parametrizam o aplicar dos Princípios da Ordem Econômica pelo Estado Regulador (Art. 170 e ss da CF/88), na forma dos princípios que norteiam a Boa Administração Pública (art. 37 da CF/88), não admitem outra postura dos órgãos e entidades públicas envolvidos no processo, que não seja ampla abertura das informações acerca das reais situações pontuais e sistemáticas dos complexos aeroportuários ora licitados. Passará a ser obrigação do Concessionário, a partir da eficácia do contrato de concessão, além de atender aos requisitos mínimos estabelecidos no PEA (Anexo 2 do Contrato), usar de seu melhor conhecimento de gestão para reestabelecer os níveis de serviço no aeroporto. Uma de suas obrigações será atender aos requisitos de Certificação Operacional do Aeroporto, processo iniciado, que pode existir inúmeras condicionantes, de previsão de atendimento anterior ao prazo final da Fase 1-B do Contrato, mas que podem não ter sido divulgados pela ANAC – ou seja, se questões como estas, que envolve a segurança operacional a ANAC não divulgou, qual o nível de desconfiança a iniciativa privada deverá entrar neste jogo? Cabe ressaltar que não para na certificação operacional, pois se pode inferir sobre a real situação do equipamento aeroporto em operação. Assim, esta questão transborda a relação entre as partes contratantes, pois o efeito fatalmente será sentido pelos consumidores e usuários, o que esperamos não ser fatal para estes, visto que pode haver não conformidades com as instalações operacionais não divulgadas, como, a título de suposição: 1. Problemas do conjunto de pátio e pistas; 2. Violações aos controles de Security; 3. A dimensão das inadequações dos terminais às legislações de acessibilidade; alfandegamento e internacionalização; Segurança Patrimonial, particularmente contraincêndio (AVCB); dentre outras. Há que se ressaltar a necessidade de se envidar todos os esforços por parte do Poder Concedente e demais atores públicos envolvidos no sentido de mitigar, ao máximo, os riscos que transbordam ao controle e

conhecimento do concessionário. Bem porque, esta é a tônica e diretriz públicas que norteiam a partilha de riscos das concessões deste setor econômico – atribuição do risco àquela parte que tem o maior domínio sobre o mesmo. Não se pode entender que um aeroporto operado por uma Empresa Pública; atividade que é Regulada e Fiscalizada por uma Agência Reguladora Técnica; esta que segue Políticas Públicas estabelecidas por um Órgão Público Setorial esteja operando em desconformidade normativa por desconhecimento. Logo, não se poderá exigir da iniciativa privada conseguir todas as adequações normativas, em relação às instalações existentes, até então não conseguidas pela Infraero, como, por exemplo, autorizações públicas nos três âmbitos federativos julgadas pela ANAC como necessárias à operação do aeroporto por qualquer classe de operador (público ou privado), bem como todo problema não divulgado, de forma expressa, no processo de concessão deverá ser entendido como desconhecido e assim tratado não apenas como vício oculto, logo como Risco do Poder Concedente, mas que deverá sofrer todas as flexibilizações necessárias, tempo e acordos operacionais, para sua readequação à conformidade normativa. Outro efeito positivo, que deve motivar o Poder Público na busca pela total Transparência e Confiança Legítima do processo, é o melhor alcance da escolha da efetiva melhor proposta por ocasião do Leilão, pois com a ampla e efetiva divulgação do real estado do aeroporto e a melhor parametrização dos riscos, potencialmente, haverá a maior universalização e melhor uniformização do conhecimento dentre os interessados, promovendo, assim, potencialmente, uma maior e melhor concorrência qualificada e, assim, a possível contratação com a pessoa jurídica que fizer a real melhor proposta para prestar um serviço público em nome do Estado, mitigando, inclusive, a responsabilização dos servidores do Poder Concedente responsáveis pelo processo de concessão, pela possível inobservância de sua obrigação de recusar proposta manifestamente inexequível ou financeiramente incompatível com os objetivos da licitação (art. 15, § 30 da Lei nº 9.897/95). Também, além de todo o acima exposto, não se pode afastar do entendimento de que a exploração econômica da infraestrutura aeroportuária (art. 21, XII, “c” da CF/88) é uma atividade extremamente

complexa, que o seu sucesso depende da atuação conjunta de diversos atores públicos e privados, todos com unidades de propósitos; porém em mercado imaturo no Brasil, ainda, que está vivendo um momento de marcantes instabilidades política e econômica, logo, a Transparência, a Confiança Legítima e a Técnica deve formar o tripé de sustentação desta grande parceria público privada, sob pena de bancarrota do programa de concessões.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece sua contribuição e informa que os Proponentes terão acesso ao sítio aeroportuário, bem como aos os documentos de licenciamento existentes, em acréscimo às informações constantes dos relatórios ambientais, sem prejuízo da aplicação do disposto nos itens 1.33 e 1.34 do Edital. Por tal motivo, os riscos foram objetivamente alocados no Contrato de Concessão, tanto para o Poder Concedente como para a Concessionária, levando-se em consideração as obrigações e responsabilidades das partes, bem como sua aptidão para controle e gerenciamento dos riscos distribuídos. Nos termos do item 5.3 da minuta de Contrato, ademais, tem-se que, salvo os riscos expressamente alocados ao Poder Concedente no Contrato, a Concessionária é exclusiva e integralmente responsável por todos os demais riscos relacionados à Concessão..

DADOS DO COLABORADOR
ALBERTO ZOFFMANN DO ESPÍRITO SANTO (ZURICH AIRPORT)
CONTRIBUIÇÃO Nº4620
Sugerimos a redução da penalidade por deixar de construir novo Terminal de Passageiros de Florianópolis para 1/365 por dia de atraso. (Florianópolis, Tabela 3.3, Item 3-01) Sugerimos a redução da penalidade por deixar de ampliar a capacidade de processamento do Terminal de Passageiros do Aeroporto Pinto Martins, para 1/365 por dia de atraso. (Pinto Martins, Tabela 3.3, Item 3-01). Estas sugestões visam corrigir penalidades desproporcionais e excessivas considerando o valor dos investimentos e do equity necessário.
JUSTIFICATIVA
As penalidades são excessivas e, quando anualizadas, não devem exceder 100% das receitas anuais. No caso de Florianópolis a penalidade de 0,828% por dia corresponde a 302% das receitas. No caso do Aeroporto Pinto Martins, a penalidade de 0,469% por dia, corresponde a 171% das receitas.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição. Esclarecemos que os valores definidos para as condutas descritas nas tabelas B e C (antigas 3.2 e 3.3, respectivamente), relacionados com as hipóteses de não realização de obras e investimentos obrigatórios, se justificam em função do grau de relevância atribuído à obrigação em relação à realização dos objetivos da Concessão.

DADOS DO COLABORADOR

ALBERTO ZOFFMANN DO ESPÍRITO SANTO (ZURICH AIRPORT)

CONTRIBUIÇÃO Nº4621

Sugerimos deixar evidenciado que as penalidades por deixar de realizar a ampliação da pista de pouso e decolagem 11/29 do Aeroporto Salgado Filho e 10/28, no Aeroporto de Salvador, apenas sejam aplicadas caso as condições precedentes para realização das obras tenham sido obtidas pela ANAC em até 04 (quatro) anos, para o Aeroporto Salgado Filho, ou 10 (dez) anos, para o Aeroporto de Salvador. Após a ANAC cumprir as condições precedentes deve ser dado o prazo de 30 meses para construção. Eventuais penalidades só serão aplicáveis após os 30 meses. (Salgado Filho, Tabela 3.4, Ref 4-05). (Salvador Tabela 3.3, Ref 4-12)

JUSTIFICATIVA

A Concessionária não pode ser penalizada no caso de descumprimento de prazos prévios de responsabilidade do Poder Concedente.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a minuta submetida a audiência pública foi alterada no que se refere à desocupação das áreas necessárias à ampliação da pista do Aeroporto de Porto Alegre, alocando-se tal responsabilidade integralmente à Concessionária, conforme disposto no item 2.5 da versão definitiva do Contrato. No mais, todas as condições necessárias à realização dos investimentos mencionados estão devidamente tratados na matriz de risco.

DADOS DO COLABORADOR
ALBERTO ZOFFMANN DO ESPÍRITO SANTO (ZURICH AIRPORT)
CONTRIBUIÇÃO Nº4622
Sugerimos que, ao invés de impor sanções, a Concessionária seja obrigada a reduzir suas tarifas no ano seguinte, em benefício das companhias aéreas que foram afetadas. (– Tabela 3.5 – Itens 5-01 e 5-02)
JUSTIFICATIVA
Não é razoável que a Concessionária seja penalizada, mas sim que as companhias aéreas prejudicadas sejam ressarcidas, mediante redução das tarifas.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que o item 4.5.5 do contrato já estabelece que, eventuais excedentes dos valores tarifários médios, poderão ensejar compensação (nesse caso, a redução) no reajuste tarifário subsequente à aferição do valor médio arrecadado. Ressalta-se, adicionalmente, que a multa tem por objetivo inibir a extrapolação do valor médio tarifário, quer seja por motivo estratégico, quer seja por negligência.

DADOS DO COLABORADOR

TOZZINIFREIRE ADVOGADOS

CONTRIBUIÇÃO Nº4623

Sugerimos: (i) A alteração na redação do item 3.1.19 do Contrato para: "3.1.19. providenciar todas as licenças ambientais necessárias para a execução das obras do aeroporto, observadas as condicionantes previstas nas licenças prévias e de instalação obtidas pelo Poder Concedente e as novas exigências dos órgãos ambientais decorrentes do projeto adotado pela Concessionária, exceto condicionantes relacionadas à realocação de comunidades e de pesquisas e resgate de patrimônio arqueológico (cláusula 5.2.9), bem como observar as condicionantes previstas nas Licenças Prévias, de Instalação e Operação obtidas pelo Poder Concedente (se for o caso), exceto quanto às condicionantes que impliquem na obrigação de fazer com o objetivo de adequar as atividades objeto das referidas licenças à legislação em vigor, incluindo a execução de compensações ambientais pelo impacto causado pelas atividades licenciadas pelo Poder Concedente, cujos custos serão de responsabilidade do próprio Poder Concedente". (ii) a exclusão da Cláusula 3.1.20, em razão do conteúdo desta cláusula restar prejudicado em função da proposta de redação da cláusula 3.1.19, que já contemplou o seu conteúdo.

JUSTIFICATIVA

A Concessionária deve providenciar as licenças ambientais necessárias para execução das obras do aeroporto e cumprir integralmente as condicionantes e medidas compensatórias previstas nas licenças ambientais existentes. A Concessionária deve observar as condicionantes das licenças existentes que digam respeito às atividades do dia-a-dia do Complexo Aeroportuário, cabendo ao Poder Concedente cumprir com as condicionantes das licenças existentes que impliquem na execução de obrigações que envolvam investimento a fim de regularizar uma situação existente que esteja em desconformidade com a legislação em vigor (exemplos: compensação ambiental em função do impacto da atividade licenciada, emissão de ruído fora do padrão, emissão de efluentes líquidos fora do padrão, dentre outras hipóteses). Com relação às condicionantes que

sejam objeto de questionamento judicial anterior à data de assinatura do Contrato, a responsabilidade pelo atendimento será do Poder Concedente caso o resultado da ação judicial seja desfavorável à Infraero.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que será transferida para a Concessionária a obrigação de resolver todas as questões ambientais relacionadas ao Aeroporto. A Subseção III da Seção I do Capítulo III da minuta de Contrato atribui à Concessionária a responsabilidade de: (a) providenciar as licenças ambientais necessárias; (b) observar as condicionantes previstas nas licenças a serem obtidas e nas licenças já obtidas pelo Poder Concedente; e (c) atender as novas exigências dos órgãos ambientais. A medida permite que a Concessionária tenha domínio de todas as questões que influenciam a operacionalização do projeto.

Caso, posteriormente, seja constatado um passivo ambiental que tenha origem na condução do empreendimento pelo Poder Concedente e que não sejam conhecidos até a data de publicação do edital da concessão, os custos desse passivo serão arcados pelo Poder Concedente (item 5.2.14 do Contrato).

Se, porém, o órgão ambiental competente entender que deve invalidar a licença anteriormente concedida ou ampliar o seu objeto, a Concessionária deverá atender às exigências, em conformidade com o constante nos itens 3.1.16 e 3.1.17 do Contrato.

No que tange aos riscos quanto à existência de sítio ou bens arqueológicos e aos custos relacionados ao passivo ambiental gerado na atividade conduzida pelo Poder Concedente e ainda não conhecido na data de publicação do edital já estão expressamente excluídos da conta da Concessionária, em razão da alocação de riscos constantes nos itens 5.2.9 e 5.2.14 da minuta de Contrato.

DADOS DO COLABORADOR
DOUGLAS REBOUÇAS DE ALMEIDA
CONTRIBUIÇÃO Nº4626
Contribuições presentes no arquivo anexo. Destaca-se que apesar das audiências públicas mencionarem que o prazo para entrega de documentos é até às 18h o Protocolo da agência somente funciona até às 17h, ou seja, em desconformidade com o próprio direito de manifestação presente na Audiência Pública..
JUSTIFICATIVA
Contribuições presentes no arquivo anexo. Destaca-se que apesar das audiências públicas mencionarem que o prazo para entrega de documentos é até às 18h o Protocolo da agência somente funciona até às 17h, ou seja, em desconformidade com o próprio direito de manifestação presente na Audiência Pública.
RESPOSTA DA ANAC
N/A

DADOS DO COLABORADOR
DOUGLAS REBOUÇAS DE ALMEIDA
CONTRIBUIÇÃO Nº4626
(i) A necessidade de a concessionária consultar as empresas de aviação e demais interessados quando da alteração da política tarifária, modificação da remuneração operacional, e proposição de cumprimento do Plano de Exploração Aeroportuária;
JUSTIFICATIVA
Vide Anexo.
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece o que segue:</p> <p>(i) A ANAC se submete à Lei de Acesso à Informação (Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011). Segundo o art. 3º dessa Lei, “os procedimentos previstos nesta Lei destinam-se a assegurar o direito fundamental de acesso à informação e devem ser executados em conformidade com os princípios básicos da administração pública e com as seguintes diretrizes:</p> <p>I - observância da publicidade como preceito geral e do sigilo como exceção;</p> <p>II - divulgação de informações de interesse público, independentemente de solicitações;</p> <p>III - utilização de meios de comunicação viabilizados pela tecnologia da informação;</p> <p>IV - fomento ao desenvolvimento da cultura de transparência na administração pública;</p> <p>V - desenvolvimento do controle social da administração pública.”</p> <p>Sendo assim, as informações disponibilizadas à Agência pela Concessionária em cumprimento a dispositivos do Contrato de Concessão em princípio também devem estar acessíveis às partes interessadas. A previsão de encaminhamento direto de informações da Concessionária às partes interessadas consiste, portanto, apenas em um meio de simplificar o processo de consulta, tornando-o mais célere.</p> <p>Contudo, informações que representem vantagem competitiva</p>

para outros agentes econômicos não se submetem ao disposto, conforme parágrafo 2º do art. 5º do Decreto nº 7.724, de 16 de maio de 2012, que regulamenta a Lei de Acesso à Informação:

Art. 2º

(...)

