

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

RELATÓRIO DE CONTRIBUIÇÕES

AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 11/2018

**CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS
AEROPORTOS DE RECIFE/PE, MACEIÓ/AL, ARACAJU/SE, JOÃO
PESSOA/PB, CAMPINA GRANDE/PB E JUAZEIRO DO NORTE/CE,
FORMANDO O BLOCO NORDESTE; DOS AEROPORTOS DE
VITÓRIA/ES E MACAÉ/RJ, FORMANDO O BLOCO SUDESTE; E DOS
AEROPORTOS DE CUIABÁ/MT, SINOP/MT, BARRA DO GARÇAS/MT,
RONDONÓPOLIS/MT E ALTA FLORESTA/MT, FORMANDO O BLOCO
CENTRO-OESTE**

1 INTRODUÇÃO

De acordo com o Aviso de Audiência Pública nº 11/2018, publicado no Diário Oficial da União de 29 de maio de 2018, Seção 3, a Diretoria Colegiada desta Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), conforme deliberado na reunião de diretoria realizada em 28 de maio de 2018, resolveu submeter a audiência pública as minutas de Edital de Licitação, Contrato de Concessão e respectivos Anexos relativos à concessão da ampliação, manutenção e exploração dos Aeroportos de Recife/PE, Maceió/AL, Aracaju/SE, João Pessoa/PB, Campina Grande/PB e Juazeiro do Norte/CE, formando o Bloco Nordeste; dos aeroportos de Vitória/ES e Macaé/RJ, formando o Bloco Sudeste; e dos aeroportos de Cuiabá/MT, Sinop/MT, Rondonópolis/MT, Barra do Garças/MT¹ e Alta Floresta/MT, formando o Bloco Centro-Oeste.

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 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 do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.

As contribuições foram encaminhadas a esta Agência por formulário eletrônico próprio disponível no sítio acima indicado até as 18 horas do dia 13 de julho de 2018, sendo certo que foram consideradas ainda manifestações recebidas por correio eletrônico especialmente criado para o processo de concessão (concessoes.blocos@anac.gov.br) ou entregues por ofício.

As audiências públicas ocorreram:

- a) Vitória (ES), no dia 15 de junho de 2018, sexta-feira, a partir das 14 horas;
- b) em Brasília (DF), no dia 18 de junho de 2018, segunda-feira, a partir das 14 horas;
- c) em Cuiabá (MT), no dia 19 de junho de 2018, terça-feira, a partir das 14 horas; e
- d) em Recife (PE), no dia 21 de junho de 2018, quinta-feira, a partir das 14 horas.

¹ Posteriormente excluído da rodada de concessões conforme Resolução CPPI nº 51/2018.

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) 08 de junho de 2018, para as sessões presenciais Vitória (ES); (ii) 12 de junho de 2018, para as sessões presenciais de Cuiabá (MT) e Brasília (DF); e (iii) 14 de junho de 2018, para a sessão presencial de Recife (PE), sendo realizadas por meio do endereço eletrônico concessoes.blocos@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 de 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 nº 84/2018/SRA-ANAC, de 19 de julho de 2018, encaminhou à análise da Secretaria Nacional de Aviação Civil as contribuições recebidas no âmbito da Audiência Pública n.º 11/2018, 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 9.180/2017.

A resposta foi formalizada por meio dos Ofícios nº 211/2018/GAB-SAC/SAC e 226/2018/GAB-SAC/SAC, que encaminharam a esta Agência as Notas Técnicas nº 35/2018/DPR/SAC-MTPA e 39/2018/DPR/SAC-MTPA, elaboradas pela Diretoria de Política Regulatória da SAC/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 o presente relatório foi organizado de forma a apresentar, inicialmente, as respostas às contribuições documentais, devidamente

identificadas como aquelas recebidas por meio de formulário eletrônico, dentro do sistema estabelecido para esse fim específico, e as recebidas em ambiente externo, como correio eletrônico ou ofícios.

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 as respostas a essas contribuições de forma segmentada, numerando-se cada uma das partes.

Ressalte-se, no entanto, que para assegurar a integralidade da informação ora veiculada, sem prejuízo à compreensão dos interessados, eventuais respostas apresentadas pela Secretaria Nacional de Aviação Civil serão replicadas no presente documento, quando associadas a uma contribuição que, pela pluralidade de temas afetos, também tenha sido submetida ao crivo desta Agência Reguladora.

2 ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3775
NOME DO CONTRIBUINTE
ANDRE LUIS DIAS SOUTELINO
CONTRIBUIÇÃO
No PEA consta apenas que a concessionária deverá utilizar métodos sustentáveis. Contudo, o PEA não estimula o uso de energia renováveis pelo aeroporto, bem como não nenhuma exigência de obter algum nível de redução de emissão de carbono (ex: Airport carbon Accreditation da ACI).
JUSTIFICATIVA
O Programa CORSIA será implantando em breve a nível mundial. Embora o programa esteja focado nas emissões das companhias aéreas, o aeroporto também contribui para o aumento do nível de emissões. Talvez , as emissões causadas pelas aeronaves nos aeroportos causará alguma restrição na movimentação do aeroporto se não houver nenhuma compensação ambiental.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. A respeito do ponto destacado, informa-se que o Plano de Exploração Aeroportuária (PEA) estabelece diretrizes gerais a serem observadas na elaboração e execução de projetos, ficando a cargo da Concessionária o planejamento e provimento da solução para a infraestrutura aeroportuária. Dessa maneira, os princípios mencionados de sustentabilidade, eficiência energética e minimização dos impactos ambientais, bem como o requisito de observância às melhores práticas nacionais e internacionais em projetos de edificações similares, contemplam, no nível de profundidade compatível ao praticado no documento, a finalidade da contribuição.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3776
NOME DO CONTRIBUINTE
ANDRE LUIS DIAS SOUTELINO
CONTRIBUIÇÃO
Embora o contrato tenha se preocupado com a segurança jurídica e a estabilidade do mesmo, o presente contrato não consta nenhuma cláusula sobre a eventual recuperação judicial do aeroporto. A título de sugestão, o contrato deveria ter cláusulas que possibilite esse mecanismo e evitar uma insegurança jurídica aos stakeholders da concessionária.
JUSTIFICATIVA
A recuperação da concessionária do aeroporto de Viracopos vem demonstrando que há um conflito entre a manutenção do empreendimento e o Poder Concedente. Por outro lado, a criação de mecanismos que possibilitem a recuperação judicial complementar a segurança jurídica do contrato. Inclusive, o Poder Concedente poderia elaborar alguma regra impondo que a caducidade será decretada automaticamente se o processo de recuperação não for bem sucedido.
RESPOSTA
A ANAC agradece sua contribuição e informa que é inviável a pormenorização de mecanismos de recuperação judicial, considerando tratar-se de matéria afeta à lei, notadamente a Lei federal nº 11.101/2005. Por outro lado, o contrato já relaciona, de forma exaustiva, as hipóteses de extinção antecipada da concessão. Vale registrar que, dentre as hipóteses elencadas, já se encontra, inclusive, a extinção em virtude da decretação de falência da pessoa jurídica, o que soluciona a problemática suscitada na contribuição, de insucesso de eventual plano de recuperação, em consonância com o artigo 73 da Lei nº 11.101/2005.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3804
NOME DO CONTRIBUINTE
CARLOS AUGUSTO SANTOS SILVA
CONTRIBUIÇÃO
<p>Como a Anac calcula a quantidade passageiros num aeroporto. De onde vem a informação.?</p> <p>A Anac fiscaliza os números informados pelas companhias aéreas e a tarifação da Infraero?</p> <p>A Anac fiscaliza a infraestrutura de um aeroporto? O que e até onde vai a fiscalização da Anac em aeroportos de grandes centro e de fronteira, e EPTA´s..</p> <p>A Anac , faz pegadinhas com vigilantes, em canal de inspeção. Já fizeram em aeroportos concedidos , e qual foi o resultado?</p> <p>A Anac orienta sobre a segurança aeroportuária, mas se o aeroporto , não seguir as recomendações e mostrar que existe outra forma mais econômica e eficaz, para segurança aeroportuária.</p> <p>A Anac, tem fiscais próprios de obras nos aeroportos ou é por empresa terceirizada.? Até quantas empresa podem conter nos consórcios, para Recife?</p> <p>Se uma cooperativa tiver recursos financeiros pode participar do leilão?</p> <p>O que a Anac acha desses leilões, sendo que ora o própria diretoria diz que a Infraero, esta bem, e os aeroportos de Recife, é o melhor.</p> <p>As passagens de avião não baixou , e como esta o fluxo de passageiros no Brasil, sendo que tem concessionários, devolvendo aeroportos e outros que nem pagaram as outorgas.</p> <p>O que a Anac sugere ao Governo para que os funcionários não fiquem a mercê da sorte, sendo que muitos não ficarão em suas localidades, e terão que se mudar.?</p> <p>Quanto as áreas concedidas , como os Tecas, e ai um equipamento da Infraero, que ficou com a concessionária, deu defeito e eles não tem no-hall para consertar, e é um equipamento imprescindível a operacionalidade. O que se faz?</p> <p>Tarifas aeroportuárias, quem controla? e como controla?</p> <p>Existe a possibilidade de perdão de dividas,para as concessionarias, caso não consigam pagar as outorgas?</p> <p>A Anac tem ou gera receita própria?</p>
JUSTIFICATIVA
<p>SOU AEROPORTUÁRIO E QUERO CONTINUAR AEROPORTUÁRIO , ATE ME APOSENTAR, PIS SOU CONCURSADO ASIM COMO QUALQUER OUTRO DE OUTROS ÓRGÃOS FEDERAIS.</p> <p>TENHO FAMÍLIA, E AUMENTEI MINHA FAMÍLIA DEVIDO A SER CONVOCADO PARA ASSUMIR O CARGO.</p>
RESPOSTA
<p>Ao passo em que agradecemos a contribuição, informamos que o presente instrumento de audiência pública tem o objetivo de esclarecer dúvidas e analisar contribuições referentes aos documentos jurídicos da 5ª rodada de concessão de infraestrutura aeroportuária. Nesse sentido, informamos que dúvidas gerais relativas</p>

ao funcionamento da Agência devem ser direcionadas ao canal institucional dedicado a esse fim, denominado "Fale com a ANAC", por meio do endereço eletrônico <https://stella.tellussa.com.br/PortalAnac/Telas/login.aspx> ou pelo telefone 163.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3856
NOME DO CONTRIBUINTE
MARISA ACOSTA DE SOUZA PLAZA
CONTRIBUIÇÃO
A proposta da ABRAC é a inclusão nas obrigações da concessionária do uso da ferramenta “Inspeção Acreditada de Projetos e Obras de Infraestrutura” quando da implementação do empreendimento (exemplo: projetos de ampliação da infraestrutura) e durante a vigência do contrato de concessão, sendo realizada por organismo de inspeção independente acreditado/designado pelo INMETRO.
JUSTIFICATIVA
<ol style="list-style-type: none"> 1. Melhorar o nível da qualidade técnica dos projetos garantindo o atendimento às normas técnicas existentes; 2. Aumentar a aderência entre o planejamento e a execução dos projetos, com confiabilidade nos prazos e no orçamento; 3. Alinhar os interesses e expectativas dos diversos atores no âmbito dos contratos de parcerias; 4. Melhorar a financiabilidade dos empreendimentos; 5. Criar um sistema de avaliação da conformidade para a prestação dos serviços de inspeção acreditada em empreendimentos de infraestrutura.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. A respeito do ponto destacado, informa-se que os Contratos de Concessão de Aeroportos alocam à Concessionária a responsabilidade pelo provimento adequado de infraestrutura compatível ao desempenho previsto no PEA. Aspectos relacionados à qualidade técnica do projeto, aderência entre execução e planejamento, custos e outros intrínsecos às obras são alocados diretamente à Concessionária, facultando-se a ela a contratação de inspeção acreditada ou a escolha por outra técnica de controle de seus processos. Nesse sentido, acredita-se que seja desnecessário incluir dispositivo contratual que preveja, expressamente, tal possibilidade, já abarcada na forma como se encontra.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3857
NOME DO CONTRIBUINTE
MARISA ACOSTA DE SOUZA PLAZA
CONTRIBUIÇÃO
A proposta da ABRAC é a inclusão nas obrigações da concessionária do uso da ferramenta “Inspeção Acreditada de Projetos e Obras de Infraestrutura” quando da implementação do empreendimento (exemplo: projetos de ampliação da infraestrutura) e durante a vigência do contrato de concessão, sendo realizada por organismo de inspeção independente acreditado/designado pelo INMETRO.
JUSTIFICATIVA
<ol style="list-style-type: none"> 1. Melhorar o nível da qualidade técnica dos projetos garantindo o atendimento às normas técnicas existentes; 2. Aumentar a aderência entre o planejamento e a execução dos projetos, com confiabilidade nos prazos e no orçamento; 3. Alinhar os interesses e expectativas dos diversos atores no âmbito dos contratos de parcerias; 4. Melhorar a financiabilidade dos empreendimentos; 5. Criar um sistema de avaliação da conformidade para a prestação dos serviços de inspeção acreditada em empreendimentos de infraestrutura.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. A respeito do ponto destacado, informa-se que os Contratos de Concessão de Aeroportos alocam à Concessionária a responsabilidade pelo provimento adequado de infraestrutura compatível ao desempenho previsto no PEA. Aspectos relacionados à qualidade técnica do projeto, aderência entre execução e planejamento, custos e outros intrínsecos às obras são alocados diretamente à Concessionária, facultando-se a ela a contratação de inspeção acreditada ou a escolha por outra técnica de controle de seus processos. Nesse sentido, acredita-se que seja desnecessário incluir dispositivo contratual que preveja, expressamente, tal possibilidade, já abarcada na forma como se encontra.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3859
NOME DO CONTRIBUINTE
PERICLES GONCALVES FILHO
CONTRIBUIÇÃO
<p>CAPÍTULO I - DAS DISPOSIÇÕES INICIAIS</p> <p>Seção I - Das Definições</p> <p>Alteração:</p> <p>1.1.33. Poder Concedente: a União Federal, representada pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil;</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Um dos pilares fundamentais para a adoção da Teoria da Regulação e criação da agências reguladoras consiste no poder outorgado a estas agências independentes para a solução de conflitos.</p> <p>Como a concessão e respectiva prestação de tais serviços demandam a realização de altos investimentos, o setor privado tem muito mais segurança na realização desses investimentos quando a resolução dos conflitos é realizada por uma agência reguladora independente, técnica e imparcial.</p> <p>No entanto, assim como nas rodadas anteriores, na presente minuta de Edital colocada em Audiência Pública, a ANAC aparece acumulando o exercício dos papéis de Poder Concedente, bem como de Agência Reguladora, incumbida da regulação e fiscalização dos serviços concedidos, o que caracteriza uma falha regulatória e, portanto, deve ser corrigida.</p> <p>Isto porque, ao exercer ao mesmo tempo a função de Agência Reguladora, com a função de solucionar conflitos entre as partes interessadas, bem como de representar uma das partes interessadas, o mercado poderá enxergar essa cumulação de funções como um prejuízo à imparcialidade e à neutralidade no exercício dos poderes regulatórios. Neste sentido, são os ensinamentos de MARCOS JURUENA VILLELA SOUTO (Revista de Direito Administrativo nº216 abril- junho de 1999. Rio de Janeiro. Pág. 125-162:</p> <p>“Um dos relevantes papéis desempenhados pelas agências reguladoras é a solução de conflitos entre os atores envolvidos na concessão. O problema surge quando a agência é um desses atores, exercendo a função de poder concedente, hipótese em que é desconfortável, aos olhos do investidor, que ela atue como parte e julgador ao mesmo tempo.”</p> <p>Isto posto, considerando as funções da ANAC dispostas na Lei Federal nº 11.182/2005, a alteração proposta tem por finalidade resguardar o exercício das funções típicas da Agência Reguladora, garantindo a essa ANAC uma posição imparcial para dirimir eventuais controvérsias entre o Poder Concedente e a Concessionária.</p>
RESPOSTA

A ANAC agradece a contribuição, entretanto, conforme o art. 8º, XXIV, da Lei nº 11.182/05, compete a esta Agência e não ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, "conceder ou autorizar a exploração da infraestrutura aeroportuária, no todo ou em parte".

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3861
NOME DO CONTRIBUINTE
PERICLES GONCALVES FILHO
CONTRIBUIÇÃO
<p>Edital</p> <p>CAPÍTULO IV - DA DOCUMENTAÇÃO</p> <p>4.1. 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 poderão ser apresentados em cópias simples e deverão rubricados pelos respectivos Representantes Credenciados.</p> <p>4.7. Os Representantes Credenciados deverão assinar todas as declarações e documentos referidos neste Edital, inclusive o contrato de intermediação entre a Corretora Credenciada e a Proponente.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>O Decreto Federal nº 9.094/2017, aplicável a todos os órgãos e entidades do Poder Executivo Federal, simplifica o atendimento prestado aos usuários dos serviços públicos e ratifica a dispensa do reconhecimento de firma e da autenticação em documentos produzidos no País.</p> <p>Desta maneira, o art. 9º do referido Decreto determina que “exceto se existir dúvida fundada quanto à autenticidade ou previsão legal, fica dispensado o reconhecimento de firma e a autenticação de cópia dos documentos expedidos no País e destinados a fazer prova junto a órgãos e entidades do Poder Executivo Federal.”</p> <p>Além disso, esse Decreto foi publicado em julho de 2017, após, portanto, a rodada anterior.</p> <p>De mais a mais, qualquer impropriedade documental pode trazer a penalidade de execução da garantia da proposta, o que, por si só, serve ao propósito de desestímulo de falhas por parte dos licitantes.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece sua contribuição e informa que as disposições constantes da minuta de Edital submetida à audiência pública serão mantidas, uma vez que o Decreto nº 9.094/2017 normatiza a prestação de serviços pela Administração Pública, não se aplicando à processos licitatórios como o presente, disciplinados pela Lei nº 8987/95 e, subsidiariamente, pela Lei nº 8666/93.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3862
NOME DO CONTRIBUINTE
PERICLES GONCALVES FILHO
CONTRIBUIÇÃO
Edital CAPÍTULO V - DAS ETAPAS DO LEILÃO Seção I - Da Apresentação dos Documentos Criação da cláusula 5.3.1 5.3.1 A numeração das páginas previstas no caput poderá ser substituída por declaração do representante credenciado, contendo a informação acerca do número correto de páginas
JUSTIFICATIVA
<p>A inclusão se faz necessária por se tratar de questões de menor importância que gera apenas falhas formais, conforme decisões dessa ANAC e do TCU. Ou seja, inexistente materialidade suficiente para desclassificação. Essa própria ANAC, em rodadas anteriores, em decisões da Comissão de Licitação competente, afastou desclassificações por esses erros meramente formais.</p> <p>A inclusão tem por finalidade também facilitar a organização da documentação pelas proponentes, que podem ter acesso a documentos importantes perto do prazo fatal para submissão dos envelopes.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a numeração de páginas de cada um dos volumes a serem apresentados tem a finalidade de garantir a integridade das informações apresentadas pelos licitantes, evitando que algum documento venha a ser equivocadamente retirado desses volumes, tendo em vista a complexidade e importância do processo licitatório em questão.</p> <p>Ademais, trata-se de elemento que facilita a organização dos documentos para a adequada realização do trabalho dos envolvidos no processo, notadamente a Comissão Especial de Licitação e a entidade organizadora do leilão, bem como para o entendimento de quaisquer interessados que venham a solicitar vistas desse processo. Desse modo, entende-se necessária a manutenção da obrigatoriedade de numeração prevista no item 5.3 da minuta de edital.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3863
NOME DO CONTRIBUINTE
PERICLES GONCALVES FILHO
CONTRIBUIÇÃO
Anexo 21 do Edital - Requisitos do Estatuto Social 2.5 O estatuto poderá prever o direito dos empregados da Concessionária de eleger 1 (um) membro do Conselho de Administração, nos termos do Parágrafo único do artigo 140 da Lei no 6.404/76.
JUSTIFICATIVA
<p>A obrigatoriedade da eleição de um membro do Conselho de Administração pelos empregados está estabelecida na Lei Federal nº 12.353/2010, cuja aplicação direciona-se às empresas públicas e sociedades de economia mista, suas subsidiárias e controladas e demais empresas em que a União, direta ou indiretamente, detenha a maioria do capital social com direito a voto.</p> <p>Verifica-se que essa exigência constante da redação posta em audiência pública constava do edital das rodadas anteriores. Contudo, na presente rodada a INFRAERO não é mais acionista da futura Concessionária, o que exclui qualquer discussão acerca da possível aplicação do disposto na referida Lei.</p> <p>Além disso, em relação à empresas em geral, em exceção às tratadas na Lei Federal nº 12.353/2010, o art. 140, parágrafo único da Lei Federal nº 6.404/1976 estabelece a possibilidade, e não a exigência, desta disposição.</p>
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a mesma foi parcialmente acatada, excluindo-se o item 2.5 do Anexo 21 ao Edital.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3864
NOME DO CONTRIBUINTE
PERICLES GONCALVES FILHO
CONTRIBUIÇÃO
Contrato de Concessão Alteração: CAPÍTULO V – DA ALOCAÇÃO DOS RISCOS Seção I – Dos Riscos do Poder Concedente 5.2. Constituem riscos suportados pelo Poder Concedente, que poderão ensejar Revisão Extraordinária: 6.24. Os procedimentos de Revisão Extraordinária objetivam a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a fim de compensar as perdas ou ganhos da Concessionária, devidamente comprovados, em virtude da ocorrência dos eventos elencados no CAPÍTULO V – Seção I do Contrato:
JUSTIFICATIVA
<p>Adotando-se as melhores práticas de elaboração do modelagem econômica e jurídica de um edital, a Administração Pública deverá traçar uma matriz de riscos na qual os riscos do empreendimento devem ser alocados à parte que melhor puder gerenciá-los. Neste sentido é o que determina o art. 7º da Resolução PPI nº 1/2016.</p> <p>É evidente que essa afirmativa tem por fundamento evitar que sejam alocados ao concessionário os riscos que não tenham nenhuma ingerência, com a finalidade de evitar a agregação do risco no valor da proposta, bem como, na mesma toada, evitar que riscos inerentes ao exercício do serviço, cuja possibilidade de controle é maior pela concessionária, seja equivocadamente alocado ao Poder Concedente.</p> <p>No entanto, analisando-se a redação do caput da Cláusula 5.2 do Contrato colocado em Audiência Pública, verifica-se que a inclusão do conceito de “alteração relevante”, o que não ocorreu nas rodadas anteriores, esvazia a caracterização dos riscos alocados ao Poder Concedente.</p> <p>Neste ponto, deve ser mencionado que a Administração Pública analisou os riscos existentes e entendeu que aqueles elencados na Cláusula 5.2 são os que o Poder Concedente tem melhor condição de gerenciar. Contudo, mesmo assim, criou um conceito de “alteração relevante” que tem o condão de criar uma de facto exclusão do risco do Poder Concedente.</p> <p>Consequentemente, a aplicação desse conceito limita o direito de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato em razão da ocorrência de fatos relacionados a riscos alocados ao Poder Concedente, em violação ao disposto no art. 37, XXI da Constituição Federal, bem como no art. 9º, §4º da Lei Federal nº 8.987/95 e no art. 65, II, da Lei Federal nº 8.666/93.</p> <p>Diante dessa limitação ao reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, a aplicação do conceito de “alteração relevante” pode se revelar violadora da Constituição Federal, que não pode ser mantida na redação final do Contrato de Concessão.</p>

Por fim, deve ser ressaltado que as minutas das rodadas de leilão anteriores, de forma acertada, não aplicavam esse conceito como um limitador dos riscos alocados ao Poder Concedente e, conseqüentemente, do reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Tal medida inegavelmente terá o condão de provocar uma das seguintes reações no mercado: (i) afastar investidores nacionais e internacionais em razão da dificuldade de se precificar os ativos, limitando-se com isso a competitividade no certame; ou (ii) fazer com que os investidores que insistam em participar internalizem a questão no preço ofertado, prejudicando o interesse público.

RESPOSTA

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o intuito desse requisito não é obstaculizar possíveis pedidos de Revisão Extraordinária, ou limitar conseqüências às alterações sofridas pela Concessionária no âmbito da exploração do serviço público, mas sim conferir a correta aplicabilidade dos preceitos teóricos envolvidos na questão, o cumprimento do critério presente em todos os demais Contratos de Concessão e com base em critério objetivo reduzir a insegurança jurídica associada à discricionariedade do regulador ao definir, caso a caso, quais alterações seriam consideradas (ir)relevantes.

Cumprir registrar que o requisito da alteração relevante se faz presente desde a primeira rodada de Concessão, de forma que contribui para o aperfeiçoamento do processo de Revisão Extraordinária estabelecido pela Agência. Nesse sentido, o racional econômico da cláusula é justamente captar as alterações que tenham impacto na equação econômico-financeira, na mesma medida em que direciona o olhar do regulador para aquilo que realmente tenha o condão de causar impacto no Contrato, contribuindo com a própria noção da eficiência administrativa.

Conforme dispôs a Justificativa submetida à Audiência Pública nº 12/2017, o critério de alteração relevante vigente (Resolução nº 355/2015), ao estabelecer vínculo entre eventos de diferentes naturezas, permite que qualquer impacto seja relevante em algum momento, dependendo apenas da cumulatividade de impactos ou do tempo, conforme estabelecem os §1º e §3º do artigo 2º da norma vigente. Com efeito, isso é o mesmo que ignorar o conceito de relevância trazido pelos Contratos de Concessão, tornando inócua sua aplicação. Nesse sentido, torna-se fundamental objetivar sua aplicação contratualmente.

O texto constitucional, no que a doutrina se refere ao princípio da intangibilidade da equação econômico-financeira, revela que esse direito não é absoluto, visto que se deve interpretar e balizar tal princípio nos moldes da legislação infraconstitucional.

Legislação que, por sua vez, também traz comandos claros de que o direito ao reequilíbrio não se consubstancia como algo absoluto. A Lei 8.987/95, por exemplo, traz disposição expressa que condiciona o direito ao cumprimento de certos requisitos: “quando comprovado seu impacto”; “sempre que forem atendidas as condições do contrato”.

O Tribunal de Contas da União, por sua vez, estabeleceu requisitos para o reequilíbrio econômico-financeiro de contratos administrativos, notadamente quando da ocorrência de fato do príncipe. Os ensinamentos jurisprudenciais da Corte de Contas revelam que se deve respeitar três requisitos para a aplicabilidade da teoria em comento, quais sejam: nexos de causalidade, imprevisibilidade do ônus, materialidade. Nessa esteira, destaca-se o entendimento jurisprudencial do TCU em relação ao restabelecimento da equação econômico-financeira original em decorrência da

instituição de tributos antes inexistentes, conforme Acórdão 45/1999, Acórdão 698/2000, Acórdão 538/2008.

O entendimento jurisprudencial da Corte de Contas afirma que a materialidade do fato é elemento necessário para que se configure a alteração do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, configurando-se como requisito necessário na análise da revisão extraordinária. Consta-se que alterações de baixa magnitude não apresentaram, na opinião do tribunal, materialidade suficiente a fim de ensejar o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos.

Do ponto de vista doutrinário, convém ressaltar que parcela importante do direito administrativo brasileiro (referenciada ao final) defende que não é qualquer alteração que abala a estabilidade da equação econômico-financeira do Contrato de Concessão, na medida em que termos como “reflexos fortes na sua execução”, “restabelecer equilíbrio toda vez que de alguma forma mais profunda for ele rompido”, “o impacto for relevante na quebra da equação”, “onera substancialmente a execução do contrato administrativo” são defendidos por essa importante parcela da doutrina administrativista para que se configure a possibilidade do reequilíbrio contratual. Nesse sentido, percebe-se que o requisito contratual da alteração relevante converge com os ensinamentos supracitados.

Portanto, a definição do critério de alteração relevante, ao passo que dá efetividade a um importante conceito presente nos Contratos de Concessão, o qual, diga-se, não deve ser ignorado, a fim de se atender ao interesse público, está investida de razoabilidade e balizada na experiência adquirida com a gestão dos Contratos de Concessão. Desse modo, com amparo nos estudos jurisprudenciais do Tribunal de Contas da União e nos entendimentos da doutrina administrativista, conclui-se que a melhor opção regulatória consiste em estabelecer parâmetro objetivo que de fato “implique em alteração relevante dos custos ou receitas da Concessionária”.

Referências

Acórdão TCU 45/1999, Processo n. 001.025/1998-8, DOU 19.05.1999.

Acórdão TCU 698/2000, Processo n. 675.047/1996-0, DOU 11.09.2000.

Acórdão TCU 538/2008, Processo n. 016.905/2002-3, DOU 04.04.2008.

CARVALHO FILHO, José dos Santos. Manual de direito administrativo. 25 ed. São Paulo: Atlas, 2012, p. 197, 211.

GASPARINI, Diógenes. Direito administrativo. 17 ed. São Paulo: Saraiva, 2012, p. 435, 822.

MEIRELLES, Hely Lopes. Direito Administrativo Brasileiro . 23. ed. São Paulo: Malheiros, 1998, p. 214.

MEDAUAR, Odete. Direito administrativo moderno. 17 ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2013, p. 256.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3865
NOME DO CONTRIBUINTE
PERICLES GONCALVES FILHO
CONTRIBUIÇÃO
<p>Contrato de Concessão CAPÍTULO V – DA ALOCAÇÃO DOS RISCOS Seção II – Dos Riscos da Concessionária Alteração :</p> <p>5.6. Observado o disposto no item 5.5, constituem riscos suportados exclusivamente pela Concessionária: 5.6.3. não efetivação ou redução da demanda projetada;</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Conforme se depreende do art. 2º, II da Lei Federal nº 8.987/1995, constitui um pressuposto de caracterização do conceito de concessão de serviço público, a delegação do serviço público à pessoa jurídica para a sua prestação, por sua conta e risco.</p> <p>Contudo, para se entender a necessidade de exclusão da “implantação de novas infraestruturas aeroportuárias” como risco do concessionário, deve ser avaliado o que constitui um risco concernente ao desempenho da atividade. Conforme se extrai do Código Civil de 2016, a assunção de risco pressupõe a um evento futuro e incerto cuja ocorrência não pode estar sujeita ao arbítrio de uma das partes.</p> <p>Se a ocorrência dos fatos estiver no campo de decisão exclusiva de uma das partes, não se trata de um risco, mas de uma decisão. Deste modo, viola a lógica geral dos negócios jurídicos que a responsabilidade pela decisão tomada unilateralmente por uma das partes seja arcada pela parte adversa.</p> <p>Neste sentido, deve ser ressaltado que, nos termos do art. 21, XII, c, da Constituição Federal, compete exclusivamente à União (Poder Concedente) explorar diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, a infraestrutura aeroportuária.</p> <p>Portanto, na qualidade de titular do serviço público, apenas o Poder Concedente tem o poder de permitir a implantação de novas estruturas aeroportuárias, razão pela qual o risco deveria ser a ele alocado.</p> <p>Diante dessa competência constitucional, caso a União entenda pela necessidade de implantação de nova estrutura aeroportuária, dentro ou fora da área de influência do aeroporto concedido, a decisão poderá ser implantada; contudo, deverá ser avaliado o impacto financeiro acarretado pela decisão.</p> <p>Além das razões jurídicas acima expostas, a alteração se faz necessária a fim de evitar a redução do número de interessados no certame, tendo em vista a recente tentativa de reabertura do aeroporto de Pampulha para voos comerciais interestaduais, decisão esta que encontra-se suspensa em razão de decisão do Tribunal de Contas da União.</p>

RESPOSTA

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 no item 5.5.3 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.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3866
NOME DO CONTRIBUINTE
PERICLES GONCALVES FILHO
CONTRIBUIÇÃO
<p>CAPÍTULO VI – DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO</p> <p>Seção IV - Da Revisão Extraordinária</p> <p>Alteração:</p> <p>6.24. Os procedimentos de Revisão Extraordinária objetivam a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a fim de compensar as perdas ou ganhos da Concessionária, devidamente comprovados, em virtude da ocorrência dos eventos elencados no CAPÍTULO V – Seção I do Contrato, desde que impliquem alteração relevante dos custos ou da receita da Concessionária, nos termos descritos nos itens a seguir:</p> <p>6.24.3 Na hipótese de pedido de Revisão Extraordinária que contemple mais de um evento, a Concessionária poderá acumular esses eventos como forma de atingir o percentual a que se refere o item 6.24.1.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Em consonância com a alegação de inconstitucionalidade da limitação do reequilíbrio econômico-financeiro do contrato decorrente da esvaziamento dos riscos alocados ao Poder Concedente, deve ser ressaltado que, ainda que não seja dado provimento à contribuição, a solução possível para que não seja caracterizada a inconstitucionalidade da sistemática proposta é permitir a cumulatividade dos eventos para fins de alcance do definido como “alteração relevante”.</p> <p>Isto porque, em regulamentação ao disposto na Cláusula 5.2 do Contrato, a Cláusula 6.24, determina que será considerada “alteração relevante” o evento que causar impacto superior a 1% (um por cento) da receita bruta anual média.</p> <p>A alteração aqui proposta, que tem por finalidade permitir a soma dos eventos, encontra-se em consonância com a sistemática hoje vigente, nos termos do art. 3º da Resolução ANAC nº 355, permitindo, por um lado, a redução dos processos de reequilíbrio em trâmite na ANAC e, por outro, retirando a limitação de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, que causaria a inconstitucionalidade da medida.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e, de início, esclarece que o intuito desse requisito não é obstaculizar possíveis pedidos de Revisão Extraordinária, ou limitar consequências às alterações sofridas pela Concessionária no âmbito da exploração do serviço público, mas sim conferir a correta aplicabilidade dos preceitos teóricos envolvidos na questão, o cumprimento do critério presente em todos os demais Contratos de Concessão e com base em critério objetivo reduzir a insegurança jurídica associada à discricionariedade do regulador ao definir, caso a caso, quais alterações seriam consideradas (ir)relevantes.</p>

O que denota que a previsão contratual de alteração relevante consubstancia o entendimento de que o aperfeiçoamento da regra perpassa pela definição objetiva do critério em apreço, em respeito, como dito, ao princípio da segurança jurídica. Nesses moldes, torna-se condição lógica, tendo em vista a premissa de análise individual dos eventos que compõem o Pedido de Revisão Extraordinária, que o critério objetivo de alteração relevante seja aferido na análise de cada evento.

Ora, se o critério de alteração relevante considerar a cumulatividade, estabelecendo vínculo entre eventos de diferentes naturezas, permitiria que qualquer impacto fosse relevante em algum momento, dependendo apenas da cumulatividade de impactos ou do tempo. Com efeito, isso seria o mesmo que ignorar o conceito de relevância trazido pelos Contratos de Concessão, tornando inócua sua aplicação.

Ainda, convém informar que a ANAC, em 17 de julho de 2018, submeteu ao processo de Audiência Pública nº 16/2018, por um período de 30 dias, a proposta que revoga e substitui a Resolução nº 355, de 17 de março de 2015, 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.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3867
NOME DO CONTRIBUINTE
PERICLES GONCALVES FILHO
CONTRIBUIÇÃO
CAPÍTULO XIII – DA EXTINÇÃO DA CONCESSÃO Seção I – Do Advento do Termo Contratual Alteração da Cláusula 13.12.1 13.12.1. Ao termo da concessão retornarão à União os bens reversíveis.
JUSTIFICATIVA
<p>A redação proposta, na qual retira da concessionária o direito à indenização em razão da reversão dos bens ao final da concessão, viola flagrantemente o art. 36 da Lei Federal nº8.987/1995, que determina que “[a] reversão no advento do termo contratual far-se-á com a indenização das parcelas dos investimentos vinculados a bens reversíveis, ainda não amortizados ou depreciados, que tenham sido realizados com o objetivo de garantir a continuidade e atualidade do serviço concedido.”</p> <p>É certo que a determinação legal tem por finalidade estimular a realização de investimentos pela concessionária para a melhoria do serviço público.</p> <p>No caso ora presente, esse desestímulo é flagrante, principalmente no final da execução do contrato, tendo em vista que a Cláusula 14.2. dispõe que “[o]s bens reversíveis decorrentes de investimentos realizados pela Concessionária deverão ser amortizados no prazo da Concessão, nos termos da regulação vigente.”</p> <p>Assim, a alteração da cláusula se faz necessária a fim de garantir a continuidade e a qualidade dos serviços públicos prestados.</p>
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a contribuição não foi aceita. Os licitantes deverão precificar a necessidade de investimentos até o final da concessão, sem direito a indenização ao final do prazo contratual. Lembra-se que "Os bens revertidos à União 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 (vinte e quatro) meses, salvo nos casos excepcionais quando tiverem vida útil menor."

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3868
NOME DO CONTRIBUINTE
PERICLES GONCALVES FILHO
CONTRIBUIÇÃO
<p>Anexo 3 do Contrato Procedimentos para aplicação das penalidades de multa Alteração:</p> <p>2.2 Os valores das multas serão calculados com base em percentual da receita bruta da do Aeroporto, apurada pela ANAC, no ano calendário anterior à prática da infração que ensejou a aplicação da penalidade, exceto quanto às condutas descritas na tabela D, cujo cálculo observará os critérios nela previstos.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Verifica-se que a minuta posta em Audiência Pública estabelece que a aplicação da penalidade de multa será calculada com base em percentual da receita bruta da Concessionária e de suas eventuais subsidiárias integrais como um todo.</p> <p>Em outras palavras, a penalidade de multa aplicada em razão de infração praticada em relação a um dos aeroportos será aplicada com base na receita bruta de todo o bloco.</p> <p>No entanto, deve ser lembrado que o art. 2º da Lei Federal nº 9.784/1999 determina que a Administração Pública deverá obedecer o princípio da proporcionalidade, bem como que nos processos administrativos deverão ser observados os critérios de adequação entre meios e fins, vedada a imposição de obrigações, restrições e sanções em medida superior àquelas estritamente necessárias ao atendimento do interesse público.</p> <p>Deste modo, quando for verificada uma infração aos dispositivos contratuais, a penalidade deverá ser aplicada de acordo com o atendimento do interesse público; assim, caso a penalidade a ser aplicada for de multa, a base de cálculo não deveria transcender à capacidade do aeroporto em questão.</p> <p>Entender de maneira diversa poderia caracterizar um caráter arrecadatório da penalidade aplicada e um enriquecimento ilícito da Administração Pública, o que a ordem publicista não permite.</p> <p>Além disso, verifica-se que as concessões da presente rodada são realizadas em bloco exatamente para viabilizar a concessão de aeroportos que, em razão de sua baixíssima movimentação, pode ter baixo interesse do mercado se licitado individualmente.</p> <p>Assim, a redação da cláusula nos termos propostos em audiência está em dissonância com os princípios da razoabilidade e proporcionalidade, que devem permeiar o processo sancionatório administrativo.</p>
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição, mas informa que, conforme já pontuado no item 199 da justificativa da audiência pública, a opção de cálculo dos valores de multa com base em percentual da receita bruta da Concessionária e de suas eventuais

subsidiárias integrais como um todo se fundamentou no fato de que a Concessionária auferir vantagens de todo o bloco, beneficiando-se inclusive de eventuais sinergias que os aeroportos possuam entre si, bem como do sistema de subsídios cruzados. Tal regra, portanto, encontra-se em perfeita consonância com os princípios da razoabilidade e da proporcionalidade que informam a atividade administrativa. Ademais, almeja-se igualmente evitar a utilização de estratégias contábeis com vistas a buscar reduzir artificialmente a base de cálculo da multa. Ressalta-se, ainda, que algumas infrações, por sua própria natureza, são necessariamente praticadas no âmbito do bloco, não sendo individualizáveis por aeroporto, o que inviabiliza a adoção da redação alternativa proposta.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3874
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Favor esclarecer se o termo "subsidiária integral" refere-se à subsidiária cujo sócio possui 100% de participação na mesma.
JUSTIFICATIVA
A definição de Operador Aeroportuário, pela presente redação do Capítulo I, Seção 1, Cláusula 1.1.30, não é clara sobre qual deve ser a composição acionária de uma subsidiária para que seja considerada "integral", nos termos do Edital.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o conceito de subsidiária integral é aquele definido pela Lei n.º 6.404 de 15 de dezembro de 1976 em seu artigo 251, qual seja, a sociedade que tenha como único acionista outra sociedade. Destaca-se ademais, que conquanto a Lei n.º 6.404 estabeleça que a subsidiária integral pode ser constituída somente a partir de sociedade brasileira, a Lei n.º 13.448, de 05 de junho de 2017, estabeleceu em seu art. 36 que, para os contratos de parceria, será admitida a constituição de subsidiária integral tendo como acionista sociedade estrangeira.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3888
NOME DO CONTRIBUINTE
BRUNO ALCANTARA COLOCA
CONTRIBUIÇÃO
Quais os reflexos do presente processo licitatório nos contratos de concessão firmados entre a INFRAERO e as empresas PAC LOGISTICA e DAWLOG LOGISTICA, os quais têm como objeto a exploração comercial e operação de armazenagem e movimentação de cargas internacionais e/ou nacionais do Terminal de Cargas do Aeroporto Internacional de Recife - Gilberto Freyre (Contrato nº 02.2017.014.0027) e do Aeroporto de Vitória – Eurico de Aguiar Salles (Contrato nº 02.2017.023.0005) respectivamente.
JUSTIFICATIVA
<p>A PAC LOGÍSTICA E HANGARAGEM LTDA e a DAWLOG LOGÍSTICA E HANGARAGEM LTDA. são concessionárias da INFRAERO para exploração comercial e operação de armazenagem e movimentação de cargas internacionais e/ou nacionais do Terminal de Cargas do Aeroporto Internacional de Recife - Gilberto Freyre (Contrato nº 02.2017.014.0027) e do Aeroporto de Vitória – Eurico de Aguiar Salles (Contrato nº 02.2017.023.0005).</p> <p>Em conformidade com o disposto no Aviso de Audiência Pública nº 11/2018, especificamente itens 1.2 e 1.2.1, solicita-se esclarecimentos quanto aos reflexos do processo de licitação (Edital de Leilão nº 01/2018), promovido por esta Agência Reguladora, nos contratos de concessão supra referidos, firmados entre a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO, e as empresas PAC LOGISTICA e DAWLOG LOGITICA referente aos aeroportos acima especificados.</p> <p>Na certeza da resposta quanto aos esclarecimentos solicitados, reiteramos nossos protestos de estima e real consideração.</p>
RESPOSTA
A ANAC agradece sua contribuição e informa que, respeitados os termos dos itens 2.22.4, 3.1.7 e 11.3 da minuta de Contrato de Concessão, a Concessionária subrogará integralmente todos os contratos que envolvam a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário, assumindo obrigações e direitos a eles relacionados.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3889
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Favor esclarecer se o termo "subsidiária integral" refere-se à subsidiária cujo sócio possui 100% de participação na mesma.
JUSTIFICATIVA
A definição de Operador Aeroportuário, pela presente redação do Capítulo I, Seção 1, Cláusula 1.1.30, não é clara sobre qual deve ser a composição acionária de uma subsidiária para que seja considerada "integral", nos termos do Edital.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o conceito de subsidiária integral é aquele definido pela Lei n.º 6.404 de 15 de dezembro de 1976 em seu artigo 251, qual seja, a sociedade que tenha como único acionista outra sociedade. Destaca-se ademais, que conquanto a Lei n.º 6.404 estabeleça que a subsidiária integral pode ser constituída somente a partir de sociedade brasileira, a Lei n.º 13.448, de 05 de junho de 2017, estabeleceu em seu art. 36 que, para os contratos de parceria, será admitida a constituição de subsidiária integral tendo como acionista sociedade estrangeira.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3890
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
<p>Sugere-se a seguinte alteração:</p> <p>3.2. Não será permitida a participação de membro consorciado, suas Coligadas, Controladas, Controladora, ou sob controle comum, em mais de um Consórcio, ainda que com participações ou membros distintos entre si, ou isoladamente, para o mesmo Bloco de Aeroportos. É permitida a participação de membro consorciado, suas Coligadas, Controladas, Controladora, ou sob controle comum, em mais de um Consórcio ou isoladamente, quando relativo à proposta para outro Bloco de Aeroportos.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Sugere-se alterar a cláusula 3.2, do Capítulo III do Edital, para que uma empresa possa apresentar proposta para Blocos Diferentes através de Consórcios diferentes ou isoladamente. Continuará claro que uma mesma empresa não poderá apresentar proposta para o mesmo Bloco de Aeroportos através de veículos diferentes, isto é, isoladamente e através de um determinado Consórcio, por exemplo.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece sua contribuição e informa que o Edital será alterado para permitir a participação de um mesmo Proponente em dois Consórcios, vedando-se que o mesmo proponente apresente mais de uma proposta para o mesmo Bloco de Aeroportos.</p> <p>De fato, diferentemente de rodadas anteriores, não é necessário replicar as mesmas vedações concorrenciais na atual rodada de concessões. Assim, um mesmo consórcio/empresa pode se sagrar vencedor de todos os blocos de aeroportos leiloados. Nesse sentido, entende-se que não deve haver vedação para que uma empresa participe do leilão dos diferentes blocos compondo consórcios distintos, desde que não apresente mais de uma proposta para o mesmo Bloco de Aeroportos. No mais, o item 3.2 será mantido, mantendo-se a restrição de participação de membros consorciados, suas controladoras ou controladas, bem como sociedades sob controle comum para apresentação de proposta para o mesmo bloco de aeroportos. Em relação às sociedades coligadas, entende-se que tal nível de relação societária não representa risco suficientemente grande ao procedimento licitatório ao ponto de manter a restrição para concorrência no leilão, pelo que tal restrição foi excluída. Nesse sentido, e visando dar efetividade à possibilidade de participação de sociedades coligadas em consórcios diferentes, na disputa pelo mesmo bloco de aeroportos, medida que amplia a concorrência no leilão, alterou-se também o conceito de Controladora, constante do item 1.1.17, para evitar a caracterização de controle societário quando este se dá por meio de sociedades coligadas. Ademais, a nova redação do novo item reflete a definição legal constante do § 2º do artigo 243 da Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3891
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se a seguinte alteração: 4.3.1. A Garantia da Proposta será devolvida às Proponentes em até 15 (quinze) dias após a Data de Eficácia do Contrato ou no caso de revogação do Leilão em até 15 (quinze) dias após a publicação do ato de revogação do Leilão.
JUSTIFICATIVA
Considerando que o Edital do Leilão nº 01/2018 não apresenta um rol exaustivo das hipóteses em que a Garantia da Proposta será devolvida às Proponentes, a cláusula 4.3.1, da seção III, do Capítulo IV do Edital, traz insegurança jurídica às Proponentes, de modo que se faz necessária a inclusão de tal hipótese, tal como em caso de revogação do Leilão, como foi observado em outros Editais de Licitação.
RESPOSTA
A ANAC agradece sua contribuição e informa que a mesma será parcialmente acatada, de maneira que, na hipótese de ter havido efetiva assinatura do contrato, o prazo de quinze dias para devolução da garantia terá início a partir da data da assinatura do contrato, e não da eficácia, como proposto. Isto porque o item 4.3.1 se refere aos proponentes não vencedores, não havendo necessidade de manutenção após a assinatura.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3892
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se incluir procedimento aplicável à execução da Garantia da Proposta, assim como os prazos e procedimentos aplicáveis. A execução da Garantia da Proposta deverá ser aplicada mediante decisão fundamentada da ANAC, assegurando à Concessionária o direito ao contraditório, à ampla defesa e ao devido processo legal.
JUSTIFICATIVA
O Contrato de Concessão, apesar de estabelecer diversas hipóteses de execução da garantia pelo Poder Concedente, não prevê o procedimento aplicável a isso, tampouco que será conferido à Concessionária direito à ampla defesa e devido processo legal (Capítulo IV, Seção III, Cláusula 4.18 do Edital).
RESPOSTA
A ANAC agradece sua contribuição e informa que a mesma será parcialmente acatada, de maneira a incluir expressa referência à necessidade de observância do contraditório e da ampla defesa no procedimento de execução de garantia. Nada obstante, não será acatada proposta tendente à disciplinar, pormenorizadamente, o referido procedimento, considerando que o mesmo pode variar a depender da modalidade de garantia ofertada. Cite-se, por exemplo, que a execução de seguro-garantia conta com regulamentação específica, ditada pela Superintendência de Seguros Privados. Assim, a opção contratual contida no item 4.18 não representa insegurança jurídica, tampouco ameaça a previsibilidade da atuação do Poder Concedente, considerando sua adstrição à legislação vigente, especialmente a Lei nº 9.784/1999.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3895
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se a seguinte alteração: 6.1. As obrigações previstas na presente Subseção, no item 6.2, devem ser cumpridas pela Adjudicatária ou pela Concessionária de cada Bloco de Aeroportos, em até 60 (sessenta) dias após a publicação do ato de homologação, prorrogáveis, justificadamente, a critério da Diretoria da ANAC.
JUSTIFICATIVA
Considerando o grande número de obrigações prévias à celebração do Contrato de Concessão estabelecidas pelo Edital do Leilão nº 01/2018, faz-se relevante a inclusão da possibilidade de a Concessionária, e não apenas a Adjudicatária, cumprir com as obrigações (Capítulo VI, Seção I, Cláusula 6.1 do Edital).
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a Adjudicatária é a pessoa jurídica que participa do leilão, inexistindo, nesse momento, qualquer vínculo da Comissão Especial de Licitação com a Concessionária. Não obstante, destaca-se que conquanto a apresentação da documentação deva ser realizada pela Adjudicatária, nos termos do item 6.2, exige-se apenas a comprovação da realização dos pagamentos ali listados, não havendo qualquer restrição à pessoa que deverá efetuarlos. Portanto, o efetivo cumprimento das obrigações pode ficar também a cargo da Concessionária, caso esta já tenha sido constituída na oportunidade.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3896
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Favor esclarecer qual o índice de reajuste aplicável aos valores previstos nas Cláusulas 6.2.1, 6.2.2, 6.2.3 e 6.2.4.6. Em relação aos valores previstos na Cláusula 6.2.1, favor confirmar que esta pode ser ajustada de acordo com as disposições da Cláusula 6.2.1.1. Em relação à Cláusula 6.2.7, por favor, confirme que corresponde aos valores previstos na Cláusula 3.1.66 do Contrato de Concessão, e que o ajuste de tais valores deverá ser feito de acordo com a Cláusula 3.1.67.2.
JUSTIFICATIVA
Não é possível identificar com precisão qual o índice de reajuste a ser aplicado com respeito aos valores previstos nas Cláusulas 6.2.1, 6.2.2, 6.2.3 e 6.2.4.6, Seção I, Capítulo VI do Edital. Portanto, solicita-se confirmação a esse respeito. Além disso, solicita-se esclarecimento a respeito da cláusula 6.2.7 do Edital.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os valores dos itens 6.2.2, 6.2.3 e 6.2.4.3 da minuta de edital não serão reajustados, devendo as obrigações serem cumpridas conforme valores descritos no edital de leilão publicado. O item 6.2.1 será reajustado no termos do contrato a ser divulgado, conforme previsão do item 6.2.1.1. Quanto aos valores do item 6.2.7 da minuta de edital, este de fato se referem à garantia de execução contratual prevista no item 3.1.69 da minuta de contrato, e deverão ser prestados inicialmente na importância indicada nesses itens, seguindo, a partir de então, as regras de reajuste previstas no item 3.1.70.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3898
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se a seguinte alteração na Cláusula 6.2.4.4: "6.2.4.4. que a Concessionária será sediada no município onde está situado o sítio aeroportuário integrante do Bloco arrematado com maior fluxo de passageiros no último ano antes do leilão;"
JUSTIFICATIVA
O Edital do Leilão nº 01/2018 não é claro a respeito de qual município dos aeroportos integrantes do Bloco arrematado deve ser a sede da Concessionária (Capítulo VI, Seção I, Cláusula 6.2.4.4 do Edital). É necessário esclarecer tal ponto e sugere-se que seja no município em que se encontra o aeroporto com o maior fluxo de passageiros.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que, considerando a difusão de aeroportos concedidos no Brasil, muitos deles sob operação do mesmo grupo, bem como a modelagem ora proposta, que reúne sob um mesmo contrato de concessão aeroportos situados em Municípios e, por vezes, Estados distintos, não se vislumbra a necessidade de estipular-se, contratualmente, qual o local em que a Concessionária poderá constituir sua sede. Assim, a minuta de Edital será alterada para exigir-se tão somente que a Concessionária tenha sede em território nacional, garantindo-se, assim, liberdade ao agente privado para o estabelecimento das diretrizes e planejamento do seu empreendimento, podendo, assim, livremente considerar a otimização de seus custos e estrutura. Independente da localização da sede da Concessionária, destaca-se que o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) nº 153 prevê a indicação de responsáveis pela operação aeroportuária em cada aeroporto do bloco, como garantia de que não haverá qualquer prejuízo à prestação do serviço objeto da concessão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3899
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Com o objetivo de mitigar os riscos do projeto e evitar problemas havidos em rodadas anteriores, sugere-se a manutenção da subscrição de capital social mínimo em valor suficiente para fazer frente a 37% dos investimentos previstos para o primeiro que quinquênio da concessão. Adicionalmente sugere-se o aporte referente ao valor da Contribuição Inicial incluindo o ágio do Leilão e também os valores de ressarcimento dos EVTEA, remuneração da entidade organizadora do Leilão e os valores atinente ao programa de desligamento de funcionários da Infraero.
JUSTIFICATIVA
Considerando o item 57 do documento "Justificativa" disponibilizado no site da ANAC e a Cláusula 6.2.4.6. da Seção I do Capítulo VI do Edital, não está claro quais serão os valores impostos aos Concessionários relativos ao capital social mínimo.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a metodologia de cálculo do capital social mínimo foi alterada. O valor mencionado no item 6.2.4.6 do Edital reflete , para cada aeroporto, os valores necessários para fazer frente a (i) 20% (vinte por cento) dos investimentos previstos para o primeiro quinquênio da concessão, (ii) ressarcimento do EVTEA; (iii) remuneração da entidade organizadora do Leilão, e (iv) valores atinentes ao programa de desligamento de funcionários da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO, quando aplicável. A estes valores deverá ser acrescido o valor referente à Contribuição Inicial. Ressalta-se também a possibilidade de redução posterior do capital social, nos termos previstos no contrato.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3900
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Favor esclarecer o valor a ser considerado para o pagamento da Taxa de Fiscalização da Aviação Civil (TFAC). Adicionalmente solicitamos esclarecimento à respeito de sua data-base e do índice de correção anual da TFAC.
JUSTIFICATIVA
A Cláusula 1.1.50, da Seção I, do Capítulo I do Contrato, não é clara sobre qual será o valor devido pela Taxa de Fiscalização da Aviação Civil (TFAC), para que o novo Operador Aeroportuário possa planejar o seu exercício financeiro.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o item 1.1.50 se limita a trazer para o bojo do instrumento o conceito de Taxa de Fiscalização de Aviação Civil, instituída pela Lei nº 11.182 de 27 de setembro de 2005 para remunerar a ANAC pelo exercício do poder de polícia decorrente das atividades de fiscalização, homologação e registros, nos termos do previsto na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica. Ademais, o art. 8º da Lei nº 13.202, de 8 de dezembro de 2015, dispõe que o Poder Executivo é autorizado a atualizar monetariamente o valor da Taxa de Fiscalização da Aviação Civil (TFAC), desde que o valor da atualização não exceda a variação do índice oficial de inflação apurado no período desde a última correção, em periodicidade não inferior a um ano, na forma do regulamento. Informa, ainda, que os valores a serem considerados para o pagamento da TFAC estão previstos na Lei acima referida, atualizados nos termos do Anexo da Portaria Interministerial nº 52, de 1º de fevereiro de 2017, que estabeleceu, ainda, o Índice de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA para sua correção.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3901
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se a seguinte modificação para que seja possível que a Concessionária cumpra a obrigação prevista na Cláusula 2.3: "Os Complexos Aeroportuários dos Aeroportos integrantes do Bloco serão transferidos à Concessionária, no estado em que se encontram, desde que o Poder Concedente forneça um relatório completo da situação de cada um desses complexos, concomitantemente à celebração do presente Contrato."
JUSTIFICATIVA
A Cláusula 2.3, da Seção I, do Capítulo II do Contrato, prevê que os Complexos Aeroportuários dos Aeroportos integrantes do Bloco serão transferidos à Concessionária no estado em que se encontram. No entanto, não foram disponibilizados documentos para verificar tal estado, não sendo possível, então, estimar a responsabilidade daí decorrente. Com relação ao Apêndice F do Anexo 2 do Contrato, não recebemos documentos comprovando a propriedade e/ou posse dos imóveis, ou certidões de ônus reais atualizadas dos imóveis relacionados no Anexo.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que, por diretriz do Governo Federal, foi incluído um novo Anexo ao Edital contendo uma lista mínima de bens e equipamentos que serão entregues à nova concessionária. Caso tal transferência não seja realizada, a Concessionária fará jus a desconto, calculado pela Secretaria Nacional de Aviação Civil, sobre a contribuição variável ao sistema ou pagamento diretamente pela SNAC/MTPA, a critério da Secretaria.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3902
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
<p>Recomenda-se que sejam incluídas como anexo ao Contrato (i) uma lista com todas as áreas (e suas respectivas características) que, no momento da assinatura do Contrato, estejam em posse ou detenção de terceiros e que precisem ser desocupadas; e (ii) uma lista com uma estimativa dos bens que devem ser removidos pela Concessionária para a liberação de áreas dos sítios aeroportuários. Sendo tais listas um anexo, a Proponente poderá estimar seus custos e apresentar a proposta mais adequada. Além disso, solicita-se incluir essas listas no data room até a publicação do Edital do Leilão.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>As Cláusula 2.4 e 2.5, da Seção I, do Capítulo II do Contrato, prevêm que eventuais desocupações de áreas localizadas nos sítios aeroportuários integrantes do Bloco, em posse ou detenção de terceiros, prévias ou posteriores à celebração do Contrato, serão de responsabilidade integral da Concessionária, bem como que a remoção de quaisquer bens para a liberação de áreas dos sítios aeroportuários. No entanto, não foram apresentados os documentos que indiquem a atual situação de tais áreas. Sendo assim, não é possível estimar os custos e responsabilidades que decorrem daí, especialmente com relação às posses prévias.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que segundo o item 1.35 da minuta de Edital, 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. Além disso, cabe destacar que será facultado às interessadas a realização de visitas técnicas, a fim de vistoriar o Complexo Aeroportuário, na forma do item 1.17 do Edital. Assim, os Complexos Aeroportuários serão transferidos às Concessionárias, concomitantemente à celebração do Contrato, no estado em que se encontram, sendo certo que o agente privado possuirá melhores condições de gerenciar a desocupação e liberação da área do aeroporto, com custos que dependerão das escolhas feitas em seu projeto.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3903
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se a alteração da redação da Cláusula 2.4 para o seguinte: "Eventuais desocupações de áreas localizadas nos sítios aeroportuários integrantes do Bloco, em posse ou detenção de terceiros, posteriores à celebração do Contrato, serão de integral responsabilidade da Concessionária. Eventuais desocupações de áreas localizadas nos sítios aeroportuários integrantes do Bloco, em posse ou detenção de terceiros, prévias à celebração do Contrato, serão de integral responsabilidade do Poder Concedente."
JUSTIFICATIVA
É previsto na Cláusula 2.4, Seção I, do Capítulo II do Contrato, que eventuais desocupações de áreas localizadas nos sítios aeroportuários integrantes do Bloco, em posse ou detenção de terceiros, prévias ou posteriores à celebração do Contrato, serão de responsabilidade integral da Concessionária. No entanto, não foram apresentados os documentos que indiquem a atual situação de tais áreas. Sendo assim, não é possível estimar os custos e responsabilidades que decorrem daí, especialmente com relação às posses prévias.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que o item 2.3 da minuta do Contrato de Concessão estabelece expressamente que o aeroporto será transferido à Concessionária no estado em que se encontra, de maneira que todas as desocupações, inclusive aquelas relativas a ocupações existentes antes da celebração do Contrato, serão de responsabilidade da Concessionária. Por fim, informa-se que são alocados à Concessionária os riscos relacionados à desocupação do sítio aeroportuário, conforme se verifica do item 5.5.23 do referido instrumento.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3904
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Por se tratar de um contrato de longo prazo, entendemos que limitar a possibilidade de prorrogação do prazo contratual a apenas cinco anos por uma única vez seria prejudicial à execução do Contrato de Concessão e às partes contratantes. Não obstante tal entendimento, solicitamos esclarecer se a prorrogação permitida na Subcláusula 2.7 do Contrato decorre da realização de (i) uma única recomposição do equilíbrio econômico-financeiro com a consequente prorrogação do prazo do Contrato por até 05 (cinco) anos, ou (ii) uma ou mais recomposições do equilíbrio econômico-financeiro cuja(s) consequente(s) prorrogação(ões) do prazo do Contrato, somadas, não sejam superiores a 05 (cinco) anos, por exemplo, uma prorrogação por 02 (dois anos) e outra por (03) anos.
JUSTIFICATIVA
A definição de extensão da vigência contratual deveria ocorrer no caso concreto, de maneira consensual entre as partes, visando o bem-estar do usuário, a prestação adequada dos serviços e o fiel cumprimento do contrato de concessão. Não fica claro na Cláusula 2.7, Seção II, Capítulo II do Contrato, se a extensão por reequilíbrio econômico-financeiro poderá ocorrer somente por uma única vez, ou se poderá ocorrer diversas vezes respeitado o limite de 5 anos.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que conforme o artigo 6º, do Decreto nº 7.624, de 22 de novembro de 2011, que dispõe sobre as condições de exploração pela iniciativa privada da infraestrutura aeroportuária, por meio de concessão, “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.” Por sua vez, o item 2.7 da Minuta de Contrato estabelece que: “o Contrato poderá ser prorrogado por até 5 (cinco) anos, uma única vez, para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em decorrência de Revisão Extraordinária, na forma prevista neste Contrato.” Nesse sentido, conclui-se que poderá ocorrer uma única prorrogação para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em decorrência de Revisão Extraordinária.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3905
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
<p>Sugere-se a inclusão das seguintes etapas em relação à transferência dos bens da concessão para a Concessionária:</p> <p>(i) o Poder Concedente deve incluir como anexo ao Contrato de Concessão uma lista de todos os bens utilizados no sítio aeroportuário que deverão ser repassados para a Concessionária nos termos da Cláusula 2.22.10, com a respectiva descrição do estado de conservação e especificações técnicas;</p> <p>(ii) o Poder Concedente deve na data da publicação do Edital, incluir neste anexo ao Contrato uma lista provisória dos bens da concessão que serão repassados nos termos apontados acima; e</p> <p>(iii) até a data da assinatura do Contrato de Concessão, uma auditoria independente deverá confirmar a lista provisória de bens – com seus respectivos estado de conservação e especificações técnicas –, para que essa lista definitiva seja o anexo do Contrato de Concessão.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>As Cláusulas 2.20.1 e 2.20.2, Subseção I, da Seção V, do Capítulo 2 do Contrato, indicam, respectivamente, que o operador aeroportuário não poderá remover nenhum bem do aeroporto sem a autorização da Concessionária, bem como será responsável pela guarda dos bens do aeroporto até a transferência das operações para a Concessionária. Neste sentido, todos os bens utilizados no sítio aeroportuário deverão ser repassados à Concessionária imediatamente após o final do Estágio 2, observado o disposto na Cláusula 2.20. Contudo, não há inventário de bens a ser realizado antes dessa transferência, nem termo a ser assinado pelas Partes para formalizar tal transferência. Sem o inventário dos bens e sem um termo que assegure o conhecimento das partes sobre tais bens, ou mesmo sem ter conhecimento prévio sobre o estado dos bens que integram o aeroporto, não é possível garantir segurança jurídica nessa transferência para a Concessionária.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que, por diretriz do Governo Federal, foi incluído um novo Anexo ao Edital contendo uma lista mínima de bens e equipamentos que serão entregues à nova concessionária. Caso tal transferência não seja realizada, a Concessionária fará jus a desconto, calculado pela Secretaria Nacional de Aviação Civil, sobre a contribuição variável ao sistema ou pagamento diretamente pela SNAC/MTPA, a critério da Secretaria.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3906
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Favor esclarecer se qualquer ônus incidente sobre as áreas ocupadas por pessoas físicas ou jurídicas que não possuam contrato ou cujo contrato seja objeto de ação judicial, será de responsabilidade da Infraero, inclusive decorrente de eventual reintegração de posse, uma vez que a Concessionária sub-rogará somente obrigações constantes de contratos comerciais que tenham sido celebrados pela Infraero. Favor esclarecer ainda se caberá pleito de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, se houver impacto na equação original decorrente de tais ônus.
JUSTIFICATIVA
Não é possível identificar o regime aplicável a eventuais áreas ocupadas e não regidas por contrato escrito, bem como aquelas regidas por contratos mas objeto de ação judicial (Anexo 24 do Contrato, Capítulo II, Seção V, Subseção I).
RESPOSTA
A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que nos termos do item 2.3, os complexos aeroportuários serão transferidos à Concessionária no estado em que se encontram, concomitantemente à celebração do contrato, a despeito de eventuais ocupações de áreas localizadas nos sítios, decorrentes de posse ou detenção de terceiros, prévias ou posteriores à celebração do Contrato. Informa, ainda, que por força do item 2.4, as desocupações são de inteira responsabilidade da Concessionária, sem dar ensejo, por si só, ao reequilíbrio econômico financeiro com contrato, como se infere do item 5.5.23. Por outro lado, havendo constrição judicial que implique a hipótese de que trata o item 5.2.4 do Contrato de Concessão, os danos daí decorrentes serão suportados pelo Poder Concedente, nos limites contratualmente estabelecidos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3907
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Para o fiel cumprimento da Cláusula 3.1.7, solicita-se a seguinte alteração: "3.1.7. assumir integralmente os Contratos que envolvam a cessão de espaços nos Complexos Aeroportuários integrantes do Bloco, conforme as condições contratadas, mediante sub-rogação integral dos seus direitos e deveres, desde que o Poder Concedente apresente à Concessionária em até 15 dias após a assinatura do Contrato uma lista com todos os contratos celebrados em cada um dos Complexos Aeroportuários."
JUSTIFICATIVA
A Cláusula 3.1.7, Subseção I, Seção I, Capítulo III do Contrato prevê que a Concessionária deve assumir integralmente os Contratos que envolvam a cessão de espaços nos Complexos Aeroportuários integrantes do Bloco, conforme as condições contratadas, mediante sub-rogação integral dos seus direitos e deveres. No entanto, não foram disponibilizados uma lista completa desses Contratos, por Aeroportos, para que se possa verificar se os Contratos disponibilizados são o total de contratos que a Concessionária deverá assumir.
RESPOSTA
A ANAC agradece sua contribuição e informa que a redação não será alterada. Nos termos dos itens 1.34 e 1.35 da minuta de Edital, 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. Ressalta-se, ainda, que as informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados aos respectivos Complexos Aeroportuários e/ou aos Blocos de Aeroportos objeto da Concessão e à sua exploração, disponibilizados no sítio da ANAC ou em Banco de Informações da SNAC, 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. Isto posto, a obrigação de levantar tal informação é das interessadas, que deverão fazê-lo diretamente junto aos atuais operadores aeroportuários. Ademais, informa-se que a complementação de documentos do Banco de Informações disponibilizado pela SNAC pode ser solicitada pelo e-mail concessao.aeroportos@transportes.gov.br, esclarecendo ainda que, conforme mencionado acima, referido Banco de Informações constitui-se apenas em consolidação de informações e documentos, com objetivo de facilitar sua disponibilização aos interessados, a quem cabe realizar suas próprias diligências e avaliações.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3908
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Entendemos que o pagamento da Contribuição Inicial e da Contribuição Variável configura o pagamento de Outorga em busca do direito de ampliar, manter, explorar a prestação de serviço público por um período pré-estabelecido em local público. Considerando que há pagamento de imposto ao município em função das receitas obtidas pela prestação de serviço público, ainda assim, faz-se necessário pagar IPTU ao mesmo tempo em que há pagamento de Outorga e ISS?
JUSTIFICATIVA
Requer-se esclarecimento a respeito da incidência de IPTU sobre as instalações da concessão.
RESPOSTA
A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que, acerca das obrigações tributárias, deverão ser as normas editadas pelo ente público a quem a Constituição Federal atribuiu competência legislativa para discipliná-las. Além disso, ressalta-se que segundo o artigo 123 do Código Tributário Nacional, salvo disposição legal em sentido contrário, o presente Contrato de Concessão não pode ser oposto à Fazenda Pública para modificar a definição legal de sujeito passivo das obrigações tributárias correspondentes.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3909
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se que seja incluído trecho sublinhado na Cláusula 3.1.16.2: "cumprir integralmente com as condicionantes ambientais e medidas compensatórias das Licenças Prévias, de Instalação e de Operação do Aeroporto vigentes no período da concessão e com novas exigências solicitadas pelos órgãos ambientais".
JUSTIFICATIVA
A Cláusula 3.1.16.2, Subseção III, Seção I, Capítulo III do Contrato aponta que a Concessionária deve cumprir integralmente com as condicionantes e medidas compensatórias relacionadas ao licenciamento ambiental, sem deixar claro quem é o responsável pelas obrigações prévias à concessão. Sugere-se inclusão de na cláusula que estabeleça que a Concessionária será responsável somente pelas licenças ambientais em vigor durante a concessão.
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que será transferida para a Concessionária a obrigação de solucionar todas as questões ambientais relacionadas aos Aeroportos integrantes do bloco cuja exploração foi concedida. 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. Assim, se 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 no item 3.1.16 da minuta de Contrato. A medida permite que a Concessionária tenha domínio de todas as questões que influenciam a operacionalização do projeto.</p> <p>Nada obstante, considerando que o contrato deve ser interpretado de forma coesa e harmônica, ressalta-se que caso seja constatado um passivo ambiental que tenha origem na condução do empreendimento pelo Poder Concedente e que não seja conhecido até a data de publicação do edital da concessão, os seus custos serão suportados pelo Poder Concedente.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3910
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Favor esclarecer qual fase corresponde ao termo "fase executória".
JUSTIFICATIVA
Pela redação atual da Cláusula 3.1.37, Subseção V, Seção I, do Capítulo III, não é possível auferir o momento da fase executória para que seja promovida a desapropriação dos imóveis necessários à realização de investimentos ao longo da concessão.
RESPOSTA
<p>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.</p> <p>Portanto, a fase executória a que se refere o item 3.1.37 da minuta de Contrato de Concessão diz respeito exclusivamente àqueles imóveis nos quais já tenham 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.</p> <p>Reforça-se que a emissão de declaração de utilidade pública está compreendida na fase declaratória da desapropriação, de modo que, nos termos da minuta de Contrato de Concessão, caberá à Concessionária a promoção das desapropriações e pagamento da indenização dos proprietários das áreas que encontrem-se na referida situação.</p> <p>Por fim, importante observar os itens 4.1.4 a 4.1.6 do Anexo 2 à minuta de Contrato de Concessão, bem como seu Apêndice F, no qual se delimita as áreas de cada complexo aeroportuário que são de imissão imediata na posse (itens 1, 2 e 3) e aquelas em que medidas administrativas e/ou judiciais necessárias à regularização de posse devem ser realizadas pela Concessionária (item 4).</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3911
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se a seguinte alteração na referida cláusula: "3.1.43. A Concessionária deverá enviar à ANAC todos os contratos com partes relacionadas antes da sua celebração."
JUSTIFICATIVA
Para possibilitar que a Concessionária dê conhecimento à ANAC dos contratos com partes relacionadas antes da sua celebração (Capítulo III, Seção I, Subseção VII, Cláusula 3.1.43 do Contrato).
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. A contribuição não foi aceita na medida em que o objetivo da cláusula é de possibilitar a fiscalização de contratos já firmados e não de conceder prévia aprovação aos contratos celebrados com partes relacionadas.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3912
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se a seguinte inclusão: 3.1.47.1. A autorização prévia e expressa da ANAC não poderá ser negada sem motivo razoável se o Concessionário cumprir seus contratos de financiamento.
JUSTIFICATIVA
O Concessionário deve ter o direito de reduzir o seu capital de forma que o projeto possa adequar os níveis de alavancagem ao nível ótimo, a ser definido pelas restrições do financiador (Capítulo III, Seção I, Subseção VIII, Cláusula 3.1.47 do Contrato).
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que qualquer ato administrativo deve sempre ser motivado quando neguem, limitem ou afetem direitos ou interesses, nos termos do art. 50, I, da Lei nº 9.784/199. Adicionalmente, foi incluída cláusula que prevê que " a concessionária poderá solicitar à ANAC autorização para a redução dos valores previstos na cláusula 3.1.49, devendo demonstrar que os seus fluxos de caixa futuros são suficientes para o cumprimento de suas obrigações contratuais."

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3913
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se a alteração da Cláusula 3.1.49. para o seguinte: "responder perante a ANAC e terceiros por seus atos em decorrência da execução do objeto deste Contrato, nos termos admitidos na legislação e nas normas aplicáveis;"
JUSTIFICATIVA
A Cláusula 3.1.49, Subseção IX, Seção I, Capítulo III do Contrato, prevê que a Concessionária irá responder perante a ANAC e terceiros, nos termos admitidos na legislação e nas normas aplicáveis. A redação atual da cláusula é muito ampla e pode resultar em interpretações desfavoráveis à Concessionária.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o escopo de responsabilização da Concessionária decorre das normas aplicáveis à execução de todas as suas atividades, não cabendo ao contrato de concessão restringir o alcance da lei.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3914
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se a seguinte alteração na Cláusula 3.1.37: "3.1.37. arcar com os custos relacionados à desapropriação dos imóveis necessários à realização de investimentos ao longo da concessão cuja fase executória não tenha ainda sido iniciada e com a indenização de seus proprietários, desde que o Poder Concedente promova a desapropriação de tais imóveis, publicando decretos e outorgando os poderes necessários, nos termos do artigo 29, inciso VIII, da Lei 8.987/95".
JUSTIFICATIVA
<p>O Contrato de Concessão prevê em sua Cláusula 3.1.31, Subseção V, Seção I, Capítulo III do Contrato, que a Concessionária deverá 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. No entanto, não cabe à Concessionária promover desapropriação em si de imóveis, que devem ser iniciadas/determinadas pelo Poder Concedente. Portanto, a cláusula deve ser ajustada para constar que o Poder Concedente deverá iniciar/determinar a desapropriação dos imóveis necessários à realização de investimentos ao longo da concessão cuja fase executória não tenha ainda sido iniciada, considerando que não cabe à Concessionária promover desapropriação em si de imóveis.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece sua contribuição e esclarece inicialmente que a previsão em tela foi inserida em atendimento a diretriz do Governo Federal. Esclarece, ainda, que a possibilidade de concessionários de serviços públicos promoverem desapropriações consta do Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941.</p> <p>Além disso, registra-se que a necessidade e abrangência de eventuais desapropriações dependerão do plano de investimentos da Concessionária. 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.</p> <p>Por fim, importante observar os itens 4.1.4 a 4.1.6 do Anexo 2 à minuta de Contrato de Concessão, bem como seu Apêndice F, no qual se delimita as áreas de cada complexo aeroportuário que são de imissão imediata na posse (itens 1, 2 e 3) e aquelas em que medidas administrativas e/ou judiciais necessárias à regularização de posse devem ser realizadas pela Concessionária (item 4).</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3915
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
<p>Sugere-se as seguintes alterações:</p> <p>3.1.53. informar à ANAC, mediante carta registrada com aviso de recebimento (ou mediante quaisquer dos procedimentos previstos pela cláusula 1.4 do Contrato), quando citada ou intimada de qualquer ação judicial, procedimento arbitral ou procedimento administrativo, em até 5 (cinco) dias úteis contados da respectiva citação ou intimação, que possa resultar em responsabilidade da ANAC, ou da interveniente, inclusive dos termos e prazos processuais, bem como envidar os melhores esforços na defesa dos interesses comuns, praticando todos os atos processuais cabíveis com esse objetivo;</p> <p>3.2.9. comunicar à Concessionária, mediante carta registrada com aviso de recebimento (ou mediante quaisquer dos procedimentos previstos pela cláusula 1.4 do Contrato), quando citada ou intimada de qualquer ação judicial, procedimento arbitral ou procedimento administrativo, em até 5 (cinco) dias úteis contados da respectiva citação ou intimação, que possa resultar em responsabilidade da Concessionária, inclusive dos termos e prazos processuais, bem como envidar os melhores esforços na defesa dos interesses comuns, praticando todos os atos processuais cabíveis com esse objetivo. Fica facultado à Concessionária valer-se de qualquer instrumento processual de intervenção de terceiros;</p> <p>Sugere-se, ainda, a inclusão das seguintes seção e cláusulas no Capítulo III (“DOS DIREITOS E DEVERES”):</p> <p>Seção IV – Do Prazo para Envio de Comunicação sobre Processos e Realização de Reembolsos a eles relacionados</p> <p>3.4. Em relação às cláusulas 3.1.53 e 3.2.9 do Contrato, a comunicação de uma parte à outra a respeito de novos procedimentos administrativos, judiciais e arbitrais deverá observar o modo indicado na cláusula 1.4 do Contrato, além de ser enviada no prazo de [5 (cinco)] dias úteis contados do recebimento da respectiva intimação/citação. Referida comunicação deverá conter, ainda, a estratégia de defesa que será adotada, no intuito de eximir de responsabilidade quaisquer das partes envolvidas no caso.</p> <p>3.4.1. Caso, após receber a comunicação mencionada na cláusula 3.4 do Contrato, a parte notificada não se oponha, no prazo de [5 (cinco)] dias úteis, às estratégias de defesa dos interesses comuns que serão adotadas pela parte incluída no polo passivo da demanda, será entendido que aquelas foram ratificadas pela parte notificada, não havendo que se falar em prejuízos decorrentes do desfecho desfavorável da ação no futuro.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>A expressão "imediatamente", prevista nas Cláusulas 3.1.53, da Subseção IX, Seção I, Capítulo III do Contrato e Cláusula 3.2.9, Seção II, Capítulo III do Contrato, relacionada ao modo pelo qual uma Parte deve informar a outra Parte sobre os procedimentos administrativos ou judiciais que possam resultar em responsabilidade para a outra Parte, não é clara e pode trazer dúvidas e discussões desnecessárias caso, ao fim, seja devida alguma indenização. Portanto, é importante</p>

esclarecer em qual prazo e de que modo uma parte deve comunicar a outra a esse respeito. Tais informações são igualmente importantes para definir a caracterização de mora no contrato. Além disso, deve-se também considerar a possibilidade de existência de um procedimento arbitral, em relação ao qual referida comunicação será igualmente necessária.