§ 2º Não se sujeitam ao disposto neste Decreto as informações relativas à atividade empresarial de pessoas físicas ou jurídicas de direito privado obtidas pelo Banco Central do Brasil, pelas agências reguladoras ou por outros órgãos ou entidades no exercício de atividade de controle, regulação e supervisão da atividade econômica cuja divulgação possa representar vantagem competitiva a outros agentes econômicos.

Dessa forma, na hipótese de existirem informações que a Concessionária considere que representem vantagem competitiva para outros agentes econômicos em algum dos objetos de consulta do PEA, a Concessionária poderá solicitar confidencialidade, indicando a fundamentação que justificaria a restrição de acesso a essas informações.

Quanto à divulgação das informações relativas à remuneração de áreas e atividades operacionais, a ANAC considera que os efeitos para a concorrência seriam benéficos, na medida em que explicitam eventuais práticas abusivas ou discriminatórias das Concessionárias, reduzindo a probabilidade de que ocorram. Destaca-se que a Concessionária já é obrigada a divulgar as tarifas e os critérios utilizados no gerenciamento tarifário e que não há motivos para que exista tratamento diferenciado entre as tarifas aeroportuárias e os preços das áreas e atividades operacionais no tocante à divulgação de informações relevantes, visto que em ambos os casos a atuação regulatória, ainda que por meio de instrumentos diferentes, tem o mesmo objetivo de evitar as ineficiências que podem emergir na precificação da infraestrutura quando o operador aeroportuário possui elevado poder de mercado em sua oferta.

(ii) As cláusulas relativas às regras de consulta foram redigidas de forma pouco prescritiva e limitaram a atuação da ANAC ao final do processo para garantir flexibilidade à Concessionária para colocar a consulta em prática utilizando procedimentos céleres, evitando o engessamento das

atividades.

(iii) Serão promovidas alterações contratuais para reduzir as incertezas quanto à definição das partes interessadas relevantes nas consultas de gerenciamento tarifário e de remuneração de áreas e atividades operacionais.

(iv) A competência da ANAC pela expedição de normas que estabeleçam a metodologia a ser utilizada para a fixação dos preços específicos pode ser verificada pelo Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, que dispõe sobre a instalação e a estrutura organizacional da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC e aprova o seu regulamento. Conforme o art. 11 do Anexo I do Decreto: “Art. 11. Na regulação da exploração de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, a atuação da ANAC objetivará em especial: (...) III - estabelecer regime tarifário e de preços específicos que: a) promova maior circulação de pessoas e intercâmbio de bens e serviços entre as regiões do País e deste com o exterior; b) assegure a eficiência na alocação e uso dos recursos dos aeroportos; c) gere receita suficiente para recuperar custos; e d) proporcione orientação para investimentos futuros.” Dessa forma, entende-se que a ANAC possui competência para estabelecer regras e critérios para a fixação dos preços específicos, quando necessário. De fato, até 2009, esses preços eram diretamente regulados pela Agência. Ressalta-se, ainda, que a possibilidade de regulação desses preços está prevista nos Contratos de Concessão vigentes para os casos em que se verifiquem práticas abusivas ou discriminatórias. Nesse contexto, a introdução de um mecanismo regulatório que busca disciplinar a formação de tais preços inclui-se no escopo de atuação da Agência, não configurando atentado à liberdade de iniciativa.

(v) Não obstante a possibilidade de regulação dos preços de áreas e atividades operacionais, optou-se nas concessões vigentes por conceder liberdade às partes contratantes para estipular a remuneração, limitando a atuação da ANAC apenas a casos residuais de conflito entre as partes. Ocorre, no entanto, que tais casos se mostraram regra ao invés de exceção, criando uma tendência de intervenção frequente da ANAC. Diante disso julgou-se necessária a introdução de um mecanismo que aumentasse a

interação entre as partes para mitigar os conflitos e, com isso, reduzir a necessidade de intervenção regulatória. Resta claro, portanto, que aplicação de regras de consulta na definição da remuneração de áreas e atividades operacionais, além de não configurar violação à liberdade de iniciativa, busca justamente promover a manutenção da livre negociação destes contratos.

(vi) Embora as regras de consulta não estejam previstas nos Contratos vigentes, sua implementação já é possível com base em dispositivo que prevê a composição administrativa por parte da ANAC em caso de conflito não resolvido diretamente entre as partes. A realização de consulta implica na ocorrência em um mesmo momento da negociação dos termos dos contratos e da resolução de eventuais conflitos, evitando a duplicação dos custos associados a discussões sobre os preços. Cabe ainda destacar que são vedadas nas concessões vigentes práticas abusivas e discriminatórias e que as regras de consulta são, em última instância, apenas um mecanismo para evitar a ocorrência de tais práticas. Quanto aos anteprojetos e os objetos de consulta do PEA, os Contratos de Concessão vigentes já preveem a possibilidade de estabelecimento de condicionantes à aprovação por parte da ANAC. A mudança trazida pelo mecanismo proposto, no que tange o estabelecimento de condicionantes à aprovação dos anteprojetos e dos objetos de consulta do PEA, consiste tão somente na expansão do conjunto de informações disponíveis para a ANAC ao avaliar o estabelecimento de condicionantes. Resta claro, portanto, que as regras de consulta não representam mudança abrupta no marco regulatório e não violam o princípio da segurança jurídica.

DADOS DO COLABORADOR
DOUGLAS REBOUÇAS DE ALMEIDA
CONTRIBUIÇÃO Nº4626
(ii) A obrigatoriedade de criação de dois ou mais pavimentos quando da ampliação ou criação de terminais de passageiros;
JUSTIFICATIVA
Vide Anexo.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão foi parcialmente acatada. A exigência disposta no item 7.1 da minuta submetida a audiência pública (ou 6.1 da versão definitiva) do Anexo 02 foi alterada.

DADOS DO COLABORADOR
DOUGLAS REBOUÇAS DE ALMEIDA
CONTRIBUIÇÃO Nº4626
(iii) A exigência direcionada à concessionária aeroportuária para que realize 65% dos embarques domésticos e 95% dos embarques internacionais em pontes de embarque;
JUSTIFICATIVA
Vide Anexo.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que rejeita a sugestão. Esclarece ainda que, com o objetivo de deixar mais transparente a forma de controle, foram alteradas as disposições no contrato e Anexo 02 definindo as condições de atualização dos parâmetros estabelecidos. Adicionalmente, destaca-se que o sistema ELO (atualmente utilizado no terminal 2 de Porto Alegre) ou similares não são considerados como pontes de embarque.

DADOS DO COLABORADOR
DOUGLAS REBOUÇAS DE ALMEIDA
CONTRIBUIÇÃO Nº4626
(iv) A obrigatoriedade restrita à concessionária aeroportuária em relação à inspeção de segurança de bagagens;
JUSTIFICATIVA
Vide Anexo.
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que de acordo com as atribuições de responsabilidades previstas no Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita – PNAVSEC, aprovado pelo Decreto nº 7.168/2010, é responsabilidade do operador aéreo a realização da inspeção de segurança das bagagens despachadas , enquanto que compete ao operador de aeródromo a aquisição, instalação e manutenção de equipamentos para a realização de inspeção de bagagens despachadas .</p> <p>Ressalta-se que a regulamentação específica da ANAC sobre o tema prevê replica essas responsabilidades aos operadores e estabelece ao operador de aeroporto e ao operador aéreo, respectivamente através dos RBAC 107 e RBAC 108 e suas instruções suplementares, as formas aceitas para aceitação da inspeção de segurança da aviação civil.</p> <p>Desta forma, conciliando a oportunidade do processo de concessão com a previsão de intensificação da necessidade de inspeção de segurança de bagagens despachadas e de carga aérea, bem como do impacto de que essas medidas de segurança trazem a um aeroporto que não possui essa previsão em seu projeto conceitual, entende-se adequado que os primeiros investimentos da Concessionária já considerem a previsão da inspeção de segurança da bagagem despachada para 100% das bagagens despachadas embarcadas em aeronaves partindo dos aeroportos e também sistemas capazes de inspecionar até 100% da carga embarcada em aeronaves partindo do aeroporto em voos internacionais.</p> <p>Com referência ao item 6.6, esclarece-se que o dispositivo possui a intenção de que no caso de investimentos da Concessionária em eventual</p>

terminal de carga doméstico próprio do aeroporto o aeroporto já considere o investimento necessário para permitir a inspeção de segurança da carga aérea, bem como, para esclarece no edital, para que a candidata a Concessionária considere na construção da proposta financeira da concessão, que o aeroporto deve dispor, no caso de exigência da ANAC, sistema para que os operadores aéreos realizem a inspeção da carga aérea doméstica, não sendo, portanto passível de reequilíbrio econômico-financeiro.

Esclarece-se que a solução de inspeção de segurança a ser dada pelo operador do aeroporto pode incluir a realização da inspeção de segurança por meios próprios do operador aéreo, quando a solução for de consenso entre Concessionária e operador aéreo e houver aprovação da medida de segurança em plano específico de segurança junto à ANAC.

DADOS DO COLABORADOR
DOUGLAS REBOUÇAS DE ALMEIDA
CONTRIBUIÇÃO Nº4626
(i) O parâmetro utilizado para revisão extraordinária do contrato de concessão.
JUSTIFICATIVA
Vide Anexo.
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a ampla discussão pública, anterior à definição dos parâmetros da revisão, permitirá a participação de todos os agentes envolvidos no processo, inclusive a própria Concessionária, que terá a oportunidade de manifestar seus interesses e preocupações, com a ressalva de que seu interesse não deve ser sobrepor ao público.</p> <p>Ainda, cabe destacar que as regras que dispõem sobre a Taxa de Desconto do Fluxo de Caixa Marginal estão determinada nas cláusulas 1.2 e 1.2.1 do Anexo 05 do Contrato de Concessão, conforme disposto a seguir:</p> <p>1.2 Os fluxos dos dispêndios e das receitas marginais referidos no item 1.1 serão descontados pela Taxa de Desconto do Fluxo de Caixa Marginal a ser determinada por ocasião das Revisões dos Parâmetros da Concessão, conforme Seção II – Da Revisão dos Parâmetros da Concessão do Capítulo VI do Contrato, mediante ampla discussão pública.</p> <p>1.2.1. Na ocorrência de eventos relacionados aos riscos previstos no item 5.2 do Contrato anteriormente à realização da Primeira Revisão dos Parâmetros da Concessão e que ensejem Revisão Extraordinária, a Taxa de Desconto do Fluxo de Caixa Marginal será calculada conforme metodologia a ser determinada pela ANAC, mediante ampla discussão pública.</p>

DADOS DO COLABORADOR
TOZZINIFREIRE ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO Nº4627
Exclusão do item 3.1.42 do Contrato.
JUSTIFICATIVA
<p>A responsabilidade pela busca da edição de decreto de utilidade pública e desapropriação de áreas necessárias à ampliação dos aeroportos deve ser do Poder Concedente, tendo em vista que a Concessionária não tem instrumentos eficientes para tanto.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece sua contribuição e esclarece inicialmente que a previsão em tela foi inserida em atendimento a diretriz do governo federal. Não obstante, registra-se que a necessidade e abrangência de eventuais desapropriações dependerão do plano de investimentos da Concessionária. Adicionalmente, a posse da área do aeroporto será transferida à Concessionária concomitantemente à celebração do Contrato de Concessão. Em face disso, julga-se que a Concessionária possuirá melhores condições de gerenciar as desapropriações, inclusive com a adoção das medidas judiciais e administrativas necessárias à garantia da efetividade dessas ações. Pelas razões expostas, a alocação das obrigações e riscos relacionados à desapropriação seguirá o disposto no Contrato de Concessão, não sendo previsto o compartilhamento das obrigações e riscos referentes aos custos de desapropriação.</p> <p>Por fim, cumpre esclarecer que atrasos na emissão de decretos de utilidade pública pelo poder público podem ocasionar a revisão extraordinária do contrato, nos termos dos itens 5.2.3 e 5.2.4.</p>

DADOS DO COLABORADOR
TOZZINIFREIRE ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO Nº4628
Inclusão de subitem na cláusula 5.2 alocando ao Poder Concedente a obrigação de promover a declaração de utilidade pública dos imóveis necessários à expansão dos aeroportos de ofício ou mediante solicitação da Concessionária.
JUSTIFICATIVA
A responsabilidade pela busca da edição de decreto de utilidade pública e desapropriação de áreas necessárias à ampliação dos aeroportos deve ser do Poder Concedente, tendo em vista que a Concessionária não tem instrumentos eficientes para tanto.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que, considerando que que a necessidade e abrangência de eventuais desapropriações dependerão do plano de investimentos da Concessionária, a ela caberá solicitar a edição dos decretos de utilidade pública necessários. Cumpre esclarecer, ademais, que atrasos na emissão de decretos de utilidade pública pelo Poder Público podem ocasionar a revisão extraordinária do contrato, nos termos dos itens 5.2.3 e 5.2.4.

DADOS DO COLABORADOR

FABIO FALKENBURGER (MACHADO MEYER SENDACZ E OPICE)

CONTRIBUIÇÃO Nº4629

Vimos contribuir no sentido de que a ANAC flexibilize a vedação à contratação com partes relacionadas para explorar atividades econômicas que gerem Receitas Não Tarifárias, pois além do potencial controle pelo processo de governança corporativa, pela ANAC, por todos os meios já previstos no Contrato, pode ainda ser exigido que haja expressa obrigação em Estatuto Social da aprovação prévia, independente do valor, pelo Conselho de Administração da Concessionária de contratações desta natureza. Também, para dar maior transparência, de forma cumulativa, para determinadas alçadas de valores e espécies de contratação poderá ser exigida demonstração junto à ANAC que tais contratos estão sendo realizados a preço de mercado.