RESPOSTA

A ANAC agradece e informa que a contribuição será parcialmente acatada. Verificou-se que há a possibilidade de atribuir um prazo para que as comunicações recíprocas elencadas nos itens 3.1.56 e 3.2.9 sejam encaminhadas, o que não se confunde com a atribuição da responsabilidade de cada parte, que ocorre de forma imediata. Por fim, a contribuição a respeito de compartilhamento de estratégias de defesa não será acatada, por entender-se que se trata de discricionariedade das partes esse compartilhamento, principalmente porque a ANAC não é sócia do empreendimento, mas entidade que busca a imparcialidade em prol da melhor prestação dos serviços públicos, de forma que os interesses de Poder Concedente e Concessionária nem sempre serão, necessariamente, convergentes.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3916
NOME DO CONTRIBUINTE
CESAR AUGUSTO GUIMARAES PEREIRA
CONTRIBUIÇÃO
17.5. Serão definitivamente resolvidos por arbitragem, observadas as disposições da presente seção e da Lei nº. 9.307, de 23 de setembro de 1996, todas as controvérsias havidas entre as partes relativas a direitos patrimoniais disponíveis, exclusivamente decorrentes do Contrato de Concessão ou a ele relacionadas, tais como as definidas nos termos da Lei n.º 13.448/2017, verificadas durante a execução ou após a extinção do contrato, após a decisão definitiva da autoridade competente, ressalvadas matérias especificadas em ato regulamentar superveniente cujo conteúdo venha a ser incorporado ao presente contrato mediante consenso entre as partes refletido em termo aditivo.
JUSTIFICATIVA
<p>O art. 31, § 4º, da Lei 13.448 deve ser interpretado como tendo caráter apenas exemplificativo e não deve ser um limite absoluto ao escopo da cláusula arbitral, o qual deve remeter apenas ao conceito geral de controvérsias relativas a direitos patrimoniais disponíveis.</p> <p>Por outro lado, convém a cláusula aludir a “controvérsias”, não a “litígios”, para que a redação fique mais clara, não se confundindo as referências a “litígios” e a “direitos patrimoniais disponíveis”.</p> <p>Em relação à previsão de eventual ato regulamentar futuro, a alusão a um termo aditivo preserva o ato jurídico perfeito.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece sua contribuição e informa que será alterada o termo aludido de "litígios" para "controvérsias".</p> <p>No que tange à sugestão de referência exemplificativa às controvérsias relativas a direitos patrimoniais disponíveis aos definidas na Lei 13.448/2017, não será acatada a sugestão, tendo em vista que a redação do item está em consonância com o art. 31, §4º da citada lei.</p> <p>Também não será acatada quanto à necessidade de um termo aditivo, pois não é possível limitar, no Contrato de Concessão, o exercício do poder regulamentar ou normativo, inclusive no que diga respeito ao instituto da arbitragem. Assim, eventual conflito entre as normas genéricas e contratos previamente firmados serão analisados e resolvidos no caso concreto, em conformidade com o ordenamento jurídico vigente. De todo modo, será feito ajuste na redação do item para melhor elucidação.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3917
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se incluir procedimento aplicável à execução da Garantia da Execução Contratual, assim como os prazos aplicáveis. Além disso, sugere-se a inclusão da seguinte cláusula como subcláusula 3.1.72: "A execução da Garantia da Execução Contratual deverá ser aplicada mediante decisão fundamentada da ANAC, assegurado à Concessionária o direito ao contraditório, à ampla defesa e ao devido processo legal."
JUSTIFICATIVA
O Contrato de Concessão, apesar de estabelecer diversas hipóteses de execução da garantia pelo Poder Concedente, não prevê o procedimento aplicável a isso, tampouco que será conferido à Concessionária direito à ampla defesa e ao devido processo legal (Capítulo III, Seção I, Subção XI, Cláusula 3.1.71 do Contrato).
RESPOSTA
A ANAC agradece sua contribuição e informa que a mesma será parcialmente acatada, de maneira a incluir expressa referência à necessidade de observância do contraditório e da ampla defesa no procedimento prévio à execução de garantia. Nada obstante, não será acatada proposta tendente à disciplinar, pormenorizadamente, o procedimento de utilização da garantia, considerando que o mesmo pode variar a depender da modalidade de garantia ofertada. Cite-se, por exemplo, que a execução de seguro-garantia conta com regulamentação específica, ditada pela Superintendência de Seguros Privados. Assim, a opção contratual contida na cláusula 3.1.74 não representa insegurança jurídica, tampouco ameaça a previsibilidade da atuação do Poder Concedente, considerando sua adstrição à legislação vigente, especialmente à Lei nº 9.784/1999.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3918
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se a inclusão da subcláusula 3.2.14, estabelecendo o seguinte: "apoiar e cooperar com a Concessionária na obtenção das licenças e autorizações junto ao Poder Público, envidando todos os esforços necessários".
JUSTIFICATIVA
A responsabilidade pela obtenção das licenças foi alocada integralmente para a Concessionária, porém é imprescindível que o Poder Concedente tenha o dever de auxiliar o Concessionário nessa questão. Portanto, sugere-se a inclusão de previsão contratual de que é dever do Poder Concedente apoiar e cooperar com o Concessionário na obtenção das licenças .
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que no termos do item 3.1.16 da minuta de contato, é atribuído à Concessionária a responsabilidade pela obtenção de todas as licenças necessárias à execução das obras do Aeroporto. Dessa forma, resta muito limitado o escopo de atuação desta Agência junto a órgãos ambientais de outros entes da federação. Ademais, nos termos do item 3.2.1, já é um direito/dever do Poder Concedente "assegurar o cumprimento das obrigações contratuais", o que permite a ANAC atuação nesse sentido, se cabível e necessário.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3919
NOME DO CONTRIBUINTE
CESAR AUGUSTO GUIMARAES PEREIRA
CONTRIBUIÇÃO
17.7. A arbitragem de que trata a presente cláusula será institucional, de direito, observadas as normas de direito material estabelecidas pela legislação brasileira, e ficando eleita, desde já, a Câmara de Comércio Internacional – CCI para conduzir o procedimento de acordo com o seu Regulamento de Arbitragem, obedecidas as regras previstas nos itens subseqüentes, podendo ato regulamentar superveniente propor outras instituições ou câmaras arbitrais, e seus respectivos regulamentos, para cumprirem a mesma finalidade, bem como dispor sobre a composição do Tribunal Arbitral, nomeação dos árbitros e designação do presidente, podendo tais propostas ou disposições ser incorporadas ao presente contrato mediante consenso entre as partes retratado em termo aditivo.
JUSTIFICATIVA
A alteração da câmara e das regras procedimentais dependerá de ato dispositivo conjunto. Não pode ser imposta por ato regulamentar da ANAC.
RESPOSTA
A ANAC agradece sua contribuição e informa que a redação será alterada com alguns ajustes devidos. Registre-se que não é possível limitar, no Contrato de Concessão, o exercício do poder regulamentar ou normativo, inclusive no que diga respeito ao instituto da arbitragem. Por outro lado, especificamente no que concerne à alteração da instituição arbitral, o próprio contrato, no subitem 17.7.3, já determina a necessidade do estabelecimento de consenso entre as partes. Sendo certo que o contrato deve ser interpretado como um conjunto harmônico e coeso, ainda que dispensável, será feita essa remissão no item 17.7.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3920
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se a inclusão da seguinte subcláusula na Cláusula 5.2, que prevê os riscos a serem suportados pelo Poder Concedente: "a inviabilidade das obras de expansão dos aeroportos previstos nas Fases I-A, I-B e II, para a qual a Concessionária não tenha, por sua culpa exclusiva, contribuído".
JUSTIFICATIVA
A Concessionária é responsável integralmente pela obtenção das licenças ambientais e urbanísticas pendentes. Considerando que alguns aeroportos ainda não possuem as licenças ambientais que garantam a viabilidade dos projetos de expansão, há o risco de algum projeto de expansão ser inviabilizado em decorrência da (i) não obtenção de licenças; ou ainda (ii) da estipulação de condicionantes cujo cumprimento seja técnica ou economicamente inviável (Capítulo V, Seção I, Cláusula 5.2 do Contrato). Sugere-se que o Contrato de Concessão preveja que tais riscos devem ser suportados pelo Poder Concedente.
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o Anexo 02 – Plano de Exploração Aeroportuária (PEA) já prevê que a Concessionária poderá ser desobrigada da entrega, no prazo indicado, das obras descritas no referido anexo em razão de atrasos ou não obtenção de autorizações, licenças e permissões de órgãos da administração pública ou de órgãos ambientais, exceto, naturalmente, se os atrasos forem imputáveis à própria Concessionária.</p> <p>Tal medida tem como objetivo, por um lado, dar maior segurança à Concessionária em face de situações adversas que afetem a execução das obras obrigatórias e que fogem a seu controle, isentando-a dos prazos previstos no Anexo 02 – PEA. Por outro lado, em razão da ausência de ingerência do Poder Concedente sobre a atuação dos diversos órgãos públicos envolvidos na emissão das licenças necessárias para funcionamento do aeroporto e realização das obras, assim como diante da dificuldade presente na apuração das razões que levam ao atraso na emissão dessas licenças, propõe-se que, à exceção do cumprimento dos prazos previstos no PEA, demais riscos associados sejam repassados às Concessionárias, a quem cabe tomar as medidas que julgar necessárias para a obtenção das licenças devidas junto aos referidos órgãos.</p> <p>Informa-se, adicionalmente, que será a incluído item, no Anexo 02 - PEA, para esclarecer que em caso de excessivas ampliações de prazos, em decorrência de atrasos imputáveis aos órgãos públicos licenciadores, que comprometam a utilidade do investimento para o Contrato de Concessão, o Poder Concedente poderá suprimir ou alterar a obrigação postergada, assegurada a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato em favor da Concessionária ou do Poder Concedente dependendo dos efeitos.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3921
NOME DO CONTRIBUINTE
CESAR AUGUSTO GUIMARAES PEREIRA
CONTRIBUIÇÃO
17.9.1. O direito material aplicável à arbitragem será o direito brasileiro.
JUSTIFICATIVA
Mudança de redação, para maior clareza e abrangência, evitando possíveis dúvidas sobre a aplicação de tratados internacionais ou de normas infralegais.
RESPOSTA
A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que segundo o artigo 2º, §3º, da Lei nº 9.307/1996, a arbitragem que envolva a administração pública será sempre de direito, o que impede a abrangência pleiteada na contribuição. A preocupação externada acerca da aplicação de tratados internacionais também não tem lugar, considerando que estes somente poderão ser aplicados se devidamente internalizados no ordenamento jurídico brasileiro, por meio de Decreto Legislativo ou outro ato normativo adequado, em consonância com o artigo 59, inciso I, da Constituição Federal. Esclarece-se, ainda, que normas infra legais aplicáveis ao setor serão consideradas na arbitragem. De todo modo, será feito ajuste de redação para assegurar maior clareza sobre o item.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3922
NOME DO CONTRIBUINTE
CESAR AUGUSTO GUIMARAES PEREIRA
CONTRIBUIÇÃO
17.11. Para os fins da cláusula 17.10.1, havendo necessidade de medidas de urgência antes de instituída a arbitragem, a parte interessada poderá requerê-las diretamente ao Poder Judiciário, com fundamento na legislação aplicável, cessando sua eficácia se a arbitragem não for requerida no prazo de 30 (trinta) dias da data de efetivação da decisão, sem prejuízo do direito da parte de se valer da arbitragem de emergência prevista no Regulamento da CCI.
JUSTIFICATIVA
Um dos pontos destacados no Regulamento da CCI é a possibilidade de arbitragem de emergência. Convém deixar claro que esta previsão não impede a parte interessada de valer-se desse mecanismo.
RESPOSTA
A ANAC agradece sua contribuição e informa que, no entanto, não será acatada porque a possibilidade de concessão de medidas de urgência possui previsão legal específica de submissão ao Poder Judiciário, nos termos dos artigos 22-A e 22-B da Lei nº 9.307/1996. Dessa forma, para tornar mais clara a cláusula, e zelando pela estabilidade e previsibilidade da relação contratual, será incluído novo subitem ao item 17.11, mantidos e remunerados os demais subitens, para expressamente afastar a aplicação de disposições sobre árbitro de emergência.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3923
NOME DO CONTRIBUINTE
CESAR AUGUSTO GUIMARAES PEREIRA
CONTRIBUIÇÃO
17.12. As despesas com a realização da arbitragem serão adiantadas pela parte que requerer a sua instauração, incluídos os honorários dos árbitros, eventuais custos de diligências ou perícias determinadas pelo Tribunal Arbitral e demais despesas com o procedimento, devendo cada parte arcar com os honorários de seus assistentes técnicos e adiantar os custos das diligências ou perícias que houver requerido.
JUSTIFICATIVA
Conforme prática usual, as diligências e perícias requeridas por uma das partes devem ter os custos adiantados pela parte que as requereu. As despesas com assistentes técnicos indicados pela parte devem ser arcadas por esta.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a mesma será acatada no que tange à exclusão da remuneração de assistentes técnicos da antecipação prevista. Por outro lado, a questão da antecipação de despesas é tratada na Lei 13.448/2017, notadamente o art. 31, §2º, o que impõe a adequação do dispositivo contratual à previsão legal.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3924
NOME DO CONTRIBUINTE
CESAR AUGUSTO GUIMARAES PEREIRA
CONTRIBUIÇÃO
17.12.1. Os honorários dos árbitros serão fixados de acordo com as regras do Regulamento de Arbitragem da CCI, sempre em parâmetros razoáveis, considerando a complexidade da matéria que lhes for submetida, o tempo demandado e outras circunstâncias relevantes do caso, segundo as práticas de mercado e o Regulamento de Arbitragem da CCI.
JUSTIFICATIVA
<p>A CCI possui tabela de honorários, o que facilita a previsibilidade de custos para a realização da arbitragem.</p> <p>Além disso, segundo o Regulamento da CCI, a competência para essa fixação é da Corte, não do Tribunal Arbitral.</p>
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a redação será alterada, mas, em consonância com a previsão contida no item 17.7.3, não será feita referência expressa à Câmara de Comércio Internacional, já que outra instituição arbitral poderá ser convencionada pelas partes.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3925
NOME DO CONTRIBUINTE
CESAR AUGUSTO GUIMARAES PEREIRA
CONTRIBUIÇÃO
17.12.2. Ao final do procedimento arbitral, a parte vencida arcará com os custos da arbitragem, devendo ressarcir a parte vencedora naquilo que esta eventualmente tenha adiantado, incluídos as despesas e os honorários previstos nos artigos 84 e 85 da Lei n.º 13.105, de 16 de março de 2015, o Código de Processo Civil, não ficando o Tribunal Arbitral obrigado a adotar os parâmetros previstos nesses dispositivos.
JUSTIFICATIVA
Como o artigo 85 do CPC/2015 trata de honorários de sucumbência, reputa-se conveniente tornar a redação mais clara para evitar dúvidas na aplicação. Também se reputa conveniente esclarecer que os dispositivos do CPC citados não vinculam o Tribunal Arbitral quanto aos parâmetros para a fixação de honorários ou reembolso de despesas.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a redação do item será alterada para adequar-se ao art. 31, §2º da Lei 13.448/2017, bem como para explicitar que os honorários advocatícios de sucumbência serão fixados nos termos previstos na norma processual em vigor. Será alterada também para afastar o ressarcimento da remuneração e demais custos havidos com o assistente técnico. A nova redação também esclarece que não haverá nenhum outro ressarcimento de quaisquer outras despesas de uma parte com sua própria representação.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3926
NOME DO CONTRIBUINTE
CESAR AUGUSTO GUIMARAES PEREIRA
CONTRIBUIÇÃO
17.12.3. No caso de sucumbência recíproca, as partes arcarão proporcionalmente com os custos da arbitragem, ressalvada determinação diversa do Tribunal Arbitral.
JUSTIFICATIVA
Cabe assegurar a liberdade do Tribunal Arbitral para modular o reembolso dos custos, que pode refletir outros fatores, como o comportamento das partes na arbitragem, não apenas o resultado final do procedimento.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a redação será alterada com alguns ajustes devidos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3927
NOME DO CONTRIBUINTE
CESAR AUGUSTO GUIMARAES PEREIRA
CONTRIBUIÇÃO
17.14. As previsões constantes de atos regulamentares supervenientes editados pela ANAC, inclusive relativas a arbitragem ou a outros meios alternativos de solução de conflitos, poderão ser incorporados ao presente contrato mediante consenso entre as Partes retratado por meio de termo aditivo.
JUSTIFICATIVA
Alteração que pretende garantir segurança e previsibilidade às regras contratuais e a necessidade de obtenção de consenso entre as partes para que a arbitragem seja realizada.
RESPOSTA
A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que a mesma não será acatada. Independentemente de qualquer previsão contratual, a Agência pode, no exercício regular de seu poder regulamentar ou normativo, editar normas aplicáveis às concessionárias, inclusive no que diga respeito ao instituto da arbitragem. Eventual conflito entre as normas genéricas e contratos previamente firmados serão analisados e resolvidos no caso concreto, em conformidade com o ordenamento jurídico vigente.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3929
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se a inclusão da seguinte subcláusula na Cláusula 5.2, que prevê os riscos a serem suportados pelo Poder Concedente: "Fato do príncipe ou fato da administração que provoque impacto econômico-financeiro no Contrato."
JUSTIFICATIVA
Fato do príncipe ou fato da administração que provoque impacto econômico-financeiro no Contrato não foi previsto como risco do Poder Concedente.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o fato do Príncipe e o fato da Administração foram levados em consideração para a elaboração da Seção I do Capítulo V da minuta do Contrato de Concessão, de modo que permeiam todos os riscos atribuídos expressamente ao Poder Concedente na matriz de risco, a exemplo dos riscos previstos pelas cláusulas 5.2.1, 5.2.2, 5.2.5, 5.2.6, 5.2.7. Portanto, não há necessidade de incluir cláusula prevendo expressamente que fato do Príncipe ou da Administração correspondem a riscos suportados pelo Poder Concedente.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3930
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
A Cláusula 5.2.7 estabelece que determinadas alterações na legislação tributária são riscos suportados pelo Poder Concedente. Sugere-se que seja inserida previsão de que alterações na legislação previdenciária que exigirem custos adicionais da Concessionária também sejam riscos suportados pelo Poder Concedente e motivo de reequilíbrio econômico-financeiro.
JUSTIFICATIVA
Considerando que alterações na legislação previdenciária, e não apenas na legislação tributária, poderiam ensejar custos adicionais à Concessionária, mostra-se relevante a inclusão de cláusula determinando que mudanças na legislação previdenciária sejam suportadas pelo Poder Concedente (Capítulo V, Seção I, Cláusula 5.2.7 do Contrato).
RESPOSTA
A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que na redação do item foram considerados os artigos 145 e 149 da Constituição Federal, que incluem no conceito de tributo os impostos, taxas, empréstimos compulsórios, contribuições de melhoria e contribuições sociais. Assim, não se faz necessária a alteração da redação do dispositivo.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3931
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Sugerimos incluir a expressão "e outros" após "fiscais, previdenciários e cíveis", de modo que a redação do Contrato de Concessão reflita a previsão do EVTEA no sentido de que passivos relacionados à infrações junto ao DECEA, ANVISA e ANAC que decorram de atos ou fatos anteriores ao fim do Estágio 2 da Fase I-A, salvo se decorrentes de atos da Concessionária relacionados à execução da Fase I-B do Contrato, sejam de responsabilidade do Poder Concedente. Segue a inclusão sugerida: "5.2.11. custos relacionados aos passivos fiscais, previdenciários, cíveis e outros que decorram de atos ou fatos anteriores ao fim do Estágio 2 da Fase I-A, salvo se decorrentes de atos da Concessionária relacionados à execução da Fase I-B do Contrato;"
JUSTIFICATIVA
A redação atual da cláusula 5.2.11, Capítulo V, Seção I do Contrato, que prevê ser risco a ser suportado pelo Poder Concedente "custos relacionados aos passivos fiscais, previdenciários e cíveis" não inclui passivos decorrentes de processos administrativos junto à ANVISA, ANAC e DECEA, em contradição ao quanto prevê o EVTEA.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a redação será alterada para incluir os passivos administrativos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3932
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Sugerimos a inclusão do trecho destacado para esclarecer o entendimento da Cláusula 5.2.11: " 5.2.11. custos relacionados aos passivos fiscais, previdenciários e cíveis que decorram de atos ou fatos anteriores ao fim do Estágio 2 da Fase I-A, salvo se decorrentes de atos da Concessionária que ocorram durante a Fase I-A e que estejam relacionados à execução da Fase I-B do Contrato;"
JUSTIFICATIVA
Clarificar a redação da Cláusula 5.2.11, Capítulo V, Seção I do Contrato, pois a redação está confusa.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição, porém esclarece que ela não foi acatada, tendo em vista que a alteração sugerida não clarifica a redação, mas modifica o sentido da cláusula, na medida em que traz uma interpretação temporal restritiva em relação ao texto original, além de poder confundir os objetos contemplados em cada fase, sob a perspectiva de estabelecer uma condicionante do ato se relacionar à fase I-B, mas apenas no lapso temporal da fase I-A. Nesse sentido, mantém-se a redação original.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3933
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se a inclusão da seguinte subcláusula na Cláusula 5.2.11: “ A Infraero concorda e reconhece que a Concessionária não será sucessora da Infraero em nenhum processo administrativo, judicial ou arbitral no qual a Infraero seja parte em decorrência de fatos, atos ou omissões anteriores ao fim do Estágio 2 da Fase I-A”.
JUSTIFICATIVA
À luz do previsto na Cláusula 5.2.11, Seção I, Capítulo V, entende-se que o Concessionário não será o sucessor da Infraero em nenhuma das ações que a Infraero é parte no momento da assinatura do Contrato. Tal questão não foi expressamente prevista no Contrato de Concessão, devendo estar estabelecida de forma clara para a segurança jurídica da Concessionária.
RESPOSTA
A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que as regras de sucessão processual observarão a legislação vigente, não podendo ser disposta em Contrato.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3934
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
<p>Sugere-se as seguintes alterações:</p> <p>5.2.12. custos relacionados aos passivos ambientais que tenham origem e não sejam conhecidos até a data da assinatura do Contrato de Concessão.</p> <p>Além disso, entende-se, a partir da análise de contrato de concessão, por passivos ambientais conhecidos aqueles cujas informações foram disponibilizadas com precisão nos estudos ambientais relacionados a essa concessão. Requer-se confirmação desse entendimento.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>A Cláusula 5.2.12, Seção I, Capítulo V do Contrato, dispõe que constituem riscos suportados pelo Poder Concedente custos relacionados aos passivos ambientais que tenham origem e não sejam conhecidos até a data de publicação do edital do leilão da concessão. Essa previsão pode gerar discussões sobre o conceito de “informação conhecida”, bem como a interpretação de que a Concessionária será responsável pelos danos ambientais ocorridos logo após a publicação do Edital do Leilão, quando nem sequer assinou o Contrato de Concessão.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA não encerram todas as informações referentes aos futuros aeroportos concedidos. Conforme item 1.34 do Edital, o EVTEA não tem caráter vinculativo, de modo que as informações por ele prestadas ou omitidas não tem o condão de responsabilizar o Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Concessionária, tendo em vista que seu objetivo é exclusivamente o de permitir ao Governo Federal a precificação da concessão.</p> <p>Além disso, as Proponentes, de acordo com o item 1.35 do Edital, 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, mas não exaustivamente, no tocante à realização de estudos, investigações, levantamentos, projetos e investimentos.</p> <p>Adicionalmente, para fins do disposto no item 5.2.12 do Contrato, são considerados passivos conhecidos todos aqueles cujas informações sobre sua existência estejam disponíveis para os Proponentes, inclusive aqueles cujas informações sobre sua existência estejam contidas: (i) em documentos emitidos por entidades e órgãos públicos no âmbito municipal, estadual, distrital e federal; e (ii) em quaisquer inquéritos, processos administrativos e processos judiciais.</p> <p>Portanto, cumpre às Proponentes levarem em consideração os passivos ambientais e condicionantes já conhecidos por algum meio oficial na formulação de suas propostas econômicas, além daqueles indicados no EVTEA.</p>



Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3936
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se a inclusão da seguinte subcláusula na Cláusula 5.2.12: "se os custos relacionados aos passivos ambientais acima excederem em 10% o previsto nos estudos de viabilidade objeto do Edital do Leilão, a Concessionária arca com os 10% iniciais de aumento e o Poder Concedente arca com o que exceder a esses 10%."
JUSTIFICATIVA
De acordo com a Cláusula 5.2.12, Seção I, Capítulo V do Contrato, constituem riscos suportados pelo Poder Concedente custos relacionados aos passivos ambientais que tenham origem e não sejam conhecidos até a data de publicação do edital do leilão da concessão. Considerando o estabelecido nos EVTEAs, assume-se que o valor estabelecido nesses estudos é suficiente para arcar com os custos relacionados aos mencionados passivos ambientais. Portanto, o Contrato de Concessão deve estabelecer, à luz desses estudos e para a segurança jurídica da futura Concessionária, um limite de responsabilidade em relação a esses passivos ambientais para que a Concessionária possa estimar em sua proposta.
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA não encerram todas as informações referentes aos futuros aeroportos concedidos. Conforme item 1.34 do Edital, o EVTEA não tem caráter vinculativo, de modo que as informações por ele prestadas ou omitidas não tem o condão de responsabilizar o Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Concessionária, tendo em vista que seu objetivo é exclusivamente o de permitir ao Governo Federal a precificação da concessão.</p> <p>Por sua vez, para fins do disposto no item 5.2.12 do Contrato, são considerados passivos conhecidos todos aqueles cujas informações sobre sua existência estejam disponíveis para os Proponentes, inclusive aqueles cujas informações sobre sua existência estejam contidas: (i) em documentos emitidos por entidades e órgãos públicos no âmbito municipal, estadual, distrital e federal; e (ii) em quaisquer inquéritos, processos administrativos e processos judiciais.</p> <p>Assim, o Poder Concedente responderá somente pelos custos decorrente de passivos ambientais que tenham origem e não sejam conhecidos até a data de publicação do edital, considerando o disposto acima.</p> <p>Por fim, cumpre ressaltar que a regra que norteia a alocação de riscos nos presentes contratos é a de atribuição do risco à parte que dispuser de melhores condições para precificá-lo ou gerenciá-lo. Esse preceito, a exemplo das rodadas anteriores, permeou todo o processo de distribuição dos riscos associados aos aeroportos em questão e está consubstanciado no Capítulo V do Contrato de Concessão. Nesse sentido, os custos decorrentes de passivos ambientais já conhecidos estão alocados à Concessionária, os quais devem ser levados em consideração na formulação da proposta econômica das Proponentes.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3937
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se que seja excluída a Cláusula 5.6.19. Caso não seja possível, sugere-se que seja incluído trecho sublinhado na Cláusula 5.6.19: "responsabilidade civil, administrativa e criminal por danos ambientais causados pela Concessionária durante o período de concessão".
JUSTIFICATIVA
A responsabilidade civil, administrativa e criminal decorre de lei, não sendo possível afastá-la por meio de disposição contratual. A redação atual da cláusula 5.6.19, Capítulo 5, Seção II do Contrato, não apresenta qualquer marco temporal para a responsabilização da concessionária nas três esferas em razão de dano ambiental. Para que seja mantido o equilíbrio no contrato, faz-se necessária a exclusão da cláusula 5.6.19 ou, se não for possível, que seja feita uma ressalva à cláusula 5.2.12, que trata de casos em que o poder concedente persiste como responsável por eventual passivo ambiental.
RESPOSTA
A ANAC agradece sua contribuição e informa que, tratando-se de decorrência legal, não cabe ao contrato de concessão dispor sobre os limites temporais para a responsabilidade ambiental da Concessionária. Nesse sentido, cite-se, por exemplo, a compreensão do dever de reparar o dano ambiental como obrigação real, transmissível ao sucessor em caso de transferência de domínio ou posse do ativo. De toda forma, considerando que o contrato de concessão deve ser interpretado e aplicado como uma unidade coesa, com regras harmônicas entre si, é certo que se a Concessionária for instada a suportar passivo ambiental que tenha origem e não seja conhecido até a data da publicação do edital do leilão de concessão, as partes deverão adotar as medidas tendentes à revisão extraordinária do contrato, tendo em vista o item 5.2.9.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3938
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se que o Contrato de Concessão preveja expressamente que os valores dos custos suportados pela Concessionária nessas hipótese estão limitados ao valor da Garantia de Execução Contratual, ofertada dentro do prazo da Concessão, conforme a seguir: "5.6.24.1. O valor dos custos elencados nas subcláusulas 5.6.22, 5.6.23 e 5.6.24 devem estar limitados ao valor da Garantia de Execução Contratual, ofertada dentro do prazo da Concessão."
JUSTIFICATIVA
O Contrato de Concessão prevê que são riscos da Concessionária os custos (i) de eventual rescisão dos contratos celebrados, que envolvem a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário que estejam em vigor ao final do Estágio 2 da Fase I-A; (ii) decorrentes das desocupações do sítio aeroportuário, bem como de eventuais reassentamentos e realocações; e (iii) com a remoção de quaisquer bens para a liberação de área dos sítios aeroportuários (Capítulo V, Seção II, Cláusulas 5.6.22, 5.6.23 e 5.6.24 do Contrato). No entanto, não é possível mensurar tais custos a partir das informações e documentos fornecidos.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que segundo o item 1.35 da minuta de Edital, 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. Além disso, cabe destacar que será facultado às interessadas a realização de visitas técnicas, a fim de vistoriar o Complexo Aeroportuário, na forma do item 1.17 do Edital. Assim, os Complexos Aeroportuários serão transferidos às Concessionárias, concomitantemente à celebração do Contrato, no estado em que se encontram, sendo certo que o agente privado possuirá melhores condições de gerenciar a desocupação e liberação da área do aeroporto, com custos que dependerão das escolhas feitas em seu projeto. Por fim, registre-se que o valor da garantia de execução contratual é estipulado de forma a trazer segurança razoável ao Poder Concedente sem onerar demasiadamente à Concessionária, o que não restringe a responsabilidade desta última pelo cumprimento das obrigações contratuais. Não por outro motivo, a garantia poderá ser executada em quaisquer das hipóteses previstas no item 3.1.74.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3939
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Em relação ao item 6.15.2 (Cuiabá), esclarecer a necessidade de se ter operação 4C IFR não precisão SEM RESTRIÇÃO. Se poderá haver arranjo operacional quando da operação de aeronaves D ou E sem operação de aeronaves C no momento da operação daquelas.
JUSTIFICATIVA
Se justifica pela necessidade de se ter claro que a operação 4C IFR não precisão sem restrição ocorre quando da operação das mesmas unicamente.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. Em relação à manifestação, esclarece-se que o objetivo da obrigação é, de fato, eliminar as restrições que possam estar associadas ao tipo de operação previsto. Isto significa que as operações (pousos, decolagens, movimentação em solo, manobras e outros) simultâneas ou isoladas, com aeronaves 3C ou 4C, a depender do requisito contratual, deverão ocorrer sem a necessidade de estabelecimento de procedimentos operacionais especiais que impactem negativamente a capacidade e a segurança operacionais do aeroporto, motivados por inadequação da infraestrutura. Informa-se, por oportuno, que a redação do item contratual sofrerá alteração, de maneira a tornar o entendimento ainda mais claro. Portanto, o entendimento apresentado na contribuição está correto, tendo em que vista a exigência de "não restrição" é apenas para operações com aeronaves código 4C e inferiores. Quando da operação de aeronaves código "D" ou "E" poderão ser feitos arranjos operacionais, desde que observados os requisitos técnicos regulamentares.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3940
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Nos termos da Cláusula 6.5, a Receita Teto será reajustada todo mês de dezembro, com vigência para o ano-calendário posterior. Diante disso, favor esclarecer se o IPCA a ser considerado na fórmula de reajuste da Receita Teto será o IPCA divulgado em outubro. Adicionalmente, favor esclarecer se deve ser considerado o IPCA acumulado dos 12 últimos meses até outubro.
JUSTIFICATIVA
Considerando que o tempo de apuração do IPCA pode não ser suficiente para que seja considerado o índice referente ao mês de dezembro para os fins da fórmula de reajuste da Receita Teto, mostra-se relevante a obtenção de esclarecimento neste ponto (Capítulo VI, Seção I, Cláusula 6.5 do Contrato).
RESPOSTA
A ANAC agradece a sua contribuição e informa que, conforme consta no item 6.5 da Minuta de Contrato de Concessão, o IPCA a ser considerado na fórmula de reajuste da Receita Teto é o IPCA divulgado pelo IBGE em dezembro e, portanto, referente ao mês de novembro.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3941
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Em relação ao item 6.2.2 (Recife), esclarecer a necessidade de se ter operação 3C IFR não precisão SEM RESTRIÇÃO. Se poderá haver arranjo operacional quando da operação de aeronaves D ou E sem operação de aeronaves C no momento da operação daquelas.
JUSTIFICATIVA
Se justifica pela necessidade de se ter claro que a operação 3C IFR não precisão sem restrição ocorre quando da operação das mesmas unicamente.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. Em relação à manifestação, esclarece-se que o objetivo da obrigação é, de fato, eliminar as restrições que possam estar associadas ao tipo de operação previsto. Isto significa que as operações (pousos, decolagens, movimentação em solo, manobras e outros) simultâneas ou isoladas, com aeronaves 3C ou 4C, a depender do requisito contratual, deverão ocorrer sem a necessidade de estabelecimento de procedimentos operacionais especiais que impactem negativamente a capacidade e a segurança operacionais do aeroporto, motivados por inadequação da infraestrutura. Informa-se, por oportuno, que a redação do item contratual sofrerá alteração, de maneira a tornar o entendimento ainda mais claro. Portanto, o entendimento apresentado na contribuição está correto, tendo em que vista a exigência de "não restrição" é apenas para operações com aeronaves código 3C e inferiores. Quando da operação de aeronaves código "D" ou "E" poderão ser feitos arranjos operacionais, desde que observados os requisitos técnicos regulamentares.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3942
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Esclarecer exatamente qual a aeronave 4C deve ser considerada neste item.
JUSTIFICATIVA
Para colocar todos os competidores com um mesmo entendimento.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. Em relação ao ponto levantado, esclarece-se que o requisito contratual traz diretrizes para construção e ampliação da infraestrutura, definindo o tipo de operação mínima que esta infraestrutura deverá suportar. Assim, considera-se suficiente a especificação de que a infraestrutura deverá operar aeronaves de código 4C, em condições de IFR não-precisão, noturno e diurno, sem restrição. Acerca de qual aeronave será utilizada para projeto, fica a cargo da Concessionária esta avaliação, dentro do seu planejamento.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3944
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Em relação ao item 6.15.2 (Cuiabá), esclarecer o que é entendido por "acesso direto das aeronaves às cabeceiras"
JUSTIFICATIVA
Para colocar todos os competidores com um mesmo entendimento.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. Informa-se que, em relação ao item 6.21.2 do PEA, o termo "acesso direto das aeronaves às cabeceiras" significa que taxiways deverão dar acesso direto às cabeceiras da(s) pista(s) de pousos e decolagens, sem necessidade de tráfego das aeronaves pela(s) própria(s) pista(s) de pouso e decolagem.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3945
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Em relação ao aeroporto de Cuiabá, está correto o nosso entendimento que, ainda que não explicitamente mencionado no PEA, as faixas de pistas, acostamentos e assim por diante devem ser garantidos conforme RBAC 154 para operação 4C IFR não precisão?
JUSTIFICATIVA
Para colocar todos os competidores com um mesmo entendimento.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. Em relação ao ponto destacado, informa-se que, sim, o entendimento está correto. Esclarece-se que o objetivo da obrigação é, de fato, eliminar as restrições que possam estar associadas ao tipo de operação previsto. Isto significa que as operações (pousos, decolagens, movimentação em solo, manobras e outros) simultâneas ou isoladas, com aeronaves 3C ou 4C, a depender do requisito contratual, deverão ocorrer sem a necessidade de estabelecimento de procedimentos operacionais especiais que impactem negativamente a capacidade e a segurança operacionais do aeroporto, motivados por inadequação da infraestrutura. Informa-se, por oportuno, que a redação do item contratual sofrerá alteração, de maneira a tornar o entendimento ainda mais claro.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3946
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se a alteração da Cláusula 6.26 nos seguintes termos: "Cabe à ANAC, após aprovação da Concessionária, a prerrogativa de escolher, dentre as medidas abaixo elencadas, individual ou conjuntamente, a forma pela qual será implementada a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro:"
JUSTIFICATIVA
A escolha da forma pela qual será implementada a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro traz enorme impacto no planejamento da Concessionária e não pode ser uma prerrogativa apenas da ANAC (Cláusula 6.26, Seção IV, Capítulo VI do Contrato). A forma deve ser discutida e aprovada pela Concessionária.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, nos moldes do art. 18 do Decreto nº 7.624, de 22 de novembro de 2011, que dispõe sobre as condições de exploração pela iniciativa privada da infraestrutura aeroportuária, por meio de concessão, "caberá ao poder concedente estabelecer a forma pela qual será recomposto o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, em favor do poder concedente ou concessionário, podendo ser utilizada as seguintes medidas, individual ou conjuntamente, sem exclusão de outras cabíveis (...)". Ademais, cumpre observar que a forma pela qual será implementada a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro compõe o espectro do processo de revisão extraordinária, oportunidade em que é garantido à Concessionária ampla manifestação processual, sobretudo, respeitando-se o direito ao contraditório e à ampla defesa.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3947
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Sugerimos a exclusão da Cláusula 6.24.1, para que não haja limitação relativa à relevância do evento para o pedido de Revisão Extraordinária.
JUSTIFICATIVA
<p>A Cláusula 6.24.1, Seção IV, do Capítulo VI do Contrato, estabelece que somente estarão aptos ao pedido de Revisão Extraordinária os eventos que causarem impacto superior a 1% da receita bruta anual média da Concessão referente ao 3 exercícios anteriores ao início da Revisão, de modo que os eventos que não alcançarem tal percentual não ensejarão a Revisão Extraordinária e deverão ser arcados inteiramente pela Concessionária. No entanto, faz-se relevante estabelecer que todos os eventos, por afetarem de todo modo as receitas e custos da Concessionária, devem ser considerados relevantes para o pedido de Revisão Extraordinária para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato. A exclusão de tal cláusula também se faz necessária tendo em vista que estaria sendo criado um incentivo para que eventos menores fossem englobados em um único evento que atinja o percentual estabelecido no Contrato de Concessão para que a Revisão Extraordinária possa ser viabilizada, o que não é previsto no Contrato de Concessão.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o intuito desse requisito não é obstaculizar possíveis pedidos de Revisão Extraordinária, ou limitar consequências às alterações sofridas pela Concessionária no âmbito da exploração do serviço público, mas sim conferir a correta aplicabilidade dos preceitos teóricos envolvidos na questão, o cumprimento do critério presente em todos os demais Contratos de Concessão e com base em critério objetivo reduzir a insegurança jurídica associada à discricionariedade do regulador ao definir, caso a caso, quais alterações seriam consideradas (ir)relevantes.</p> <p>Cumprir registrar que o requisito da alteração relevante se faz presente desde a primeira rodada de Concessão, de forma que contribui para o aperfeiçoamento do processo de Revisão Extraordinária estabelecido pela Agência. Nesse sentido, o racional econômico da cláusula é justamente captar as alterações que tenham impacto na equação econômico-financeira, na mesma medida em que direciona o olhar do regulador para aquilo que realmente tenha o condão de causar impacto no Contrato, contribuindo com a própria noção da eficiência administrativa.</p> <p>Conforme dispôs a Justificativa submetida à Audiência Pública nº 12/2017, o critério de alteração relevante vigente (Resolução nº 355/2015), ao estabelecer vínculo entre eventos de diferentes naturezas, permite que qualquer impacto seja relevante em algum momento, dependendo apenas da cumulatividade de impactos ou do tempo, conforme estabelecem os §1º e §3º do artigo 2º da norma vigente. Com efeito, isso é o mesmo que ignorar o conceito de relevância trazido pelos Contratos de Concessão,</p>

tornando inócua sua aplicação. Nesse sentido, torna-se fundamental objetivar sua aplicação contratualmente.

O texto constitucional, no que a doutrina se refere ao princípio da intangibilidade da equação econômico-financeira, revela que esse direito não é absoluto, visto que se deve interpretar e balizar tal princípio nos moldes da legislação infraconstitucional.

Legislação que, por sua vez, também traz comandos claros de que o direito ao reequilíbrio não se consubstancia como algo absoluto. A Lei 8.987/95, por exemplo, traz disposição expressa que condiciona o direito ao cumprimento de certos requisitos: “quando comprovado seu impacto”; “sempre que forem atendidas as condições do contrato”.

O Tribunal de Contas da União, por sua vez, estabeleceu requisitos para o reequilíbrio econômico-financeiro de contratos administrativos, notadamente quando da ocorrência de fato do príncipe. Os ensinamentos jurisprudenciais da Corte de Contas revelam que se deve respeitar três requisitos para a aplicabilidade da teoria em comento, quais sejam: nexa de causalidade, imprevisibilidade do ônus, materialidade. Nessa esteira, destaca-se o entendimento jurisprudencial do TCU em relação ao restabelecimento da equação econômico-financeira original em decorrência da instituição de tributos antes inexistentes, conforme Acórdão 45/1999, Acórdão 698/2000, Acórdão 538/2008.

O entendimento jurisprudencial da Corte de Contas afirma que a materialidade do fato é elemento necessário para que se configure a alteração do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, configurando-se como requisito necessário na análise da revisão extraordinária. Constatou-se que alterações de baixa magnitude não apresentaram, na opinião do tribunal, materialidade suficiente a fim de ensejar o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos.

Do ponto de vista doutrinário, convém ressaltar que parcela importante do direito administrativo brasileiro (referenciada ao final) defende que não é qualquer alteração que abala a estabilidade da equação econômico-financeira do Contrato de Concessão, na medida em que termos como “reflexos fortes na sua execução”, “restabelecer equilíbrio toda vez que de alguma forma mais profunda for ele rompido”, “o impacto for relevante na quebra da equação”, “onera substancialmente a execução do contrato administrativo” são defendidos por essa importante parcela da doutrina administrativista para que se configure a possibilidade do reequilíbrio contratual. Nesse sentido, percebe-se que o requisito contratual da alteração relevante converge com os ensinamentos supracitados.

Portanto, a definição do critério de alteração relevante, ao passo que dá efetividade a um importante conceito presente nos Contratos de Concessão, o qual, diga-se, não deve ser ignorado, a fim de se atender ao interesse público, está investida de razoabilidade e balizada na experiência adquirida com a gestão dos Contratos de Concessão. Desse modo, com amparo nos estudos jurisprudenciais do Tribunal de Contas da União e nos entendimentos da doutrina administrativista, conclui-se que a melhor opção regulatória consiste em estabelecer parâmetro objetivo que de fato “implique em alteração relevante dos custos ou receitas da Concessionária”.

Referências

Acórdão TCU 45/1999, Processo n. 001.025/1998-8, DOU 19.05.1999.

Acórdão TCU 698/2000, Processo n. 675.047/1996-0, DOU 11.09.2000.

Acórdão TCU 538/2008, Processo n. 016.905/2002-3, DOU 04.04.2008.

CARVALHO FILHO, José dos Santos. Manual de direito administrativo. 25 ed. São Paulo: Atlas, 2012, p. 197, 211.

GASPARINI, Diógenes. Direito administrativo. 17 ed. São Paulo: Saraiva, 2012, p. 435, 822.

MEIRELLES, Hely Lopes. Direito Administrativo Brasileiro . 23. ed. São Paulo: Malheiros, 1998, p. 214.

MEDAUAR, Odete. Direito administrativo moderno. 17 ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2013, p. 256.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3948
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Considerando os itens 6.17.2 (Rondonópolis), 6.19.2 (Alta Floresta), 6.21.2 (Sinop), 6.23.2 (Barra do Garça), 6.26.2 (Vitória), 6.28.2 (Macaé), 6.2.2 (Recife), 6.4.2 (Maceió), 6.6.2 (Aracaju), 6.8.2 (Campina Grande), 6.10.2 (João Pessoa) e 6.12.2 (Juazeiro do Norte), esclarecer exatamente qual a aeronave 3C deve ser considerada neste item.
JUSTIFICATIVA
Para colocar todos os competidores com um mesmo entendimento.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. Em relação ao ponto levantado, esclarece-se que o requisito contratual traz diretrizes para construção e ampliação da infraestrutura, definindo o tipo de operação mínima que esta infraestrutura deverá suportar. Assim, considera-se suficiente a especificação de que a infraestrutura deverá operar aeronaves de código 3C/4C (a depender do aeroporto), em condições de IFR não-precisão, noturno e diurno, sem restrição. Acerca de qual aeronave será utilizada para projeto, fica a cargo da Concessionária esta avaliação, dentro do seu planejamento.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3949
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Sugerimos a exclusão da Cláusula 6.24.4, para que não haja limitação relativa à relevância do evento para o prazo preclusivo de 5 anos para o pedido de Revisão Extraordinária.
JUSTIFICATIVA
A Cláusula 6.24.4, Seção IV, do Capítulo VI do Contrato, ao estabelecer um limite preclusivo de 5 anos a contar do evento para o pedido de Revisão Extraordinária, gera insegurança à Concessionária, tendo em vista que alguns efeitos de eventos pretéritos podem ser observados após um determinado período de tempo, que não estariam sendo englobados pela Cláusula 6.24.4, de modo que sua exclusão se mostra relevante.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a proposta da preclusão encontra respaldo legal na medida em que se fundamenta no Decreto nº 20.910/1932, está amparada na jurisprudência do Tribunal de Contas de União, especialmente no Acórdão 1.828/2008 e no Acórdão 477/2010, consubstancia entendimento de relevantes juristas da doutrina administrativista nacional, a exemplo do professor José dos Santos Carvalho Filho, e confere efetividade a importantes princípios constitucionais, como o princípio da segurança jurídica. Em resposta à preocupação exposta na presente contribuição, cumpre esclarecer que o item 6.23.5 traz regra específica de avaliação da preclusão na hipótese em que o evento é descasado do impacto. Assim, ter-se-iam lapsos temporais diferentes. Nesse caso, o início da contagem do prazo a partir do início do impacto deslocaria o lapso temporal para frente, de forma a permitir que o processo de Revisão Extraordinária seja iniciado e desenvolvido com as melhores condições de análise.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3950
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Em relação a todos os aeroportos, está correto o nosso entendimento que, ainda que não explicitamente mencionado no PEA, as faixas de pistas, acostamentos e assim por diante devem ser garantidos conforme RBAC 154 para operação 3C IFR não precisão?
JUSTIFICATIVA
Para colocar todos os competidores com um mesmo entendimento.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. Em relação ao ponto destacado, informa-se que, sim, o entendimento está correto. Esclarece-se que o objetivo da obrigação é, de fato, eliminar as restrições que possam estar associadas ao tipo de operação previsto. Isto significa que as operações (pousos, decolagens, movimentação em solo, manobras e outros) simultâneas ou isoladas, com aeronaves 3C ou 4C, a depender do requisito contratual, deverão ocorrer sem a necessidade de estabelecimento de procedimentos operacionais especiais (NESOs, Acordos Operacionais etc.), motivados por inadequação da infraestrutura para operação por instrumento não-precisão. Informa-se, por oportuno, que a redação do item contratual sofrerá alteração, de maneira a tornar o entendimento ainda mais claro.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3951
NOME DO CONTRIBUINTE
PERICLES GONCALVES FILHO
CONTRIBUIÇÃO
<p>CAPÍTULO V – DA ALOCAÇÃO DOS RISCOS</p> <p>Seção I – Dos Riscos do Poder Concedente</p> <p>5.2. Constituem riscos suportados pelo Poder Concedente, que poderão ensejar Revisão Extraordinária:</p> <p>6.24. Os procedimentos de Revisão Extraordinária objetivam a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a fim de compensar as perdas ou ganhos da Concessionária, devidamente comprovados, em virtude da ocorrência dos eventos elencados no CAPÍTULO V – Seção I do Contrato:</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Adotando-se as melhores práticas de elaboração do modelagem econômica e jurídica de um edital, a Administração Pública deverá traçar uma matriz de riscos na qual os riscos do empreendimento devem ser alocados à parte que melhor puder gerenciá-los. Neste sentido é o que determina o art. 7º da Resolução PPI nº 1/2016.</p> <p>É evidente que essa afirmativa tem por fundamento evitar que sejam alocados ao concessionário os riscos que não tenham nenhuma ingerência, com a finalidade de evitar a agregação do risco no valor da proposta, bem como, na mesma toada, evitar que riscos inerentes ao exercício do serviço, cuja possibilidade de controle é maior pela concessionária, seja equivocadamente alocado ao Poder Concedente.</p> <p>No entanto, analisando-se a redação do caput da Cláusula 5.2 do Contrato colocado em Audiência Pública, verifica-se que a inclusão do conceito de “alteração relevante”, o que não ocorreu nas rodadas anteriores, esvazia a caracterização dos riscos alocados ao Poder Concedente.</p> <p>Neste ponto, deve ser mencionado que a Administração Pública analisou os riscos existentes e entendeu que aqueles elencados na Cláusula 5.2 são os que o Poder Concedente tem melhor condição de gerenciar. Contudo, mesmo assim, criou um conceito de “alteração relevante” que tem o condão de criar uma de facto exclusão do risco do Poder Concedente.</p> <p>Consequentemente, a aplicação desse conceito limita o direito de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato em razão da ocorrência de fatos relacionados a riscos alocados ao Poder Concedente, em violação ao disposto no art. 37, XXI da Constituição Federal, bem como no art. 9º, §4º da Lei Federal nº 8.987/95 e no art. 65, II, da Lei Federal nº 8.666/93.</p> <p>Diante dessa limitação ao reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, a aplicação do conceito de “alteração relevante” pode se revelar violadora da Constituição Federal, que não pode ser mantida na redação final do Contrato de Concessão.</p> <p>Por fim, deve ser ressaltado que as minutas das rodadas de leilão anteriores, de forma acertada, não aplicavam esse conceito como um limitador dos</p>

riscos alocados ao Poder Concedente e, conseqüentemente, do reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Tal medida inegavelmente terá o condão de provocar uma das seguintes reações no mercado: (i) afastar investidores nacionais e internacionais em razão da dificuldade de se precificar os ativos, limitando-se com isso a competitividade no certame; ou (ii) fazer com que os investidores que insistam em participar internalizem a questão no preço ofertado, prejudicando o interesse público.

Se o objetivo da redação original desta cláusula era evitar a apresentação de um número excessivo de pedidos de reequilíbrio que criem um ônus administrativo elevado para a ANAC, então outras soluções precisam ser encontradas que não reduzem significativamente a atratividade dos Blocos e não desencorajam potenciais licitantes a participarem do processo licitatório.

A não ser que a ANAC mantenha o conceito atualmente em vigor para outras concessões, este pode se apresentar com um dos maiores riscos de todo esse processo, levando licitantes potenciais, incluindo aqueles que já sejam Concessionários em outros ativos de infraestrutura aeroportuária, a abandonarem o projeto em razão da deterioração do compartilhamento de risco.

RESPOSTA

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o intuito desse requisito não é obstaculizar possíveis pedidos de Revisão Extraordinária, ou limitar consequências às alterações sofridas pela Concessionária no âmbito da exploração do serviço público, mas sim conferir a correta aplicabilidade dos preceitos teóricos envolvidos na questão, o cumprimento do critério presente em todos os demais Contratos de Concessão e com base em critério objetivo reduzir a insegurança jurídica associada à discricionariedade do regulador ao definir, caso a caso, quais alterações seriam consideradas (ir)relevantes.

Cumpra registrar que o requisito da alteração relevante se faz presente desde a primeira rodada de Concessão, de forma que contribui para o aperfeiçoamento do processo de Revisão Extraordinária estabelecido pela Agência. Nesse sentido, o racional econômico da cláusula é justamente captar as alterações que tenham impacto na equação econômico-financeira, na mesma medida em que direciona o olhar do regulador para aquilo que realmente tenha o condão de causar impacto no Contrato, contribuindo com a própria noção da eficiência administrativa.

Conforme dispõe a Justificativa submetida à Audiência Pública nº 12/2017, o critério de alteração relevante vigente (Resolução nº 355/2015), ao estabelecer vínculo entre eventos de diferentes naturezas, permite que qualquer impacto seja relevante em algum momento, dependendo apenas da cumulatividade de impactos ou do tempo, conforme estabelecem os §1º e §3º do artigo 2º da norma vigente. Com efeito, isso é o mesmo que ignorar o conceito de relevância trazido pelos Contratos de Concessão, tornando inócua sua aplicação. Nesse sentido, torna-se fundamental objetivar sua aplicação contratualmente.

O texto constitucional, no que a doutrina se refere ao princípio da intangibilidade da equação econômico-financeira, revela que esse direito não é absoluto, visto que se deve interpretar e balizar tal princípio nos moldes da legislação infraconstitucional.

Legislação que, por sua vez, também traz comandos claros de que o direito ao reequilíbrio não se consubstancia como algo absoluto. A Lei 8.987/95, por exemplo, traz disposição expressa que condiciona o direito ao cumprimento de certos

requisitos: “quando comprovado seu impacto”; “sempre que forem atendidas as condições do contrato”.

O Tribunal de Contas da União, por sua vez, estabeleceu requisitos para o reequilíbrio econômico-financeiro de contratos administrativos, notadamente quando da ocorrência de fato do príncipe. Os ensinamentos jurisprudenciais da Corte de Contas revelam que se deve respeitar três requisitos para a aplicabilidade da teoria em comento, quais sejam: nexos de causalidade, imprevisibilidade do ônus, materialidade. Nessa esteira, destaca-se o entendimento jurisprudencial do TCU em relação ao restabelecimento da equação econômico-financeira original em decorrência da instituição de tributos antes inexistentes, conforme Acórdão 45/1999, Acórdão 698/2000, Acórdão 538/2008.

O entendimento jurisprudencial da Corte de Contas afirma que a materialidade do fato é elemento necessário para que se configure a alteração do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, configurando-se como requisito necessário na análise da revisão extraordinária. Constata-se que alterações de baixa magnitude não apresentaram, na opinião do tribunal, materialidade suficiente a fim de ensejar o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos.

Do ponto de vista doutrinário, convém ressaltar que parcela importante do direito administrativo brasileiro (referenciada ao final) defende que não é qualquer alteração que abala a estabilidade da equação econômico-financeira do Contrato de Concessão, na medida em que termos como “reflexos fortes na sua execução”, “restabelecer equilíbrio toda vez que de alguma forma mais profunda for ele rompido”, “o impacto for relevante na quebra da equação”, “onera substancialmente a execução do contrato administrativo” são defendidos por essa importante parcela da doutrina administrativista para que se configure a possibilidade do reequilíbrio contratual. Nesse sentido, percebe-se que o requisito contratual da alteração relevante converge com os ensinamentos supracitados.

Portanto, a definição do critério de alteração relevante, ao passo que dá efetividade a um importante conceito presente nos Contratos de Concessão, o qual, diga-se, não deve ser ignorado, a fim de se atender ao interesse público, está investida de razoabilidade e balizada na experiência adquirida com a gestão dos Contratos de Concessão. Desse modo, com amparo nos estudos jurisprudenciais do Tribunal de Contas da União e nos entendimentos da doutrina administrativista, conclui-se que a melhor opção regulatória consiste em estabelecer parâmetro objetivo que de fato “implique em alteração relevante dos custos ou receitas da Concessionária”.

Referências

Acórdão TCU 45/1999, Processo n. 001.025/1998-8, DOU 19.05.1999.

Acórdão TCU 698/2000, Processo n. 675.047/1996-0, DOU 11.09.2000.

Acórdão TCU 538/2008, Processo n. 016.905/2002-3, DOU 04.04.2008.

CARVALHO FILHO, José dos Santos. Manual de direito administrativo. 25 ed. São Paulo: Atlas, 2012, p. 197, 211.

GASPARINI, Diógenes. Direito administrativo. 17 ed. São Paulo: Saraiva, 2012, p. 435, 822.

MEIRELLES, Hely Lopes. Direito Administrativo Brasileiro. 23. ed. São Paulo: Malheiros, 1998, p. 214.

MEDAUAR, Odete. Direito administrativo moderno. 17 ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2013, p. 256.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3952
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
O Concessionário pode modificar a estrutura de taxas aeroportuárias atual?
JUSTIFICATIVA
Por exemplo, para o Grupo II: aplicar um preço fixo por pouso, sem depender do MTOW, como definido em rodada anterior
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a Concessionária não pode modificar a estrutura tarifária conforme definida na Lei nº 6.009/73 - que estabelece as tarifas aeroportuárias que podem ser cobradas, quais sejam embarque, conexão, pouso, permanência, armazenagem e capatazia - e detalhada no Decreto nº 89.121/1983, que o regulamenta - o qual define, entre outros que as tarifas de pouso e permanência serão quantificadas em função do peso máximo de decolagem da aeronave (PMD ou MTOW). Além da estrutura definida em lei, também devem ser observados normativos da ANAC que tratem da cobrança de tarifas, em particular a Resolução nº 432/2017, no que couber. Em relação às fórmulas de cálculo para as tarifas de pouso e permanência contidas na citada resolução, as quais são baseadas exclusivamente no peso máximo de decolagem aeronave (sem permitir componente fixo, portanto), não é intenção da ANAC que se apliquem obrigatoriamente. Dessa forma, será incluída nova cláusula para deixar clara a possibilidade de componente fixo (adicionalmente ao componente em função do PMD, o qual é obrigatório por lei) nas tarifas de pouso e de permanência. Por extensão, eventual cobrança de tarifa unificada de embarque e pouso para operações de grupo II (caso o operador opte por realizar a cobrança dessas tarifas de forma unificada nesses casos) também poderá ter componente fixo.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3953
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se inserir "no âmbito da Concessionária" imediatamente após acionista controlador na cláusula 10.1.2 da seguinte forma: "10.1.2. No caso de eventual modificação prevista no item 10.1, deverão ser apresentados à ANAC, para análise de cumprimentos das obrigações contratuais e manutenção dos requisitos editalícios, os acordos de acionistas celebrados pelo acionista controlador no âmbito da Concessionária, bem como de outros sócios, se necessários para averiguação do caso concreto."
JUSTIFICATIVA
A Cláusula 10.1.2., Capítulo X do Contrato, prevê que no caso de eventual modificação prevista na cláusula 10.1, deverão ser apresentados à ANAC, para análise de cumprimentos das obrigações contratuais e manutenção dos requisitos editalícios, os acordos de acionistas celebrados pelo acionista controlador, bem como de outros sócios, se necessários para averiguação do caso concreto. Na frase "os acordos de acionistas celebrados pelo acionista controlador" não fica claro se contratos firmados pelo acionista controlador fora do âmbito da Concessionária são abrangidos pela cláusula.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que deverá ser franqueado à Agência o acesso a quaisquer acordos de acionistas firmados pelo acionista controlador que possam interferir no cumprimento das disposições contratuais. Dessa forma, ao item foi dada redação ampla com o propósito específico de viabilizar a adequada fiscalização da Agência, que poderá, nos casos concretos, avaliar os documentos necessários à verificação do cumprimento dos requisitos contratuais e editalícios.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3954
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Com que frequência o Concessionário poderá atualizar suas taxas aeroportuárias?
JUSTIFICATIVA
Requer-se esclarecimento a esse respeito.
RESPOSTA
A Anac agradece a contribuição e informa que as tarifas aeroportuárias podem ser atualizadas a qualquer momento, desde que o público e as empresas aéreas e demais usuários dos aeroportos os usuários sejam informados com no mínimo 30 (trinta) dias de antecedência e que as propostas de tarifação que envolvam aumentos tarifários tenham sido precedidas de consulta às partes interessadas relevantes, nos termos do Capítulo XV

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3956
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Em relação ao Apêndice A do Anexo 4, o termo "Passageiros tarifados" inclui os passageiros que estão isentos de pagar tarifas aeroportuárias (por exemplo bebês ou diplomatas)?
JUSTIFICATIVA
Requer-se esclarecimento para o cálculo da "Receita por passageiro aferida no ano t", o denominador corresponde a Pt, "Passageiros tarifados no ano t".
RESPOSTA
A ANAC agradece a sua contribuição e informa que será incluída a definição de Passageiro Tarifado com a seguinte redação: "Passageiros Tarifados: Passageiros que embarcam no aeroporto, incluindo passageiros em conexão, sobre os quais não incidem quaisquer isenções ou benefícios tarifários previstos em leis ou atos normativos vigentes."

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3957
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se a exclusão da Cláusula 11.2.
JUSTIFICATIVA
<p>A Cláusula prevê que, em todos os contratos em que a Concessionária celebrar para formalizar a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário, deverá constar o dever de o terceiro disponibilizar, a qualquer tempo, as demonstrações contábeis relativas à exploração realizada. Considerando que a ANAC não tem relação com os usuários/possuidores diretos dos espaços, neste caso, e que não é parte destes contratos, recomenda-se a exclusão da cláusula 11.2, Seção I, Capítulo XI do Contrato.</p>
RESPOSTA
<p>A Anac agradece a contribuição e informa que a mesma será acatada. No entanto, não pelo motivos apresentados na justificativa. A motivação para tal é que o objetivo regulatório de acesso aos contratos e exigências de contabilidade separada ou até constituição de subsidiária integral já é alcançado pelo item 4.11 e subitens nos casos relevantes.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3958
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Em relação ao Apêndice A do Anexo 4, a Taxa de Desconto (TD) estabelecida pela ANAC deve ser introduzida, confirma?
JUSTIFICATIVA
A fórmula descrita no Anexo 4 do Contrato de Concessão descreve uma Taxa de Desconto (TD) estabelecida pela ANAC no ano t, que pode reduzir ou incrementar a penalidade sobre as tarifas. Esta TD não foi incluída na fórmula da versão em português do contrato de concessão.
RESPOSTA
A ANAC agradece a sua contribuição e informa que, por um erro na geração do arquivo pdf, o termo TD não constava na fórmula constante da minuta de contrato. Além disso, serão acrescentados os índices temporais de TA e TD e feitos alguns ajustes de notação na fórmula. A fórmula será corrigida no Anexo 04 do Contrato .

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3959
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Em relação ao Apêndice A do Anexo 4, uma metodologia para o cálculo do TD deve ser introduzida, confirma? Qual seria a metodologia do cálculo da TD?
JUSTIFICATIVA
A fórmula descrita no Anexo 4 do Contrato de Concessão descreve uma Taxa de Desconto (TD) estabelecida pela ANAC no ano t, que pode reduzir ou incrementar a penalidade sobre as tarifas.
RESPOSTA
A ANAC agradece a sua contribuição e informa que a Taxa de Desconto (TD) constante na fórmula do Anexo 04 do Contrato de Concessão é a Taxa de Desconto do Fluxo de Caixa Marginal estabelecida na cláusula 1.5 do Anexo 05. A Taxa de Desconto será determinada por ocasião das Revisões dos Parâmetros da Concessão - RPC, conforme Seção II do Contrato, mediante ampla discussão pública. Para o período anterior à realização da Primeira RPC, a TD será igual a 8,86%.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3960
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se a seguinte alteração: 11.4. 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, sendo que a localização dos espaços e pontos destinados à veiculação de publicidade serão definidos a exclusivo critério da Concessionária.
JUSTIFICATIVA
A Cláusula 11.4, Seção I, Capítulo XI do Contrato prevê que 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. No entanto, deve ser especificado no Contrato que a Concessionária tem discricionariedade de escolher a localização do espaço e pontos à veiculação de publicidade no Complexo Aeroportuário.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a redação atual pressupõe que os termos em que se dará a cessão não onerosa dos espaços e pontos destinados à veiculação de publicidade institucional serão definidos em comum acordo. Dessa forma, entende-se que a Concessionária está suficientemente protegida de possíveis demandas do poder público por espaços de publicidade em termos não razoáveis.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3961
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Fazemos referência ao EVTEA de Recife, para requerer confirmação se a receita por passageiro no Aeroporto de Recife disponibilizada nos estudos (EVTEA) excede à receita teto detalhada no Anexo 4 do Contrato?
JUSTIFICATIVA
Nos Estudos de Mercado (EVTEA) de Recife não se verifica que a receita por passageiro seja inferior à receita teto detalhada no Anexo 4 do contrato de concessão.
RESPOSTA
A metodologia de cálculo para as Receitas Teto por Passageiro dispostas no Anexo 4 considerou as receitas que compõem a Receita Regulada, tal qual definida naquele anexo, referentes aos anos de 2014 a 2017, bem como o Fator X, inflação do período e informações operacionais dos aeroportos. Como consequência, é possível que o resultado da Receita por Passageiro estimada nos EVTEA, baseado nos valores de tarifas teto aplicadas à Infraero, superem a RT em determinado aeroporto.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3962
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se incluir subcláusula com a seguinte redação: "11.5.1 A Concessionária terá discricionariedade para determinar a localização e metragem dos espaços cedidos considerando sempre a necessidade dos órgãos e entidades do Poder Público."
JUSTIFICATIVA
A Cláusula 11.5 Seção I, Capítulo XI do Contrato estabelece que a Concessionária cederá, sem ônus financeiro, os espaços para as instalações de órgãos e entidades do Poder Público que por disposição legal operam no aeroporto. No entanto, não foi especificado no Contrato qual a área, sua localização e a correspondente metragem.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os órgãos públicos que atuam nos aeroportos em princípio são os entes com mais informações sobre suas próprias necessidades de áreas para desempenhar adequadamente suas atribuições, de forma que não caberia deixar exclusivamente sob a discricionariedade da Concessionária a determinação da localização e da metragem dos espaços. Por outro lado, é preciso reconhecer que permitir que essa decisão seja tomada unicamente com base nas demandas dos órgãos públicos resulta em uma incerteza considerável aos operadores aeroportuários. Diante disso, será realizada alteração contratual para indicar que a cessão das áreas considere não apenas o disposto nos normativos das entidades públicas como também a disponibilidade de áreas do aeroporto. Dessa forma, entende-se que será aplicável uma previsão contratual mais propícia ao alcance de um resultado equilibrado para a alocação de áreas para órgãos públicos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3964
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se a seguinte alteração: "14.8. Qualquer demolição de bens imóveis deverá ser precedida de autorização da ANAC, exceto quando tal demolição se faça imediatamente necessária para assegurar a segurança das atividades da Concessionária".
JUSTIFICATIVA
A Cláusula 14.8, Seção III, Capítulo XIV do Contrato prevê que qualquer demolição de bens imóveis deverá ser precedida de autorização da ANAC. No entanto, podem existir eventos que demandarão urgência para assegurar a segurança das atividades da Concessionária e que não será possível obter tal autorização.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que foi retirada a exigência de autorização prévia para demolição de bens imóveis.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3967
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
<p>Sugere-se adicionar a expressão "que pertençam à Concessionária" após "projetos, planos, plantas, documentos, sistemas e outros materiais corpóreos ou não", de maneira a garantir que a Concessionária não tenha obrigação de ceder aquilo que não é seu.</p> <p>Portanto, segue a modificação proposta: "17.3. A Concessionária cede, gratuitamente, ao Poder Concedente, todos os projetos, planos, plantas, documentos, sistemas e outros materiais corpóreos ou não que pertençam à Concessionária, que se revelem necessários ao desempenho das funções que incumbem ao Poder Concedente ou ao exercício dos direitos que lhe assistem, nos termos do Contrato, e que tenham sido especificamente adquiridos ou elaborados no desenvolvimento de atividades integradas na Concessão."</p>
JUSTIFICATIVA
<p>De acordo com a Cláusula 17.3., Seção II, Capítulo XVII do Contrato, a Concessionária deve ceder, gratuitamente, ao Poder Concedente, todos os projetos, planos, plantas, documentos, sistemas e outros materiais corpóreos ou não, que se revelem necessários ao desempenho das funções que incumbem ao Poder Concedente ou ao exercício dos direitos que lhe assistem, nos termos do Contrato, e que tenham sido especificamente adquiridos ou elaborados no desenvolvimento de atividades integradas na Concessão. Por lei, a Concessionária não poderia ceder a terceiros aquilo que não a pertence. A Concessionária não poderia, por exemplo, ceder programas de computador de terceiros que fossem licenciados para ela durante a concessão. Tal obrigação nesse sentido seria impossível de ser cumprida pela Concessionária.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que o objetivo do item é assegurar a continuidade da prestação do serviço público, dando conhecimento ao Poder Concedente dos projetos, planos, sistemas e afins que foram utilizados ao longo do contrato, para seguimento dos mesmos, se for o caso. Além disso, considerando que o contrato não veda que a Concessionária valha-se de soluções empresariais, como a constituição de subsidiárias, por exemplo, dentre outras formas de utilização de sistemas de terceiros, entende-se indevida à restrição proposta, razão pela qual o item será mantido.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3970
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Para os aeroportos < 1Mpax: no caso de 1 aeronave de 100 assentos chegar ao aeroporto às 9:00h e o mesmo avião partir às 9:30h; entende-se que o concessionário deveria dar capacidade para: 130 pax em chegadas, 130 pax em saídas e 130 pax totais. Solicita-se confirmação.
JUSTIFICATIVA
A definição de "simultaneidade" precisa de esclarecimento.
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição. Informa-se, na oportunidade, que serão alterados os itens do PEA relativos ao conceito de operações aéreas com simultaneidade, para fins de apuração da demanda de passageiros ao final da Fase I-B, harmonizando-os aos considerados nos EVTEA.</p> <p>Com relação à situação hipotética aventada, considerando que estes são os únicos voos de chegada (09h00) e partida (09h30) no aeroporto em intervalos de 45 min, ou seja, entre 08h15 e 10h15, as demandas a serem consideradas no dimensionamento da infraestrutura seriam: 130 pax em componentes operacionais exclusivos de embarque (ex.: fila de inspeção de segurança, sala de embarque e outros), 130 pax em componentes exclusivos para o desembarque (ex.: sala de desembarque) e 260 pax em áreas que compartilham os processos de embarque e desembarque (ex.: saguão).</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3971
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se a exclusão da cláusula 17.15 para que não haja confusão com as disposições das cláusulas 17.5 e 17.10.
JUSTIFICATIVA
A cláusula 17.15, Seção IV, Capítulo XVII do Contrato é desnecessária considerando que a cláusula 17.5 estabelece que disputas serão resolvidas por meio de arbitragem, e a cláusula 17.10 estabelece o foro do Distrito Federal como foro em suporte ao processo arbitral. Portanto, a o objetivo da cláusula 17.15 de prever uma jurisdição residual à arbitragem é esvaziado (cumprido pela cláusula 17.10). Caso a cláusula 17.15 permaneça, pode haver confusão no momento de execução das cláusulas de resolução de disputas.
RESPOSTA
A ANAC agradece sua contribuição e informa que a mesma não será acatada, já que o item 17.16 já ressalva a competência do juízo arbitral presente no item 17.5, tendo aplicação, por conseguinte, em todas as demais disputas judicializadas pelas partes no âmbito do contrato de concessão, sem qualquer conflito entre as disposições.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3972
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se a inclusão da seguinte cláusula: "As partes Intervenientes Anuentes vinculam-se expressamente à presente cláusula compromissória para todos os fins de direito."
JUSTIFICATIVA
É importante esclarecer que eventuais partes intervenientes anuentes ao contrato de concessão vinculam-se expressamente à cláusula compromissória para todos os fins de direito (Capítulo XVII, Seção III do Contrato). Tal hipótese não foi prevista na cláusula arbitral e essa lacuna pode gerar discussões desnecessárias entre as partes, atrasando e encarecendo o procedimento arbitral.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que não é possível estabelecer obrigações contratuais a um terceiro que não é parte da relação estabelecida entre Poder Concedente e Concessionário. O interveniente, assim, apenas manifesta sua ciência e consentimento, na parte que lhe compete, no que tange à Concessão. Ressalte-se, por fim, que há normativos desta ANAC que estabelecem obrigações aos atuais operadores aeroportuários a respeito de hipóteses de sua competência.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3973
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se a inclusão da seguinte cláusula: "Se houver mais de um requerente e/ou mais de um requerido, os requerentes e/ou requeridos deverão indicar em conjunto seu respectivo árbitro."
JUSTIFICATIVA
É importante estipular que, se houver mais de um requerente e/ou mais de um requerido, os requerentes e/ou requeridos deverão indicar em conjunto seu respectivo árbitro. Tal hipótese não foi prevista na cláusula arbitral e essa lacuna pode gerar discussões desnecessárias entre as partes, atrasando e encarecendo o procedimento arbitral (Capítulo XVIII, Seção III do Contrato).
RESPOSTA
A ANAC agradece sua contribuição e informa a inclusão não será realizada, considerando que o procedimento de escolha dos árbitros seguirá o disposto no regulamento da instituição arbitral designada pelas partes ou o disposto no item 17.7.3 do Contrato de Concessão. Todavia, a redação do item 17.7.1 será ajustada para possibilitar que cada uma das partes, requerente e requerida, escolha seu árbitro.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3974
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
<p>É importante estabelecer o procedimento que deverá ser seguido pelos contratantes caso seja necessário requerer indenização por um fato ou ato de responsabilidade de uma parte, cujo prejuízo foi assumido por outra (direito de regresso). Nesse sentido, devem ser indicados a eventual necessidade de envio de notificação de uma parte a outra, com os respectivos prazo e modo para tanto, o prazo (com o respectivo termo inicial) para ressarcimento daquela parte que sofreu o prejuízo em nome da outra, etc. Também é necessário apontar quais gastos/prejuízos estão abrangidos pela referida indenização (exemplo: pagamento de multas, acordos ou condenações, custas e despesas processuais, honorários advocatícios sucumbenciais ou contratuais, etc.), bem como os critérios de atualização desse valor e se haverá incidência de multa em caso de não pagamento da indenização no prazo estipulado. Tais informações são importantes para definir a caracterização de mora no contrato. Sugere-se, então, a inclusão das seguintes seções e cláusulas:</p> <p>1) No Capítulo III (“DOS DIREITOS E DEVERES”):</p> <p>Seção IV – Do Prazo para Envio de Comunicação sobre Processos e Realização de Reembolsos a eles relacionados</p> <p>3.5. O reembolso previsto na cláusula 3.1.52 do Contrato deverá ser realizado no prazo de [5 (cinco)] dias úteis contados do recebimento, pela Concessionária, de notificação encaminhada pela ANAC ou demais anuentes e intervenientes nesse sentido, desde que o valor requerido e o seu respectivo desembolso estejam documentalmente comprovados. Referida notificação deverá ser encaminhada observando-se o modo previsto pela cláusula 1.4 do Contrato, em até [5 (cinco)] dias úteis contados do trânsito em julgado da decisão judicial/arbitral que determinou o desembolso.</p> <p>3.5.1. As despesas a serem reembolsadas abrangem todos os custos decorrentes dos processos judiciais e arbitrais que tratem de obrigações imputáveis à outra parte do Contrato, tais como pagamento de multas, acordos ou condenações de qualquer natureza, custas e despesas processuais, honorários de peritos e assistentes técnicos, honorários advocatícios sucumbenciais e contratuais etc., além das despesas incorridas pelos advogados contratados para patrocínio das causas (exemplos: custos com impressões, ligações, correios, transporte, viagens etc.).</p> <p>3.5.2. Tais disposições contratuais também se aplicam a eventuais ressarcimentos de despesas decorrentes de processos que, conforme previsto nas cláusulas 3.1.53 e 3.2.9 do Contrato, tendo sido devidamente comunicados à outra parte, nos termos da cláusula 3.4 do Contrato, resultem efetivamente em responsabilidade da parte que não foi incluída no polo passivo da demanda informada naquela ocasião.</p> <p>E</p> <p>2) No Capítulo V (“DA ALOCAÇÃO DOS RISCOS”):</p> <p>Seção III – Do Procedimento para Eventual Indenização</p> <p>5.9. Em relação às cláusulas 5.2.10, 5.2.11 e 5.6.18, caso qualquer das partes tenha incorrido em prejuízos em nome da outra, consistentes no desembolso de valores por</p>

fatos ou atos que não são imputáveis àquela parte que por eles se responsabilizou, o procedimento para comunicação sobre o evento e para reembolso das despesas deverá observar o disposto nas cláusulas 3.5, 3.5.1 e 3.5.2 do Contrato, ainda que se trate de indenização devida pela ANAC ou demais anuentes e intervenientes à Concessionária, suas respectivas afiliadas, controladas, subsidiárias, coligadas, controladoras e sucessoras, bem como os seus administradores, gerentes, conselheiros, diretores, empregados e/ou sócios.