JUSTIFICATIVA

Há uma vedação expressa, ampla e incondicionada, “à Concessionária celebrar contratos com suas Partes Relacionadas para explorar atividades econômicas que gerem Receitas Não Tarifárias, conforme previsto no PEA”, considerando Parte Relacionada, inclusive, aquelas assim previstas pelas Normas Contábeis em Vigor (4.14 e 1.1.34 do Contrato). A questão é que Parte Relacionada, segundo as Normas Contábeis em Vigor, remete à Grupo Econômico, ou seja, numa cadeia empresarial, em que se tenha um Fundo de Investimento por traz, para fins contábeis, abrangerá todas as empresas em que este Fundo tenha investimento relevante. Há que se considerar que a atividade aeroportuária se constitui, basicamente, no gerenciamento de disponibilidades adequadas ao processamento de passageiros e cargas, adjunto a um “Shopping Center” adequado à atividade. Assim, ao se convidar a iniciativa privada que tenha capacidade de aportar elevados valores que são exigidos para garantir uma adequada prestação de serviço público desta magnitude, o Poder Público visa a selecionar a proposta mais vantajosa, que se resumirá naquela pessoa jurídica com capacidade de melhor atender às exigências de uma prestação adequada

nos níveis de tarifas previamente estabelecidos. Buscando uma lógica de mercado, os grupos econômicos com reais capacidades econômicas e gerencias dessa magnitude de exigência para transformar um aeroporto deficitário e com nível de serviço degradado, em uma unidade de negócio rentável e com excelentes níveis de serviços, são grupos econômicos compostos por investimentos, em regra, em multimercados. Portanto, a manutenção desta cláusula de forma incondicionada limitará à participação de atores que não tenham ou não planejam ter nos próximos 30 anos investimentos em atividades que visam, também, a exploração de atividades das respectivas atividades econômicas dentro de sítios aeroportuários. Em outro giro, a concessionária já deve manter seus registros contábeis e informações financeiras de acordo com as normas aplicadas às Companhias Abertas (Lei nº 6.404/76), observando os padrões de governança corporativa exigida, inclusive, no Contrato de Concessão (3.1.43-3.1.48), logo, tais informações sobre contratações com partes relacionadas já deverão, obrigatoriamente, observar tratamento especial de publicidade e de contratação na forma do Pronunciamento Técnico CPC nº 05, na forma INSTRUÇÃO CVM Nº 514, DE 27 DE DEZEMBRO DE 2011. Como efeito negativo da manutenção incondicionada desta limitação, com a provável nova configuração de players interessados em participar deste processo, concentrados em potenciais fundos de investimentos, haverá uma limitação à concorrência, pois estes fundos participam ou potencialmente participarão de investimentos de grandes redes nas áreas de drogarias, hospitais, fast foods, restaurantes, sorveterias, estacionamento de veículos e outras atividades que atuam ou que necessariamente terão suas filiais funcionando nos aeroportos. Por outro lado, agora afetando diretamente o passageiro, além de comprometer a concorrência, pode vir a comprometer o nível de serviço do aeroporto por afetar o potencial mix de ofertas comerciais. Pode se inferir que a intenção do Poder Concedente é buscar a garantia da lisura nas transações comerciais, da mesma forma que a Comissão de Valores Imobiliários assim o faz. Apesar desta previsão constar dos instrumentos jurídicos desde a primeira rodada de concessões, poderíamos até entender que a preocupação se ampliou com a previsão de uma empresa pública

como sócia relevante da concessionária, sem o controle da Companhia, e que mesmo assim, houve a possibilidade de contratação de parte relacionada do sócio privado para a execução das obras necessárias ao reestabelecimento do nível de serviço do respectivo aeroporto. Para tanto, estabeleceu-se um procedimento a ser observado para tal contratação. Ressaltamos que a exploração de atividades econômicas no sítio aeroportuário por partes relacionadas, em regra, não poderá ser comparada, em termos de valores e conseqüentemente de risco ao desvio de recursos, principalmente se colocarmos o modelo societário das duas rodadas anteriores, à possibilidade condicionada de contratação de parte relacionada para execução das obras necessárias ao reestabelecimento dos níveis de serviço exigidos. Ainda, já há uma previsão de ampla possibilidade de fiscalização de todos os contratos comerciais celebrados pela ANAC, pois esta “terá acesso, a qualquer tempo, a todos os contratos que a Concessionária celebrar para formalizar a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário” (11.1.6 do Contrato); inclusive, ainda prevê que:

11.2. Em todos os contratos que a Concessionária celebrar para formalizar a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário com o objetivo de exploração econômica, deverá constar o dever de o terceiro:

11.2.1. Disponibilizar, a qualquer tempo, inclusive por solicitação da ANAC, as demonstrações contábeis relativas à exploração realizada; e

11.2.2. Adotar contabilidade separada para cada uma das atividades exploradas, segundo as normas contábeis vigentes

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição, mas informa que somente é autorizada a celebração de contrato com partes relacionadas para execução de serviços e obras em condições equitativas de mercado, conforme previsto na cláusula 3.1.33.1 do contrato de concessão.

DADOS DO COLABORADOR
TOZZINIFREIRE ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO Nº4631
Alteração na redação do item 3.1.54 do Contrato para: “3.1.54. ressarcir a ANAC e os demais anuentes e intervenientes de todos os desembolsos decorrentes de determinações judiciais transitadas em julgado, para satisfação de obrigações originalmente imputáveis à Concessionária, inclusive reclamações trabalhistas propostas por empregados ou terceiros vinculados à Concessionária”.
JUSTIFICATIVA
A redação original da cláusula não é clara sobre a necessidade de uma decisão transitada em julgado (administrativa ou judicial) para que a Concessionária seja obrigada ao ressarcimento à ANAC e outras partes anuentes ou intervenientes. Por isso, há a necessidade de que tal redação se torne clara, nos termos propostos.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que as determinações judiciais serão executadas conforme o ordenamento jurídico nacional. Nesse sentido, aplica-se a legislação processual em sua integralidade, não podendo o Poder Concedente impor eventual execução forçada na qual não houve o respectivo aval do Poder Judiciário. Por outro lado, não se pode descartar a possibilidade de eventual decisão judicial em tutela provisória. Assim, mesmo ainda não havendo pronunciamento judicial com trânsito em julgado da resolução do mérito, existe a possibilidade de execução provisória do julgado, impondo-se, nesses casos, o ressarcimento.

DADOS DO COLABORADOR
TOZZINIFREIRE ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO Nº4632
Exclusão do item 3.1.60 do Contrato.
JUSTIFICATIVA
<p>A sugestão tem por fundamento o fato de que novas coberturas não necessariamente serão adequadas para os riscos do negócio. O contrato já prevê as coberturas necessárias e é impossível neste momento prever a necessidade ou adequação de coberturas que sequer existem atualmente no mercado brasileiro.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a exigência prevista no 3.1.58 encontra guarida na Constituição Federal, pois em seu art. 37, está positivado o Princípio da Eficiência, sendo que quanto mais atualizado e com maior gama de coberturas securitárias, mais eficiente será a proteção fornecida aos usuários do sítio aeroportuário. Ademais, esclarece que esta obrigação também está amparada pelo Princípio da Supremacia do Interesse Público, presente no art. 2º, da Lei nº 9784/1999. Por estes princípios, entende-se que, pelo longo prazo de duração do contrato, é necessária a periódica atualização dos seguros, de forma a incluir eventos ou sinistros que não eram cobertos pelas seguradoras em funcionamento no Brasil no momento de sua contratação originária. Finalmente, explana que não se trata da contratação de um seguro que sequer foi criado, mas somente da atualização de seguros que já foram contratados anteriormente.</p>

DADOS DO COLABORADOR
TOZZINIFREIRE ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO Nº4635
Alteração na redação do item 3.1.64 do Contrato para: "3.1.64. estabelecer a ANAC como cossegurada de todos os seguros inerentes a bens reversíveis, de acordo com a característica, finalidade e titularidade dos bens envolvidos...".
JUSTIFICATIVA
A presença da ANAC como cossegurada somente se justifica com relação aos seguros inerentes a bens reversíveis.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a finalidade de previsão de cosseguro visa resguardar a prerrogativa de a Agência demandar as coberturas previstas nas apólices em caso de sinistro nos bens integrantes da Concessão, ainda que considerados, à época, não reversíveis, nos termos nos itens 14.1 e 2.67 do Contrato de Concessão.

DADOS DO COLABORADOR
IGNACIO MONFORT QUINTANA
CONTRIBUIÇÃO Nº4636
<p>A inclusão das regras de consulta, sem um quadro regulatório previamente estipulado e uma inexistente experiência prévia, pode ser prejudicial e pode trazer insegurança para as partes envolvidas. Neste sentido, visando desenvolver este sistema, pretende-se que as regras de consulta sejam desenvolvidas mediante o envolvimento das partes interessadas relevantes no processo de decisão e gestão dos aeroportos, entretanto, não foram previamente definidas quem são as partes interessadas relevantes, quais os respectivos objetivos e poderes na negociação. Questiona-se: quais são as partes interessadas, função e poderes nas regras de consulta? No limite, podem ser consideradas partes interessadas relevantes todas aquelas envolvidas com o aeroporto – até mesmo o Usuário? Por outro lado, estabelece-se que a remuneração pela exploração de atividades operacionais nos Aeroportos será livremente pactuada entre as partes contratantes. Estamos entendendo que, neste caso, as partes contratantes são a Concessionária, direta ou indiretamente, e a parte interessada relevante. Confirma entendimento? De todo modo, como o processo das regras de consulta pode ser burocrático, sugere-se que, em qualquer caso, não haja a necessidade de protocolo de concordância entre as partes envolvidas, e que a Anac seja instada a ou estabelecer as alternativas para as partes, ou substituir a vontade de uma das partes negociantes e impor a remuneração pela exploração das atividades operacionais.</p>
JUSTIFICATIVA
Vide contribuição.
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece o que segue:</p> <p>(i) As definições das partes interessadas relevantes para cada objeto de consulta encontram-se nas seções do Contrato que tratam dos respectivos objetos. Em alguns casos, optou-se por delegar à Concessionária a definição das partes interessadas relevantes para proporcionar flexibilidade</p>

ao processo. Serão promovidas alterações contratuais para reduzir as incertezas quanto à definição das partes interessadas relevantes nas consultas de gerenciamento tarifário e de remuneração de áreas e atividades operacionais.

(ii) As funções das partes interessadas relevantes nos processos de consulta limitam-se a manifestar posicionamento em relação às propostas apresentadas pela Concessionária para os objetos de consulta e, eventualmente, apresentar propostas alternativas. As partes interessadas relevantes não terão prerrogativa de aprovar ou reprová-las, poder esse que estará, em última instância, sempre a cargo da ANAC. Nem mesmo terão poder de decisão sobre as propostas que serão submetidas à ANAC, prerrogativa da Concessionária.

(iii) O operador aeroportuário e os usuários de suas áreas e atividades operacionais possuem informação mais completa em relação ao ente regulador para definir a remuneração adequada das áreas e atividades operacionais. Assim, para evitar as distorções que poderiam ser geradas por preços estipulados pelo regulador, optou-se nas concessões vigentes por conceder liberdade às partes contratantes para estipular a remuneração, limitando a atuação da ANAC apenas a casos residuais de conflito entre as partes. Ocorre, no entanto, que tais casos se mostraram regra ao invés de exceção, ensejando intervenção frequente da ANAC. Diante disso julgou-se necessária a introdução de um mecanismo que aumentasse a interação entre as partes para reduzir a necessidade de intervenção regulatória.

DADOS DO COLABORADOR
DANIEL PALARO CANHETE (SECRETARIA DE ACOMPANHAMENTO ECONÔMICO - SEAE/MF)
CONTRIBUIÇÃO Nº4637
A SEAE, com o fim de promover a concorrência nos certames licitatórios, sugere à ANAC, com relação aos dispositivos do edital, que: - altere a cláusula 6.17, que estabelece o prazo de cinco anos para proibir a participação dos acionistas da concessionária nas empresas aéreas ou de concessionárias de infraestrutura aeroportuária federal, excluindo a expressão “nos primeiros cinco anos do prazo da Concessão”;
JUSTIFICATIVA
Conforme Parecer sobre Regras Regulatórias nº 175/2016-COGCR/SEAE/MF, de 20.6.2016, relativo à análise concorrencial desta audiência pública.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição, todavia esclarece que a mesma não foi acatada, uma vez que o item 6.16.1 já prevê a necessidade de prévia autorização da ANAC em tais situações. Assim, após o transcurso de cinco anos, será avaliado, em cada caso concreto, se existe risco concorrencial.

DADOS DO COLABORADOR

FABIO FALKENBURGER (MACHADO MEYER SENDACZ E OPICE)

CONTRIBUIÇÃO Nº4641

Sugerimos que a ANAC: 1. Esclareça o aparente conflito de competências nos processos de autorização de funcionamento das atividades econômicas no sítio aeroportuário; 2. Apresente, de forma organizada, documentos que demonstrem a regularização formal de todas as atividades comerciais desenvolvidas no sítio aeroportuário; 3. Apresente os respectivos Certificados de Licenças do Corpo de Bombeiros, com suas possíveis condicionantes; 4. Apresente as atividades operacionais e comerciais que estão sendo desenvolvidas de forma irregular no sítio aeroportuário, bem como a amplitude de faculdade do concessionário para tratar tais irregularidades (do rompimento de eventual contrato à assunção do risco em mantê-lo irregular); E por fim pedimos que a ANAC altere a cláusula 5.2.10 do contrato, para retirar a limitação do Risco do Poder Concedente aos “atrasos decorrentes da não obtenção de autorizações, licenças e permissões de órgãos da Administração Pública Federal”, devendo tal risco ser ampliado, diante do acima exposto, a qualquer âmbito Federativo.