JUSTIFICATIVA

Caso os mecanismos de indenização não estejam claros no contrato de concessão, poderá existir desacordo entre as partes no momento da solução do conflito, especialmente com relação à caracterização da mora, ou, ainda, interpretação contrária à intenção das partes no momento da celebração do instrumento.

RESPOSTA

A ANAC agradece sua contribuição e informa que a mesma não será acatada, posto que os procedimentos administrativos a serem estabelecidos entre Concessionária e Poder Concedente para cumprimento do contrato de concessão, quando não disciplinados especificamente, seguirão os ritos contidos na Lei nº 9.784/1999. Além disso, ressalta-se que eventual recomposição do equilíbrio econômico financeiro do contrato se dará nos termos das disposições contratuais e regulamentação aplicável.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3976
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
<p>Sugere-se a seguinte alteração nas cláusulas abaixo:</p> <p>4.1.5 Caberá à Concessionária tomar todas as medidas administrativas e/ou judiciais necessárias à regularização de posse e exploração das áreas descritas no item 4 do Apêndice F, respondendo financeiramente pelos gastos incorridos até o limite de R\$ [definir].</p> <p>4.1.5.1 Quaisquer gastos que superem o limite estabelecido na cláusula 4.1.5 deverão ser suportados conjuntamente pela Concessionária e pelo Poder Concedente.</p> <p>4.1.6 Caberá à Concessionária tomar todas as medidas, administrativas e/ou judiciais necessárias para a aquisição das áreas necessárias à ampliação do sítio aeroportuário civil e readequações para atendimento às normas de segurança operacional, respondendo financeiramente pelos gastos incorridos até o limite de R\$ [definir].</p> <p>4.1.6.1 Quaisquer gastos que superem o limite estabelecido na cláusula 4.1.6 deverão ser suportados conjuntamente pela Concessionária e pelo Poder Concedente.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>A Cláusula prevê que caberá à Concessionária tomar todas as medidas administrativas e/ou judiciais necessárias para (i) regularização de posse e exploração das áreas descritas no item 4 do Apêndice F; e (ii) aquisição das áreas necessárias à ampliação do sítio aeroportuário civil e readequações para atendimento às normas de segurança operacional. Ocorre que os documentos disponibilizados até o momento não permitem a exaustiva análise da condição dos imóveis envolvidos, impedindo a estimativa adequada de prazo para regularização da posse e dos custos relacionados. Sugere-se a inclusão de um limite de custo a ser despendido pela Concessionária com a regularização da posse dos imóveis incluídos nas cláusulas 4.1.5 e 4.1.6, do Capítulo 4, do Anexo 2 do Contrato. Eventuais valores que ultrapassem o limite estabelecido nas cláusulas, serão partilhados entre Concessionária e Poder Concedente.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a contribuição não foi acatada. Considerando que todos os atos relativos a regularização de posse e aquisição de áreas caberão às Concessionárias, julga-se que o agente privado possuirá melhores condições de gerenciar tal risco, inclusive no que tange ao valor de indenizações eventualmente devidas. Registra-se ainda 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. Assim, caberá à Proponente considerar os custos relativos a esse risco na formulação de sua proposta. Ressalta-se que, segundo o Edital de Licitação, as informações,</p>

estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados ao respectivo Complexo Aeroportuário objeto da Concessão e à sua exploração, disponibilizados pela SNAC/MTPA, 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. Adicionalmente, informa que segundo o item 1.35 da minuta de Edital, 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.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3978
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Incluir a expressão "ANAC envidará seus melhores esforços para assessorar a Concessionária na obtenção de eventuais licenças requeridas para a conclusão das ações previstas nesta cláusula" ao final das Cláusulas 6.2.2, 6.4.2, 6.6.2, 6.8.2, 6.10.2, 6.12.2, 6.15.2, 6.17.2, 6.19.2, 6.21.2, 6.23.2, 6.26.2 e 6.28.2 do Anexo 2 do Contrato.
JUSTIFICATIVA
Considerando que eventuais licenças são fundamentais para a consecução das obras previstas nestas cláusulas, e que a ANAC possui melhor posição negocial para a condução dos procedimentos de licenciamento, faz-se necessário que a Agência contribua com os processos (Capítulo 6, Cláusulas 6.2.2, 6.4.2, 6.6.2, 6.8.2, 6.10.2, 6.12.2, 6.15.2, 6.17.2, 6.19.2, 6.21.2, 6.23.2, 6.26.2 e 6.28.2 do Anexo 2 do Contrato).
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que no termos do item 3.1.16 da minuta de contato, é atribuído à Concessionária a responsabilidade pela obtenção de todas as licenças necessárias à execução das obras do Aeroporto. Dessa forma, resta muito limitado o escopo de atuação desta Agência junto a órgãos ambientais de outros entes da federação. Ademais, nos termos do item 3.2.1, já é um direito/dever do Poder Concedente "assegurar o cumprimento das obrigações contratuais", o que permite a ANAC atuação nesse sentido, se cabível e necessário.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3979
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Requer-se confirmação de que as disposições das cláusulas aqui mencionadas se aplicam somente às ações relevantes exigidas dentro do perímetro da concessão. Quaisquer ações fora do perímetro determinado estarão sob a responsabilidade dos respectivos municípios (Capítulo 6, Cláusulas 6.2.2, 6.4.2, 6.6.2, 6.8.2, 6.10.2, 6.12.2, 6.15.2, 6.17.2, 6.19.2, 6.21.2, 6.23.2, 6.26.2 e 6.28.2 do Anexo 2 do Contrato).
JUSTIFICATIVA
A redação atual não permite confirmar que as ações descritas nas cláusulas mencionadas aqui estão limitadas ao perímetro da concessão. Ao não explicitar esta limitação, não há como calcular adequadamente os gastos relacionados (Capítulo 6, Cláusulas 6.2.2, 6.4.2, 6.6.2, 6.8.2, 6.10.2, 6.12.2, 6.15.2, 6.17.2, 6.19.2, 6.21.2, 6.23.2, 6.26.2 e 6.28.2 do Anexo 2 do Contrato).
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. As mencionadas adequações de infraestrutura necessárias para que os aeroportos estejam habilitados a operar, no mínimo, em Regras de Voo por Instrumento (IFR) não precisão sem restrição, noturno e diurno, aeronaves código 3C (para Cuiabá 4C), até o final da Fase I-B previstas nas cláusulas contratuais em destaque se referem as adequações dentro do sítio aeroportuário, na área objeto da concessão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3980
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Favor esclarecer o mês da concessão a partir do qual será considerado o Fator Q.
JUSTIFICATIVA
Não é possível auferir a partir de qual mês da concessão o Fator Q será considerado.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que o valor do fator Q, a ser aplicado em cada reajuste, será resultado dos Indicadores de Qualidade de Serviço aferidos no intervalo de agosto do ano anterior ao reajuste a julho do ano do reajuste. A primeira incidência do Fator Q ocorrerá no terceiro reajuste.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3981
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Excluir a penalidade A-41, que quando lida juntamente com a penalidade A-42 e o agravante presente no item 2.6.2.4 resulta em um bis in idem.
JUSTIFICATIVA
A Cláusula 2.6.2.4, capítulo 2 do anexo 3 do Contrato apresenta uma majoração da penalidade em caso de reincidência. A penalidade A-42 estabelece punição no caso de descumprimento com Indicadores de Qualidade de Serviço que perdure por um prazo mínimo. A penalidade A-41, disponível no Capítulo 3 do anexo 3 do Contrato, estabelece punição caso o descumprimento com Indicadores de Qualidade de Serviço ocorra mais de uma vez em um período de 5 anos. Portanto, consideramos que a reincidência na penalidade A-42 (Capítulo 3) levaria à uma majoração pela cláusula 2.6.2.4 e penalidade pelo item A-41, sendo assim uma dupla punição.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a penalidade A-41 incide em aeroportos com movimentação igual ou superior a 5 (cinco) milhões de passageiros por ano, enquanto a penalidade A-42 incide nos aeroportos com movimentação igual ou superior a 1 milhão de passageiros por ano e inferior a 5 milhões de passageiros por ano. Desse modo, não será acatada a sugestão de exclusão, por não haver a possibilidade de bis in idem.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3982
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Para os aeroportos < 1Mpax: no caso de 1 aeronave de 100 assentos chegar ao aeroporto às 9:00h e o mesmo avião partir às 9:30h e uma segunda aeronave sair às 9:15h; entende-se que o concessionário deveria dar capacidade para: 130 pax em chegadas, 260 pax em saídas e 260 pax totais. Solicita-se confirmação.
JUSTIFICATIVA
A definição de "simultaneidade" precisa de esclarecimento.
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição. Informa-se, na oportunidade, que serão alterados os itens do PEA relativos ao conceito de operações aéreas com simultaneidade, para fins de apuração da demanda de passageiros ao final da Fase I-B, harmonizando-os aos considerados nos EVETEA.</p> <p>Na situação hipotética aventada, considerando que estes são os únicos voos de chegada (09h00), chegada (09h15) e partida (09h30) no aeroporto em intervalos de 45 min, ou seja, entre 08h15 e 10h15, as demandas a serem consideradas no dimensionamento da infraestrutura seriam: 130 pax em componentes operacionais exclusivos de embarque (ex.: fila de inspeção de segurança, sala de embarque e outros), 260 pax em componentes exclusivos para o desembarque (ex.: sala de desembarque) e 390 pax em áreas que compartilham os processos de embarque e desembarque (ex.: saguão).</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3999
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Caso a concessionária opte por conceder algum desconto tarifário em um ano t, no ano t+1, a concessionária poderá compensar este desconto com aumento tarifário correspondente ao permitido para o ano t+1 somado ao desconto concedido no ano t?
JUSTIFICATIVA
Necessário esclarecimento á respeito da Taxa de Desconto (TD) e do Fator de Atualização (FA).
RESPOSTA
A ANAC agradece a sua contribuição e esclare que, conforme o item 3 do Apêndice A do Anexo 04 ao Contrato de Concessão, uma Receita por Passageiro (RP) inferior à Receita Teto (RT) no primeiro ano resultará em Fator de Atualização (FA) positivo. Este, por sua vez, conforme item 3 do Apêndice, será incluído no cálculo da Receita por Passageiro Ajustada (RPA) do ano subsequente, permitindo uma RP superior à RT nesse segundo ano. Cabe observar que, conforme o item 3.1 do Apêndice A, neste caso a Taxa de Atualização será nula e o FA será atualizado pela inflação do período apenas.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4000
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
"Sugere-se a inclusão da seguinte subcláusula na Cláusula 5.2, que prevê os riscos a serem suportados pelo Poder Concedente: ""sejam exigidos da Concessionária, após a assinatura do Contrato, tributos, taxas ou encargos ou alíquotas majorada de tributos, taxas ou encargos, seja por alteração da legislação tributária, seja por mudança na interpretação acerca da aplicação da legislação tributária pelas Fazendas Públicas Federal, Estadual ou Municipal, ou mesmo caso sejam alteradas as condições para pagamento de qualquer dos tributos de modo a majorar os valores pagos a título de impostos, contribuições, taxas ou encargos já existentes.""
JUSTIFICATIVA
Não está claro o que ocorre na criação de novo tributo ou com as mudanças de operador do aeroporto. Cobrança posterior (à assinatura do contrato de concessão) de qualquer tributo não incidente até então deve ser risco do Poder Concedente e não está previsto no Contrato de Concessão.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a redação será alterada de modo a esclarecer que, para fins do item 5.2.7, entende-se por alteração na legislação tributária, inclusive, aquelas decorrentes de consolidação de entendimento jurisprudencial de Tribunais Superiores. Ainda, informa-se que, pra fins de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, as alterações tributárias de que trata o item 5.2.7 correspondem àquelas ocorridas após a publicação do Edital de Licitação.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4001
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Solicita-se esclarecimento a respeito do seguinte trecho da cláusula 2.8.2 do Capítulo 2 do Anexo 3 do Contrato: "Nas infrações com multas de incidência mensal, a fração de mês no primeiro mês em que for constatada a infração será arredondada para o número inteiro imediatamente superior."
JUSTIFICATIVA
A partir da redação prevista na cláusula 2.8.2 do Capítulo 2 do Anexo 3 do Contrato, não é possível compreender qual número será arredondado, se o número de meses, o valor, ou o percentual da infração.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o arredondamento se dará quanto à fração de mês. Assim, a título de exemplo, caso a Concessionária pratique a infração prevista no item A-02 do Anexo 3 ("Deixar de enviar o Relatório Interno de Bens – RIB nos prazos previstos no Contrato"), de incidência mensal, e tal infração perdure, por hipótese, por 8 (oito) dias, aplicar-se-á o percentual previsto na tabela de referência (0,075%) multiplicado por 1 (um). Nada obstante, informa-se que se procedeu à alteração da redação do dispositivo, com o objetivo de lhe dar maior clareza.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4008
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Em relação à ao Habite-se, Licença de Operação Municipal e Auto de Vistoria do Corpo de Bombeiros (A.V.C.B.), está correto o nosso entendimento de que o Concessionário está obrigado a obter essas licenças na Fase I-B?
JUSTIFICATIVA
O Habite-se, Licença de Operação Municipal e Auto de Vistoria do Corpo de Bombeiros (A.V.C.B.) de todos os aeroportos não foram disponibilizadas no data room e não há como verificar as suas correspondentes regularidades.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. Em relação à questão apontada, informa-se que a Concessionária deverá manter, não apenas na Fase I-B, mas ao longo de toda a duração da Concessão, no que couber, conformidade com os requisitos legais, regulamentares e normativos expedidos pelos órgãos das esferas federal, estadual e municipal, quanto aos aspectos de competência de cada órgão, relativamente à implantação e operação dos empreendimentos que compõem a infraestrutura aeroportuária sob gestão da Concessionária.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4015
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Favor esclarecer se a apresentação prévia de anteprojeto será exigida apenas para o Aeroporto do Recife (SBRF), considerando o que está disposto no item 180 da Justificativa da Concessão disponibilizada no site da ANAC.
JUSTIFICATIVA
De acordo com o item 180 do documento "Justificativa", disponibilizado no site da ANAC, será exigida a apresentação prévia de anteprojeto apenas para aeroportos com mais de 5 milhões pax/ano com escopo focado nos investimentos do lado terra, de modo que se faz necessário o esclarecimento se o Aeroporto de Recife é o único que atende tal determinação.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição, informando que, para a redação do item 2.25 em comento, sim, o entendimento está correto.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4024
NOME DO CONTRIBUINTE
JONATAS BEZERRA DE SOUZA
CONTRIBUIÇÃO
<p>Encaminha-se o Parecer SEI Nº 43/2018/COGTS/SUPROC/SEPRAC-MF, de 11 de julho de 2018, com a contribuição da Secretaria de Promoção da Produtividade e Advocacia da Concorrência do Ministério da Fazenda (Seprac/MF) sobre a audiência pública em epígrafe.</p> <p>Por oportuno, informa-se que o presente parecer também será enviado à Anac por meio de ofício.</p> <p>Em resumo, o presente parecer tem as seguintes sugestões:</p> <ul style="list-style-type: none"> - avaliar a não obrigatoriedade de que o proponente seja operador aeroportuário – ou que, no caso de consórcio, não seja obrigatória a participação de consorciado que seja operador aeroportuário –, havendo compromisso dos proponentes de contratar operador aeroportuário que detenha os requisitos de experiência e movimentação de passageiros requeridos pela agência; - que o risco por atraso na disponibilização das áreas da concessão seja alocado completamente ao poder concedente ou que seja reduzido o prazo no qual o risco é suportado pela concessionária sem que possa pedir reequilíbrio contratual.
JUSTIFICATIVA
<p>A obrigação de que o operador aeroportuário tenha pelo 15% de participação no consórcio pode implicar uma diminuição na competitividade do certame, na medida em que pode representar uma barreira à participação de alguns operadores aeroportuários que, a despeito de cumprirem os requisitos exigidos de experiência e de movimentação de passageiros, não tenham disponibilidade financeira-orçamentária para se constituir em 15% de um consórcio proponente.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que:</p> <p>(i) em relação à proposta de que não seja obrigatória a participação de consorciado que seja operador aeroportuário, esclarecemos que conforme regra já estabelecida nas licitações aeroportuárias realizadas, o consórcio participante deve ter ao menos um operador aeroportuário presente, de forma a, conjuntamente com as regras de porte operacional mínimo, garantir que o consórcio vencedor tenha experiência técnica suficiente para a prestação adequada dos serviços aeroportuários. Nesse sentido, deve-se notar que a participação acionária no consórcio faz com que o operador de fato tenha que empenhar recursos próprios no projeto, o que tende a contribuir com um melhor alinhamento de incentivos entre os sócios que passam a administrar o aeroporto: o operador não auferir ganhos apenas por prestar um serviço, mas passa a se interessar pelo bom desempenho conjunto do ativo, o que é, em última análise, interessante para os demais sócios e para toda a sociedade.</p> <p>(ii) o item 5.2.4 pretende o compartilhamento de parte do risco inerente ao atraso na disponibilização das áreas dos sítios aeroportuários, considerando que experiências</p>

pretéritas de concessões de infraestrutura aeroportuária em andamento evidenciam a complexidade da referida providência, sujeita a incontingências cuja gestão suplanta o alcance do Poder Concedente. Assim, entende-se que a prefixação do interstício máximo de doze meses permite que a Concessionária antevêja atrasos na liberação das áreas e prepare seu plano de negócio ciente desta possibilidade, tomando as medidas necessárias à mitigação dos seus impactos de forma mais consciente e menos abrupta se comparada à necessidade de instauração de procedimento administrativo contencioso de revisão extraordinária do contrato, como ocorreria se o risco fosse integralmente alocado ao Poder Concedente.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4025
NOME DO CONTRIBUINTE
MARCELO FRANCO LUSTOSA
CONTRIBUIÇÃO
Remover a cláusula 4.21.
JUSTIFICATIVA
O motivo para a exclusão do item 4.21. é porque o item 4.3.1. já trata da matéria de forma integral. Portanto, a Garantia da Proposta deverá ser devolvida aos licitantes em até 15 (quinze) dias após a assinatura do Contrato, conforme a Cláusula 4.3.1.
RESPOSTA
A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que o item 4.3.1. da minuta do edital, guardando pertinência com o item 4.3, refere-se à proposta das proponentes não vencedoras do leilão. Por seu turno, o item 4.21 diz respeito à devolução da garantia da proposta da proponente que sagrar-se vencedora do processo licitatório. Dessa forma, não existe incompatibilidade entre os dispositivos editalícios. Todavia, a fim de aclarar ainda mais seu escopo, a ANAc informa que providenciará o devido ajuste redacional no item 4.3.1.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4026
NOME DO CONTRIBUINTE
MARCELO FRANCO LUSTOSA
CONTRIBUIÇÃO
<p>Inclusão do Item 4.45.2</p> <p>4.45.2 – O período mínimo de experiência deverá ser contado a partir da data de operação efetiva do aeroporto pela operadora, excluindo-se o tempo decorrido entre a assinatura do contrato de concessão e a operação efetiva do aeroporto, como, por exemplo, períodos de transição ou de obras de expansão e modernização.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>O item 4.45 visa definir o critério de qualificação técnica para selecionar um licitante que tenha efetiva experiência em operação aeroportuária.</p> <p>Para tanto, a ANAC entendeu por bem que a operadora tenha uma experiência mínima de 5 anos na operação de aeroportos que tenham o mínimo de movimentação estabelecido para cada bloco.</p> <p>No entanto, deve ficar claro que o operador aeroportuário deve apresentar comprovação de operação efetiva, ou seja, operação exclusiva e sem considerar qualquer fase de transição em que as concessionárias anteriores e futuras coexistam. Isso porque, em caso de existência de período de transição, o Concessionário ainda não opera direta e exclusivamente o aeroporto, desta forma tal período não pode ser contado como um período de experiência.</p> <p>A inclusão da cláusula é necessária para esclarecer dúvidas que possam existir quanto a contagem do período, não obstante o caput da Cláusula 4.45 já prever a "experiência mínima em operação do aeroporto" e não o tempo de assinatura do contrato.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada, uma vez que a após a assinatura do contrato, ao longo do período de transição, a concessionária já possui responsabilidade sobre as atividades aeroportuárias.</p> <p>A ANAC agradece sua contribuição, mas esclarece que a partir da data de eficácia dos Contratos, as Concessionárias que atualmente operam aeroportos no Brasil já assumiram direitos e obrigações decorrentes das Concessões. Afinal, a eficácia tem por pressuposto a emissão da Ordem de Serviço da Fase I, documento que, conforme conceituação estabelecida em seus respectivos contratos, é o "documento emitido pela ANAC como condição para a Data de Eficácia do Contrato e para as demais obrigações do Contrato".</p> <p>Assim, a partir da data da eficácia, teve início a Fase I-A, que contempla o procedimento de transferência das operações dos Aeroportos concedidos. Ou seja, mesmo que com o apoio do antigo operador aeroportuário, que no caso era a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero, as Concessionárias já passam, com a eficácia contratual, a assumir responsabilidades e acompanhar as rotinas das operações aeroportuárias, razão pela qual, para fins do requisito temporal</p>

atinente à habilitação técnica, este deve ser o marco temporal para a contagem da sua experiência nas atividades de operadora aeroportuária.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4027
NOME DO CONTRIBUINTE
MARCELO FRANCO LUSTOSA
CONTRIBUIÇÃO
Remover a cláusula 4.21.
JUSTIFICATIVA
<p>O motivo para a exclusão do item 4.21. é porque o item 4.3.1. já trata da matéria de forma integral.</p> <p>Portanto, a Garantia da Proposta será devolvida aos licitantes em até 15 (quinze) dias após a assinatura do Contrato, conforme a Cláusula 4.3.1.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que o item 4.3.1. da minuta do edital, guardando pertinência com o item 4.3, refere-se à proposta das proponentes não vencedoras do leilão. Por seu turno, o item 4.21 diz respeito à devolução da garantia da proposta da proponente que sagrar-se vencedora do processo licitatório. Dessa forma, não existe incompatibilidade entre os dispositivos editalícios. Todavia, a fim de aclarar ainda mais seu escopo, a ANAc informa que providenciará o devido ajuste redacional no item 4.3.1.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4028
NOME DO CONTRIBUINTE
BRENNO ALLAIM DE SOUSA
CONTRIBUIÇÃO
<p>Entendemos que as regras, procedimentos e disposições aplicáveis à ANAC, sua atuação e à interface entre os licitantes e a Agência no âmbito das concessões devem sempre, na medida do possível, ser acompanhadas de definições temporais específicas para que a ANAC se manifeste e/ou tome qualquer medida necessária para o bom andamento dos processos. Desta forma, os licitantes terão melhor previsibilidade do cronograma relativo à participação nos leilões e das obrigações a que estão sujeitos, bem como tal medida evitará comunicação repetitiva junto ao órgão para sanar dúvidas desta natureza.</p> <p>Assim, solicitamos que termos indefinidos ou frases subjetivas como “(...) informar imediatamente à ANAC (...)”, “(...) a ANAC poderá, mediante prévia notificação (...)”, etc., a exemplo daquelas constantes dos itens 3.1.52, 3.1.53, 3.1.54.1 e 14.8 do Contrato de Concessão, sejam revistas e esclarecidas, conforme cada caso, com referências e especificações temporais bem definidas.</p>
JUSTIFICATIVA
N/A
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que, para elidir quaisquer dúvidas que possam ser suscitadas pelo vocábulo "imediatamente" na redação do item 3.1.53, o mesmo foi revisto, atribuindo-se um prazo para que as comunicações recíprocas ali elencadas sejam encaminhadas, o que não se confunde com a atribuição da responsabilidade veiculada, que ocorre de forma imediata.</p> <p>Quanto aos demais itens mencionados na contribuição, não foi identificada qualquer imprecisão terminológica.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4031
NOME DO CONTRIBUINTE
MARCELO FRANCO LUSTOSA
CONTRIBUIÇÃO
4.45.2 Caso o licitante seja capaz de demonstrar o processamento mínimo requerido para o respectivo bloco em apenas 1 (um) dos últimos 5 (cinco) anos, deverá também apresentar uma declaração do órgão regulador competente sobre a qualidade do serviço no respectivo período.
JUSTIFICATIVA
<p>A inclusão deste item é necessária porque o cumprimento da qualificação técnica por apenas 1 ano pode ter sido realizado devido a um fato eventual e não habitual, para o qual o Licitante não tem capacidade de execução.</p> <p>Assim, a ANAC pode fazer uma avaliação qualitativa, além da quantitativa.</p> <p>Além disso, a ANAC adota nesta rodada o prazo mínimo de 2 anos para a mudança de reclassificação do aeroporto, "para evitar efeitos negativos que o crescimento não duradouro da demanda possa impactar em uma expansão não otimizada da infraestrutura ..." conforme item 177 da Justificativa do Edital.</p> <p>Deste modo, a mesma racionalidade também deve ser adotado em caso de demonstração de comprovação de qualificação técnica, já que deve ser considerado o cronograma de um único ano, período em que determinado aeroporto pode ter experimentado um crescimento não duradouro da demanda.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a adoção de exigências de quantitativo mínimo de passageiros processados em concessões de aeroportos ao redor do mundo é bastante comum e tem o objetivo de diminuir a possibilidade de agentes pouco experientes e com baixa capacidade de avaliação e operação de um aeroporto saírem-se vencedores de processos licitatórios de estruturas que, no mais das vezes, geram grande impacto sobre a economia e bem-estar da população. Por outro lado, o estabelecimento de critérios qualitativos é de difícil operacionalização e comparabilidade - já que diferentes organismos internacionais podem ter padrões de qualidade distintos. Adicionalmente, a proposta pode trazer subjetividade indevida ao processo licitatório. Por isso, o controle de qualidade dos serviços prestados pela concessionária já está apropriadamente tratado no Contrato de Concessão.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4032
NOME DO CONTRIBUINTE
MARCELO FRANCO LUSTOSA
CONTRIBUIÇÃO
6.3 Se a Sociedade de Propósito Especifico já tiver sido estabelecida pelo licitante vencedor a Garantia prevista no item 6.2.4 poderá ser paga e apresentada por ela.
JUSTIFICATIVA
<p>Quanto à possibilidade de efetuar pagamentos por meio da SPE, cabe ressaltar que esta era uma reclamação apresentada pelas Concessionárias da 4ª rodada à ANAC, como forma de facilitar a operação.</p> <p>Adicionalmente, conforme indicado pelas justificativas apresentadas na ata pela ANAC, "pela nova sistemática, os valores devidos poderão ser pagos pelo próprio Concessionário, e não apenas pelo Licitante vencedor, conforme anteriormente exigido." Aparentemente, a redação do edital não estava refletindo a alteração acordada pela ANAC como aparece na justificativa fornecida.</p> <p>Por essas razões, é necessário incluir o item 6.2.3 para deixar claro que os pagamentos podem ser feitos pela SPE, se já tiverem sido estabelecidos pelo vencedor da proposta.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição.</p> <p>Não é determinado que os pagamentos decorrentes das obrigações prévias à assinatura do contrato de concessão devem ser realizados pela Adjudicatária. Deste modo, é possível que tais pagamentos sejam realizados pela futura Concessionária sendo desnecessário, portanto, fazer constar expressamente essa possibilidade.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4033
NOME DO CONTRIBUINTE
BRENNO ALLAIM DE SOUSA
CONTRIBUIÇÃO
<p>Propomos as seguintes alterações às Cláusulas 9.1 e 9.1.1:</p> <p>"9.1. É admitida a subcontratação de obras e serviços pela Concessionária, sendo vedada a subcontratação da operação do Aeroporto, sem a prévia autorização da ANAC.</p> <p>9.1.1. A subcontratação da operação do Aeroporto será permitida no caso de transferência do controle ou da administração temporária da Concessionária para o Financiador, nos termos do item 10.9 e seguintes, e apenas enquanto permanecer essa condição."</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Entendemos, com base nas apresentações proferidas pela ANAC, pela SAC e pela Secretaria do PPI por ocasião das Audiências Públicas, acerca da política adotada nesta nova Rodada de Concessões, que está se fomentando a ampla concorrência no certame, em decorrência de o setor aeroportuário apresentar-se consolidado em termos de pluralidade de players.</p> <p>Corroborando o acima exposto, houve uma larga evolução regulatória setorial, privilegiando a capacidade de gestão do novo concessionário, tanto em sede de gestão tarifária, como em sede de gestão de investimento necessário ao atendimento do Nível de Serviços Públicos a serem ofertados, pois se tratam de blocos de aeroportos de baixo movimento e heterogêneos, em sua maioria, de baixa rentabilidade.</p> <p>Neste sentido um ponto que se destaca é a necessidade de não se restringir a forma de demonstração do atendimento aos requisitos de habilitação técnica por parte da Proponente exigidos para o certame, a fim de se atingir o objetivo de alta concorrência para o processo de concessão e se evitar o risco de baixa concorrência, como ocorrido no certame passado (3 players para 4 ativos).</p> <p>Em relação ao tema proposto, considerando que:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. A habilitação técnica foi, na primeira rodada - São Gonçalo do Amarante, focada na capacitação pessoal dos profissionais vinculados à proponente, com base em regulação setorial que estava em fase de elaboração, privilegiando a atratividade ao certame; 2. Nas rodadas subsequentes o foco foi atrair players internacionais e fomentar a concorrência entre os aeroportos concedidos, a comprovação da habilitação técnica foi limitada à comprovação de participação societária na concessionária de operadores aeroportuários (pessoas jurídicas) com 5 (cinco) anos de operação em aeroportos e, nas rodadas 3 e 4, que tivessem processado quantidades de passageiros equivalentes ao porte dos aeroportos aos quais estivessem concorrendo; 3. A regulação setorial de segurança operacional (RBAC 153 e 139) bem como a vasta regulamentação AVSEC (que estão consolidadas desde o ano passado) trazem os requisitos de capacitação técnica de forma ampla e descritiva

que os profissionais vinculados ao operador aeroportuário devem demonstrar para o início das operações no término da fase 1-A;

4. A não restrição da forma de comprovação da habilitação técnica é juridicamente viável, seja pela subcontratação da operação aeroportuária, seja pelo vínculo dos profissionais ou dos operadores aeroportuários à Proponente, demonstrado no momento do certame;

5. Que a modalidade de comprovação da habilitação técnica trazida pela minuta de edital limita a participação de fundos de investimento e empresas, com notória capacidade de gestão e grande solidez econômica e financeira, no certame, mesmo que demonstrem atender a habilitação técnica exigida pelos Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil ao desempenho das atividades concessionada, devido à exigência incondicional da participação de um operador aeroportuário como sócio da concessionária;

6. Considerando que a não restrição do modo de comprovação da habilitação técnica contribuirá para o aumento de proponentes participantes.

Destaca-se que a contribuição não é no sentido de retirar ou mitigar a habilitação técnica em si, e sim no sentido de não se restringir a forma de demonstração de tal habilitação técnica para pessoas jurídicas interessadas no certame, ou seja, através da contratação de pessoa jurídica ou profissionais que atendam às exigências contratuais e regulamentares do Poder Concedente.

A título de exemplo, pode-se referir à última rodada de concessões de rodovias do Estado de São Paulo, por intermédio da Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo - ARTESP (Concorrência Internacional nº 03/2016 para a Concessão da Prestação dos Serviços Públicos de Operação, Manutenção e Realização dos Investimentos Necessários para a Exploração do Sistema Rodoviário que Integra o Lote Centro-Oeste Paulista), que assim exige para habilitação técnica, no Item 12 do Edital:

A Proponente deverá apresentar, para a comprovação da sua qualificação técnica, os seguintes documentos: Tabela VII – Documentos relativos à qualificação técnica Indicação do(s) nome(s) do(s) Profissional(is) Qualificado(s), observado o disposto no item 13 abaixo, e comprovação de seu(s) registro(s) ou inscrição(o~es) na(s) respectiva(s) entidade(s) profissional(is) competente(s).

Relativamente ao conjunto de Profissional(is) Qualificado(s) indicado pela Proponente, atestado(s) de responsabilidade técnica, emitido(s) por entidades públicas ou particulares, devidamente certificado(s) pelo(s) conselho(s) que regulamenta(m) o exercício da(s) respectiva(s) profissão(o~es), de execução, coordenação, gerência ou supervisão de:

(i) construção e/ou recuperação de pavimentos de concreto asfáltico;

(ii) obras de ampliação de capacidade ou implantação de rodovia em pista dupla; e

(iii) administração, gestão e operação de rodovias.

Os atestados somente serão aceitos se o(s) Profissional(is) Qualificado(s) possuir(em) vínculo com a Proponente na Data para Recebimento dos Envelopes, nos termos do item 13 abaixo.

O(s) Profissional(is) Qualificado(s) vinculado(s) à matriz e/ou filial de empresa estrangeira, que não necessite(m) ter registro(s) ou inscrição(o~es) em entidade(s) profissional(ais) brasileira(s), mas sim do outro país, e os atestado(s) de responsabilidade técnica a serem apresentados poderão ser emitidos por entidades públicas ou particulares do outro país.

Ressalta-se, ainda, apenas como incentivo ao fomento da concorrência e melhor atendimento do interesse público, que há três grandes operadores aeroportuários no Nordeste do país, com capacidade de participarem sozinhos do Bloco Nordeste. Caso qualquer desses operadores seja vencedor do Bloco Nordeste do certame, poderá observar-se uma concentração de mercado. Note-se que a possibilidade de concentração de mercado foi amplamente combatida na rodada anterior.

RESPOSTA

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a mesma não será acatada, posto que a vedação à subcontratação contida no item 9.1 da minuta do contrato, associada à necessidade do Operador Aeroportuário integrar a Sociedade de Propósito Específico, garante que este esteja economicamente engajado no projeto, assumindo os riscos e transferindo sua experiência e conhecimento à Concessionária.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4034
NOME DO CONTRIBUINTE
BRENNO ALLAIM DE SOUSA
CONTRIBUIÇÃO
Solicitamos a exclusão do item 3.2 do Edital.
JUSTIFICATIVA
<p>Entendemos que essa vedação fere a competitividade e não está aderente ao modelo desta rodada de concessões, além de dificultar as negociações de parcerias para participação nos certames, sem que haja fundamento legal para tanto.</p> <p>Entendemos que cada bloco de aeroportos possui características específicas que os distinguem dos demais e fazem com que os Consórcios necessariamente atuem sob perfis diferenciados na consecução dos serviços objeto das concessões dos blocos de aeroportos. Desta forma, entendemos que a fim de resguardar a competição entre os players e a manutenção da qualidade dos prestadores de serviços contratados pelo Poder Concedente, é recomendável a exclusão do item 3.2.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece sua contribuição e informa que foi parcialmente acatada. O Edital será alterado para permitir a participação de um mesmo Proponente em dois Consórcios, vedando-se que o mesmo proponente apresente mais de uma proposta para o mesmo Bloco de Aeroportos.</p> <p>De fato, diferentemente de rodadas anteriores, não é necessário replicar as mesmas vedações concorrenciais na atual rodada de concessões. Assim, um mesmo consórcio/empresa pode se sagrar vencedor de todos os blocos de aeroportos leiloados. Nesse sentido, entende-se que não deve haver vedação para que uma empresa participe do leilão dos diferentes blocos compondo consórcios distintos, desde que não apresente mais de uma proposta para o mesmo Bloco de Aeroportos. No mais, o item 3.2 será mantido, mantendo-se a restrição de participação de membros consorciados, suas controladoras ou controladas, bem como sociedades sob controle comum para apresentação de proposta para o mesmo bloco de aeroportos. Em relação às sociedades coligadas, entende-se que tal nível de relação societária não representa risco suficientemente grande ao procedimento licitatório ao ponto de manter a restrição para concorrência no leilão, pelo que tal restrição foi excluída. Nesse sentido, e visando dar efetividade à possibilidade de participação de sociedades coligadas em consórcios diferentes, na disputa pelo mesmo bloco de aeroportos, medida que amplia a concorrência no leilão, alterou-se também o conceito de Controladora, constante do item 1.1.17, para evitar a caracterização de controle societário quando este se dá por meio de sociedades coligadas. Ademais, a nova redação do novo item reflete a definição legal constante do § 2º do artigo 243 da Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4035
NOME DO CONTRIBUINTE
MARCELO FRANCO LUSTOSA
CONTRIBUIÇÃO
Elaboração de anexo contendo as diretrizes gerais de cobrança e incidência do IPTU. 1.8.8 Anexo – Diretrizes IPTU
JUSTIFICATIVA
<p>A cobrança de IPTU sobre sítios aeroportuários não tem clareza no atual cenário jurídico brasileiro. Ao mesmo tempo, há passagens sobre o IPTU no EVTEA sem explicações adequadas e raciocínio legal para suportar adequadamente os valores projetados.</p> <p>Como o IPTU foi voluntariamente incluído pelo Governo Federal no EVTEA, e isso é considerado um fator relevante para fins de precificação da Taxa de Contribuição Inicial, é de extrema importância que a ANAC elabore uma diretriz detalhada que permita uma comparação objetiva das regras esperadas pelo Supremo Tribunal Federal, de modo a garantir a segurança jurídica e que todos os licitantes tenham as mesmas informações para fins de formação de preços.</p> <p>Dessa forma, a ANAC deverá apresentar aos licitantes sua visão acerca do IPTU e quais partes do aeroporto foram consideradas na EVTEA.</p> <p>Os estudos econômicos elaborados para os aeroportos individualmente não trazem qualquer critério acerca das áreas em que incidem o IPTU projetado. Por outro lado, os estudos econômicos elaborados para os blocos trazem uma breve passagem no sentido de que o IPTU foi calculado com base nas áreas destinadas a atividades econômicas não reguladas.</p> <p>Certamente, isso está longe de ser suficiente para permitir que os licitantes tenham o mesmo nível de informação e, mais importante, segurança jurídica quanto ao ponto de vista sobre o IPTU nos aeroportos, o que é uma questão nova e que carece de uniformidade tanto na lei quanto nos precedentes legais.</p> <p>Por fim, esta diretriz também é positiva, pois funcionará nos dois sentidos, ou seja, em favor do Poder Concedente e da Concessionária - é um conceito mais justo para esse assunto.</p>
RESPOSTA
A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que a mesma não será acatada. O tratamento contratual a ser dispensado à eventual cobrança de Imposto sobre Propriedade Predial e Territorial Urbana consta do item 5.2.7, não demandando enfrentamento diferenciado frente às demais obrigações tributárias. Em tempo, de todo modo, a redação do item será adequada para melhor definição do risco suportado pelo Poder Concedente.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4036
NOME DO CONTRIBUINTE
BRENNO ALLAIM DE SOUSA
CONTRIBUIÇÃO
<p>Propomos a seguinte alteração à redação do Anexo 17 ao Edital: "(...) Em atendimento ao item 4.41 do Edital, a [Proponente], por seu(s) representante(s) credenciado(s) abaixo assinado(s), declara, sob as penas da legislação aplicável, que dispõe ou tem capacidade de obter recursos financeiros suficientes para cumprir as obrigações de aporte de recursos próprios e de terceiros necessários à consecução do objeto da Concessão. Declara, além disso, que (i) tem condições de contratar todos os seguros necessários à consecução do objeto da Concessão e (ii) dispõe ou tem capacidade de obter os recursos para a integralização mínima do capital social da Concessionária de R\$ _____ (_____) (conforme o Bloco de Aeroportos), dos quais, no mínimo, R\$ _____ (_____) deverão ser integralizados em moeda corrente nacional (conforme o Bloco de Aeroportos) e apresentar a Garantia de Execução do Contrato no valor R\$ _____ (_____) (conforme o Bloco de Aeroportos) no prazo de até 60 (sessenta) dias após a publicação do ato de homologação indicado no item 6.1 do Edital em referência."</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Nosso entendimento foi no sentido de que a expressão "em dinheiro" diz respeito aos pagamentos efetuados por meio de contribuição de valores em moeda corrente nacional. Favor confirmar.</p>
RESPOSTA
<p>O art. 7º da Lei nº 6.404, de 15/12/1976, estabelece que "o capital social poderá ser formado com contribuições em dinheiro ou em qualquer espécie de bens suscetíveis de avaliação em dinheiro". Assim, o objetivo regulatório é o de estabelecer que o capital social será integralizado em dinheiro e não em outros bens. Ademais, a menção à expressão "moeda corrente" poderia suscitar dúvidas quanto à possibilidade, vedada, de integralização do capital social em modo diverso que dinheiro.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4037
NOME DO CONTRIBUINTE
BRENNO ALLAIM DE SOUSA
CONTRIBUIÇÃO
<p>Propomos as seguintes alterações ao item 6.2.5.1 do Edital:</p> <p>"6.2.5.1. a vinculação de pelo menos 50% mais uma das ações representativas do capital votante da Concessionária, nos termos da lei, vedando o empréstimo, a transferência, a cessão ou a alienação por qualquer forma ou título, direta ou indireta, gratuita ou onerosa, total ou parcial, das ações vinculadas e/ou direitos de subscrição e/ou bonificação distribuída a qualquer título sem a prévia e expressa concordância da ANAC, com exceção da alienação fiduciária ou dação em garantia, aos Financiadores, das ações da Concessionária com o objetivo de garantir contratos de financiamento, os quais são autorizados;"</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Entendemos que a alienação fiduciária e dação em garantia das ações da Concessionária em favor dos Financiadores é permitida nos termos do Edital e do Contrato de Concessão. Sugerimos o esclarecimento dessa possibilidade por meio de alteração ao item em referência.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a sua contribuição e esclarece que no termos do item 10.9 e subitens da minuta de contrato de concessão, a transferência do controle societário consubstanciada na alienação fiduciária das ações da Concessionária depende de autorização da ANAC, que verificará, na oportunidade, se presentes os requisitos descritos nos mencionados itens. Por isso, descabida a exceção no item do edital. No mais, impende reconhecer que o item 6.2.5.1 trata de hipóteses de alteração da titularidade das ações da Concessionária, o que não acontece, de imediato, na dação das mesmas em garantia. Tratando-se, pois, de instituto completo diverso, indevida sua referência no item 6.2.5.1, razão pela qual a sugestão não será acatada.</p> <p>Além desta hipótese, destaca-se que o contrato de concessão prevê apenas, em seu item 4.2, a possibilidade de cessão fiduciária dos créditos decorrentes das Receitas Tarifárias e Não Tarifárias, e somente até o limite que não comprometa a operacionalização e a continuidade da prestação do serviço, não sendo possível a utilização de ações para garantia de contratos de financiamento.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4038
NOME DO CONTRIBUINTE
DEYVID DE OLIVEIRA SANTANA
CONTRIBUIÇÃO
Exigência de avaliação do Anteprojeto pelo órgão publico competente para todos os aeroportos da rodada.
JUSTIFICATIVA
Tendo em vista vulto e a importância dos investimentos, é extremamente temerário a não pré-avaliação dos projetos. Aeroportos são indispensáveis para integração nacional, bem como vital para diversas comunidades, a participação governamental na concepção dos projetos não pode ser dispensada. Ainda, é sabido que intervenções nos momentos iniciais dos projetos são imensamente mais produtivas e baratas do que em momentos tardios. Portanto, proponho que seja incluída a avaliação de todos os Anteprojetos para que sejam atingidos, além dos objetivos empresariais, o objetivo maior da concessão que é a prestação de qualidade do serviço público.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. Esclarece, com relação ao tema objeto da manifestação, que, em que pese não haja a obrigação positivada no Contrato de Concessão, é facultada à Concessionária a apresentação prévia à Agência, garantindo ao regulado, se assim desejar, o alinhamento de expectativas entre as partes, antes da execução dos investimentos sob sua responsabilidade.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4039
NOME DO CONTRIBUINTE
BRENNO ALLAIM DE SOUSA
CONTRIBUIÇÃO
<p>Solicitamos esclarecimentos quanto à exclusão do “Termo de Aceitação Provisória e de Permissão de Uso de Ativos” e do “Termo de Aceitação Definitiva e de Permissão de Uso de Ativos”, documentos que eram emitidos pela ANAC até a última rodada de concessões, e apresentavam o inventário dos bens existentes, estados de conservação e operação e demais especificidades técnicas da concessão, bem como formalizavam a permissão de uso e acesso aos ativos, instalações e equipamentos da concessão pela concessionária.</p> <p>“Há necessidade de se definir o ativo público necessário ao desempenho da atividade concessionada – base da exigência do EVTEA para precificar o ativo público. Neste caso, percorre-se o conceito legal (CBA) de aeroporto, como “universalidade de bens equiparados a bem público federal”, o que se traduz no conceito de que todo bem vinculado diretamente à atividade de processamento de passageiros e cargas é aeroporto”, culminando no necessário controle do ativo público pelo concessionado. Afirmativa confirmada e reforçada pela nova exigência de obrigação formal de elaboração e envio anualmente à ANAC de relatórios interno, externo e de movimentação de bens da concessão (Capítulo XIV do Contrato).</p> <p>Dessa forma, ou se assume que o aeroporto é um projeto green field, e assim a proponente deverá preparar sua proposta econômica, para tanto o atual operador deverá desafetar todos os bens integrantes do aeroporto e assim informar, pelo princípio da transparência e do Planejamento (art. 174/CF); ou a ANAC informa o que efetivamente a proponente encontrará de ativo vinculado à operação aeroportuária, e as condições mais próximas da situação real possível destes bens.</p> <p>Como efetivamente se tratam de aeroportos em operação, e que os ativos vinculados à operação não podem ser desafetados sem comprometer a segurança operacional e o nível de disponibilidade da atividade, o mais apropriado diante da exclusão dos conceitos seria a previsão de um instrumento ou termo contratual similar ao TAP/TAD – caso a reinserção dos documentos seja inviável no âmbito da presente rodada de concessões -, que supra a lacuna entre os períodos compreendidos entre a realização das visitas técnicas pelos licitantes e a eficácia do respectivo contrato formalizando os termos e condições da concessão.</p> <p>Nos termos do item 2.21 do Contrato, os prepostos da Concessionária poderão acessar as instalações dos Aeroportos a partir do Estágio 1 da Fase I, durante o processo de transferência das operações do Aeroporto do Operador Aeroportuário para a Concessionária, sem definição ou listagem dos bens existentes nos Complexos Aeroportuários e suas condições.</p> <p>Desta forma, a fim de resguardar a Concessionária quanto à eventual substituição ou remoção de bens dos Complexos Aeroportuários, solicitamos a reinserção de instrumento que possibilite a prévia listagem dos bens inicialmente constantes dos complexos, conforme vierem a ser aferidos pela Concessionária quando das visitas de seus prepostos, provendo desta maneira maior segurança e transparência ao processo licitatório.</p>

JUSTIFICATIVA

N/A

RESPOSTA

A ANAC agradece a contribuição e informa que, por diretriz do Governo Federal, foi incluído um novo Anexo ao Edital contendo uma lista mínima de bens e equipamentos que serão entregues à nova concessionária. Caso tal transferência não seja realizada, a Concessionária fará jus a desconto, calculado pela Secretaria Nacional de Aviação Civil, sobre a contribuição variável ao sistema ou pagamento diretamente pela SNAC/MTPA, a critério da Secretaria.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4040
NOME DO CONTRIBUINTE
MARCELO FRANCO LUSTOSA
CONTRIBUIÇÃO
6.24.1 Para efeitos do disposto no caput, serão consideradas alterações relevantes os eventos que, individual ou cumulativamente, causarem impacto superior a 1 milhão por bloco de aeroportos a cada 5 (cinco) anos.
JUSTIFICATIVA
<p>É claro que a racionalidade por trás da cláusula original é reduzir a necessidade de atuação da ANAC, que não deve, em princípio, avaliar pequenas reclamações de diferentes Concessionários.</p> <p>Ao mesmo tempo, não é razoável reduzir significativamente o direito das concessionárias de solicitar o reequilíbrio do contrato de concessão, especialmente em uma cláusula abrangente de compartilhamento de riscos como a 5.2 e que não estão no controle da concessionária.</p> <p>Aplicando-se a racionalidade econômica para essa questão, deve ser ressaltado que o efeito produzido pela redação posta em audiência pública é que maiores riscos, que não podem ser previstos, são alocados à concessionária e, com isso, haverá uma redução no valor das propostas ofertadas no certame.</p> <p>Além disso, esta proposta fornece uma indicação clara aos licitantes sobre a responsabilidade máxima que devem considerar no plano de negócios da proposta que será ofertada no leilão, mas que não reduz materialmente o Valor Presente Líquido (VPL) bem como a Contribuição Inicial, o que não seria alinhado com o interesse público.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e, de início, esclarece que o intuito desse requisito não é obstaculizar possíveis pedidos de Revisão Extraordinária, ou limitar consequências às alterações sofridas pela Concessionária no âmbito da exploração do serviço público, mas sim conferir a correta aplicabilidade dos preceitos teóricos envolvidos na questão, o cumprimento do critério presente em todos os demais Contratos de Concessão e com base em critério objetivo reduzir a insegurança jurídica associada à discricionariedade do regulador ao definir, caso a caso, quais alterações seriam consideradas (ir)relevantes.</p> <p>O que denota que a previsão contratual de alteração relevante consubstancia o entendimento de que o aperfeiçoamento da regra perpassa pela definição objetiva do critério em apreço, em respeito, como dito, ao princípio da segurança jurídica. Nesses moldes, torna-se condição lógica, tendo em vista a premissa de análise individual dos eventos que compõem o Pedido de Revisão Extraordinária, que o critério objetivo de alteração relevante seja aferido na análise de cada evento.</p> <p>Ora, se o critério de alteração relevante considerar a cumulatividade, estabelecendo vínculo entre eventos de diferentes naturezas, permitiria que qualquer impacto fosse relevante em algum momento, dependendo apenas da cumulatividade de impactos</p>

ou do tempo. Com efeito, isso seria o mesmo que ignorar o conceito de relevância trazido pelos Contratos de Concessão, tornando inócua sua aplicação.

Por sua vez, o parâmetro objetivo estipulado em valores percentuais, em comparação com um valor fixo, tende a ser mais justo e proporcionalmente equânime frente ao contexto de cada concessionária. Cumpre esclarecer que se desconhece metodologia objetiva que permita o estabelecimento de tal parâmetro, cabendo ao regulador buscar na realidade concreta elementos que permitam melhor balizamento possível ao conceito.

O que traz à tona a necessidade de um percentual conservador, de forma que privilegia a razoabilidade da medida, e que realmente consiga representar a relevância das alterações frente ao contexto fático vivenciado pelo setor. A segurança jurídica da previsibilidade do critério objetivo deve ser sopesada frente ao princípio da razoabilidade, o que denota a necessidade de se estabelecer um percentual que não restrinja seu direito ao reequilíbrio contratual, mas que de fato implique em alteração relevante dos custos ou da receita da Concessionária, de modo que justifique a adoção dos mecanismos de revisão extraordinária previstos no contrato.

Considerando a experiência adquirida com a gestão dos contratos de concessão em vigor e a jurisprudência do TCU, em especial os Acórdão 45/1999, Acórdão 698/2000, Acórdão 538/2008, mantém-se o atual valor, com a aferição do cálculo por evento, na medida em que este regramento se coaduna com a premissa da análise individual dos eventos que compõem o pedido, conforme inter-relação dos fatos narrados e respectiva tipificação na matriz de riscos contratual. Contribuição não acatada.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4041
NOME DO CONTRIBUINTE
BRENNO ALLAIM DE SOUSA
CONTRIBUIÇÃO
Propomos as seguintes alterações ao item 2.7 do Contrato: "2.7. O prazo de vigência do Contrato poderá ser prorrogado pelo Poder Concedente por até 15 (quinze) anos, em se verificando a ocorrência de hipóteses que deem causa à recomposição do equilíbrio econômico financeiro em função de Revisão Extraordinária, na forma prevista neste Contrato."
JUSTIFICATIVA
<p>Entendemos que a prorrogação do prazo de duração da Concessão é uma das principais formas de restabelecer o reequilíbrio econômico financeiro do Contrato em se verificando hipóteses que deem causa a novos investimentos nas Concessões e/ou que acarretem prejuízos à Concessionária decorrentes de riscos alocados ao Poder Concedente. O objeto dos contratos de concessão é voltado sobretudo ao atendimento de interesses sociais coletivos, devendo os contratos serem mutáveis e flexíveis de modo a atender ao princípio da continuidade dos serviços públicos.</p> <p>Dadas as características do modelo de concessão adotado na atual rodada, algumas das tradicionais modalidades de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato não seriam viáveis, nomeadamente: (i) aumento de tarifa para os aeroportos que adotam a liberdade tarifária seria impraticável, dado que a própria liberdade tarifária fundamenta-se na efetiva incapacidade de negociação dessas tarifas com as Companhias Aéreas; (ii) revisão da contribuição ao sistema pode não ser suficiente uma vez que parcela majoritária da contribuição é efetuada em momento anterior à assinatura do Contrato de Concessão; e (iii) revisão das obrigações pode prejudicar o nível de serviço aos usuários, diminuindo o potencial de ampliação das atividades do aeroporto, com prejuízos adicionais ao administrador aeroportuário.</p> <p>Desta forma, sugere-se a revisão da previsão de prorrogação do prazo da concessão como alternativa para a recomposição da equação econômico-financeira dos Contratos.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o prazo previsto no item 2.7 do Contrato obedece ao regramento disposto no artigo 6º, do Decreto nº 7.624, de 22 de novembro de 2011, que dispõe sobre as condições de exploração pela iniciativa privada da infraestrutura aeroportuária, por meio de concessão, e 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."</p> <p>Portanto, não é possível estender esse prazo para 15 anos, conforme sugerido.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4042
NOME DO CONTRIBUINTE
MARCELO FRANCO LUSTOSA
CONTRIBUIÇÃO
<p>Excluir cláusula 5.3 5.3. A Concessionária não fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato quando os eventos descritos nos itens 5.2.2, 5.2.4, 5.2.5, 5.2.6 e 5.2.7 afetarem os aeroportos que não estiverem sujeitos às restrições tarifárias constantes no item 3.2. do Anexo 4 – Tarifas. Alterar item 3.2 do Anexo 4 Anexo 4 3.2. Nos aeroportos de Recife, Maceió, João Pessoa, Aracaju, Vitória e Cuiabá, além do disposto no item 3.1, deverão ser observadas as seguintes restrições tarifárias:</p>
JUSTIFICATIVA
<p>A ANAC justifica a exclusão de aeroportos cuja receita não é regulada pela matriz de risco do Contrato, pois "tais aeroportos, por não estarem sujeitos à limitação de receita mencionada no Anexo 4 - Tarifas, podem ajustar livremente suas tarifas às condições de mercado". "</p> <p>No entanto, não é possível justificar a retirada do Poder Concedente da alocação de risco em razão da flexibilização das tarifas, com base no argumento de que eventual reequilíbrio poderia ser transferido diretamente para a tarifa, uma vez que, conforme reconhecido no parágrafo 73 das justificativas, a decisão de liberdade tarifária foi "possibilitada pela pequena dimensão dos aeroportos, o que reduz sua capacidade de exercer poder de mercado".</p> <p>Assim, verifica-se que não há flexibilidade do valor da tarifa como sugerido, de forma que não é possível a Concessionária repassar integralmente os danos sofridos em função do possível risco que deveria ser alocado ao Poder Concedente.</p> <p>Além disso, com esta sistemática fornecida para a rodada atual, a ANAC considera que o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão será possível através de um aumento de tarifa, afirmativa esta que não se revela inteiramente verdadeira em razão da ausência de elasticidade das tarifas, bem como pela possibilidade da ANAC vetar o aumento tarifário nos termos do Item 4.45 do Edital.</p> <p>A proposta apresentada não atrai potenciais participantes da Licitação, pois sob a justificativa de desregulamentação da tarifa, elimina os riscos do Poder Concedente, sem, contudo, ser possível realizar o reequilíbrio econômico-financeiro, baseado exclusivamente no aumento tarifário.</p> <p>Portanto, o objetivo da alteração proposta é excluir a liberdade tarifária e, assim, eliminar a possibilidade de exclusão dos riscos alocados ao Poder Concedente.</p>
RESPOSTA

A Anac agradece a contribuição e esclarece que diante das contribuições recebidas sobre o assunto decidiu por excluir o item originariamente numerado como 5.3 da Minuta de Contrato de Concessão. Desse modo, não haverá distinção entre os aeroportos no que tange à revisão extraordinária com fito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, o qual deve observar, no entanto, os critérios de relevância e tempestividade trazidos pelo o item 6.23 do Contrato de Concessão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4043
NOME DO CONTRIBUINTE
MARCELO FRANCO LUSTOSA
CONTRIBUIÇÃO
<p>Alteração da Cláusula 5.6.3:</p> <p>5.6. Observado o disposto no item 5.5, constituem riscos suportados exclusivamente pela Concessionária:</p> <p>5.6.3. não efetivação da demanda projetada ou sua redução por qualquer motivo, excluindo se decorrente da implantação de novas infraestruturas aeroportuárias, ou de obras de manutenção ou modernização de aeroportos já existentes, dentro ou fora da área de influência do sítio aeroportuário, autorizado, fundamentado ou subsidiado por qualquer autoridade pública, exceto pelo disposto no item 5.2.3 desde que contidas as seguintes características:</p> <p>5.6.3.1 o novo aeroporto ser controlado por autoridade governamental e estar localizado dentro de 300 km de um dos aeroportos cobertos por este contrato;</p> <p>5.6.3.2 o novo aeroporto tenha movimentação de passageiros que exceda movimentação do respectivo aeroporto no ano anterior ao leilão.</p> <p>5.6.3.3 a concessionária já tenha investido mais de R \$ 25.000.000,00 (vinte e cinco milhões de reais) no aeroporto até o momento, incluindo Contribuição Inicial e investimentos em expansão do sítio aeroportuário.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>É certo que o Poder Concedente deverá buscar atender o interesse público e, com isso, poderá autorizar a implantação de novos aeroportos na região. Contudo, a autorização dessa implantação não poderá se dar de qualquer maneira, sem que sejam avaliados os reais impactos nos aeroportos concedidos, sob pena de o setor privado perder a confiança no Estado Brasileiro e, com isso, tornar inviável esse e futuros projetos de concessão.</p> <p>A Concessionária deve ser protegida dos efeitos da autorização Governamental para a implantação de novos aeroportos ou do desenvolvimento de aeroportos existentes na mesma área de influência.</p> <p>Comparado todas as rodadas de concessão anteriores até agora, os aeroportos oferecidos nesta nova rodada estão longe de terem uma movimentação consolidada e, portanto, são muito mais vulneráveis a serem afetados negativamente por aeroportos concorrentes dentro da área de influência.</p> <p>Deste modo, são propostos critérios objetivos, que, cumulativamente, inegavelmente caracterizam o desequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.</p>
RESPOSTA
<p>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</p>

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 5.5.3 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.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4044
NOME DO CONTRIBUINTE
BRENNO ALLAIM DE SOUSA
CONTRIBUIÇÃO
<p>Propomos a seguinte alteração ao item 3.1.16.2:</p> <p>"3.1.16.2. 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. O cumprimento, pela Concessionária, das novas exigências solicitadas pelos órgãos ambientais ensejará reequilíbrio econômico-financeiro a favor da Concessionária, nos termos do item 5.2.14. do Contrato;"</p> <p>Em adição, propomos a inclusão de novo item 5.2.14, com a seguinte redação:</p> <p>"5.2.14. Alteração na legislação ambiental que enseje o cumprimento, pela Concessionária, de novas exigências solicitadas pelos órgãos ambientais;"</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Sugerimos nova redação ao item 3.1.16.2 bem como a inclusão de novo item 5.2.14 a fim de deixar claro que os custos decorrentes do cumprimento de novas exigências solicitadas pelos órgãos ambientais serão, em todo caso, suportados pelo Poder Concedente.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que não é necessária a inclusão de cláusula adicional dispondo sobre o referido assunto, tendo em vista que novas exigências de investimentos ou equipamentos decorrentes de alterações supervenientes na legislação ambiental já estão abarcadas como risco do Poder Concedente por meio da cláusula 5.2.2 da Seção I do Capítulo V da minuta do Contrato de Concessão ao prever que regulamentação pública e legislação brasileiras supervenientes constituem riscos suportados pelo Poder Concedente, que poderão ensejar Revisão Extraordinária, desde que impliquem alteração relevante de custos ou receitas da Concessionária, nos termos do item 6.24 deste contrato.</p> <p>Contudo, cumpre esclarecer que, conforme cláusula 5.5.26, constitui risco da Concessionária os custos incorridos para cumprimento de condicionantes ambientais, inclusive aquelas pré-existentes à assinatura do Contrato, ou novas condicionantes decorrentes da legislação vigentes, observado o item 5.2.12.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4045
NOME DO CONTRIBUINTE
BRENNO ALLAIM DE SOUSA
CONTRIBUIÇÃO
Com relação ao item 3.1.37, estamos entendendo que, nos casos em que tenha sido iniciada a fase executória da desapropriação, bem como para imóveis de propriedade do poder público, o Poder Concedente irá arcar com os custos envolvidos, nos termos da redação proposta para as cláusulas 2.3 e seguintes. Favor confirmar.
JUSTIFICATIVA
N/A
RESPOSTA
<p>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.</p> <p>Portanto, a fase executória a que se refere o item 3.1.37 da minuta de Contrato de Concessão 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.</p> <p>Reforça-se que a emissão de declaração de utilidade pública está compreendida na fase declaratória da desapropriação, de modo que, nos termos da minuta de Contrato de Concessão, caberá à Concessionária a promoção das desapropriações e pagamento da indenização dos proprietários das áreas que encontrem-se na referida situação.</p> <p>Por fim, quanto às áreas do sítio aeroportuário, importante observar os itens 4.1.4 a 4.1.6 do Anexo 2 à minuta de Contrato de Concessão, bem como seu Apêndice F, no qual se delimita as áreas de cada complexo aeroportuário que são de imissão imediata na posse (itens 1, 2 e 3) e aquelas em que medidas administrativas e/ou judiciais necessárias à regularização de posse devem ser realizadas pela Concessionária (item 4), sem que haja, quanto a este segundo grupo, qualquer ressalva atinente à titularidade dos imóveis, sejam eles públicos ou privados.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4047
NOME DO CONTRIBUINTE
BRENNO ALLAIM DE SOUSA
CONTRIBUIÇÃO
Propomos a seguinte alteração ao item 3.1.45.2.3 do Contrato: “3.1.45.2.3. O Custo Efetivo Total da operação de mútuo deverá refletir as condições de mercado e de risco aplicáveis à operação”.
JUSTIFICATIVA
Entendemos que a taxa do Custo Efetivo Total da operação deveria refletir fielmente as condições de mercado e de risco da operação, de maneira que a limitação à taxa DI não compreenderia casos mais específicos nos quais o risco da concessionária seja relevante. Desta forma, propomos que o item 3.1.45.2.3 do Contrato de Concessão seja alterado para fazer referência à taxa de mercado e aos riscos aplicáveis à operação.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que foi retirado o limite ao CET e incluído um limite à taxa de remuneração.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4048
NOME DO CONTRIBUINTE
BRENNO ALLAIM DE SOUSA
CONTRIBUIÇÃO
Propomos a seguinte alteração ao item 6.2.8.1 do Edital: "6.2.8.1. O Custo Efetivo Total das operações de mútuo mencionadas no item 6.2.8 deverá refletir as condições de mercado e de risco aplicáveis à operação".
JUSTIFICATIVA
Entendemos que a taxa do Custo Efetivo Total da operação deveria refletir fielmente as condições de mercado e de risco da operação, de maneira que a limitação à taxa DI não compreenderia casos mais específicos nos quais o risco da concessionária seja relevante. Desta forma, propomos que o item 6.2.8.1 do Edital seja alterado para fazer referência à taxa de mercado e aos riscos aplicáveis à operação.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que foi retirado o limite ao CET e incluído um limite à taxa de remuneração.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4049
NOME DO CONTRIBUINTE
BRENNO ALLAIM DE SOUSA
CONTRIBUIÇÃO
Propomos a alteração do item 3.1.46.2 e que o item 3.1.45.1 do Contrato de Concessão seja excluído, conforme a seguir: "3.1.46. É vedado à Concessionária: 3.1.46.1. Celebrar contratos com suas Partes Relacionadas para explorar atividades econômicas que gerem Receitas Não Tarifárias; 3.1.46.2. Celebrar contratos com suas Partes Relacionadas para realização de obras e serviços."
JUSTIFICATIVA
<p>Solicitamos alteração em relação à possibilidade de contratação de serviços e obras com Partes Relacionadas.</p> <p>Os contratos de serviço e, principalmente, os de obra com partes relacionadas podem colocar em risco o nível de serviço e os níveis tarifários da concessão. Não é necessário muito exercício para demonstrar que, principalmente nesta rodada, tendo em foco o interesse público, os contratos permitidos com partes relacionadas oferecem riscos latentes infinitamente superiores aos possíveis contratos comerciais, os quais são vedados pelo Contrato.</p> <p>As obras, principalmente na fase inicial de investimentos, têm expressiva representatividade no fluxo de caixa futuro da companhia. Conseqüentemente, o conflito de interesses advindo da contratação de partes relacionadas pode impossibilitar a modicidade tarifária.</p> <p>Atento a esta manobra, o Tribunal de Contas da União (TCU) quer restringir as contratações de empreiteiras por concessionárias que tenham, entre seus sócios, empresas coligadas às construtoras. O objetivo é evitar combinações de preços entre contratantes e prestadores de serviços. No limite, o Tribunal avalia até a possibilidade de sugerir proibição às concessionárias de subcontratar empresas que tenham ligação com seus grupos econômicos.</p> <p>Não se pretende, nesta justificativa à fase de contribuições ao processo, apontar e demonstrar as inúmeras formas que se tem de transferir recursos por meio de ganhos no jogo da propriedade cruzada, culminando em caminho contraposto ao interesse público de um serviço público adequado na forma da Lei 8.097/95 e do contrato de concessão, mas apenas alertar à ANAC que há uma grande assimetria regulatória no contrato, com medida desproporcional exacerbada de um lado e, pêndula, para uma liberdade desnecessária e de risco elevado potencial nos contratos de obras e serviços, na medida em que estes são permitidos em contraposição à vedação à celebração de Contratos para Exploração de Receitas Não-Tarifárias por Partes Relacionadas.</p> <p>Desta forma, propomos a alteração do item 3.1.46.2 e que o item 3.1.45.1 do Contrato de Concessão seja excluído.</p>
RESPOSTA

A ANAC agradece a contribuição e informa que não foi aceita. Considerando a não existência de uma empresa pública como acionista, os eventuais riscos e benefícios associados à execução e obras e serviços por partes relacionadas e a estruturação dos pagamentos das outorgas, entende-se que não há motivação para restringir este tipo de contratação.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4050
NOME DO CONTRIBUINTE
BRENNO ALLAIM DE SOUSA
CONTRIBUIÇÃO
Sugerimos a exclusão do item 5.3 do Contrato de Concessão.
JUSTIFICATIVA
<p>Sugerimos a exclusão do item 5.3, pois a possibilidade de reequilíbrio econômico-financeiro não deveria estar vinculada a eventual liberdade tarifária de alguns dos aeroportos. No item 4.3 do “Anexo – Aspectos de Regulação Econômica” publicado pela ANAC, menciona-se que não haverá restrições tarifárias a determinados aeroportos justamente devido ao “reduzido poder de barganha do administrador aeroportuário”, vislumbrando-se “reduzido ou quase nulo poder de mercado por parte do administrador”, concluindo-se que “o risco do estabelecimento de tarifas abusivas não encontra respaldo na teoria econômica, eliminando a necessidade de tarifas reguladas”.</p> <p>Há entendimento de que é premissa necessária do desequilíbrio econômico do contrato o não-aferimento de receitas em decorrência de fatos estabelecidos como risco do Poder Concedente. Logo, em análise linear, por não ter restrição tarifária, não haveria possibilidade de desequilíbrio.</p> <p>Todavia, no caso em tela, tal premissa não se aplica, dado que a liberdade tarifária fundamenta-se na efetiva incapacidade de negociação dessas tarifas com as Companhias Aéreas.</p> <p>Desse modo, não faz sentido que seja vedado à concessionária pleitear o reequilíbrio econômico-financeiro por outras modalidades contratualmente previstas, que não seja o aumento tarifário, na ocorrência de determinados eventos envolvendo determinados aeroportos se é sabido que o aumento tarifário não seria apto a recompor adequadamente o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, visto que o poder de mercado é quase nulo, ainda que haja liberdade tarifária.</p>
RESPOSTA
A Anac agradece a contribuição e esclarece que diante das contribuições recebidas sobre o assunto decidiu por excluir o item originariamente 5.3 do Contrato de Concessão. Desse modo, não haverá distinção entre os aeroportos no que tange à revisão extraordinária com fito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, o qual deve observar, no entanto, os critérios de relevância e tempestividade trazidos pelo o item 6.23 do Contrato de Concessão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4051
NOME DO CONTRIBUINTE
BRENNO ALLAIM DE SOUSA
CONTRIBUIÇÃO
<p>Com relação aos itens 5.2.2, entendemos que a Concessionária não pode ser responsabilizada por investimentos em obras de infraestrutura que lhe sejam imputadas por força regulatória ou legislativa, dado que não teria qualquer discricionariedade sobre a realização de tais investimentos e, conforme acima exposto, não poderia exercer a recomposição do equilíbrio mediante readequação das tarifas exercidas nos aeroportos, colocando em risco o equilíbrio econômico-financeiro de todos os aeroportos do bloco.</p> <p>Ainda, com relação ao item 5.2.4, entendemos que os atrasos na disponibilização das áreas de concessão seriam imputáveis exclusivamente ao Poder Concedente, sem qualquer possibilidade de intervenção da Concessionária para regularização do processo. Desta forma, e tendo em vista a possibilidade praticamente nula de atuação da Concessionária para readequação tarifária, entendemos que este risco faria jus à recomposição do equilíbrio econômico financeiro.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que diante das contribuições recebidas sobre o assunto decidiu por excluir o item 5.3 do Contrato de Concessão. Desse modo, não haverá distinção entre os aeroportos no que tange à revisão extraordinária com fito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, o qual deve observar, no entanto, os critérios de relevância e tempestividade trazidos pelo o item 6.24 do Contrato de Concessão.</p>
RESPOSTA
<p>A Anac agradece a contribuição e esclarece que diante das contribuições recebidas sobre o assunto decidiu por excluir o item originariamente 5.3 do Contrato de Concessão. Desse modo, não haverá distinção entre os aeroportos no que tange à revisão extraordinária com fito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, o qual deve observar, no entanto, os critérios de relevância e tempestividade trazidos pelo o item 6.23 do Contrato de Concessão.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4053
NOME DO CONTRIBUINTE
BRENNO ALLAIM DE SOUSA
CONTRIBUIÇÃO
Com relação ao item 5.2.5, entendemos que no caso de os benefícios tarifários criados pelo Poder Público causarem danos ou aumentarem os custos da Concessionária, esta faria jus ao reequilíbrio econômico-financeiro, a fim de ser ressarcida pelo Poder Concedente, dado que não poderia fazê-lo por meio das tarifas exercidas no Aeroporto em questão, tampouco exerceria qualquer influência no processo de criação dos referidos benefícios, fazendo jus, nesse sentido, à recomposição do equilíbrio econômico financeiro.
JUSTIFICATIVA
N/A
RESPOSTA
A Anac agradece a contribuição e esclarece que diante das contribuições recebidas sobre o assunto decidiu por excluir o item originariamente 5.3 do Contrato de Concessão. Desse modo, não haverá distinção entre os aeroportos no que tange à revisão extraordinária com fito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, o qual deve observar, no entanto, os critérios de relevância e tempestividade trazidos pelo o item 6.23 do Contrato de Concessão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4054
NOME DO CONTRIBUINTE
BRENNO ALLAIM DE SOUSA
CONTRIBUIÇÃO
Com relação ao item 5.2.5, entendemos que no caso de os benefícios tarifários criados pelo Poder Público causarem danos ou aumentarem os custos da Concessionária, esta faria jus ao reequilíbrio econômico-financeiro, a fim de ser ressarcida pelo Poder Concedente, dado que não poderia fazê-lo por meio das tarifas exercidas no Aeroporto em questão, tampouco exerceria qualquer influência no processo de criação dos referidos benefícios, fazendo jus, nesse sentido, à recomposição do equilíbrio econômico financeiro.
JUSTIFICATIVA
N/A
RESPOSTA
A Anac agradece a contribuição e esclarece que diante das contribuições recebidas sobre o assunto decidiu por excluir o item originariamente 5.3 do Contrato de Concessão. Desse modo, não haverá distinção entre os aeroportos no que tange à revisão extraordinária com fito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, o qual deve observar, no entanto, os critérios de relevância e tempestividade trazidos pelo o item 6.23 do Contrato de Concessão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4055
NOME DO CONTRIBUINTE
BRENNO ALLAIM DE SOUSA
CONTRIBUIÇÃO
Com relação ao item 5.2.6, entendemos que a Concessionária não possui discricionariedade para criar, extinguir ou alterar as Tarifas Aeroportuárias senão conforme previsto no Contrato de Concessão. Neste sentido, tendo em vista que referidas alterações seriam realizadas mediante ação do Poder Concedente, a Concessionária faria jus, se for o caso, ao reequilíbrio econômico-financeiro para fins de ressarcimento de danos. Ainda, a impossibilidade de exercer poder de mercado impossibilitaria o remanejamento de tarifas para restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.
JUSTIFICATIVA
N/A
RESPOSTA
A Anac agradece a contribuição e esclarece que diante das contribuições recebidas sobre o assunto decidiu por excluir o item originariamente 5.3 do Contrato de Concessão. Desse modo, não haverá distinção entre os aeroportos no que tange à revisão extraordinária com fito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, o qual deve observar, no entanto, os critérios de relevância e tempestividade trazidos pelo o item 6.23 do Contrato de Concessão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4056
NOME DO CONTRIBUINTE
BRENNO ALLAIM DE SOUSA
CONTRIBUIÇÃO
Com relação ao item 5.2.7, no caso de alterações tributárias, a Concessionária e/ou o Poder Concedente, conforme aplicável, fariam jus ao reequilíbrio econômico-financeiro, a fim de possibilitar a manutenção da Concessão, em linha com o princípio da continuidade dos serviços públicos. Favor confirmar o entendimento.
JUSTIFICATIVA
N/A
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que as alterações tributárias, dentro do escopo delimitado pela cláusula 5.2.7, podem ter o condão de ensejar reequilíbrio econômico-financeiro. Dessa forma, cabe ao exame do caso concreto avaliar a subsunção do fato à cláusula da matriz de risco, isto é, seu enquadramento como alteração tributária que incida sobre receitas tarifárias ou sobre os custos de obras ou prestação de serviços associados às atividades remuneradas pelas Tarifas Aeroportuárias.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4057
NOME DO CONTRIBUINTE
BRENNO ALLAIM DE SOUSA
CONTRIBUIÇÃO
<p>Solicitamos a alteração dos itens 6.24, 6.24.1 e 6.24.1.1 do Contrato, conforme sugestões a seguir:</p> <p>“6.24. Os procedimentos de Revisão Extraordinária objetivam a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a fim de compensar as perdas ou ganhos da Concessionária, devidamente comprovados, em virtude da ocorrência dos eventos elencados no CAPÍTULO V – Seção I do Contrato, nos termos descritos nos itens a seguir:</p> <p>6.24.1 Para efeitos do disposto no caput, poderá ser objeto de Revisão Extraordinária o evento que individualmente causar impacto líquido igual ou superior a 0,5% (zero vírgula cinco por cento) da receita bruta anual média da Concessão referente aos 3 (três) exercícios anteriores ao início do processo de Revisão Extraordinária.</p> <p>6.24.1.1 A Concessionária poderá pleitear a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de eventos que individualmente causem impacto líquido inferior a 0,5% (zero vírgula cinco por cento) da receita bruta anual média conjuntamente com a ocorrência da Revisão dos Parâmetros da Concessão subsequente.”</p>
JUSTIFICATIVA
<p>O direito à manutenção das cláusulas econômicas e financeiras tem base constitucional, no art. 37, XXI da Carta Magna.</p> <p>Além disso, o conceito de reequilíbrio econômico-financeiro estabelecido pela Lei nº 8.666/93 não prevê parâmetro mínimo para que se configure desequilíbrio do contrato administrativo. A configuração de “álea econômica extraordinária e extracontratual” para uma das partes seria o suficiente para caracterização do desequilíbrio, conforme art. 65, II, ‘d’, da referida lei. Ainda, o art. 9º, §4º, da Lei nº 8.987/95 também dispõe que “Em havendo alteração unilateral do contrato que afete o seu inicial equilíbrio econômico-financeiro, o poder concedente deverá restabelecê-lo, concomitantemente à alteração”.</p> <p>Desta forma, entendemos que não há que se estabelecer parâmetro mínimo para que seja caracterizado o desequilíbrio do contrato, tendo em vista que os conceitos trazidos pelas leis aplicáveis não restringem tal ocorrência.</p> <p>Não há que se falar em estabelecer um valor mínimo de desequilíbrio que obrigue ao Concessionário a suportar o prejuízo. O que pode ser aceito é a composição de um mínimo de valor de desequilíbrio por evento que ensejaria o direito à revisão extraordinária do contrato, porém associada à possibilidade de no ano de início de cada Revisão dos Parâmetros da Concessão, a ANAC analisar todos os eventos de desequilíbrio devidamente comprovados, sem distinção de valor, que ainda não tenham sido contemplados pela Agência.</p> <p>Assim, solicitamos que seja modificado o item 6.24.1 de maneira a prever que a alteração relevante poderá ser decorrente de eventos que, individualmente, resultem em impacto igual ou superior à porcentagem de 0,5% (zero vírgula cinco por cento) da receita anual média da concessão.</p>

RESPOSTA

A ANAC agradece a contribuição e, de início, esclarece que o intuito desse requisito não é obstaculizar possíveis pedidos de Revisão Extraordinária, ou limitar consequências às alterações sofridas pela Concessionária no âmbito da exploração do serviço público, mas sim conferir a correta aplicabilidade dos preceitos teóricos envolvidos na questão, o cumprimento de critério presente em todos os demais Contratos de Concessão e com base em critério objetivo reduzir a insegurança jurídica associada à discricionariedade do regulador ao definir, caso a caso, quais alterações seriam consideradas (ir)relevantes.