JUSTIFICATIVA

É sabido que o Aeroporto se constitui não apenas em uma universalidade de bens equiparadas a bem público federal enquanto mantida a sua afetação (Art. 38 da Lei nº 7.565/86 – Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA), mas de uma pluralidade de atividades públicas necessárias para o seu desenvolvimento eficiente de processamento de passageiros e cargas de um modal aéreo ponto-a-ponto para outros modais de transporte porta-a-porta, além de todos os controles públicos de nacionalidade, aduana e agro-sanitários para os aeroportos internacionais. Assim, o Operador Aeroportuário tem como atividade fim gerir disponibilidades de instalações dotadas de sistemas e equipamentos na proporcionalidade de suas reais necessidades para o funcionamento sistêmico de uma série de atividades simultâneas e complementares necessárias ao desenvolvimento de tal atividade. Dentre estas necessidades, além das atividades públicas, o CBA

trata como elemento constitutivo do Aeroporto, as áreas destinadas ao seu comércio apropriado e estacionamento de veículos (art. 39, VII e IX), que a ANAC disciplinou e valorizou nos processos de concessão dos aeroportos federais delegados e a serem delegados à iniciativa privada suas explorações, inclusive, como itens da pesquisa de satisfação – chamamos a atenção: mais de 30% da pesquisa com IQS relacionados (Itens 20-22, 26, 30 e 32, Tabela 1, Apêndice C do PEA), bem como o estacionamento é tratado também como elemento obrigatório no PEA. O CBA (art. 41) também prevê que “o funcionamento de estabelecimentos empresariais nas áreas aeroportuárias de que trata o artigo 39, IX, depende de autorização da autoridade aeronáutica, com exclusão de qualquer outra (...)”, devendo Autoridade Aeronáutica ser lida como Autoridade de Aviação Civil (Arts. 50 da Lei nº 11.182/05 n/f do art. 21 da LC. Nº 97/98). Devemos ressaltar que cabe a ANAC, como Autoridade de Aviação Civil, observar e implementar as orientações, diretrizes e políticas estabelecidas pelo governo federal, especialmente no que se refere ao estabelecimento do modelo de concessão de infraestrutura aeroportuária (art. 30, II da Lei Nº 11.182/05), o que foi confirmado pelo Decreto nº 8.517/15. Também determina sua lei de criação, que cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e o fomento da infraestrutura aeroportuária do País (art. 80 da Lei nº 11.182/05). Assim, a Política Nacional de Aviação Civil – PNAC (Decreto nº 6780/09) que, para a iniciativa privada é indicativo do atuar do Poder Público (parte final do art. 174 da CF/88), apresenta o conjunto de diretrizes e estratégias que nortearão o planejamento das instituições responsáveis pelo desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária, estabelecendo objetivos e ações estratégicas para esse setor, dentre elas, destaca-se, como ações específicas direcionadas à Infraestrutura aeroportuária: “estimular o investimento privado na construção e operação de aeródromos”; “incentivar a instalação de atividades econômicas adequadas nas proximidades ou no sítio aeroportuário”; e “Promover junto aos respectivos entes federados o provimento da infraestrutura necessária à implantação e operação dos aeródromos, incluindo o acesso viário”. Por fim, a minuta do Contrato de

Concessão atribui obrigação à ANAC para aprovar os projetos, planos e programas relativos à implantação do Aeroporto (3.2.5), particularmente os referentes às instalações e infraestruturas destinadas às atividades operacionais (3.1.18); bem como acompanhar e apoiar a Concessionária nas ações institucionais junto a órgãos competentes (3.2.8). Também, como direito do Concessionário está a ampla e condicionada possibilidade de exploração comercial do sítio aeroportuário por meio de receitas não tarifárias (4.11-4.14). Diante de tudo o acima exposto assustam matérias amplamente divulgadas acerca do fechamento das lojas comerciais no aeroporto de Guarulhos[1] e do estacionamento de veículos do aeroporto de Fortaleza[2]. Em ambos os casos, a principal fonte do problema está no Alvará de funcionamento por falta do Certificado de Licença do Corpo de Bombeiros - CLCB. Neste sentido urge a necessidade da ANAC esclarecer este conflito de competências, pois por um lado, segundo o marco regulatório setorial, compete exclusivamente à ANAC autorizar a exploração econômica do sítio aeroportuário e por outro parece que esta autorização se condiciona à aprovação do Auto de Vistoria do Corpo de Bombeiros (AVCB). Também urge à ANAC que esclareça sobre a regularização da operação do aeroporto, em suas partes operacionais e comerciais, por atividade separadamente, apresentando todas as autorizações públicas, condicionantes e irregularidades, de forma organizada. Por fim, ressalta-se que este risco transcende o controle do concessionário, que deverá assumir todas as obrigações e direitos relacionados aos contratos que envolvam a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário que lhe tenham sido sub-rogados pela Infraero durante a Fase I-A (cláusula 11.5 do Contrato) Ainda, merece destaque, que tais contratos representam mais de 50% da receita total de cada aeroporto, porém podem estar todos irregulares por falta das devidas autorizações públicas necessárias ao regular funcionamento destas atividades no Aeroporto.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece sua contribuição e informa, inicialmente, que não há qualquer conflito de competência nas disposições contratuais. Independentemente de eventual necessidade de autorização da ANAC para

a exploração de determinadas atividades, a Concessionária deverá observar as normas vigentes que exijam, restrinjam ou condicionem a sua exploração, ainda que emanadas de outros órgãos e de outras esferas de governo. Ademais, da leitura dos itens 5.2.10 e 5.4.15 da minuta de Contrato, depreende-se que, no que tange à alocação de risco quanto ao atraso ou não liberação das autorizações, permissões e licenças, se por fato imputável ao órgão da administração pública federal, o risco será do Poder Concedente. No entanto, se decorrente de fato imputável à Concessionária ou qualquer outro ente, o risco será da Concessionária, já que, além de expresso no item 5.4.15, o rol de riscos do Poder Concedente é exaustivo, conforme se verifica no item 5.3 do Contrato, sendo o risco residual atribuído à Concessionária. Ademais, sob a perspectiva de alocação de risco àquele que pode melhor gerenciá-lo, não faz sentido transferir ao Poder Concedente a responsabilidade por atrasos de órgãos estaduais ou municipais, cujo contato se dará unicamente por meio da Concessionária. Fica ressalvada, todavia, a hipótese de que trata o item 5.2.11., segundo o qual constituem riscos do poder concedente atrasos nas obras decorrentes da demora na obtenção de licenças ambientais quando os prazos de análise do órgão ambiental responsável pela emissão das licenças ultrapassarem as previsões legais, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária.

DADOS DO COLABORADOR
TOZZINIFREIRE ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO Nº4642
Alteração na redação do item 3.2.12 do Contrato para: “3.2.12. colaborar, tempestivamente e nos limites de sua atuação institucional, com as entidades financiadoras da Concessionária, para contribuir com a viabilidade do financiamento dos investimentos, de forma a possibilitar a execução integral do objeto da Concessão”.
JUSTIFICATIVA
Esta cláusula deve estabelecer que o poder concedente terá o dever de colaborar com as entidades financiadoras, para contribuir com a viabilidade do financiamento dos investimentos, de forma tempestiva. De outro modo, a cláusula seria inócua, uma vez que não teria o condão de tornar efetivo o dever de colaborar.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que a atuação da Administração Pública se pauta pelo princípio da eficiência pelo que a colaboração para contribuir com a viabilidade do financiamento dos investimentos ocorrerá de forma a atender os interesses públicos. Informa-se, ademais, que o item foi alterado para deixar claro que a colaboração do Poder Concedente, nesses casos, se dará mediante o fornecimento de informações e esclarecimentos.

DADOS DO COLABORADOR
TOZZINIFREIRE ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO Nº4643
Inclusão do subitem 3.2.15 ao item 3.2 do Contrato com a seguinte redação: “3.2.15. firmar com órgãos públicos, na qualidade de interveniente, todos os convênios e parcerias necessários para a execução do objeto da presente Concessão”.
JUSTIFICATIVA
Cabe ao Poder Concedente disponibilizar à Concessionária as áreas aeroportuárias de modo que o objeto da Concessão possa ser desenvolvido pela Concessionária.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que é dever do Concessionário diligenciar junto aos entes competentes a fim de se promover a execução plena do contrato de Concessão, com exceção aos casos previstos no Contrato. Isso possibilita melhor o gerenciamento do momento e da medida que melhor se coaduna com a situação.

DADOS DO COLABORADOR
TOZZINIFREIRE ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO Nº4644
Inclusão de subitem 3.2.16 ao item 3.2 do Contrato com a seguinte redação: “3.2.16. Celebrar qualquer instrumento legal previsto na legislação brasileira com outros órgãos ou pessoas da Administração Pública Direta e Indireta Federal, Estadual ou Municipal, a fim de garantir a regular ocupação das áreas do Complexo Aeroportuário, sempre que a desapropriação não for o instrumento legalmente adequado para tanto”.
JUSTIFICATIVA
O Poder Concedente tem o dever de celebrar os instrumentos competentes com os órgãos públicos envolvidos, a fim de garantir a regular ocupação das áreas dentro do Complexo Aeroportuário.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que são alocados à Concessionária os riscos relacionados à desocupação e à regular ocupação do complexo aeroportuário e seu entorno, conforme se verifica nos seguintes itens do Contrato: 2.3 a 2.6, 3.1.40, 3.1.50, 3.2.13 e 5.4.24, sem prejuízo do disposto na cláusula 3.2.9 do referido contrato e da legislação aplicável. Desta forma, não se faz cabível a inserção da redação sugerida no Contrato, visto afrontar citada alocação de riscos.

DADOS DO COLABORADOR
TOZZINIFREIRE ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO Nº4645
Inclusão do subitem 3.2.17 ao item 3.2 do Contrato com a seguinte redação: “3.2.17. tomar todas as medidas demarcatórias ou outras necessárias relativas à remoção da ocupação de áreas consideradas terras indígenas ou ocupadas por comunidades quilombolas no Complexo Aeroportuário”.
JUSTIFICATIVA
O Poder Concedente deve se responsabilizar por todas as medidas legalmente necessárias para a demarcação de terras indígenas e regularização de áreas quilombolas no Complexo Aeroportuário, considerando que essas áreas (se pertinentes) possuem um tipo especial de ocupação que demanda a intervenção da União.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que são alocados à Concessionária os riscos relacionados à desocupação e à regular ocupação do complexo aeroportuário e seu entorno, conforme se verifica nos seguintes itens do Contrato de Concessão: 2.3 a 2.5, 3.1.49 e 3.1.50, 3.2.13 e 5.4.24, sem prejuízo do disposto no item 3.2.9 da referida minuta e da legislação aplicável. Esclarece ainda que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) não identificaram a presença de comunidades indígenas ou quilombolas nos sítios aeroportuários, razão pela qual não se faz necessário destacar no Contrato o tipo de tratamento a ser dado a este tipo de ocupação. No entanto, deve ser destacado que os Estudos de Viabilidade não vinculam os documentos jurídicos, na forma do disposto nos itens 1.33 e 1.34 do Edital.

DADOS DO COLABORADOR
TOZZINIFREIRE ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO Nº4647
Alterar o item 5.4.24 para incluir o seguinte: “..., salvo os custos relacionados com as obrigações do Poder Concedente, especialmente aquelas estabelecidas na Cláusula 3.2.17”.
JUSTIFICATIVA
O Poder Concedente deve se responsabilizar por todas as medidas legalmente necessárias para a demarcação de terras indígenas e regularização de áreas quilombolas no Complexo Aeroportuário, considerando que essas áreas (se pertinentes) possuem um tipo especial de ocupação que demanda a intervenção da União.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que são alocados à Concessionária os riscos relacionados à desocupação e à regular ocupação do complexo aeroportuário e seu entorno, conforme se verifica nos seguintes itens do Contrato de Concessão: 2.3 a 2.5, 3.1.49 e 3.1.50, 3.2.13 e 5.4.24, sem prejuízo do disposto no item 3.2.9 da referida minuta e da legislação aplicável. Esclarece ainda que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) não identificaram a presença de comunidades indígenas ou quilombolas nos sítios aeroportuários, razão pela qual não se faz necessário destacar no Contrato o tipo de tratamento a ser dado a este tipo de ocupação. No entanto, deve ser destacado que os Estudos de Viabilidade não vinculam os documentos jurídicos, na forma do disposto nos itens 1.33 e 1.34 do Edital.

DADOS DO COLABORADOR
TOZZINIFREIRE ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO Nº4648
Alterar o item 5.4.24 para incluir o seguinte: “..., salvo os custos relacionados com as obrigações do Poder Concedente, especialmente aquelas estabelecidas na Cláusula 3.2.17”.
JUSTIFICATIVA
O Poder Concedente deve se responsabilizar por todas as medidas legalmente necessárias para a demarcação de terras indígenas e regularização de áreas quilombolas no Complexo Aeroportuário, considerando que essas áreas (se pertinentes) possuem um tipo especial de ocupação que demanda a intervenção da União.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que são alocados à Concessionária os riscos relacionados à desocupação e à regular ocupação do complexo aeroportuário e seu entorno, conforme se verifica nos seguintes itens do Contrato de Concessão: 2.3 a 2.5, 3.1.49 e 3.1.50, 3.2.13 e 5.4.24, sem prejuízo do disposto no item 3.2.9 da referida minuta e da legislação aplicável. Esclarece ainda que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) não identificaram a presença de comunidades indígenas ou quilombolas nos sítios aeroportuários, razão pela qual não se faz necessário destacar no Contrato o tipo de tratamento a ser dado a este tipo de ocupação. No entanto, deve ser destacado que os Estudos de Viabilidade não vinculam os documentos jurídicos, na forma do disposto nos itens 1.33 e 1.34 do Edital.

DADOS DO COLABORADOR
TOZZINIFREIRE ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO Nº4650
Alteração na redação do item 1.1.6 do Edital para: “1.1.6. COLIGADA: sociedades que detiverem a titularidade das ações representativas de 20% ou mais do capital votante da investida”.
JUSTIFICATIVA
O CADE, autoridade concorrencial brasileira, já definiu, após muito debater o tema, que 20% do capital social ou votante, direta ou indiretamente detidos, é o critério mais preciso de definição sobre se empresas pertencem a um mesmo grupo econômico. Inclusive, a Lei Federal nº 8.884/1994 previa que as empresas que pretendessem participar de uma licitação em consórcio deveriam solicitar a anuência do CADE caso se sagssem vencedoras. Posteriormente, a Lei Federal nº 12.529/2011 acabou por excluir tal obrigatoriedade, com base no entendimento de que isso restringiria a competição no mercado e, conseqüentemente, também a competitividade da licitação (parágrafo único do art. 90 da nova lei do CADE). Qualquer definição mais ampla de coligada gerará dúvidas e discussões e poderá, inclusive, ser considerada como restritiva à ampla participação no leilão (e, portanto, violadora do princípio da competitividade aplicável às licitações), especialmente tendo em vista os limites estabelecidos nas cláusulas 3.2 e 3.3 do Edital.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a definição de coligadas inserida no Contrato segue o disposto no artigo 243, parágrafos 1º e 2º da Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976

DADOS DO COLABORADOR

ALBERTO ZOFFMANN DO ESPÍRITO SANTO (ZURICH AIRPORT)

CONTRIBUIÇÃO Nº4651

Sugerimos a inclusão na cláusula 6.25.1, a seguinte condição: “6.25.1 os ganhos econômicos decorrentes de novas fontes geradoras de Receitas Tarifárias que não tenham sido previstas quando do cálculo inicial do teto tarifário, com vistas à modicidade tarifária, desde que os ganhos decorrentes de novas fontes geradoras de Receitas Tarifárias: (i) não contemplem nenhuma receita não tarifária prevista no PEA ou já implementada pela Concessionária e aprovada pela ANAC e, ainda, (ii) não tenham nenhuma relação com itens já previstos dentro de uma Receita Tarifária pré-existente.”

JUSTIFICATIVA

Caso venham a ser criadas novas receitas tarifárias com base em ganhos já previstos na Proposta da Concessionária, como decorrentes de receitas tarifárias previstas no PEA ou autorizadas previamente pela ANAC, ou ainda, caso sejam criadas novas receitas tarifárias provenientes de subitens que já compõe uma receita tarifária pré-existente, o Poder Concedente não deve se apropriar de tais ganhos.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os procedimentos de Revisão Extraordinária objetivam a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a fim de compensar tanto as perdas quanto os ganhos da Concessionária, conforme cláusula 6.21 do Contrato de Concessão e de acordo com os riscos alocados ao Poder Concedente. Desta forma, trata-se o item 6.27.1 do Contrato de novas receitas tarifárias decorrentes de novas fontes, não previstas no momento da licitação e que tenham causado, portanto, desequilíbrio econômico em favor da Concessionária. Excluem-se desses casos a renomeação de receitas já previstas

DADOS DO COLABORADOR
TOZZINIFREIRE ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO Nº4652
Alteração na redação do item 4.14 do Contrato para permitir que a Concessionária celebre contratos com suas partes relacionadas para explorar atividades econômicas que gerem receitas não-tarifárias, desde que tais atividades sejam realizadas em condições de mercado, devidamente justificadas pela Concessionária.
JUSTIFICATIVA
A restrição para celebrar contratos com Partes Relacionadas para explorar atividades econômicas que gerem Receitas Não Tarifárias não possui base legal. O controle estabelecido pelos parâmetros de mercado já seria suficiente a elidir abusos por parte da Concessionária e suas eventuais partes relacionadas.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que nos termos do artigo 25, parágrafo 1º Da Lei 8.987/95, a Concessionária pode contratar com terceiros serviços relacionados à concessão, em regime de direito privado. O parágrafo terceiro do referido artigo prevê que nestas atividades devem ser atendidas as normas regulamentares aplicáveis. Assim, a ANAC, como Poder Concedente das concessões, estabeleceu, por meio da minuta de contrato de concessão o veto à celebração de contratos com partes relacionadas para a exploração das atividades mencionadas. É necessário ressaltar que a ANAC ainda possui competência para editar regulamentação detalhando as regras aplicáveis aos contratos celebrados com Partes Relacionadas, na qualidade de Poder Concedente.

DADOS DO COLABORADOR

ALBERTO ZOFFMANN DO ESPÍRITO SANTO (ZURICH AIRPORT)

CONTRIBUIÇÃO Nº4653

Sugere-se que os itens 3.2 e 5.4.3 sejam alterados para transferir ao Poder Concedente parte do risco de implantação ou expansão de um aeroporto dentro da área de influência do aeroporto: “3.2.15. obrigar-se a não autorizar a expansão ou implantação de aeroporto em um raio de 300 km do Aeroporto que permita qualquer operação de aeronaves com mais de 100 passageiros.” “5.4.3. não efetivação da demanda projetada ou sua redução por qualquer motivo, inclusive se decorrer da implantação de novas infraestruturas aeroportuárias dentro ou fora da área de influência do aeroporto, com exceção apenas do disposto no item 5.2.3 e no item 3.2.15”

JUSTIFICATIVA

Considerando que a concessionária assume muitos riscos e não tem controle sobre as políticas públicas para expandir a infraestrutura do aeroporto, é necessário que o Poder Concedente garanta um limite mínimo para a expansão ou a implementação de possíveis aeroportos concorrentes. Sugerimos que, em um perímetro de 300 km, que é a área de influência possível do aeroporto, outros aeroportos devem ter uma capacidade limitada para proteger a demanda do aeroporto. A Concessionária está obrigada a concordar com as regras impostas pelo Poder Concedente, a pagar outorgas relevantes e a realizar investimentos significativos. Portanto, não é razoável que o Governo venha a posteriormente, conceder outros aeroportos, comprometendo o retorno projetado pelas concessionárias quando da licitação. Caso sejam necessárias expansões da oferta aeroportuária no raio de 300km, o Poder Concedente deve exigir à Concessionária a realização de tais investimentos, mediante aditivo e reequilíbrio econômico-financeiro.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a mesma não será acatada, uma vez que o risco de demanda é melhor gerenciado pela Concessionária.

DADOS DO COLABORADOR

JOSE ALBERTO FERNANDES LOURENÇO (FERNANDES LOURENÇO ADVOGADOS)

CONTRIBUIÇÃO Nº4654

Sugerimos que o capital social mínimo seja revisto compatibilizando-o com o capital que será efetivamente exigido da futura Concessionária.

JUSTIFICATIVA

Todos os aeroportos concedidos até o momento demandaram injeções de capital superiores ao que o Contrato de Concessão, prevê como capital social mínimo. Desta forma, o capital social mínimo exigido da Concessionária deve ser compatibilizado com essa realidade, ajudando no planejamento financeira das licitantes.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão será parcialmente acatada. Tendo em vista a inovação na atual rodada de concessão de exigir o pagamento de 25% da Contribuição Fixa antes da eficácia do contrato, assim como ágio que porventura ocorra, é razoável rever a exigência de 50% de integralização do capital social mínimo no momento inicial da concessão (regra derivada da última rodada de concessão). Desta forma, para adequar os procedimentos da atual rodada de concessões à inovação trazida pela Contribuição Fixa Inicial, o percentual de integralização antes da assinatura do contrato foi alterado para o somatório do valor necessário ao pagamento da Contribuição Fixa Inicial acrescido de 10% do capital social mínimo.

DADOS DO COLABORADOR
FABIO FALKENBURGER (MACHADO MEYER SENDACZ E OPICE)
CONTRIBUIÇÃO Nº4655
<p>Considerando a relevância dos impactos das regras de consulta sobre a operação e planejamento financeiro da Concessionária, mas visando manter os importantes princípios de transparência e cooperação entre operador e usuários almejados pela ANAC, sugerimos alterar o Capítulo 15 da minuta do contrato, com os devidos ajustes de seu texto e Anexos, de forma a que tais regras sejam aplicáveis somente a partir da Fase 2 da Concessão. Dessa forma, a Concessionária estaria protegida de eventuais atrasos (e penalidades correlatas), bem como da incerteza sobre o planejamento econômico e operacional no início da concessão, período em que os investimentos serão mais vultosos e os prazos para elaboração de planos e conclusão de obras serão mais exíguos. Ademais, será propiciado ao mercado brasileiro um maior prazo de amadurecimento para impor ao operador uma obrigação de tal natureza. Dessa forma, será preservada e incentivada a transparência e a cooperação mútua, sem a criação de um ônus potencial e não conhecido integralmente pelo operador tendo em vista os impactos financeiros e operacionais inerentes a tal norma.</p>
JUSTIFICATIVA
Ver em anexo, por favor.
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece o que segue:</p> <p>(i) Conforme consta da Consulta Sobre Aspectos de Regulação Econômica, disponível na página da Audiência Pública, "adaptações em relação às referências estudadas foram necessárias em função das diferenças entre os modelos regulatórios e de outras características específicas do setor aeroportuário no Brasil".</p> <p>(ii) As funções das partes interessadas relevantes nos processos de consulta limitam-se a manifestar posicionamento em relação às propostas apresentadas pela Concessionária para os objetos de consulta e, eventualmente, apresentar propostas alternativas. As partes interessadas</p>

relevantes não terão prerrogativa de aprovar ou reprovar as propostas, poder esse que estará, em última instância, sempre a cargo da ANAC. Nem mesmo terão poder de decisão sobre as propostas que serão submetidas à ANAC, prerrogativa da Concessionária.

(iii) O objetivo da ANAC é deixar claro a necessidade de que as empresas aéreas façam parte do processo de planejamento do aeroporto, para ajudar a identificar deficiências operacionais do projeto. Dessa forma, o objetivo da cláusula é que os problemas operacionais relevantes que tenham sido identificados sejam sanados para que o processo receba a não objeção da ANAC. A ANAC não tem a intenção de apresentar objeção a um dado projeto simplesmente por não atender a todas as solicitações das empresas aéreas.

(iv) As cláusulas relativas às regras de consulta foram redigidas de forma pouco prescritiva e limitaram a atuação da ANAC ao final do processo para garantir flexibilidade à Concessionária para colocar a consulta em prática utilizando procedimentos céleres e adequados a cada caso. A definição dos prazos está, portanto, a cargo da Concessionária. Naturalmente, espera-se que a Concessionária estipule prazos razoáveis para o recebimento de manifestações, preferencialmente os negociando com as partes consultadas (possivelmente por meio da própria consulta). Um novo item será acrescentado ao Capítulo XV para deixar esse ponto mais claro. Não obstante, a cláusula 15.5 do Contrato prevê a possibilidade de publicação pela ANAC de documentos de orientação com sugestões de procedimentos (inclusive prazos) ou até de regulamentação de tais aspectos.

(v) Os Contratos de Concessão vigentes já preveem a possibilidade de estabelecimento de condicionantes à aprovação do Anteprojeto por parte da ANAC sem que se enseje reequilíbrio. A mudança trazida pelo mecanismo proposto, no que tange o estabelecimento de condicionantes à aprovação do Anteprojeto, consiste tão somente na expansão do conjunto de informações disponíveis para a ANAC ao tomar sua decisão. Por participarem diretamente da operação, operadores aeroportuários e empresas naturalmente possuem informação mais completa do que o regulador sobre a adequação dos Anteprojetos, mas atualmente

apenas as considerações do primeiro grupo são conhecidas pela ANAC. Com o estabelecimento da consulta, espera-se reduzir essa assimetria informacional.

(vi) Um dos objetivos do mecanismo de consulta na definição dos preços de áreas e atividades operacionais é tornar transparente o nível de engajamento de cada uma das partes na negociação dos preços para evidenciar eventual abuso de posição dominante - de qualquer uma das partes - e, assim, permitir que a ANAC compense desequilíbrios no poder de barganha ao ser chamada a arbitrar os valores.

DADOS DO COLABORADOR
FABIO FALKENBURGER (MACHADO MEYER SENDACZ E OPICE)
CONTRIBUIÇÃO Nº4658
<p>Sugerimos que a ANAC: 1. Determine que todos os parâmetros da concessão sejam limitados àqueles expressamente definidos no Contrato de Concessão. 2. Discipline expressamente no Contrato que o procedimento de Ampla Discussão Pública será conduzido por empresa especializada ou grupo de profissionais independentes para que proponham alterações necessárias aos Parâmetros da Concessão; 3. O Contrato não deve apenas informar os fundamentos, mas trazer expressamente os limites e parâmetros de sua aplicabilidade; 4. Não tem que orientar a ANAC, mas estabelecer as regras claras de aplicabilidade deste fator/parâmetro; 5. Trazer expressamente os limites de variação do índice não apenas para um período de cinco anos, mas para todo o período da Concessão; 6. Indicar expressamente que este índice recairá tão somente sobre variáveis associadas ao ganho de produtividade das atividades operacionais – remuneradas por tarifa. 7. Como a ANAC é parte interessada, para demonstrar transparência, imparcialidade e boa fé objetiva, este índice deve ser aferido por empresa especializada ou grupo de experts, contratada para tal fim, conforme o Fator-Q prevê;</p>
JUSTIFICATIVA
Vide Anexo.
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que, para conferir maior previsibilidade para a trajetória real das tarifas aeroportuárias, o valor do fator X para cada ano do prazo da concessão deverá estar dentro do intervalo de -2,00% a +2,00%.</p> <p>Adicionalmente, embora a ANAC busque estabelecer o máximo de obrigações e direitos no Contrato para efeitos de transparência e segurança jurídica na relação com a Concessionária, há que se preservar certa flexibilidade regulatória. Nesse sentido, existe a Revisão dos Parâmetros da Concessão – RPC, que inclui a possibilidade de alteração dos</p>

parâmetros citados (Fator X e Q) e a inclusão de outros que sejam importantes para a preservação do equilíbrio econômico-financeiro. É importante ressaltar que o processo será respaldado por ampla discussão pública e que todo ato administrativo deve ser motivado.

DADOS DO COLABORADOR

ALBERTO ZOFFMANN DO ESPÍRITO SANTO (ZURICH AIRPORT)

CONTRIBUIÇÃO Nº4660

(1) Sugerimos a exclusão do capítulo inteiro e de todas as regras de consulta propostas (item 2.32, 2.45, 4.6, 4.7, 11.8, 11.9, 11.10, 11.11, 11.12), bem como das equivalentes penalidades por descumprimento, por serem de aplicação inviável na legislação brasileira. (2) Mediante requerimento, a Concessionária poderá fornecer informações necessárias ao planejamento das partes interessadas, limitadas a informações públicas e relacionadas aos investimentos previstos para os dois anos subsequentes. Entretanto, sob nenhuma hipótese, o PGI poderá ser fornecido a terceiras partes. (3) O Capítulo XV traz uma incerteza e um alto risco de que tarifas não reguladas se tornem reguladas. A ANAC não deve postergar a decisão, mas sim publicar de pronto suas notas de orientação e limitar sua regulamentação às entidades já descrito no capítulo XI (11.7 e 11.14).

JUSTIFICATIVA

A recomendação de exclusão do capítulo decorre do fato de que o presente processo trata de uma licitação pública, em que todas as condições de proposta tem que estar definidas no momento do leilão. A necessidade de consulta e anuência prévia de terceiros para realização de investimentos e definição de receitas sem nenhum parâmetro definido no contrato distorce as condições de isonomia e cria um fator adicional de insegurança jurídica, como o Fator X. Em que pese tal prática ser comum em outros países, na modalidade de contratação pública de concessão, em que o Concessionário tem liberdade na metodologia para se atingir as metas contratadas, a criação de regras posteriores é inviável ou ensejadora de reequilíbrio econômico-financeiro. Por isso, faz-se absolutamente necessária a exclusão de tais regras do contrato. Os investimentos em infraestrutura aeroportuária são muito mais significativos do que aqueles das empresas de "handling" ou das companhias aéreas. As receitas tarifárias reguladas geram um retorno abaixo do custo de capital para os aeroportos, razão pela qual os aeroportos devem ter liberdade na exploração das receitas não reguladas. A regulamentação

excessiva do capítulo 15 sobre receitas não reguladas, seria mais adequada para sistemas “single till”. Sob tal regulamentação excessiva, a ANAC também deveria garantir às concessionárias um retorno mínimo. Ademais, a cooperação entre operadores aeroportuário, empresas áreas e empresas provedoras de serviços pode ocorrer sem regulamentação. A divulgação de algumas informações é aceitável desde que mediante requerimento e limitada a informações públicas e relacionadas aos investimentos previstos para os dois anos subsequentes. O PGI é um documento sensível e deve permanecer em âmbito do ente regulador e o aeroporto. Sua abertura à ANAC é baseada em confidencialidade, na medida em que informações críticas que podem comprometer a competitividade do aeroporto. O documento inclui muito mais informações do que as partes interessadas e companhias aéreas possam precisar para seu planejamento. Qualquer divulgação deve ser feita para sem a necessidade de qualquer aprovação, já que essas partes interessadas e companhias aéreas possuem claramente interesses individuais conflitantes. As companhias aéreas existentes e prestadores de serviços nos aeroportos não poderão usar este processo de consulta para reforçar suas posições atuais e bloquear novos operadores e concorrência futura. Por estas razões é que o PGI, caso mantido o capítulo, o jamais pode ser um documento divulgado às partes interessadas ou às companhias aéreas.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece o que segue:

(i) As cláusulas relativas às regras de consulta foram redigidas de forma pouco prescritiva para garantir flexibilidade à Concessionária para colocar a consulta em prática utilizando procedimentos céleres e adequados a cada caso. Contudo, os parâmetros que devem nortear as discussões promovidas pelas consultas - e que irão nortear eventuais decisões da ANAC - estão definidos no Contrato: as cláusulas 4.5 e 4.5.3 tratam dos parâmetros que devem nortear a consulta sobre gerenciamento tarifário e o mesmo vale para as cláusulas 11.7, 11.10 e 11.12 em relação à consulta sobre a remuneração de áreas e atividades operacionais. As condições para o desenvolvimento dos objetos contratuais submetidos a consulta estão,

portanto, definidas no Edital de Leilão. Assim, alterações nesses objetos resultantes do processo de consulta não ensejam reequilíbrio econômico-financeiro. De forma equivalente, a possibilidade de regulamentação ou de publicação de orientações sobre os procedimentos de consulta já está prevista no Edital, não cabendo reequilíbrio caso se materializem.