Nesse sentido, o aperfeiçoamento da regra perpassa pela definição objetiva do critério em apreço, em respeito, como dito, ao princípio da segurança jurídica. Nesses moldes, torna-se condição lógica, tendo em vista a premissa de análise individual dos eventos que compõem o Pedido de Revisão Extraordinária, que o critério objetivo de alteração relevante seja aferido na análise de cada evento.

Ora, se o critério de alteração relevante considerar a cumulatividade, estabelecendo vínculo entre eventos de diferentes naturezas, permitiria que qualquer impacto fosse relevante em algum momento, dependendo apenas da cumulatividade de impactos ou do tempo. No caso proposto, sugere-se a análise dos eventos conjuntamente com a ocorrência da Revisão dos Parâmetros da Concessão. Com efeito, isso seria o mesmo que ignorar o conceito de relevância trazido pelos Contratos de Concessão, tornando inócua sua aplicação.

Cumprir esclarecer que se desconhece metodologia objetiva que permita o estabelecimento de tal parâmetro, cabendo ao regulador buscar na realidade concreta elementos que permitam melhor balizamento possível ao conceito. O que traz à tona a necessidade de um percentual conservador, de forma que privilegia a razoabilidade da medida, e que realmente consiga representar a relevância das alterações frente ao contexto fático vivenciado pelo setor.

A segurança jurídica da previsibilidade do critério objetivo deve ser sopesada frente ao princípio da razoabilidade, o que denota a necessidade de se estabelecer um percentual que não restrinja seu direito ao reequilíbrio contratual, mas que de fato implique em alteração relevante dos custos ou da receita da Concessionária, de modo que justifique a adoção dos mecanismos de revisão extraordinária previstos no contrato.

Considerando a experiência adquirida com a gestão dos contratos de concessão em vigor e a jurisprudência do TCU, em especial os Acórdão 45/1999, Acórdão 698/2000, Acórdão 538/2008, mantém-se o atual parâmetro percentual, com a aferição do cálculo por evento, na medida em que este regramento se coaduna com a premissa da análise individual dos eventos que compõem o pedido, conforme inter-relação dos fatos narrados e respectiva tipificação na matriz de riscos contratual. Contribuição não acatada.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4058
NOME DO CONTRIBUINTE
JOAO VINICIUS DE MACEDO FIGUEIREDO
CONTRIBUIÇÃO
<p>III.2 – PREVISÃO DE CONSTITUIÇÃO DA SOCIEDADE DE PROPÓSITO ESPECÍFICO EM QUALQUER LOCALIDADE DO BLOCO DE AEROPORTOS CONCEDIDOS. POSSÍVEL ESTÍMULO À GUERRA FISCAL ENTRE ENTES FEDERATIVOS.</p> <p>O item 6.2.4 da minuta do Edital do Leilão nº 01/2018 assim prevê:</p> <p>6.2.4. A ata da assembleia geral de constituição da Concessionária, na forma de sociedade anônima, eventuais atas posteriores e o respectivo estatuto social da Concessionária consolidado, com a correspondente certidão da Junta Comercial e inscrição no CNPJ/MF (Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas do Ministério da Fazenda), em atendimento ao Anexo 21 – Requisitos Mínimos do Estatuto Social pelo qual conste:</p> <p>6.2.4.4. que a Concessionária será sediada em município onde está situado sítio aeroportuário integrante do Bloco arrematado;</p> <p>Para o Bloco Nordeste, portanto, a SPE poderá ser constituída em Recife/PE, Maceió/AL, Aracaju/SE, João Pessoa/PB, Campina Grande/PB ou Juazeiro do Norte/CE. Destes aeroportos, contudo, apenas o do Recife é considerado de grande porte, sendo que os de Maceió, Aracaju e João Pessoa são de médio porte e os de Juazeiro do Norte e Campina Grande são de pequeno porte.</p> <p>Entretanto, o Estado de Pernambuco entende que a possibilidade de que a SPE seja constituída em qualquer cidade do bloco pode potencializar o risco de uma guerra fiscal entre estados e municípios, considerando que, no Bloco Nordeste, há aeroportos situados em cinco estados da federação e em seis municípios distintos.</p> <p>O art. 3º, III, da Constituição Federal (CF/1988) estabelece entre os objetivos fundamentais da república a redução das desigualdades regionais, ao passo em que o art. 23 da CF/1988 delega à legislação complementar a edição de normas para a cooperação entre os entes federativos, buscando o equilíbrio do desenvolvimento e do bem-estar em âmbito nacional.</p> <p>Em obediência ao dispositivo, foi editada a Lei Complementar nº 27/1975, que exige, para o caso do Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), a decisão unânime de todos os Estados.</p> <p>Busca-se, com isso, proteger o pacto federativo, de base constitucional, evitando que municípios e estados disputem entre si a atração de contribuintes para ampliar a sua arrecadação tributária.</p> <p>Além disso, deve-se notar que a cidade de Juazeiro do Norte/CE está situada em estado da federação que já possui aeroporto concedido à iniciativa privada. Desse modo, caso o operador do aeroporto de Fortaleza/CE se sagre vencedor da presente rodada, há o risco de que constitua a SPE apenas formalmente em Juazeiro do Norte e estabeleça operação remota, para otimizar custos e estrutura, em prejuízo do desenvolvimento da localidade e, sobretudo, em descumprimento ao que prescreve o edital.</p>

Destaque-se, ademais, que o volume de tráfego do Aeroporto do Recife representa cerca de 59% do volume total do bloco, conforme se depreende da tabela abaixo, extraída do documento intitulado “Aspectos de Regulação Econômica”, anexo ao material objeto da presente audiência pública:

Em verdade, se não fosse pelo Aeroporto Internacional dos Guararapes/Gilberto Freyre, o Bloco Nordeste provavelmente não teria qualquer atratividade econômica para a iniciativa privada.

Diante deste cenário, e buscando evitar a competição desleal entre os entes federativos, o Estado de Pernambuco entende que o item 6.2.4.4 da minuta do Edital do leilão deve contemplar a exigência de que a Sociedade de Propósito Específico seja constituída na cidade que sedia o maior aeroporto do bloco (no caso, Recife, Cuiabá ou Vitória) ou, alternativamente, em cidade situada no mesmo estado do maior aeroporto do bloco.

JUSTIFICATIVA

III.2 – PREVISÃO DE CONSTITUIÇÃO DA SOCIEDADE DE PROPÓSITO ESPECÍFICO EM QUALQUER LOCALIDADE DO BLOCO DE AEROPORTOS CONCEDIDOS. POSSÍVEL ESTÍMULO À GUERRA FISCAL ENTRE ENTES FEDERATIVOS.

O item 6.2.4 da minuta do Edital do Leilão nº 01/2018 assim prevê:

6.2.4. A ata da assembleia geral de constituição da Concessionária, na forma de sociedade anônima, eventuais atas posteriores e o respectivo estatuto social da Concessionária consolidado, com a correspondente certidão da Junta Comercial e inscrição no CNPJ/MF (Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas do Ministério da Fazenda), em atendimento ao Anexo 21 – Requisitos Mínimos do Estatuto Social pelo qual conste:

6.2.4.4. que a Concessionária será sediada em município onde está situado sítio aeroportuário integrante do Bloco arrematado;

Para o Bloco Nordeste, portanto, a SPE poderá ser constituída em Recife/PE, Maceió/AL, Aracaju/SE, João Pessoa/PB, Campina Grande/PB ou Juazeiro do Norte/CE. Destes aeroportos, contudo, apenas o do Recife é considerado de grande porte, sendo que os de Maceió, Aracaju e João Pessoa são de médio porte e os de Juazeiro do Norte e Campina Grande são de pequeno porte.

Entretanto, o Estado de Pernambuco entende que a possibilidade de que a SPE seja constituída em qualquer cidade do bloco pode potencializar o risco de uma guerra fiscal entre estados e municípios, considerando que, no Bloco Nordeste, há aeroportos situados em cinco estados da federação e em seis municípios distintos.

O art. 3º, III, da Constituição Federal (CF/1988) estabelece entre os objetivos fundamentais da república a redução das desigualdades regionais, ao passo em que o art. 23 da CF/1988 delega à legislação complementar a edição de normas para a cooperação entre os entes federativos, buscando o equilíbrio do desenvolvimento e do bem-estar em âmbito nacional.

Em obediência ao dispositivo, foi editada a Lei Complementar nº 27/1975, que exige, para o caso do Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), a decisão unânime de todos os Estados.

Busca-se, com isso, proteger o pacto federativo, de base constitucional, evitando que municípios e estados disputem entre si a atração de contribuintes para ampliar a sua arrecadação tributária.

Além disso, deve-se notar que a cidade de Juazeiro do Norte/CE está situada em estado da federação que já possui aeroporto concedido à iniciativa privada. Desse modo, caso o operador do aeroporto de Fortaleza/CE se sagre vencedor da presente rodada, há o risco de que constitua a SPE apenas formalmente em Juazeiro do Norte e estabeleça operação remota, para otimizar custos e estrutura, em prejuízo do desenvolvimento da localidade e, sobretudo, em descumprimento ao que prescreve o edital.

Destaque-se, ademais, que o volume de tráfego do Aeroporto do Recife representa cerca de 59% do volume total do bloco, conforme se depreende da tabela abaixo, extraída do documento intitulado “Aspectos de Regulação Econômica”, anexo ao material objeto da presente audiência pública:

Em verdade, se não fosse pelo Aeroporto Internacional dos Guararapes/Gilberto Freyre, o Bloco Nordeste provavelmente não teria qualquer atratividade econômica para a iniciativa privada.

Diante deste cenário, e buscando evitar a competição desleal entre os entes federativos, o Estado de Pernambuco entende que o item 6.2.4.4 da minuta do Edital do leilão deve contemplar a exigência de que a Sociedade de Propósito Específico seja constituída na cidade que sedia o maior aeroporto do bloco (no caso, Recife, Cuiabá ou Vitória) ou, alternativamente, em cidade situada no mesmo estado do maior aeroporto do bloco.

RESPOSTA

A ANAC agradece a contribuição e informa que, considerando a difusão de aeroportos concedidos no Brasil, muitos deles sob operação do mesmo grupo, bem como a modelagem ora proposta, que reúne sob um mesmo contrato de concessão aeroportos situados em Municípios e, por vezes, Estados distintos, não se vislumbra a necessidade de estipular-se, contratualmente, qual o local em que a Concessionária poderá constituir sua sede. Assim, a minuta de Edital será alterada para exigir-se tão somente que a Concessionária tenha sede em território nacional, garantindo-se, assim, liberdade ao agente privado para o estabelecimento das diretrizes e planejamento do seu empreendimento, podendo, assim, livremente considerar a otimização de seus custos e estrutura. Independente da localização da sede da Concessionária, destaca-se que o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) nº 153 prevê a indicação de responsáveis pela operação aeroportuária em cada aeroporto do bloco, como garantia de que não haverá qualquer prejuízo à prestação do serviço objeto da concessão.

Por fim, cabe ressaltar que a Constituição Federal possui mecanismos específicos para o combate de eventual guerra fiscal, a exemplo do artigo 155, 2º, XII, alínea "g".

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4060
NOME DO CONTRIBUINTE
BRENNO ALLAIM DE SOUSA
CONTRIBUIÇÃO
<p>Propomos as seguintes alterações e inserções à Seção I do Capítulo II, buscando melhor detalhamento das hipóteses relativas às desapropriações e desocupações no âmbito do Contrato:</p> <p>"Seção I - Das Desapropriações, Desocupações e do Reassentamento</p> <p>2.3. A Concessionária será responsável, com obediência à legislação aplicável, pela desapropriação de imóveis privados cuja fase executória do processo de desapropriação ainda não tenha sido iniciada na data de publicação deste Edital, necessários à implantação e operação da Concessão, que se constituirão em bens reversíveis ao Poder Concedente.</p> <p>2.3.1. Os custos decorrentes da desapropriação dos imóveis descritos no item 2.3 serão arcados pela Concessionária.</p> <p>2.3.2. Caso verificada pela Concessionária a necessidade de utilização de áreas que sejam necessárias à implantação e operação da Concessão, ou a retificação das áreas nela já contempladas, esta deverá apresentar ao Poder Concedente todos os elementos e documentos necessários para a declaração de utilidade pública dos imóveis a serem desapropriados, ocupados temporariamente ou sobre os quais serão instituídas servidões administrativas.</p> <p>2.3.3. Os elementos e documentos necessários nos termos do item 2.3.2., deverão ser apresentados ao Poder Concedente, com no mínimo [40] ([quarenta]) dias de antecedência da data prevista para a publicação de novo decreto de declaração de utilidade pública ou retificação do já existente.</p> <p>2.3.4. Para efetivação do procedimento constante do item 2.3.2, a Concessionária deverá especificar de forma detalhada as medidas, limites e confrontações físicas lançadas em plantas.</p> <p>2.3.5. A Concessionária poderá impugnar, em todas as fases processuais adequadas e quando houver elementos técnicos para tanto, os laudos de avaliação ou as decisões judiciais que definam valores ou que utilizem critérios que não considerem a justa indenização do imóvel expropriado, adotando-se os argumentos necessários para a maior economicidade dos gastos relacionados, visando a redução do valor global das indenizações.</p> <p>2.3.6. As impugnações judiciais, igualmente, deverão ocorrer sem prejudicar a realização do depósito judicial do valor correspondente à imissão provisória na posse e levar em conta todos os argumentos e teses que afastem discussões não relacionadas à obtenção do domínio no bojo da ação de desapropriação.</p> <p>2.3.7. Os prejuízos efetivos decorrentes de atrasos ou inexecução das obrigações da Concessionária causados pela demora ou omissão do Poder Concedente serão suportados pelo Poder Concedente, conforme item 5.2.4.</p> <p>2.3.7.1. A Concessionária não terá concorrido para o atraso na imissão da posse dos imóveis indicados no item 2.3.7 acima quando tiver utilizado os recursos e impugnações previstos nos itens 2.3.5 e 2.3.6.</p>

2.3.7.2. Se não houver imissão de posse de imóveis relevantes à consecução do PEA, que comprovadamente inviabilizarem o cumprimento do cronograma da Concessão, este poderá ser ajustado, sem gerar penalidade.

2.4. Para a desapropriação dos imóveis privados cuja fase executória do processo de desapropriação já tenha sido iniciada na data de publicação do Edital, o Poder Concedente responsabilizar-se-á pela defesa nas ações judiciais indenizatórias decorrentes da expropriação de proprietários ou ocupantes dos imóveis privados necessários à implantação e operação da Concessão, bem como por todos e quaisquer custos decorrentes da desapropriação de referidos imóveis.

2.4.1. O Poder Concedente deverá observar os prazos para declaração de utilidade pública apresentados pela Concessionária, conforme cláusula 2.3.2, responsabilizando-se pelos danos decorrentes de quaisquer atrasos, nos termos da cláusula 5.2.4 deste Contrato.

2.4.2. Na hipótese de a Concessionária ser citada nas ações judiciais indenizatórias, deverá nomear à autoria o Poder Concedente, indicando sua atuação na condição de executora do(s) Decreto(s) de Utilidade Pública aplicável(eis), e, portanto, não será responsável pelo pagamento de indenização, requerendo sua exclusão da lide.

2.5. A Concessionária adotará regras de reassentamento em conformidade com as práticas de mercado, responsabilizando-se por todos os custos relacionados à desocupação das áreas ocupadas após o término do Estágio 2 da Fase I-A necessárias à implantação e operação da Concessão, bem como relativas ao reassentamento de pessoas, nos moldes e valores fixados segundo termos e condições equitativas de mercado.

2.6. O Poder Concedente adotará regras de reassentamento em conformidade com as práticas de mercado, responsabilizando-se por todos os custos relacionados à desocupação das áreas ocupadas até o término do Estágio 2 da Fase I-A necessárias à implantação e operação da Concessão, bem como relativas ao reassentamento de pessoas, nos moldes e valores fixados segundo termos e condições equitativas de mercado.

2.6.1. Todos e quaisquer custos e prejuízos efetivos decorrentes de atrasos ou inexecução das obrigações da Concessionária causados pela demora ou omissão do Poder Concedente nos termos do item 2.6 serão suportados pelo Poder Concedente, nos termos do item 5.2.4 deste Contrato.

2.7. O Poder Concedente ou quem este indicar adotará as providências necessárias para a obtenção da propriedade, ocupação temporária e/ou servidão administrativa dos bens imóveis públicos necessários à implantação da Concessão, devendo a Concessionária apoiar o processo quando necessário.

2.8.1. Independentemente da conclusão do procedimento para obtenção da propriedade dos imóveis sob domínio público, o Poder Concedente deverá transmitir sua posse, ainda que a título precário, livres e desembaraçadas, à Concessionária de acordo com o cronograma específico apresentado no PEA.

2.9. A Concessionária deverá solicitar, em até [30] ([trinta]) dias, contados da expedição da carta de adjudicação do imóvel que tenha sido desapropriado ou submetido à servidão administrativa, o registro no Cartório de Registro de Imóveis, em nome do Poder Concedente."

Por fim, propomos a seguinte alteração à cláusula 5.2.4. do Contrato:

"5.2.4. Danos decorrentes do atraso na disponibilização das áreas necessárias à implantação e operação da Concessão cuja responsabilidade pela desapropriação, desocupação temporária e/ou submissão a servidão administrativa seja do Poder

Concedente, nos termos da Seção I – Da Área do Capítulo II – Do Objeto deste Contrato."

JUSTIFICATIVA

A nosso ver, é inviável que a desapropriação e desocupação das áreas seja de integral responsabilidade da concessionária, tendo em vista que o poder expropriatório é do Poder Concedente. Sugerimos maior detalhamento do item, abrangendo inclusive o tratamento que será conferido a processos expropriatórios em andamento. Sugerimos ainda que o estado não só físico como jurídico (incluindo, por exemplo, a matrícula dos imóveis) dos complexos aeroportuários seja descrito em lista/laudo/avaliação que seja anexo ao Contrato de Concessão.

RESPOSTA

A ANAC agradece a contribuição e informa que a mesma não foi acatada, uma vez que as disposições constantes da minuta de contrato e a legislação aplicável à matéria são suficientes para que as Concessionárias adotem as providências necessárias para a desapropriação e desocupação das áreas de sua responsabilidade. Registre-se 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 3.1.37 da minuta submetida a audiência pública 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. Registra-se ainda 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, 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.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4062
NOME DO CONTRIBUINTE
BRENNO ALLAIM DE SOUSA
CONTRIBUIÇÃO
Propomos a inserção do seguinte item 6.16 no Contrato: "6.16. Durante todo o período de Concessão, o Fator X poderá apresentar qualquer valor, desde que esteja compreendido entre o intervalo de -2,00% e 2,00%, sem prejuízo de alterações decorrentes de negociações entre a Concessionária e as Empresas Aéreas, na forma da Seção III deste Capítulo VI."
JUSTIFICATIVA
Entendemos que a previsão de intervalo para fixação do Fator X não prejudica o processo de revisão e alteração do valor com base em negociações entre a concessionária e empresas aéreas na forma das Propostas Apoiadas. Além de prover maior previsibilidade à RPC, a reinserção do intervalo emprestaria maior segurança jurídica à concessão, na medida em que reduziria significativamente as incertezas sobre o coeficiente, sem prejudicar, em todo caso, a possibilidade de negociação entre concessionária e empresas aéreas.
RESPOSTA
A Anac agradece a contribuição e mantém sua posição de que a definição de um intervalo para o Fator X reduz o incentivo para que Concessionária e Empresas Aéreas alcancem um acordo por meio da Proposta Apoiada. A chance de engajamento das partes em uma negociação sobre os parâmetros diminui caso o contrato limite seus valores ou sinalize como a ANAC os calcularia, tornando-os muito previsíveis. Assim, como forma de incentivar a negociação, a Anac propôs a retirada do intervalo para os valores do Fator X e a exclusão do Anexo 11.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4063
NOME DO CONTRIBUINTE
BRENNO ALLAIM DE SOUSA
CONTRIBUIÇÃO
Propomos a seguinte alteração ao item 5.2.12 do Contrato: "5.2.12. Custos relacionados aos passivos ambientais que tenham origem até o término do Estágio 2 da Fase I-A e que não que estejam elencados no Anexo [*] a este Contrato."
JUSTIFICATIVA
Sugerimos que os passivos ambientais da concessão que sejam de conhecimento do Poder Concedente sejam discriminados e elencados na forma de novo Anexo ao Contrato, a fim de garantir maior transparência ao processo licitatório e previsibilidade à futura concessionária quanto aos riscos ambientais que serão assumidos, além de evitar futuras discussões acerca do conhecimento prévio do passivo.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição, mas ressalta que 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 SNAC/MTPA, 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. Adicionalmente, informa que segundo o item 1.35 da minuta de Edital, 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. Por fim, esclarece para fins do disposto no item 5.2.12 do Contrato, que são considerados passivos conhecidos todos aqueles cujas informações sobre sua existência estejam disponíveis para os Proponentes, inclusive aqueles cujas informações sobre sua existência estejam contidas: (i) em documentos emitidos por entidades e órgãos públicos no âmbito municipal, estadual, distrital e federal; e (ii) em quaisquer inquéritos, processos administrativos e processos judiciais.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4064
NOME DO CONTRIBUINTE
BRENNO ALLAIM DE SOUSA
CONTRIBUIÇÃO
Solicitamos à Agência que esclareça quais regras e/ou procedimentos disciplinarão a formulação e aprovação das Propostas Apoiadas, na forma do item 6.23 do Contrato. Em especial por tratar-se de instituto recente no âmbito das Concessões, é importante que todo o aparato legal que será utilizado como argumento para viabilizar as Propostas Apoiadas seja de conhecimento público, inclusive a fim de serem dirimidas eventuais dúvidas e/ou questionamentos mais específicos quanto aos processos em tempo hábil para a boa condução das etapas inerentes à participação nas concessões.
JUSTIFICATIVA
N/A
RESPOSTA
A Anac agradece a contribuição e esclarece que, por se tratar a Proposta Apoiada de instituto recente no âmbito das Concessões, optou-se por prever a regulamentação posterior dos procedimentos do mecanismo, de forma a possibilitar discussões específicas sobre o assunto junto às partes envolvidas. Ademais, a previsão de procedimentos de forma prescritiva no Contrato poderia engessar o mecanismo ao passo que a regulamentação permite sua atualização diante da evolução das melhores práticas.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4065
NOME DO CONTRIBUINTE
BRENNO ALLAIM DE SOUSA
CONTRIBUIÇÃO
Solicitamos as seguintes alterações ao item 2.1 do Contrato: "2.1. Sem prejuízo da regulamentação expedida pela ANAC, serão aplicadas multas em virtude de infrações praticadas pela Concessionária às cláusulas contidas no Contrato de Concessão e seus Anexos, de acordo com o procedimento previsto neste Anexo, observado o disposto no Capítulo VIII do Contrato, desde que tais infrações não sejam resilidas pela Concessionária em prazo de 30 (trinta) dias, a partir de comunicação do Poder Concedente nesse sentido, conforme cada caso."
JUSTIFICATIVA
A fim de prover maior segurança e equilíbrio às Concessionárias na consecução de suas atividades, bem como proporcionar estabilidade às Concessões, solicita-se que o Poder Concedente considere a inserção de prazo de cura de 30 dias para que a Concessionária corrija eventual postura infracional, prezando o Poder Concedente desta maneira pelo cumprimento da legislação e regulamentações aplicáveis à Concessionária em detrimento de pura e simplesmente aplicar multas que não objetivem precipuamente a correção do comportamento da Concessionária.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição, mas informa que a concessão genérica de um prazo de cura para a correção de eventuais irregularidades levaria, indiretamente, a uma prorrogação automática de todos os prazos de cumprimento de obrigações, o que não se coaduna com a lógica do Contrato, que exige o tempestivo e escorreito cumprimento das obrigações nele dispostas, as quais são previamente conhecidas pela Concessionária.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4067
NOME DO CONTRIBUINTE
BRENNO ALLAIM DE SOUSA
CONTRIBUIÇÃO
<p>“4.3. O RTAP deverá contemplar os seguintes dados dos voos de aeronaves que pousaram no aeroporto no mês de referência:</p> <p>4.3.7. Grupo da aeronave (Grupo I ou Grupo II);</p> <p>4.3.8. Tempo de permanência, em pátio de manobras e em pátio de estadia, de aeronaves do Grupo I e do Grupo II;</p> <p>4.3.9. Tarifa de Pouso cobrada de aeronaves do Grupo I, Tarifa de Unificada de Embarque e Pouso cobrada de aeronaves do Grupo II, e Tarifa de Permanência cobrada, em pátio de manobras e em pátio de estadia, de aeronaves do Grupo I e do Grupo II;</p> <p>4.3.10. Remuneração devida em função da Tarifa de Pouso cobrada de aeronaves do Grupo I, remuneração devida em função da Tarifa de Unificada de Embarque e Pouso cobrada de aeronaves do Grupo II, remuneração devida em função das Tarifas de Permanência, em pátio de manobras e em pátio de estadia, de aeronaves do Grupo I e do Grupo II;</p> <p>4.3.11. Forma de pagamento (à vista ou à posteriori) das Tarifas de Pouso, Unificada de Embarque e Pouso, e de Permanência, em pátio de manobras e em pátio de estadia, de aeronaves do Grupo I e do Grupo II;</p> <p>4.3.12. Código identificador da fatura de cobrança das Tarifas de Pouso, Unificada de Embarque e Pouso, e de Permanência, em pátio de manobras e em pátio de estadia, de aeronaves do Grupo I e do Grupo II;</p> <p>4.3.13. Data de reconhecimento contábil da receita da Tarifa de Pouso cobrada de aeronaves do Grupo I, data de reconhecimento contábil da receita da Tarifa Unificada de Embarque e Pouso cobrada de aeronaves do Grupo II, data de reconhecimento contábil da receita das Tarifas de Permanência, em pátio de manobras e em pátio de estadia, de aeronaves do Grupo I e do Grupo II.”</p> <p>Apesar de definidas as aeronaves componentes do GRUPO I, não há menção quanto à definição do GRUPO II de que trata o Anexo 04. Nesse sentido, solicitamos à Agência que disponibilize definição explicitando o objeto do referido grupo.</p>
JUSTIFICATIVA
N/A
RESPOSTA
A ANAC agradece a sua contribuição e esclarece que a redação do Anexo 4 será alterada de forma a excluir o termo "Grupo II", de forma que as operações serão caracterizadas de forma binária podendo pertencer ou não ao Grupo I, que por sua vez está definido naquele anexo.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4068
NOME DO CONTRIBUINTE
BRENNO ALLAIM DE SOUSA
CONTRIBUIÇÃO
<p>"3.9.6 Obter, em até 12 meses, a contar da data de assunção das operações, e conforme o disposto no item 3.9.3, a aprovação definitiva do PSA.</p> <p>4.1.4.7 Revisão e melhoria das condições de infraestrutura em termos de acessibilidade em função das normas vigentes; e"</p> <p>Solicitamos esclarecimentos à Agência quanto ao processo de habilitação e aprovação do PSA. Qual será o prazo para análise da ANAC? Existem requisitos mínimos para aprovação do plano de treinamento? Finalmente, qual a interpretação dada ao trecho "em função das normas vigentes" no item 4.1.4.7? Qual o escopo das referidas normas, dado que se tratam de soluções imediatas e temporárias uma vez que o restabelecimento do nível de serviço da Fase I-B ainda não terão sido implementados? Há qualquer delimitação ao trata-se de termo genérico que remete à legalidade do processo de revisão e melhoria das condições da infraestrutura?</p>
JUSTIFICATIVA
N/A
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que os procedimentos para apresentação e aprovação do PSA na área competente da Agência constam nos regulamentos específicos de AVSEC. As normas de acessibilidade aplicáveis são aquelas atinentes a qualquer tipo de edificação de grande porte e afluxo de pessoas, não diferindo os aeroportos daquelas, nesse sentido.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4069
NOME DO CONTRIBUINTE
BRENNO ALLAIM DE SOUSA
CONTRIBUIÇÃO
<p>Propomos as seguintes alterações aos itens 9.1, 9.1.1 e 9.2 do Contrato:</p> <p>"9.1. É admitida a subcontratação de obras e serviços pela Concessionária, sendo vedada a subcontratação da operação do Aeroporto, sem a prévia autorização da ANAC.</p> <p>9.1.1. A subcontratação da operação do Aeroporto será permitida no caso de transferência do controle ou da administração temporária da Concessionária para o Financiador, nos termos do item 10.9 e seguintes, e apenas enquanto permanecer essa condição.</p> <p>9.2. A subcontratação de obras e serviços não elide a responsabilidade da Concessionária pelo cumprimento das cláusulas contratuais, bem como da legislação e das normas da ANAC."</p>
JUSTIFICATIVA
<p>ERRATA: Favor considerar a seguinte justificativa com relação às sugestões sobre os itens 9.1, 9.1.1 e 9.2:</p> <p>Entendemos, com base nas apresentações proferidas pela ANAC, pela SAC e pela Secretaria do PPI por ocasião das Audiências Públicas, acerca da política adotada nesta nova Rodada de Concessões, que está se fomentando a ampla concorrência no certame, em decorrência de o setor aeroportuário apresentar-se consolidado em termos de pluralidade de players.</p> <p>Corroborando o acima exposto, houve uma larga evolução regulatória setorial, privilegiando a capacidade de gestão do novo concessionário, tanto em sede de gestão tarifária, como em sede de gestão de investimento necessário ao atendimento do Nível de Serviços Públicos a serem ofertados, pois se tratam de blocos de aeroportos de baixo movimento e heterogêneos, em sua maioria, de baixa rentabilidade.</p> <p>Neste sentido um ponto que se destaca é a necessidade de não se restringir a forma de demonstração do atendimento aos requisitos de habilitação técnica por parte da Proponente exigidos para o certame, a fim de se atingir o objetivo de alta concorrência para o processo de concessão e se evitar o risco de baixa concorrência, como ocorrido no certame passado (3 players para 4 ativos).</p> <p>Em relação ao tema proposto, considerando que:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. A habilitação técnica foi, na primeira rodada - São Gonçalo do Amarante, focada na capacitação pessoal dos profissionais vinculados à proponente, com base em regulação setorial que estava em fase de elaboração, privilegiando a atratividade ao certame; 2. Nas rodadas subsequentes o foco foi atrair players internacionais e fomentar a concorrência entre os aeroportos concedidos, a comprovação da habilitação técnica foi limitada à comprovação de participação societária na concessionária de operadores aeroportuários (pessoas jurídicas) com 5 (cinco) anos de operação em aeroportos e, nas rodadas 3 e 4, que tivessem processado

quantidades de passageiros equivalentes ao porte dos aeroportos aos quais estivessem concorrendo;

3. A regulação setorial de segurança operacional (RBAC 153 e 139) bem como a vasta regulamentação AVSEC (que estão consolidadas desde o ano passado) trazem os requisitos de capacitação técnica de forma ampla e descritiva que os profissionais vinculados ao operador aeroportuário devem demonstrar para o início das operações no término da fase 1-A;

4. A não restrição da forma de comprovação da habilitação técnica é juridicamente viável, seja pela subcontratação da operação aeroportuária, seja pelo vínculo dos profissionais ou dos operadores aeroportuários à Proponente, demonstrado no momento do certame;

5. Que a modalidade de comprovação da habilitação técnica trazida pela minuta de edital limita a participação de fundos de investimento e empresas, com notória capacidade de gestão e grande solidez econômica e financeira, no certame, mesmo que demonstrem atender a habilitação técnica exigida pelos Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil ao desempenho das atividades concessionada, devido à exigência incondicional da participação de um operador aeroportuário como sócio da concessionária;

6. Considerando que a não restrição do modo de comprovação da habilitação técnica contribuirá para o aumento de proponentes participantes.

Destaca-se que a contribuição não é no sentido de retirar ou mitigar a habilitação técnica em si, e sim no sentido de não se restringir a forma de demonstração de tal habilitação técnica para pessoas jurídicas interessadas no certame, ou seja, através da contratação de pessoa jurídica ou profissionais que atendam às exigências contratuais e regulamentares do Poder Concedente.

A título de exemplo, pode-se referir à rodada de concessão da BR-101/290/386/448/SC/RS, que assim exige para habilitação técnica, no Item 12 do Edital:

A Proponente deverá apresentar, para a comprovação da sua qualificação técnica, os seguintes documentos: Tabela VII – Documentos relativos à qualificação técnica Indicação do(s) nome(s) do(s) Profissional(is) Qualificado(s), observado o disposto no item 13 abaixo, e comprovação de seu(s) registro(s) ou inscrição(o~es) na(s) respectiva(s) entidade(s) profissional(is) competente(s).

Relativamente ao conjunto de Profissional(is) Qualificado(s) indicado pela Proponente, atestado(s) de responsabilidade técnica, emitido(s) por entidades públicas ou particulares, devidamente certificado(s) pelo(s) conselho(s) que regulamenta(m) o exercício da(s) respectiva(s) profissão(o~es), de execução, coordenação, gerência ou supervisão de:

(i) construção e/ou recuperação de pavimentos de concreto asfáltico;

(ii) obras de ampliação de capacidade ou implantação de rodovia em pista dupla; e

(iii) administração, gestão e operação de rodovias.

Os atestados somente serão aceitos se o(s) Profissional(is) Qualificado(s) possuir(em) vínculo com a Proponente na Data para Recebimento dos Envelopes, nos termos do item 13 abaixo.

O(s) Profissional(is) Qualificado(s) vinculado(s) à matriz e/ou filial de empresa estrangeira, que não necessite(m) ter registro(s) ou inscrição(o~es) em entidade(s) profissional(is) brasileira(s), mas sim do outro país, e os atestado(s) de responsabilidade técnica a serem apresentados poderão ser emitidos por entidades públicas ou particulares do outro país.

Ressalta-se, ainda, apenas como incentivo ao fomento da concorrência e melhor atendimento do interesse público, que há três grandes operadores aeroportuários no Nordeste do país, com capacidade de participarem sozinhos do Bloco Nordeste. Caso qualquer desses operadores seja vencedor do Bloco Nordeste do certame, poderá observar-se uma concentração de mercado. Note-se que a possibilidade de concentração de mercado foi amplamente combatida na rodada anterior.

RESPOSTA

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a mesma não será acatada, posto que a vedação à subcontratação contida no item 9.1 da minuta do contrato, associada à necessidade do Operador Aeroportuário integrar a Sociedade de Propósito Específico, garante que este esteja economicamente engajado no projeto, assumindo os riscos e transferindo sua experiência e conhecimento à Concessionária.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4070
NOME DO CONTRIBUINTE
PAULO FRANCISCO FERREIRA COSTA
CONTRIBUIÇÃO
<p>O presente arquivo trata do PEA, sendo que temos mais outros 4 arquivos que dão suporte a ele. Em razão do sistema não estar aceitando a submissão dos demais arquivos de uma única vez, estamos submetendo os demais por correio eletrônico em concessoes.blocos@anac.gov.br</p> <p>2. – Definitions</p> <p>It is important to establish definitions and KPIs against which measurements can be made and to improve the preparedness for events.</p> <p>Section 2.1.11 recommends a review of PGI by the Concessionaire as a result of the actual peak hour demand exceeding the PGI peak hour demand by 30% (thirty percent). If demand were to be exceeded by 30% then the capacity would already become very constrained. Exceeding demand by this amount would be reflected in a huge growth in traffic, which must be addressed long before this level is reached. Even a 10% increase would reflect significant growth.</p> <p>An approach which would deliver greater predictability is one that measures peak hour demand across a series of terminal processors (using several indicators to initiate a detailed evaluation) as part of an annual review in which forecasts are updated and capacity/demand assessments are conducted. This is described in further detail in below under section 5."</p> <p>5. – Minimum specifications for the passenger terminal: Airport Master Plan</p> <p>It is important that all concessionaires include the delivery of a 50 years master plan which considers the ultimate development potential of the airport site. This master plan should be done in formal consultation with stakeholders and shall be signed off by the same stakeholders before it is finalized. No airport infrastructure project should proceed until the agreed Master Plan is in place. Every airport infrastructure project should be linked to and guided by the Master Plan.</p> <p>The airport master plan should clearly define the capacity trigger points where the concessionaire will need to undertake a demand/capacity analysis agreed by the airlines. Such a study is to be conducted by a qualified and independent third party. As a reference, please find attached the description of a method for well-defined investments triggers, extracted from the Athens (Greece) contract framework: This document should be used for guidance as an example."</p> <p>6. – Airport Infrastructure improvements</p> <p>IATA proposes to change the clause for all airports so to consider design characteristics according to the peak-hour, therefore having a homogeneous condition for all airports to be conceded. IATA understands ANAC's original intent was to possibly simplify the process, having a less rigorous approach for the airports with less than one million passengers per year. A homogenous planning criteria, besides being an internationally recognized methodology which provides clear planning parameters, does not generate unnecessary burden for the concessionaire, while also supporting the consultation process adopted by the Agency. A previous agreement between the operator and the airlines on the magnitude of eventual investments will</p>

lead to better decisions in how the facilities shall be expanded, when they will need to be expanded and including the impacts on operational and capital costs.