(ii) As funções das partes interessadas relevantes nos processos de consulta limitam-se a manifestar posicionamento em relação às propostas apresentadas pela Concessionária para os objetos de consulta e, eventualmente, apresentar propostas alternativas. As partes interessadas relevantes não terão prerrogativa de aprovar ou reprovar as propostas, poder esse que estará, em última instância, sempre a cargo da ANAC. Nem mesmo terão poder de decisão sobre as propostas que serão submetidas à ANAC, prerrogativa da Concessionária.

(iii) A Agência se submete à Lei de Acesso à Informação (Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011). Segundo o art. 3º dessa Lei, “os procedimentos previstos nesta Lei destinam-se a assegurar o direito fundamental de acesso à informação e devem ser executados em conformidade com os princípios básicos da administração pública e com as seguintes diretrizes:

I - observância da publicidade como preceito geral e do sigilo como exceção;

II - divulgação de informações de interesse público, independentemente de solicitações;

III - utilização de meios de comunicação viabilizados pela tecnologia da informação;

IV - fomento ao desenvolvimento da cultura de transparência na administração pública;

V - desenvolvimento do controle social da administração pública.”

Sendo assim, as informações disponibilizadas à Agência pela Concessionária em cumprimento a dispositivos do Contrato de Concessão em princípio também devem estar acessíveis às partes interessadas. A previsão de encaminhamento direto de informações da Concessionária às partes interessadas consiste, portanto, apenas em um meio de simplificar o

processo de consulta, tornando-o mais célere.

Contudo, informações que representem vantagem competitiva para outros agentes econômicos não se submetem ao disposto, conforme parágrafo 2º do art. 5º do Decreto nº 7.724, de 16 de maio de 2012, que regulamenta a Lei de Acesso à Informação:

Art. 2º

(...)

§ 2º Não se sujeitam ao disposto neste Decreto as informações relativas à atividade empresarial de pessoas físicas ou jurídicas de direito privado obtidas pelo Banco Central do Brasil, pelas agências reguladoras ou por outros órgãos ou entidades no exercício de atividade de controle, regulação e supervisão da atividade econômica cuja divulgação possa representar vantagem competitiva a outros agentes econômicos.

Dessa forma, na hipótese de existirem informações que componham o PGI e que a Concessionária considere que representem vantagem competitiva para outros agentes econômicos, a Concessionária poderá solicitar confidencialidade indicando a fundamentação que justificaria a restrição de acesso a essas informações.

(iv) A possibilidade de subsidiar as atividades essenciais de um aeroporto por meio da desregulação da remuneração das atividades não essenciais de fato está implícita na legislação brasileira. Porém, cabe destacar que apenas as receitas comerciais se enquadram no segundo grupo, razão pela qual a remuneração das áreas comerciais não foi submetida às regras de consulta. As áreas e atividades operacionais são, por definição, essenciais para a prestação dos serviços de transporte aéreo e, por essa razão, tem sua remuneração submetida à regulação econômica. A diferença em relação às atividades remuneradas por tarifa consiste apenas na opção regulatória - a ANAC considera, no caso das áreas e atividades operacionais, a liberdade de precificação (condicionada pela possibilidade de regulação em caso de abuso e discriminação, nas concessões vigentes, e pelas regras de consulta, nas novas concessões) um mecanismo mais adequado para promover a eficiência econômica. De forma alguma a precificação do projeto deve considerar as receitas de áreas e atividades

operacionais como compensação para eventuais inadequações dos valores dos tetos tarifários.

DADOS DO COLABORADOR

ALBERTO ZOFFMANN DO ESPÍRITO SANTO (ZURICH AIRPORT)

CONTRIBUIÇÃO Nº4661

(1) Sugerimos a exclusão do capítulo inteiro e de todas as regras de consulta propostas (item 2.32, 2.45, 4.6, 4.7, 11.8, 11.9, 11.10, 11.11, 11.12), bem como das equivalentes penalidades por descumprimento, por serem de aplicação inviável na legislação brasileira. (2) Mediante requerimento, a Concessionária poderá fornecer informações necessárias ao planejamento das partes interessadas, limitadas a informações públicas e relacionadas aos investimentos previstos para os dois anos subsequentes. Entretanto, sob nenhuma hipótese, o PGI poderá ser fornecido a terceiras partes. (3) O Capítulo XV traz uma incerteza e um alto risco de que tarifas não reguladas se tornem reguladas. A ANAC não deve postergar a decisão, mas sim publicar de pronto suas notas de orientação e limitar sua regulamentação às entidades já descrito no capítulo XI (11.7 e 11.14).

JUSTIFICATIVA

A recomendação de exclusão do capítulo decorre do fato de que o presente processo trata de uma licitação pública, em que todas as condições de proposta tem que estar definidas no momento do leilão. A necessidade de consulta e anuência prévia de terceiros para realização de investimentos e definição de receitas sem nenhum parâmetro definido no contrato distorce as condições de isonomia e cria um fator adicional de insegurança jurídica, como o Fator X. Em que pese tal prática ser comum em outros países, na modalidade de contratação pública de concessão, em que o Concessionário tem liberdade na metodologia para se atingir as metas contratadas, a criação de regras posteriores é inviável ou ensejadora de reequilíbrio econômico-financeiro. Por isso, faz-se absolutamente necessária a exclusão de tais regras do contrato. Os investimentos em infraestrutura aeroportuária são muito mais significativos do que aqueles das empresas de “handling” ou das companhias aéreas. As receitas tarifárias reguladas geram um retorno abaixo do custo de capital para os aeroportos, razão pela qual os aeroportos devem ter liberdade na exploração das receitas não reguladas. A regulamentação

excessiva do capítulo 15 sobre receitas não reguladas, seria mais adequada para sistemas “single till”. Sob tal regulamentação excessiva, a ANAC também deveria garantir às concessionárias um retorno mínimo. Ademais, a cooperação entre operadores aeroportuário, empresas áreas e empresas provedoras de serviços pode ocorrer sem regulamentação. A divulgação de algumas informações é aceitável desde que mediante requerimento e limitada a informações públicas e relacionadas aos investimentos previstos para os dois anos subsequentes. O PGI é um documento sensível e deve permanecer em âmbito do ente regulador e o aeroporto. Sua abertura à ANAC é baseada em confidencialidade, na medida em que informações críticas que podem comprometer a competitividade do aeroporto. O documento inclui muito mais informações do que as partes interessadas e companhias aéreas possam precisar para seu planejamento. Qualquer divulgação deve ser feita para sem a necessidade de qualquer aprovação, já que essas partes interessadas e companhias aéreas possuem claramente interesses individuais conflitantes. As companhias aéreas existentes e prestadores de serviços nos aeroportos não poderão usar este processo de consulta para reforçar suas posições atuais e bloquear novos operadores e concorrência futura. Por estas razões é que o PGI, caso mantido o capítulo, o jamais pode ser um documento divulgado às partes interessadas ou às companhias aéreas.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece o que segue:

(i) As cláusulas relativas às regras de consulta foram redigidas de forma pouco prescritiva para garantir flexibilidade à Concessionária para colocar a consulta em prática utilizando procedimentos céleres e adequados a cada caso. Contudo, os parâmetros que devem nortear as discussões promovidas pelas consultas - e que irão nortear eventuais decisões da ANAC - estão definidos no Contrato: as cláusulas 4.5 e 4.5.3 tratam dos parâmetros que devem nortear a consulta sobre gerenciamento tarifário e o mesmo vale para as cláusulas 11.7, 11.10 e 11.12 em relação à consulta sobre a remuneração de áreas e atividades operacionais. As condições para o desenvolvimento dos objetos contratuais submetidos a consulta estão,

portanto, definidas no Edital de Leilão. Assim, alterações nesses objetos resultantes do processo de consulta não ensejam reequilíbrio econômico-financeiro. De forma equivalente, a possibilidade de regulamentação ou de publicação de orientações sobre os procedimentos de consulta já está prevista no Edital, não cabendo reequilíbrio caso se materializem.

(ii) As funções das partes interessadas relevantes nos processos de consulta limitam-se a manifestar posicionamento em relação às propostas apresentadas pela Concessionária para os objetos de consulta e, eventualmente, apresentar propostas alternativas. As partes interessadas relevantes não terão prerrogativa de aprovar ou reprovar as propostas, poder esse que estará, em última instância, sempre a cargo da ANAC. Nem mesmo terão poder de decisão sobre as propostas que serão submetidas à ANAC, prerrogativa da Concessionária.

(iii) A Agência se submete à Lei de Acesso à Informação (Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011). Segundo o art. 3º dessa Lei, “os procedimentos previstos nesta Lei destinam-se a assegurar o direito fundamental de acesso à informação e devem ser executados em conformidade com os princípios básicos da administração pública e com as seguintes diretrizes:

I - observância da publicidade como preceito geral e do sigilo como exceção;

II - divulgação de informações de interesse público, independentemente de solicitações;

III - utilização de meios de comunicação viabilizados pela tecnologia da informação;

IV - fomento ao desenvolvimento da cultura de transparência na administração pública;

V - desenvolvimento do controle social da administração pública.”

Sendo assim, as informações disponibilizadas à Agência pela Concessionária em cumprimento a dispositivos do Contrato de Concessão em princípio também devem estar acessíveis às partes interessadas. A previsão de encaminhamento direto de informações da Concessionária às partes interessadas consiste, portanto, apenas em um meio de simplificar o

processo de consulta, tornando-o mais célere.

Contudo, informações que representem vantagem competitiva para outros agentes econômicos não se submetem ao disposto, conforme parágrafo 2º do art. 5º do Decreto nº 7.724, de 16 de maio de 2012, que regulamenta a Lei de Acesso à Informação:

Art. 2º

(...)

§ 2º Não se sujeitam ao disposto neste Decreto as informações relativas à atividade empresarial de pessoas físicas ou jurídicas de direito privado obtidas pelo Banco Central do Brasil, pelas agências reguladoras ou por outros órgãos ou entidades no exercício de atividade de controle, regulação e supervisão da atividade econômica cuja divulgação possa representar vantagem competitiva a outros agentes econômicos.

Dessa forma, na hipótese de existirem informações que componham o PGI e que a Concessionária considere que representem vantagem competitiva para outros agentes econômicos, a Concessionária poderá solicitar confidencialidade indicando a fundamentação que justificaria a restrição de acesso a essas informações.

(iv) A possibilidade de subsidiar as atividades essenciais de um aeroporto por meio da desregulação da remuneração das atividades não essenciais de fato está implícita na legislação brasileira. Porém, cabe destacar que apenas as receitas comerciais se enquadram no segundo grupo, razão pela qual a remuneração das áreas comerciais não foi submetida às regras de consulta. As áreas e atividades operacionais são, por definição, essenciais para a prestação dos serviços de transporte aéreo e, por essa razão, tem sua remuneração submetida à regulação econômica. A diferença em relação às atividades remuneradas por tarifa consiste apenas na opção regulatória - a ANAC considera, no caso das áreas e atividades operacionais, a liberdade de precificação (condicionada pela possibilidade de regulação em caso de abuso e discriminação, nas concessões vigentes, e pelas regras de consulta, nas novas concessões) um mecanismo mais adequado para promover a eficiência econômica. De forma alguma a precificação do projeto deve considerar as receitas de áreas e atividades

operacionais como compensação para eventuais inadequações dos valores dos tetos tarifários.

DADOS DO COLABORADOR
TOZZINIFREIRE ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO Nº4662
Sugerimos a alteração da redação do item 1.1.18 do Edital para estabelecer uma definição objetiva e clara de Controladora baseada no critério de 50% + 1 de participação acionária para fins da licitação, de acordo com a redação abaixo indicada: “1.1.18. Controladora: pessoa física ou jurídica ou grupo de pessoas vinculadas sobre acordo de voto que seja titular de 50% + 1 das ações representativas do capital social votante da investida”.
JUSTIFICATIVA
Qualquer definição mais ampla de controlada gerará dúvidas e discussões e poderá, inclusive, ser considerada como restritiva à ampla participação no leilão (e, portanto, violadora do princípio da competitividade aplicável às licitações), especialmente tendo em vista os limites estabelecidos nas cláusulas 3.2 e 3.3 do Edital.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que a definição de Controladora inserida no Contrato segue o disposto no artigo 116, caput, e alíneas "a" e "b" da Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976.

DADOS DO COLABORADOR
TOZZINIFREIRE ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO Nº4665
<p>Sugerimos incluir uma regra determinando que os novos contratos entre a Infraero e terceiros para contratação de serviços ou autorização de atividades comerciais nos Aeroportos durante o período compreendido entre a data em que os contratos celebrados pela Infraero forem disponibilizados para fins de due diligence e a efetiva transferência da operação aeroportuária à Concessionária deverão ser celebrados pelo menor prazo tecnicamente viável.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Tendo em vista que a operação aeroportuária será assumida pela concessionária, que deverá respeitar todos os contratos em vigor, a concessionária não deve arcar com contratos de longo prazo celebrados pela Infraero após a análise de todos os documentos disponibilizados relacionados à operação e calculados no plano de negócios da concessionária na fase de licitação.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão de inclusão de regra que limite a celebração de contratos da INFRAERO com terceiros a partir da publicação do edital até a efetiva transferência da operação aeroportuária à Concessionária não é a mais recomendada, tendo em vista que até a efetiva transição das operações para a Concessionária a responsabilidade pela operação dos aeroportos é da INFRAERO e a ela caberá avaliar a relevância das contratações e renovações.</p> <p>Destaca-se que, nos termos do item 11.3, a Concessionária assumirá, mediante sub-rogação nos contratos celebrados pela Infraero, todos os direitos dele decorrentes, de maneira que, caso a manutenção daqueles contratos não se coadune com o plano de negócios da Concessionária, esta terá os instrumentos contratuais necessários à sua rescisão.</p>

DADOS DO COLABORADOR
TOZZINIFREIRE ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO Nº4666
Sugerimos a alteração da cláusula, conforme segue: “2.28.6. Caberá à Infraero notificar os seus prestadores de serviços sobre a rescisão dos contratos a partir do 1º (primeiro) mês seguinte ao término do Estágio 2, sendo a responsável pela implementação de todas as medidas necessárias à rescisão dos respectivos contratos, incluindo o pagamento das indenizações devidas.”
JUSTIFICATIVA
Não podem as indenizações a serem pagas ficar a cargo da Concessionária, tendo em vista que é a Infraero quem deve arcar com tais custos.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o item 2.25.6 do Contrato atribui à INFRAERO a responsabilidade por providenciar a rescisão dos contratos com os seus prestadores de serviços. Cumpre ainda esclarecer que a responsabilização por eventuais verbas devidas em contratos de prestação de serviços rescindidos pela Infraero encontra-se disciplinada na matriz de risco do contrato, em especial o disposto nos itens 5.2.13 e 5.4.19 do Contrato.

DADOS DO COLABORADOR
ANA CÂNDIDA DE MELLO CARVALHO
CONTRIBUIÇÃO Nº4667
Sugerimos: (i) a alteração das cláusulas 5.2 e 5.2.7 para esclarecer que os tributos estaduais e municipais já estão incluídos em seu escopo. (ii) que a exceção sobre os impostos sobre a renda seja excluída.
JUSTIFICATIVA
Quanto ao item (i), para evitar dúvidas de que os tributos estaduais e municipais já estão incluídos em seu escopo. Quanto ao item (ii), a justificativa para a exclusão dos impostos sobre a renda da exceção se dá pela pouca definição dos termos utilizados (não está claro quais são os tributos levados em consideração para os propósitos da cláusula), ou pelo fato de que alterações na legislação relativa à impostos sobre a renda pode impactar a rentabilidade do negócio, afetando o Plano de Negócios. Quanto ao item (iii),
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece sua contribuição e informa que, quanto ao item (i), não se faz necessária qualquer alteração do dispositivo, uma vez que faz menção a mudança na legislação tributária sem especificar em qual esfera de poder, aplicando-se, portanto, às esferas federal, estadual e municipal. Quanto ao item (ii), o item 5.2.7 da minuta de Contrato se mostra em consonância com o disposto no art. 9º, §3º, da Lei nº 8.987/95, que estabelece que "ressalvados os impostos sobre a renda, a criação, alteração ou extinção de quaisquer tributos ou encargos legais, após a apresentação da proposta, quando comprovado seu impacto, implicará a revisão da tarifa, para mais ou para menos, conforme o caso", cabendo apontar, adicionalmente, que a revisão extraordinária, no caso, deverá observar as disposições específicas da Seção III do CAPÍTULO VI da Minuta de Contrato, inclusive no tocante às formas de implementação da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Cumpre esclarecer, ademais, que a expressão "Impostos sobre a Renda", empregada tanto na minuta de Contrato como na legislação supramencionada, abarca o Imposto de Renda e todos os demais tributos incidentes sobre a renda ou lucro, a exemplo da

Contribuição Social sobre o Lucro Líquido.

DADOS DO COLABORADOR
DENIS CARDOSO FIRMINO
CONTRIBUIÇÃO Nº4668
Solicitação de exclusão ou alteração da exigência de operador aeroportuário com experiência prévia.
JUSTIFICATIVA
Da forma como lançada no edital, a exigência, além de impertinente, limita a concorrência, tornando-se ilegal. **** o sistema está apresentando problemas, de forma que o arquivo será enviado para o e-mail lconcessoes.poa-ssa-fln-for@anac.gov.br ***
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa, inicialmente, que a exigência de participação societária equivalente a, no mínimo, 15% do Consórcio licitante pelo operador aeroportuário consta na Resolução nº 05 do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República, de 13 de setembro de 2016, que aprovou a concessão como modalidade operacional para a exploração dos Aeroportos Internacionais Deputado Luís Eduardo Magalhães, localizado no Município de Salvador, no Estado da Bahia; Salgado Filho, localizado no Município de Porto Alegre, no Estado do Rio Grande do Sul; Hercílio Luz, localizado no Município de Florianópolis, no Estado de Santa Catarina; e Pinto Martins, localizado no Município de Fortaleza, no Estado do Ceará; e define outras condições aplicáveis ao respectivo processo de desestatização.</p> <p>Cabe ressaltar, ademais, que a exigência de 15% de participação do operador aeroportuário nos Consórcios visa a aumentar o comprometimento do operador aeroportuário nas atividades e investimentos da Concessionária e o efetivo aproveitamento do know how e tecnologia associados às empresas que já desempenham relevante papel nos maiores aeroportos internacionais do mundo.</p>

DADOS DO COLABORADOR

TOZZINIFREIRE ADVOGADOS

CONTRIBUIÇÃO Nº4669

Sugerimos que a alteração da cláusula 2.65 nos seguintes termos:
“A Concessionária deverá fazer todos os investimentos necessários para garantir a continuidade e atualidade dos serviços. Ao final do prazo da concessão, todos os investimentos realizados e ainda não amortizados ou depreciados deverão ser indenizados pelo Poder Concedente”.

JUSTIFICATIVA

A Concessionária deve ser indenizada por quaisquer investimentos realizados que não tenham sido amortizados ao término da Concessão, mesmo que feitos em atenção à obrigação de manter a continuidade e atualidade dos serviços.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que todos os bens integrantes da
Concessão decorrentes de investimentos realizados pela Concessionária deverão ser
depreciados e amortizados no prazo da Concessão para que não haja valores a
serem indenizados quando do término de seu prazo. Cabe ressaltar caberá indenização relativa aos investimentos não amortizados em caso de extinção antecipada da concessão.

DADOS DO COLABORADOR

TOZZINIFREIRE ADVOGADOS

CONTRIBUIÇÃO Nº4670

Sugerimos alterar a redação da Cláusula nos seguintes termos:
“3.1.4 Receber a posse e ocupar os imóveis passíveis de imediata ocupação e assumir a responsabilidade pela guarda dos mesmos, bem como dos seus respectivos equipamentos e bens, a partir da data de assinatura deste instrumento ou da data na qual a ocupação se torne legalmente possível, de forma a poder devolvê-los à ANAC em boas condições”.

JUSTIFICATIVA

Por esta Cláusula, a Concessionária assume a responsabilidade de imediatamente ocupar todos os imóveis na data de assinatura do instrumento objeto deste Anexo. Contudo, nem todas as áreas podem estar preparadas para a imediata ocupação em razão de atrasos em ações de desapropriação, atrasos relacionados às obrigações do Poder Concedente, ou falta de todas as condições legais (tais como a emissão de licenças e outros problemas ambientais).

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que as áreas de cada Complexo Aeroportuário, delimitadas no Anexo 02 à minuta de Contrato - Plano de Exploração Aeroportuária (PEA) - serão transferidas à Concessionária concomitantemente à celebração dos respectivos Contratos, nos termos do item do Contrato, não existindo óbice legal para tanto.

Nesse sentido, a Concessionária deve envidar os melhores esforços para ocupar os imóveis e zelar pela integridade dos mesmos. No caso de impossibilidade fática de ocupação de determinada área situada no interior do Aeroporto, entende-se que a Concessionária possuirá legitimidade para buscar os meios jurídicos necessários à restituição da posse do bem em sua integralidade. No caso de licenças ambientais, entende-se que estas podem condicionar o uso e ocupação de determinada área do Aeroporto, mas não impedem legalmente a transferência da posse para a Concessionária.

DADOS DO COLABORADOR
TOZZINIFREIRE ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO Nº4671
nós sugerimos modificar a cláusula 1.1.2 com uma redação similar à seguinte para fins de esclarecer essa questão: “1.1.2. Permissão de uso e acesso gratuito dos bens inventariados indicados na lista anexa, conforme Cláusulas 3.2.10 e 3.2.10.1 do Contrato de Concessão, do qual este Termo passa a fazer parte integrante, a fim de que a Concessionária proceda à execução do objeto concedido. A Concessionária poderá, em nome próprio, pleitear contra terceiros o uso e acesso gratuitos aos bens e áreas ora concedidos, caso estes se encontrem ocupados ou na posse de terceiros.”
JUSTIFICATIVA
A Concessionária terá uma “permissão de uso e acesso” administrativa às áreas e ativos dos Aeroportos. Considerando que esse não é um direito muito bem definido legalmente sobre imóveis, nós entendemos que esclarecer os poderes da Concessionária para usar esse direito contra terceiros e ocupantes dessas áreas evitaria dúvidas ou obstáculos jurídicos que esses terceiros poderiam opor contra a entrega dessas áreas ou ativos à Concessionária.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a inclusão do texto proposto é desnecessária, haja vista que a legislação vigente já confere os poderes necessários para a adoção de providências relacionadas à regular ocupação do complexo aeroportuário.

DADOS DO COLABORADOR
TOZZINIFREIRE ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO Nº4672
<p>Sugerimos modificar a cláusula 1.1.2 com uma redação similar à seguinte para fins de esclarecer essa questão: “1.1.2. Permissão de uso e acesso gratuito dos bens inventariados indicados na lista anexa, conforme Cláusulas 3.2.10 e 3.2.10.1 do Contrato de Concessão, do qual este Termo passa a fazer parte integrante, a fim de que a Concessionária proceda à execução do objeto concedido. A Concessionária poderá, em nome próprio, pleitear contra terceiros o uso e acesso gratuitos aos bens e áreas ora concedidos, caso estes se encontrem ocupados ou na posse de terceiros.”</p>
JUSTIFICATIVA
<p>A Concessionária terá uma “permissão de uso e acesso” administrativa às áreas e ativos dos Aeroportos. Considerando que esse não é um direito muito bem definido legalmente sobre imóveis, nós entendemos que esclarecer os poderes da Concessionária para usar esse direito contra terceiros e ocupantes dessas áreas evitaria dúvidas ou obstáculos jurídicos que esses terceiros poderiam opor contra a entrega dessas áreas ou ativos à Concessionária.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a inclusão do texto proposto é desnecessária, haja vista que a legislação vigente já confere os poderes necessários para a adoção de providências relacionadas à regular ocupação do complexo aeroportuário.</p>

DADOS DO COLABORADOR
ANA CÂNDIDA DE MELLO CARVALHO
CONTRIBUIÇÃO Nº4673
Sugerimos: (i) a alteração da cláusula 5.2.7 nos seguintes termos:“5.2.7. mudança na legislação tributária que aumente custos da obra, custos operacionais ou custos de manutenção de equipamentos, exceto as mudanças nos Impostos sobre a Renda, observado o disposto no artigo 9º, § 3º, da Lei nº 8.987/95;” (ii) que seja incluída uma definição de “Impostos sobre a Renda” no item 1.1, indicando expressamente que se referem ao Imposto de Renda Pessoa Jurídica e à Contribuição sobre o Lucro Líquido, se for o caso.
JUSTIFICATIVA
Justificativa: A expressão “Impostos sobre a Renda”, ainda que decorra da legislação citada acima, não é clara no que se refere a quais seriam os tributos efetivamente abrangidos em tal conceito.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece sua contribuição e informa que o item 5.2.7 do Contrato se mostra em consonância com o disposto no art. 9º, §3º, da Lei nº 8.987/95, que estabelece que "ressalvados os impostos sobre a renda, a criação, alteração ou extinção de quaisquer tributos ou encargos legais, após a apresentação da proposta, quando comprovado seu impacto, implicará a revisão da tarifa, para mais ou para menos, conforme o caso", cabendo apontar, adicionalmente, que a revisão extraordinária, no caso, deverá observar as disposições específicas da Seção III do CAPÍTULO VI da Minuta de Contrato, inclusive no tocante às formas de implementação da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Cumpre esclarecer, ademais, que a expressão "Impostos sobre a Renda", empregada tanto na minuta de Contrato como na legislação supramencionada, abarca o Imposto de Renda e todos os demais tributos incidentes sobre a renda ou lucro, a exemplo da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido.

DADOS DO COLABORADOR
TOZZINIFREIRE ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO Nº4674
Sugerimos a alteração da cláusula nos seguintes termos: “5.2.13. custos relacionados aos passivos fiscais, previdenciários, cíveis e outros, em âmbito federal, estadual ou municipal, que decorram de atos ou fatos anteriores ao Estágio 3 da fase I-A, salvo se decorrentes de atos da Concessionária relacionados à execução da Fase I-B do Contrato”.
JUSTIFICATIVA
Deve ser esclarecido na redação que tais riscos estão sob a responsabilidade do poder concedente para as 3 esferas federativas.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece sua contribuição e informa que não se faz necessária qualquer alteração do dispositivo, uma vez que faz menção a passivos sem especificar que estejam relacionados a qualquer esfera de poder, aplicando-se, portanto, às esferas federal, estadual e municipal.

DADOS DO COLABORADOR

ANA CÂNDIDA DE MELLO CARVALHO

CONTRIBUIÇÃO Nº4675

Sugerimos a alteração da Cláusula 5.2.14, nos seguintes termos: “5.2.14. custos relacionados aos passivos ambientais que tenham origem até a Data de Eficácia do Contrato, conhecidos ou não”. Diante disso, sugerimos a alteração da Cláusula 5.2.14.1, conforme segue: “5.2.14.1. custos relacionados à confirmação de existência de contaminação do solo e águas subterrâneas na área do aeroporto que decorram de atos ou fatos anteriores à data de Eficácia do Contrato e custos relacionados à investigação detalhada, análise de risco, remediação e eventuais pleitos de terceiros caso a contaminação seja confirmada, tais como ações judiciais, multas ou inquéritos civis”.

JUSTIFICATIVA

Constituem riscos suportados pelo Poder Concedente que poderão ensejar revisão extraordinária os custos relacionados a passivos ambientais que tenham origem e não sejam conhecidos até a data da publicação do edital. Caberia ao Poder Concedente a responsabilidade pelos custos associados aos passivos ambientais que tenham origem até a data de eficácia do contrato, conhecidos ou não. Caso a responsabilidade pelos custos seja transferida à Concessionária, é necessário haver relação indicando os passivos ambientais conhecidos. O Relatório Ambiental dos Estudos de Viabilidade aponta a possível existência de passivos cujo conhecimento efetivo dependerá de resultado de investigações a serem realizadas. Além disso, os custos relativos à confirmação de existência de contaminação de solo e água na área do aeroporto decorrente de atos ou fatos anteriores à data de eficácia do contrato são de responsabilidade da ANAC. A menos que a redação da cláusula 5.2.14 acima seja alterada conforme sugestão, não fica claro nesta cláusula se, uma vez constatada a contaminação, ela será considerada conhecida, passando a ser de responsabilidade da concessionária ou permanecendo como de responsabilidade do Poder Concedente, especialmente no que se refere a outros custos relativos à investigação detalhada, análise de risco,

remediação e danos a terceiros causados pela contaminação.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece sua contribuição e informa que os Proponentes terão acesso ao sítio aeroportuário, bem como aos documentos de licenciamento existentes, em acréscimo às informações constantes dos relatórios ambientais, sem prejuízo da aplicação do disposto nos itens 1.33 e 1.34 do Edital. Por tal motivo, decidiu-se alocar à Concessionária a responsabilidade pela resolução dos passivos ambientais, incluídos os custos associados, observado o disposto no item 5.2.14 do Contrato, que aloca ao Poder Concedente custos relacionados aos passivos ambientais que tenham origem e não sejam conhecidos até a data de publicação do Edital e custos relacionados à confirmação de existência de contaminação do solo e águas subterrâneas na área do aeroporto que decorram de atos ou fatos anteriores à Data de Eficácia do Contrato.

DADOS DO COLABORADOR

ANA CÂNDIDA DE MELLO CARVALHO

CONTRIBUIÇÃO Nº4676

Item 5.2.12 do Contrato: Sugerimos a inclusão de regras que direcionem as reclamações trabalhistas e outras ações judiciais que forem promovidas diretamente contra a concessionária e que contenham atos e fatos anteriores à data da transferência.

JUSTIFICATIVA

De acordo com esta cláusula todos os passivos decorrentes de relações trabalhistas anteriores à data da transferência são de responsabilidade do Poder Concedente. O não detalhamento das condições em que isto ocorre prejudica o planejamento da Concessionária e sujeita a sua implantação a discussões judiciais.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece sua contribuição e informa que o item em comento já apresenta regramento suficiente quanto aos custos relacionados aos passivos decorrentes das relações trabalhistas anteriores à data de transferência do contrato de trabalho, expressamente alocando-os ao Poder Concedente. Não há base legal para o direcionamento de eventuais ações judiciais promovidas por terceiros diretamente contra a Concessionária, restando integralmente aplicável a legislação processual e trabalhista brasileira, ressalvada apenas a responsabilidade do Poder Concedente, assumida entre as partes, nos exatos termos do Contrato de Concessão.

DADOS DO COLABORADOR

ANA CÂNDIDA DE MELLO CARVALHO

CONTRIBUIÇÃO Nº4678

Sugerimos alterar a cláusula 2.5 para uma redação similar à seguinte: “2.5 A Concessionária será responsável por promover a desocupação de área localizada no sítio aeroportuário, em posse ou detenção de terceiros, prévias ou posteriores à celebração do Contrato, sempre que referida desocupação for necessária para fins do presente Contrato.”

JUSTIFICATIVA

A Cláusula 2.5 do Contrato não é clara sobre a necessidade da Concessionária remover todos os ocupantes das áreas dos Aeroportos, independentemente da necessidade dessa remoção. Nós entendemos que permitir a Concessionária escolher remover os ocupantes sempre que isto for necessário seria uma ferramenta importante para uma administração custo-eficiente.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que a defesa e manutenção da área do Aeroporto constituem-se em obrigação da Concessionária, independentemente da utilização da área objeto de ocupação irregular. Cabe esclarecer ainda que a área será transferida à Concessionária concomitantemente à celebração do Contrato, razão pela qual entende-se que a Concessionária terá melhores condições de gerenciar a desocupação da área do aeroporto, nos moldes definidos em seu projeto. Pelas razões expostas, a sugestão não foi acatada.

DADOS DO COLABORADOR
TOZZINIFREIRE ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO Nº4679
Alteração na redação do item 5.2.9 do Contrato para: "5.2.9. situação geológica do Aeroporto diferente da prevista para a execução das obras, incluindo a possível existência de sítios ou bens arqueológicos na área do Aeroporto, assim como os custos decorrentes deste evento;"
JUSTIFICATIVA
A Concessionária correrá o risco de encontrar as propriedades em condições geológicas diferentes daquelas avaliadas antes do início das construções. Recomendamos que essa responsabilidade seja transferida ao Poder Concedente, ou que, pelo menos, seja estabelecido um limiar máximo pelo qual a Concessionária se responsabilizará.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que, no tocante ao risco de situação geológica do aeroporto, deve ser observada a regra disposta nos itens 1.33 e 1.34 do Edital, que estabelece serem as Proponentes responsáveis pela análise direta das condições do respectivo Complexo Aeroportuário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, bem como pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, devendo arcar com seus respectivos custos e despesas, inclusive no tocante à realização de estudos, investigações, levantamentos, projetos e investimentos. No entanto, cabe destacar que será facultado às interessadas a realização de visitas técnicas, a fim de vistoriar o Complexo Aeroportuário, na forma dos itens 1.16 e 1.17 do Edital.

DADOS DO COLABORADOR

ANA CÂNDIDA DE MELLO CARVALHO

CONTRIBUIÇÃO Nº4680

sugerimos acrescentar uma cláusula com redação similar à seguinte para fins de esclarecer essa questão: “3.2.9.1 – por meio da autorização de que trata o item 3.2.9 acima, o Poder Concedente também garantirá à Concessionária o direito: (i) de ser imitada na posse de referidas áreas e bens em nome próprio; e (ii) reclamar sua imissão na posse contra terceiros ou ocupantes.”

JUSTIFICATIVA

A Concessionária terá uma “permissão de uso e acesso” administrativa às áreas dos Aeroportos. Considerando que esse não é um direito muito bem definido legalmente sobre imóveis, nós entendemos que esclarecer os poderes da Concessionária para usar esse direito contra terceiros e ocupantes dessas áreas evitaria dúvidas ou obstáculos jurídicos que esses terceiros poderiam opor contra a entrega dessas áreas à Concessionária

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a inclusão do texto proposto é desnecessária, haja vista que a legislação vigente já confere os poderes necessários para a adoção de providências relacionadas à regular ocupação do complexo aeroportuário.

DADOS DO COLABORADOR
ANA CÂNDIDA DE MELLO CARVALHO
CONTRIBUIÇÃO Nº4681
<p>Sugerimos acrescentar uma cláusula com redação similar à seguinte, a fim de esclarecer a questão: “2.4.1 A Concessionária poderá pleitear e ser imitada provisoriamente na posse das áreas referidas no item 2.4 acima no âmbito dos procedimentos de desapropriação extrajudicial ou judicial que venha a promover nos termos do item 3.1.41. No entanto, a posse da Concessionária somente surtirá efeitos para fins do presente Contrato mediante a celebração do aditivo ao Termo de Aceitação Definitiva e Permissão de Uso de Ativos a que faz referência o item 2.4.”.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>O Contrato determina que a Concessionária somente será imitada na posse das áreas sujeitas a futuras desapropriações iniciadas após a assinatura do Contrato por meio da celebração de um aditivo ao Termo de Aceitação Definitiva e Permissão do Uso de Ativos. Contudo, a Concessionária poderá necessitar ser imitada na posse dessas áreas durante procedimentos de desapropriação para fins de cumprimento de exigências legais.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece sua contribuição e esclarece: a Concessionária será responsável por promover as desapropriações e desocupações, poderá adotar as medidas processuais cabíveis para resguardar seu efeito prático. Para a produção de efeitos no Contrato, por sua vez, a imissão na posse das referidas áreas deverá ser formalizada por meio de um termo aditivo ao Termo de Aceitação Definitiva e permissão de uso de ativos. Desse modo, não se faz necessária a inclusão sugerida.</p>

DADOS DO COLABORADOR
TOZZINIFREIRE ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO Nº4682
<p>A redação do item 16.5 do Contrato sugere que apenas os litígios surgidos após o término da execução contratual poderão ser submetidos à arbitragem (indenização). Sugerimos esclarecer que qualquer litígio surgido durante ou após a execução contratual deverão ser submetidos à arbitragem. Sugerimos, ainda, a exclusão da cláusula de foro prevista no item 18.1 do contrato.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>As cláusulas não deixam claro quais são os temas sujeitos à arbitragem ou ao judiciário, o que poderá gerar grandes disputas futuras.</p>
RESPOSTA DA ANAC
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o item relativo a arbitragem foi ajustado para refletir as disposições da Medida Provisória n.º 752 de 24 de novembro de 2016 que, por sua vez, estabelece o escopo de aplicação desse mecanismo de resolução de conflitos.</p>

DADOS DO COLABORADOR
ANA CÂNDIDA DE MELLO CARVALHO
CONTRIBUIÇÃO Nº4683
Sugerimos: (a) a alteração da Cláusula 17.5 para se utilizar a Cláusula Padrão da CCI e (b) eliminar a Cláusula 18.1 (cláusula de eleição de foro judicial).
JUSTIFICATIVA
A Cláusula 17.5 limita o escopo da arbitragem “às indenizações eventualmente devidas quando da extinção”, ao passo que a Cláusula 18.1 estabelece a competência das cortes federais de Brasília para “dirimir quaisquer controvérsias relativas ao Contrato”. Para evitar controvérsia, sugerimos nova redação.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que não identificou a controvérsia apontada, uma vez que o item 18.1 ressalva expressamente as hipóteses de submissão de conflitos à arbitragem.

DADOS DO COLABORADOR
TOZZINIFREIRE ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO Nº4688
Sugerimos alterar a cláusula 3.1.52 para uma redação similar a esta: “3.1.52 manter a integridade da área do Aeroporto, inclusive adotando as providências necessárias à desocupação das áreas do sítio aeroportuário ocupadas por terceiros, sempre que a desocupação for necessária para o cumprimento do presente Contrato;”
JUSTIFICATIVA
A Cláusula 3.1.52 torna obrigatório à Concessionária desocupar todos os ocupantes das áreas do Aeroporto. Nós entendemos que permitir a Concessionária escolher remover ocupantes somente quando estritamente necessário pode ser uma ferramenta importante para uma administração custo-efetiva.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que a defesa e manutenção da área do Aeroporto constituem-se obrigação da Concessionária, independentemente da utilização da área objeto de ocupação irregular. Cabe esclarecer ainda que a área será transferida à Concessionária concomitantemente à celebração do Contrato, razão pela qual entende-se que a Concessionária terá melhores condições de gerenciar a desocupação da área do aeroporto, nos moldes definidos em seu projeto. Pelas razões expostas, a sugestão não foi acatada.

DADOS DO COLABORADOR

TOZZINIFREIRE ADVOGADOS

CONTRIBUIÇÃO Nº4689

Sugerimos acrescentar uma cláusula com redação similar à seguinte para fins de esclarecer essa questão: “3.2.9.1 – por meio da autorização de que trata o item 3.2.9 acima, o Poder Concedente também garantirá à Concessionária o direito: (i) de ser imitada na posse de referidas áreas e bens em nome próprio; e (ii) reclamar sua imissão na posse contra terceiros ou ocupantes.”

JUSTIFICATIVA

A Concessionária terá uma “permissão de uso e acesso” administrativa às áreas dos Aeroportos. Considerando que esse não é um direito muito bem definido legalmente sobre imóveis, nós entendemos que esclarecer os poderes da Concessionária para usar esse direito contra terceiros e ocupantes dessas áreas evitaria dúvidas ou obstáculos jurídicos que esses terceiros poderiam opor contra a entrega dessas áreas à Concessionária.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a inclusão do texto proposto é desnecessária, haja vista que a legislação vigente já confere os poderes necessários para a adoção de providências relacionadas à regular ocupação do complexo aeroportuário.

DADOS DO COLABORADOR

ANA CÂNDIDA DE MELLO CARVALHO

CONTRIBUIÇÃO Nº4690

Na cláusula 13.22, sugerimos a exclusão da parte "a critério do Poder Concedente", para adequá-la ao texto da Cláusula 13.13 e assegurar que os financiadores terão o direito de receber o pagamento diretamente do Poder Concedente.

JUSTIFICATIVA

Os financiadores devem ter o direito de receber o pagamento diretamente do Poder Concedente no caso de encampação.

RESPOSTA DA ANAC

ANAC agradece sua contribuição e informa que foi mantida a redação, uma vez que, na hipótese de caducidade, é a concessionária quem dá causa à extinção antecipada do contrato, por isso fica a critério exclusivo do Poder Concedente a escolha da forma do pagamento da indenização, no caso concreto.

DADOS DO COLABORADOR
TOZZINIFREIRE ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO Nº4691
Sugerimos a alteração da cláusula 5.4.15 do Contrato, nos seguintes termos: “5.4.15. atrasos decorrentes de atos ou omissões culposas imputáveis à Concessionária na obtenção de autorizações, licenças e permissões de órgãos da Administração Pública exigidas para construção ou operação das novas instalações, exceto se decorrentes de fato imputável à Administração Pública”.
JUSTIFICATIVA
Entendemos que a Concessionária apenas deverá suportar os riscos decorrentes de atos ou omissões a que tenha concorrido culposamente para o resultado.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que os riscos decorrentes de atrasos na emissão de licenças ambientais para construção ou operação das novas instalações por órgãos não pertencentes à Administração Pública Federal deverá ser suportado pela Concessionária.

DADOS DO COLABORADOR
ANA CÂNDIDA DE MELLO CARVALHO
CONTRIBUIÇÃO Nº4692
Sugerimos a alteração da cláusula 13.17.3, como segue: fraude comprovada no cálculo do pagamento da Contribuição Variável, decorrente de alterações nas informações constantes nas escriturações fiscais e contábeis, declarações, notas fiscais e outros documentos fiscais/contábeis, bem como na contratação de preços com terceiros cujas notas fiscais indiquem valores diferentes daqueles efetivamente praticados
JUSTIFICATIVA
É preciso esclarecer o que é considerado como fraude fiscal, de acordo com a legislação contábil aplicável.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a nova redação proposta não contempla todas as hipóteses da redação atual, tampouco esclarece os motivos para a alteração, motivo pelo qual se optou por manter a redação do item.

DADOS DO COLABORADOR
TOZZINIFREIRE ADVOGADOS
CONTRIBUIÇÃO Nº4693
Sugerimos a alteração da cláusula 5.4.15 do Contrato, nos seguintes termos: “5.4.15. atrasos decorrentes de atos ou omissões culposas imputáveis à Concessionária na obtenção de autorizações, licenças e permissões de órgãos da Administração Pública exigidas para construção ou operação das novas instalações, exceto se decorrentes de fato imputável à Administração Pública”.
JUSTIFICATIVA
Entendemos que a Concessionária apenas deverá suportar os riscos decorrentes de atos ou omissões a que tenha concorrido culposamente para o resultado.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que os riscos decorrentes de atrasos na emissão de licenças ambientais para construção ou operação das novas instalações por órgãos não pertencentes à Administração Pública Federal deverá ser suportado pela Concessionária.