In regards to the expansion of the airport components, including passenger terminal, baggage system, apron, parking and other facilities, IATA recommends to use a planning horizon of 5 years of extra capacity beyond the expected opening date of each facility, instead of planning for passenger peak-hour demand on specific months, as described in the first item for each airport. The 5 year horizon represents an assumed timeframe to conduct the capacity analysis, planning, design, approval, construction and testing of new infrastructure.

This is in line with international best practices in terms of investment cycles, avoiding a too frequent repetition of infrastructure planning processes."

7. – Infrastructure Management Plan (PGI)

IATA is concerned that the presentation of the PGI 180 days after signature of contract does not allow time for proper consultation with the airlines. For the sake of proper discussion and agreement on the capital expenditure, IATA suggests to use as a reference 12 months for the parties to come to an understanding for the requirements for each site.

In this sense, clause 7.3 stipulates the mere presentation of the PGI to the airlines. IATA kindly requests that this be amended so that a thorough consultation process is put in place from the very early stages of the PGI discussions. Joint determination with the airlines flying to a given airport of operational requirements, traffic forecasts, operational and capital costs, amongst other relevant project items is the only proven process to deliver a consistent and coherent plan for the future development of the site.

In regards to the anticipated review of the PGI, IATA's understanding of the current text assumes that a degradation of the service level is intrinsic for the period between the verified excess demand in regards to the originally planned passenger volumes, and the commissioning of new facilities.

In order to stimulate a better alignment between airports and airlines, IATA recommends that the parties meet at least once a year to review certain business indicators, including anticipated demand for the next 5 years (please refer to comments to Chapter XV to the concession contract).

The concessionaires should prepare a 20 year forecast as part of the master plan development. In addition, the concessionaires should undertake an annual forecast review in order to determine how the revised forecasts compare with the long term forecast and adjust the forecast for the next five years accordingly.

Taking advantage of such yearly meetings, if the annually revised forecast demand for the following five years is expected to significantly exceed the five year demand, a review of the PGI should be initiated.

This would be part of the concessionaires' requirement to publish their annual capacity assessment. It is important to note that the target level of service 'Optimum' represents a range. In order to avoid the possible service level degradation effects, IATA proposes that a review of the PGI be initiated before the 'Under Provision' level is reached. Here again the example of Athens can be used as guidance to structure this.

Lastly, the requirement for an airport handling 100.000 passengers per year to conduct a detailed "computer simulation modelling" may not be cost-effective, realistic or desirable. IATA recommends that this clause applies exclusively for airports with more than five million passengers per year, and be adjusted to be more balanced for the medium and smaller airports.

As long as the appropriate level of detail is provided, in line with international best practice, the parties will have the opportunity to agree on a methodology for presentation that demonstrates the balance of the airport components. Furthermore, assuming that clause 7.11.2.2.2 is kept, ANAC can always request computer simulations if not comfortable with the results provided.

In regards to item 7.11, IATA's understanding is that it is the sole responsibility of the concessionaire to produce the ACI and PMI as per items 7.11.1 and 7.11.2, with no external or independent oversight. In that sense, IATA suggests that ANAC considers consultation by the concessionaire with the airlines to provide for a balanced and aligned approach in regards to the maintenance and expansion needs, which should be in line with the master plan."

8. – Service Quality (Q factor)

In regards to the Q factor, IATA assesses that the current upside to the "Q" factor only serves the purpose of the concessionaires, as it generates the opportunity for an extraordinary return to the investors. IATA is convinced that ANAC understands the market powers and especially the pressures from the society and the political environment for a competitive and inclusive sector.

In that sense, and based on the dynamics of the aviation market, IATA believes that consumers are not willing to pay for a level of service that exceeds their needs. For that reason, IATA urges ANAC to revisit the definition of the bandwidth of the "Q factor" and remove its bonus aspect.

For the avoidance of doubt, a rebate mechanism should be maintained if the regulated companies deliver a lower than agreed service level. Airlines and passengers pay a price for an expected service level. If such service is lower than expected, it would mean that users paid more than what they should, and therefore should receive a rebate for having paid excessively in the first place.

In terms of the composition of the Q factor itself, please refer to IATA's comments for Appendix C below. "

Appendix A

As per item 7.11.1, the concessionaire is to present an ACI as per Appendix A. IATA starts by admitting not having full understanding of the consequences and requirements derived from the presentation of the ACI to ANAC. With the above in mind, IATA kindly inquires if the definitions under item 1 would not generate undesirable incentives in terms of the quality of the infrastructure. Airlines and passengers do not required nor are not willing to pay for infrastructure that exceed their operational and service expectations.

Under this construction, IATA would suggest to redefine the criteria as below:

- Meets Agreed Standard – no operational deficiencies, standards met
- Does Not Meet Agreed Standard –operational deficiencies, standards not met"

Appendix B

In regards to the parameters for minimum dimensioning of infrastructures, IATA recommends the use of the 'optimum' level of service for planning purposes, as per the guidelines contained in the Airport Development Reference Manual (ADRM), a joint publication by IATA and ACI (Airports Council International).

The airport environment and the operational and planning requirements are in constant evolution to meet the current and future demands from the business and the travelers. In order to keep pace and provide guidelines for airport planning, IATA and ACI are committed to update the ADRM on a regular basis. Both organizations anticipate that digital transformation of airports will lead to several of the currently

displayed planning references, many of them incorporated in Appendix B, to look very different or completely disappear in the coming 5 to 10 years.

IATA believes it is difficult to justify the definition of a parameter like “occupancy time per component” in a concession contract. IATA anticipates that the parameters will be different by airport and even in the same airport when the traffic mix changes, increasing complexity and more likely to become a point of tension between ANAC and the concessionaire, to the detriment of all stakeholders, including airlines and passengers.

Therefore, to avoid quoting figures and using an internationally accepted reference, such as the ADRM, will allow for a simpler, more flexible and coherent use of the required minimum parameters for the life of the concession contract. IATA understands that allowing for the parties to jointly determine such criteria, to be vetted by the Regulator prior to its implementation, helps align business objectives to the market demands, and avoids the risk of imposition unnecessary costs to the operation. Furthermore, this development is completely aligned with and would be interpreted a natural result of the current proposals of the Agency to no longer determine ex-ante criteria for the Q and X factors.

In regards to the formula proposed under item 1, IATA is not convinced that it is representative for investment triggers, nor that it would be an accurate tool to analyze capacity. As previously mentioned, capital investment triggers should be exclusively based on a detailed demand/capacity analysis once the demand trigger point, previously defined, is reached (please see the Athens airport example).

IATA anticipates that the use of this formula will most likely result in under provision of service levels as an investment will only be triggered when Capacity / Demand is smaller than 1. As per the proposed approach, detailed planning will only initiate at that point, with the subsequent obtaining of permissions and construction start, which can take up to 3-5 years to be completed depending on the complexity. This will mean that at least 3-5 years of operation will transpire where capacity is below demand, with a degraded level of service and the potential of loss of business opportunities for the parties, including the city and region served, its economies and society.

In that sense, IATA recommends removing the use of a formula as an investment trigger. The reasons for that are:

- o An airport is a very complex and dynamic infrastructure with many inter-related sub-systems. A simplified formula will never be able to reflect that complexity and the concession contract runs the risk to be “triggering” investments that are not well timed (too soon or too late) or that are no longer relevant;

- o Airport infrastructure projects have a very long process before they can be activated (planning, design, approval, construction and testing). This can result in lead times of up to 5 years before the new infrastructure enters into service. For this reason, the formula provided will result in the infrastructure being provided too late (only triggers investments when demand already exceeds capacity);

- o Whatever methodology is used, it needs to consider the forecasted demand and ensure that infrastructure is able to provide adequate capacity for at least the minimum number of years required to deploy new capacity;

- Focusing only in processing areas and fixed parameters can result in neglecting other areas that have a significant impact on capacity for the airport (i.e. circulation spaces, airside infrastructure elements, baggage handling system, surface access or other airport support elements).

It is international best practice to use demand triggers. This demand triggers should be carefully assessed and be defined providing sufficient lead time for the infrastructure to be built before demand significantly exceeds capacity.

The demand triggers should be defined with the relevant parameters for each area of the airport. For instance:

- o Airside Infrastructure triggers should be linked to aircraft movements (annual / peak hour);
- o Passenger terminal triggers should be linked to passenger demand (annual / peak hour);
- o Baggage handling triggers should be linked to bag processing demand;
- o Cargo triggers to cargo throughput;
- o Fueling infrastructure triggers should be linked to aircraft fueling demand (annual/peak);
- o Etc.

These demand triggers should never automatically trigger a capital program. A full demand / capacity assessment should always be undertaken to understand the root causes of the capacity issue and target the infrastructure development projects to solve those capacity constraints.

Please note that technological changes and process changes can improve the capacity of an airport significantly without the need to construct additional infrastructure. Therefore, the outcome of a demand / capacity analysis may result in a need to change the demand triggers.

In that sense, IATA recommends to change this clause to require the airport to annually publish their capacity assessment in comparison to the demand triggers. This will give the concessionaire more flexibility to justify that capacity and consult with the users on ways to improve the capacity, potentially postponing capital programs."

Appendix C – Airports with more than five million passengers per year

As per item 7, airlines need to be consulted in regards to Service Quality Plan (PQS). IATA believes the desired approach should be to mandate the establishment of a Service Level Agreement (SLA, or PQS) between airport and airlines, allowing the parties more flexibility to prioritize what elements are important for the operation.

SLA's typically include airline-facing services provided by the airport, fostering operational alignment and efficiency gains. The currently proposed items under the PQS need to be expanded to include other airline-facing services.

On an additional note, SLA's allow airlines to co-determine with the airport the "value for money" for the services being delivered, as airports are typically of monopolistic. Furthermore, the ultimate objective of SLA's should be for the parties to guarantee a stable and predictive operational environment, which intrinsically affects passengers positively, while aiming at reduced unit cost.

In that sense, the Secretariat for Civil Aviation (SAC) lead a working group composed by ANAC, ANEA, ABEAR and IATA that elaborated a draft of a SLA framework to be used by the parties. IATA believes it is a good starting point for the purposes of the PQS. IATA is ready to work in collaboration with ANAC to further develop such a concept. Please see attached IATA's position on service level agreements.

IATA recommends adding a clause where all parameters included in the appendix for the PQS (SLA) can be changed if an agreement between the concessionaire and the users is reached through consultation.

In regards to item 14, airlines are intrinsically competitive and have differentiated products, offering their passengers various service levels which range in price. Passengers choose their airline based on product and price. An airline's service level

is a product decision and a business decision which should not be subjected to hard limits defined in any concession agreement. Airlines are not contractual parties to a concession agreement. Therefore, we do not believe such a provision belongs in a concession contract but rather part of an airport/airline consultation covering provisions for a smooth operation.

In regards to the concessionaires disclosing their performance for the quality indexes (IQS), IATA recommends that the concessionaires be asked to publish the monthly results in a clearly and easily identifiable section in their websites.

For the events in which the concessionaire incurs in a service delivery failure, ANAC requires the concessionaire to elaborate an action plan in which consultation is included. For the sake of guaranteeing the necessary level of attention and action, IATA recommends to introduce an escalation clause. Please refer to item 6 of the attached position paper on SLA best practices.

JUSTIFICATIVA

A IATA se manifesta com contribuição ao PEA e exemplos de regulação que se mostraram satisfatórias no mundo.

RESPOSTA

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que:

(i) o item 2.1.11 do PEA prevê que o Plano de Gestão da Infraestrutura deverá ser revisado antecipadamente, caso as demandas prevista e realizada em um determinado ano diverjam em 30%. Trata-se de um gatilho de revisão documental, pois as revisões ordinárias do PGI devem ser realizadas quinquenalmente e, neste intervalo, pode haver, em função de diversos fatores, esta diferença entre a demanda projetada e a realizada. Isto não significa que os parâmetros de nível de serviço na operação do aeroporto possam ser extrapolados em 30%. De acordo o item 3.1.5 do PEA, o nível de serviço deve, obrigatoriamente, a partir do início da Fase II, ser atendido durante todo o prazo da concessão.

(ii) os requisitos do Plano Diretor estão definidos em regulação técnica da ANAC, os quais também têm interface com a Autoridade Aeronáutica brasileira.

No Contrato de Concessão, o planejamento da expansão balanceada, com o provimento de capacidade de infraestrutura dentro dos parâmetros de níveis de serviço contratuais, é apresentado pela Concessionária na forma do PGI, para o prazo de vigência da concessão, que varia entre 20 a 30 anos. Autores referenciados, a exemplo de Neufville & Odoni, sugerem que um horizonte de 20 anos representa prazo razoável para realização de planejamentos de longo prazo em aeroportos, devido às grandes variações de demanda ao longo dos anos e das alterações de condições de contorno de planejamento, além do surgimento de novas técnicas construtivas e de novas tecnologias. Portanto, considerando o propósito do PGI, já praticado nas outras rodadas de concessão de aeroportos, entende-se que o prazo a ser considerado nos estudos de planejamento está coerente com o objetivo almejado.

(iii) quanto aos parâmetros mínimos de dimensionamento aplicáveis aos aeroportos de menor demanda, entende-se que a experiência da ANAC na operação desses aeroportos, corroborada pelos conceitos utilizados nos EVTEA, permitam a elaboração de modelo diferenciado, sem que este implique em abrir mão de performance da Concessionária no atingimento do Nível de Serviço esperado. Tal metodologia é apresentada com a finalidade de adequar os conceitos à realidade e à peculiaridade da operação realizada nesses aeroportos, cujo design difere bastante

do que se verifica em aeroportos maiores. Todavia, aproveitando-se o ensejo, informa-se que a tabela I do Apêndice B contida no PEA será revisada, de maneira a melhor refletir o modelo empregado por ocasião dos estudos.

Com relação aos horizontes de expansão, o Contrato de Concessão prevê a necessidade de investimentos imediatos na Fase I da Concessão, sobretudo para os terminais de passageiros e as infraestruturas diretamente associadas a este empreendimento, em função da demanda máxima representada pela(s) aeronave(s) de maior capacidade de passageiros que operem voos comerciais no aeroporto, adicionada uma margem de 30%, que representa um horizonte mínimo de capacidade até que o próximo gatilho seja disparado. Já na Fase II, a periodicidade de realização dos investimentos segue racional análogo ao das demais rodadas de Concessões de Aeroportos, em que o objetivo é o pleno atendimento ao nível de serviço durante todo o prazo da Concessão.

Por fim, entende-se que os requisitos de habilitação técnica definidos para o leilão pressupunham experiência e expertise necessárias para a garantia da execução do planejamento de uma infraestrutura balanceada e compatível com a demanda e com as necessidades dos usuários, dispensando a prescrição antecipada da demanda pelo Poder Público.

(iv) quanto ao prazo para apresentação do PGI, informa-se que este será alterado, acatando-se a sugestão, passando a ser de 12 (doze) meses, contados da eficácia do Contrato de Concessão.

No que se refere à participação das empresas aéreas, entende-se que o mecanismo previsto nos itens 15.2 e 15.3 do Contrato de Concessão, relativo ao processo de consulta às partes interessadas, seja suficiente para estimular que o plano seja discutido desde o início de sua elaboração.

O item 2.1.11 do PEA prevê que o Plano de Gestão da Infraestrutura deverá ser revisado antecipadamente, caso as demandas prevista e realizada em um determinado ano diverjam em 30%. Trata-se de um gatilho de revisão documental, pois as revisões ordinárias do PGI devem ser realizadas quinquenalmente e, neste intervalo, pode haver, em função de diversos fatores, esta diferença entre a demanda projetada e a realizada. Isto não significa que os parâmetros de nível de serviço na operação do aeroporto possam ser extrapolados em 30%. De acordo o item 3.1.5 do PEA, o nível de serviço deve, obrigatoriamente, a partir do início da Fase II, ser atendido durante todo o prazo da concessão.

Quanto à periodicidade de ocorrência das reuniões entre a Concessionária e as empresas aéreas, entende-se que a definição não deva ser objeto de regulação por meio do Contrato de Concessão. Acredita-se que os mecanismos contidos no Capítulo XV do Contrato sejam suficientes para estimular a discussão entre as partes, que deverá ocorrer conforme a necessidade. Entende-se que eventuais intervenções regulatórias nesse sentido possam ocasionar resultados indesejáveis.

No Contrato de Concessão, o planejamento da expansão balanceada, com o provimento de capacidade de infraestrutura dentro dos parâmetros de níveis de serviço contratuais, é apresentado pela Concessionária na forma do PGI, para o prazo de vigência da concessão, que varia entre 20 e 30 anos. A discussão com as partes interessadas deverá ocorrer conforme a necessidade, sem que o Poder Concedente precise atuar no estabelecimento de periodicidade específica, fixando-a no Contrato de Concessão.

Quanto à simulação aeroportuária, talvez não tenha ficado claro, devido a erros de referências contidos no Apêndice G disponibilizado à Audiência Pública. No entanto, esclarece-se que os requisitos de simulação são aplicáveis apenas para os

aeroportos que processam mais de 1 milhão de pax/ano. Informa-se que o Apêndice G será revisado.

Por fim, esclarece-se que, tendo em vista que o ACI e o PMI são partes integrantes do PGI, entende-se que, nos termos dos itens 7.2 e 7.3 do PEA, tais documentos estejam contemplados no processo de consulta às partes interessadas.

(v) os incentivos relativos à qualidade do serviço previstos no contrato de concessão para aeroportos com movimentação igual ou superior a 5 mi/pax/ano englobam (i) penalidade por não cumprimento dos padrões definidos no contrato de concessão por dois períodos consecutivos ou não; (ii) decréscimo de até 7,5% a ser aplicado no reajuste anual com base na performance do serviço prestado pela concessionária; e (iii) bônus de até 2% a ser aplicado no reajuste anual com base na excelência do serviço prestado pela concessionária. Dessa forma, verifica-se que o contrato prevê uma gama de incentivos e um peso maiores para o caso de não atendimento dos padrões de qualidade esperados. Contudo, é prevista uma bonificação em casos de superação dos padrões mínimos de qualidade definidos, o que visa a estimular a prestação de serviço de excelência, em um setor reconhecidamente dinâmico e com uma evolução tecnológica constante, o que exige uma modernização e atualização continuada dos serviços prestados. Ademais, importante destacar que a concessão de aeroportos no Brasil é recente, portanto o fator concorrencial que pode gerar um incentivo natural para a melhoria da prestação dos serviços ainda está em fase inicial, o que também corrobora a escolha regulatória da Agência nesta rodada de concessões em manter os incentivos supramencionados na classe de aeroportos que movimentam mais de 5 milhões de passageiros por ano. Destaca-se ainda que na busca de manter as obrigações contratuais de acordo com as melhores práticas internacionais foi realizado um benchmarking internacional - englobando países com maior experiência no campo de concessão de aeroportos, como por exemplo na Inglaterra e França -, que verificou como prática a adoção de mecanismo de incentivo à prestação de serviço com qualidade a possibilidade de obtenção de bônus pelos concessionários. Ainda no contexto de melhores práticas, foi incorporado ao contrato de concessão a possibilidade de apresentação de uma Proposta Apoiada - a ser apresentada pela Concessionária, com apoio das empresas aéreas -, oportunidade em que poderá ser discutido e apresentado para aprovação da ANAC novos mecanismos de incentivo à qualidade do serviço, incluindo as bandas de decréscimo e bônus previstas inicialmente para o Fator Q. Por fim, no âmbito legal, a Lei Nº 8.987, de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, define como incumbência do poder concedente, no caso a ANAC, o estímulo ao aumento da qualidade do serviço prestado pelos concessionários. Diante de todo o exposto, entende-se que a opção regulatória da Agência em prever a possibilidade de aplicação de bônus no reajuste de acordo com a qualidade do serviço prestado está justificada.

(vi) após a Concessionária inspecionar, analisar e avaliar criticamente as condições das instalações aeroportuárias existentes, de forma recorrente e criteriosa, é por meio do relatório "Avaliação das Condições das Instalações (ACI)" que se registra no Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI) o resultado da avaliação.

De forma coerente, estas análises subsidiam o planejamento e a implementação de ações corretivas e de melhorias, que são inseridas no "Plano de Melhorias da Infraestrutura (PMI)", cujo objetivo é garantir que as respectivas instalações permanecerão em condições operacionais seguras e adequadas, atualizadas tecnologicamente ou até mesmo substituídas. Portanto, entende-se que prescrever

parâmetros de atendimento a um padrão previamente acordado não coaduna com o racional contratual do relatório proposto.

(vii) os parâmetros de nível de serviço adotados no PEA foram baseados em estudos que levaram em consideração, dentre outros aspectos, os preceitos contidos no ADRM da IATA. Referem-se a métricas de conforto e de desempenho de processamento e estão, em sua maioria, dentro dos limites do chamado "nível ótimo" do ADRM.

Em face da necessária segurança regulatória e previsibilidade para as partes, entende-se que deve-se prever claramente os valores a serem praticados quando da verificação do cumprimento às obrigações contratuais por parte da Concessionária. Outrossim, o Contrato também prevê mecanismos de revisão dos parâmetros da Concessão, de forma a permitir as repactuações consideradas necessárias.

(viii) o Plano de Qualidade de Serviço - PQS e o Acordo de Nível de Serviço - ANS não devem ser confundidos. Diante disso e considerando a contribuição recebida, a ANAC revisou o texto referente a esses assuntos com o objetivo de esclarecer as disposições contratuais. O PQS é um documento em que a Concessionária deve demonstrar o planejamento realizado para assegurar a qualidade dos serviços prestados aos usuários, elaborado após consulta às empresas aéreas, contendo, minimamente, o disposto no item 9. O Acordo de Nível de Serviço - ANS, por sua vez, trata-se de uma definição de compromissos celebrados entre a Concessionária do Aeroporto e as empresas aéreas com o objetivo de melhoria dos serviços prestados, e ganho de eficiência das operações, sempre respeitando os limites mínimos dos níveis de serviço estabelecidos no contrato. Assim, verifica-se que o PQS tem seu conteúdo mínimo definido no Contrato, o que não pode ser alterado, já na elaboração dos ANS as partes possuem total flexibilidade para definirem seu escopo, não podendo contudo resultar em prestação do serviço abaixo dos padrões mínimos estabelecidos no contrato, e tampouco alteração contratual. Importante reforçar que os protocolos de concordância dos ANS devem ser encaminhados juntamente com o PQS e caso as partes não cheguem a um acordo, a Concessionária deverá encaminhar à ANAC, juntamente com o PQS, um relatório de consulta (conforme item 15.3 do Contrato de Concessão) contendo as divergências encontradas e justificativas para não realização do acordo. No que tange às publicações dos resultados mensais dos IQS, informa-se que o item 19 já prevê a sua publicação mensal pelas concessionárias em seus sítios eletrônico. Em relação à sugestão de utilização do procedimento exposto no item 6 do documento "SLA best practices" relativo ao plano de ação, cabe informar que o procedimento proposto pode ser componente do ANS a ser celebrado entre a Concessionária e as empresas aéreas, uma vez que a proposta demandaria um alto custo regulatório da ANAC para acompanhar/fiscalizar todos os níveis de abordagem previstos, além de abordar procedimentos de gestão interna do aeroporto.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4072
NOME DO CONTRIBUINTE
CECILIA THOME ALVAREZ
CONTRIBUIÇÃO
<p>A Sociedade de Advogados Queiroz Maluf, inscrita na Ordem dos Advogados do Brasil Seccional de São Paulo sob o nº 15.052, vem, respeitosamente, no âmbito da Audiência Pública nº 11/2018, que tem por objetivo a concessão da ampliação, manutenção e exploração dos aeroportos de Recife (PE), Maceió (AL), Aracaju (SE), João Pessoa (PB), Campina Grande (PB) e Juazeiro do Norte (CE), formando o Bloco Nordeste; dos aeroportos de Vitória (ES) e Macaé (RJ), formando o Bloco Sudeste; e dos aeroportos de Cuiabá (MT), Sinop (MT), Barra do Garças (MT), Rondonópolis (MT) e Alta Floresta (MT), formando o Bloco Centro-Oeste, apresentar algumas considerações relacionadas à modelagem de concessão em bloco (incluída aqui aquelas relacionadas à possibilidade de um licitante sagrar-se vencedor em mais de um dos blocos ofertados), buscando, com isso, contribuir para o desenho final da nova rodada de Concessões Aeroportuárias.</p> <p>(i) Garantia da Proposta Considerando a possibilidade de um licitante sagrar-se vencedor para mais de um bloco, sugere-se que sejam previstas garantias de proposta adicionais, para aquele licitante que apresente proposta econômica para mais de um bloco. Busca-se, com isso, afastar licitantes que não estejam preparados para a gestão de mais de uma concessão.</p> <p>(ii) Qualificação Técnico-Operacional Na mesma linha do comentário acima, considerando a possibilidade de um licitante sagrar-se vencedor para mais de um bloco, abaixo serão tecidas considerações referentes à qualificação técnico-operacional dos licitantes, que tem por objetivo averiguar a aptidão técnica das licitantes para a execução do objeto licitado. Para essa exigência, o aspecto de concessão em bloco novamente merece especial atenção, pois a técnica empregada na gestão de um único ativo (ou um bloco) é bastante distinta daquela necessária para mais de um. Considerando as realidades envolvidas na operação de mais de um aeroporto (ou bloco de aeroportos), sugerimos que as exigências de qualificação técnica considerem (i) os quantitativos de movimentação envolvidos no bloco (ou em mais de um) e (ii) a operação simultânea de mais de um aeroporto.</p> <p>(iii) Garantia de Execução Como condição para assinatura do contrato de Concessão, o licitante vencedor deverá prestar garantia de execução para o Bloco em questão. Considerando que um licitante pode sagrar-se vencedor para mais de um bloco, sugere-se que nesses casos haja previsão de um acréscimo proporcional à garantia prestada, novamente para afastar licitantes que não estejam preparados para a gestão de mais de uma concessão.</p> <p>CONTRATO</p> <p>(i) Fiscalização A fiscalização das Concessões em Bloco é bastante complexa, haja vista a necessidade de sua análise global e da preservação dos mesmos critérios de</p>

fiscalização em todos os ativos contratuais. Uma das maneiras de se alcançar o referido objetivo está relacionada à previsão de um único fiscalizador para todos os ativos integrantes do Contrato de Concessão, considerando-se o risco de agentes fiscalizadores distintos deixarem de aplicar os mesmos critérios, como por exemplo, por intermédio de um Verificador Independente, que tem condições de aplicar os mesmos critérios na fiscalização de todo o Bloco, além de garantir uma visão integrada de todo o projeto, o que é fundamental em contratos de alta complexidade. Apesar de os verificadores independentes terem surgido no contexto das parcerias público-privadas, em função da apuração da remuneração por desempenho, vale ressaltar a plena possibilidade de se utilizar essa figura para o contexto das Concessões em Bloco. Alternativamente, na hipótese de não se contratar um Verificador Independente, existe a possibilidade de criação de um documento contemplando critérios objetivos mínimos a serem observados pelas agentes fiscalizadores, como é caso da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, que editou um Manual de Fiscalização para traçar critérios objetivos à fiscalização em todo o território nacional. De todo modo, como as duas propostas não são excludentes, mas complementares, propõe-se (i) a contratação de um Verificador Independente e (ii) a edição de um manual contemplando critérios objetivos à fiscalização do Contrato de Concessão, tudo como medida de preservar a objetividade na fiscalização, e, conseqüentemente, a segurança jurídica.

(ii) Penalidades

Considerando que, em projetos de Concessão em Bloco, as infrações administrativas podem estar concentradas em todo o bloco ou em apenas uma parte dos ativos, surge a discussão sobre a adequação e a proporcionalidade das sanções frente à gravidade das infrações. Isso se dá porque o cometimento de uma infração que atinge apenas um ativo do bloco não se compara com outra infração que afeta todo o bloco. A gravidade dessas condutas é evidentemente distinta, sendo que, no primeiro caso, é mínima e no segundo caso, máxima.

Muito embora a minuta colocada em Consulta Pública foi desenhada de modo bastante prudente quanto às penalidades, sugere-se que sejam adotados outros parâmetros, visando resguardar a regularidade e adequação do bloco como um todo. Ainda que a dosimetria das sanções administrativas seja relevante para todos os projetos de concessão, a sistemática em bloco ressalta a necessidade dessa regulamentação, dada a alta probabilidade de haver condutas com gravidade distinta. Nesse sentido, dentre as diversas atenuantes a serem estipuladas na referida regulamentação de dosimetria, é possível prever, por exemplo, uma hipótese específica para cometimento de infração em apenas um dos ativos do Bloco de Concessão ou, mais relevante, quando a infração atinge mais de um aeroporto."

JUSTIFICATIVA

A concessão em bloco é adequada para os casos em que, isoladamente, o projeto não seria viável. Por essa razão, são licitados em conjunto com outros empreendimentos para que, assim, se tornem viáveis.

Essa é uma alternativa interessante para viabilizar projetos, porém, tendo em vista que a relação contratual de uma concessão em bloco é distinta daquela convencional (com apenas um ativo), é importante que as exigências licitatórias e contratuais reflitam tal peculiaridade e estabelecer exigências compatíveis com a totalidade do escopo licitado, prevenindo o Poder Concedente de Concessionários que envidem seus esforços apenas nos empreendimentos viáveis do bloco.

RESPOSTA

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que:

(i) não se faz necessário qualquer ajuste na minuta de edital, posto que o item 4.13 já impõe a apresentação de garantias de proposta para cada um dos blocos de aeroportos que a proponente pretenda apresentar proposta.

(ii) em relação à questão da qualificação técnico-operacional, esclarece-se que as exigências mínimas estabelecidas foram definidas de modo a comprovar adequada habilitação técnica do operador aeroportuário e atender à determinação do TCU no que tange a definição de limites máximos das exigências para fins de habilitação técnica referentes ao processamento de passageiros constante inicialmente no Acórdão nº 2666/2013 - TCU – Plenário.

De fato, para os aeroportos concedidos na última rodada de concessões (Salvador, Fortaleza, Porto Alegre e Florianópolis), adotou-se o mesmo procedimento utilizado para a atual rodada: exigência mínima de processamento igual ao número de passageiros projetados para primeiro ano de operação da futura concessão, com a peculiaridade de se considerar o maior aeroporto de cada bloco para estabelecimento desse limite. Entende-se que exigências maiores afrontariam o princípio estabelecido pela corte de contas e adotado pela SAC.

Nota-se, entretanto, que a atual rodada de concessão por bloco agrupa ativos distintos entre si e que se enquadram em diferentes padrões de regulação a depender do porte do aeroporto. Nesse contexto, o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) nº 153, emenda 01, traz a classificação dos aeródromos, para fins de definição de uma série de níveis de exigência e regras de segurança, segundo o quantitativo de processamento de passageiros (aerportos Classe I com movimentação inferior a 200.000 passageiros anuais; Classe II entre 200.000 e 1.000.000 de passageiros anuais; Classe III entre 1.000.000 e 5.000.000 de passageiros anuais; Classe IV acima de 5.000.000 passageiros anuais).

Nesse contexto, seguindo a lógica já aplicada pela ANAC em seus RBACs, bem como contribuições advindas das audiências públicas, objetivando ainda aumentar a possibilidade de participação de mais empresas como operadores do consórcio no atual processo de concessão dos aeroportos, e respeitando ainda os tetos estabelecidos pelo TCU, estabelecem-se as seguintes exigências para fins de comprovação de habilitação técnica: Bloco Nordeste, 5 milhões de passageiros; Bloco Centro-Oeste, 1 milhão de passageiros; Bloco Sudeste, 1 milhão de passageiros.

(iii) a garantia de execução contratual é mecanismo que visa garantir a realização das obrigações pactuadas em um determinado contrato administrativo. A garantia está, assim, diretamente relacionada às prestações a que o Concessionário está obrigado, sendo dimensionada de forma a cobrir eventuais inadimplências daquele instrumento. Desse modo, ainda que uma pessoa jurídica venha a ser vencedora de mais um bloco no certame, celebrando, desse modo, dois ou mais contratos de concessão, as respectivas garantias contratuais se destinarão à cobertura de inadimplências no escopo do contrato específico, não se comunicando. Vale lembrar que a cada contrato corresponderá a criação de uma Sociedade de Propósito Específico, que figurará como Tomador na contratação da garantia de seu contrato específico.

(iv) os contratos possuem cláusulas especificando o desempenho esperado do concessionário e os índices a serem observados pela fiscalização. Adicionalmente,

pode-se contar com auditoria independente na asseguuração de dados específicos. A ANAC possui manuais de procedimentos internos e atos normativos que padronizam as atividades realizadas, no intuito de excluir a influência do agente fiscalizador no processo.

(v) a adoção da atenuante proposta levaria, indiretamente, a uma redução automática nos percentuais aplicáveis às infrações que, por sua natureza, são necessariamente cometidas no âmbito de aeroportos individualizáveis. Similarmente, a adoção da agravante proposta levaria, indiretamente, a uma majoração automática dos percentuais aplicáveis às infrações que são necessariamente cometidas no âmbito do bloco. Portanto, o acatamento da presente sugestão levaria a um desvirtuamento da lógica contratual, em que os percentuais base fixados para cada infração são ponderados com base na gravidade da conduta específica.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4073
NOME DO CONTRIBUINTE
MARCELO FRANCO LUSTOSA
CONTRIBUIÇÃO
Inclusão do conceito de Complexo Aeroportuário: 1.1.XX. Complexo Aeroportuário: São todas as áreas descritas no PEA, que serão entregues para exploração da Concessionária, livre de qualquer pagamento não previsto no edital, independentemente da titularidade por diferentes entidades públicas, nos termos do disposto no art. 38 da Lei Federal nº 7.565/1986.
JUSTIFICATIVA
<p>A inclusão proposta tem por finalidade apenas proporcionar maior segurança jurídica para os licitantes, especialmente investidores e players internacionais, com relação à propriedade áreas e, mais especificamente, que nenhuma taxa ou encargo adicional (aluguel, etc) será devida em razão da utilização das áreas dos complexos aeroportuários.</p> <p>Ou seja, a Contribuição Inicial e outras taxas já estabelecidas no Contrato de Concessão são consideradas suficientes para que a Concessionária opere o aeroporto dentro das terras, nos termos do determinado no art. 38 da Lei Federal 7.565/1986.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece sua contribuição, mas esclarece que, nos termos do item 2.3 da minuta de Contrato, os complexos aeroportuários dos Aeroportos integrantes do bloco serão transferidos à Concessionária no estado em que se encontram. Ainda, segundo o item 2.4, eventuais desocupações de áreas localizadas nos sítios aeroportuários, em posse ou detenção de terceiros, prévias ou posteriores à celebração do Contrato, serão de integral responsabilidade da Concessionária, assim como a remoção de quaisquer bens para a liberação de áreas, como consta do item 2.5. Há de se citar, ainda, o item 3.1.37, que relaciona como 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. Com efeito, considerando que todas essas citadas responsabilidades da Concessionária poderão ensejar obrigações pecuniárias, a contribuição não será acolhida.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4074
NOME DO CONTRIBUINTE
RAUL DE SOUZA
CONTRIBUIÇÃO
Clarificar o entendimento na Minuta de Contrato que as normas aeroportuárias asseguram as Empresas Aéreas o direito de requerer dos futuros operadores aeroportuários o ressarcimento dos custos incorridos na arrecadação da “tarifa de embarque”, determinando prazo máximo e parâmetros para a conclusão da livre negociação entre os futuros operadores aeroportuários e empresas aéreas sobre o tema.
JUSTIFICATIVA
Conforme expressamente previsto no Art. 3º da Lei 6.009/1973 e no Art. 4º da Resolução 432/2017 da ANAC, o processamento, a cobrança e a arrecadação das “tarifas de embarque” são de responsabilidade do próprio aeródromo tarifador. No entanto, por uma questão de prática setorial, oriunda na década de 1990, a arrecadação da tarifa de embarque vem sendo realizada pelas Empresas Aéreas e posteriormente repassadas aos aeródromos. Vale ressaltar que tal arrecadação e repasse de tarifas de embarque requer recursos operacionais e financeiros por parte das Empresas Aéreas, sobretudo no pagamento de taxas de cartão de crédito e gestão financeira dos valores arrecadados. Observa-se ainda que, após concessões já realizadas e em andamento, os exploradores dos aeroportos vêm adotando a postura de impedir todo e qualquer ressarcimento de custos referentes a arrecadação das tarifas de embarque, impondo às Empresas Aéreas um ônus desmedido e sem qualquer respaldo legal ou regulamentar.
RESPOSTA
A Anac agradece a contribuição e esclarece que a regulamentação vigente não garante às empresas aéreas o direito ao ressarcimento de custos pela arrecadação das tarifas de embarque por meio da retenção de percentual da referida tarifa. A norma tão somente explicita a possibilidade de negociação entre as partes (o que poderia ser feito mesmo sem a previsão normativa). Vale ressaltar que sequer existe a intenção da ANAC de regulamentar o tema, que é claramente de caráter comercial a ser tratado diretamente entre as partes. Tampouco cumpre à ANAC determinar negociação sobre o assunto, mormente não há direito adquirido pelas empresas aéreas no tocante ao ressarcimento dos alegados custos com a cobrança e repasse das tarifas de embarque, mas tão somente a possibilidade de que o fato se torne objeto de negociações mais amplas, caso haja interesse de ambas as partes.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4076
NOME DO CONTRIBUINTE
RAUL DE SOUZA
CONTRIBUIÇÃO
Implantar áreas de segurança de fim de pista (RESA) nos termos da seção 154.209, do RBAC 154 vigente, nas cabeceiras das pistas de pouso e decolagem, em até 36 meses após a data de eficácia do contrato sem que haja o deslocamento de cabeceiras e a redução das distâncias declaradas de TORA, ASDA e LDA na dimensão longitudinal existente nas pistas de pouso e decolagem dos aeroportos que serão concessionados.
JUSTIFICATIVA
Em aeroportos que possuem atuais pista de pouso e decolagem com dimensões até 2.000m, a possível redução das atuais distâncias declaradas de TORA, ASDA e LDA com a finalidade de implantação de RESA poderá trazer impactos operacionais com a possibilidade de redução de payload das aeronaves, visto que seria necessária uma adequação dos parâmetros de performance para operação em pista menores.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. Em relação à manifestação, o entendimento desta Agência é no sentido de que a solução a ser executada para implantação da RESA deve ser tal que seja compatível com o código de referência de aeródromo estabelecido no PEA para o aeroporto.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4077
NOME DO CONTRIBUINTE
RAUL DE SOUZA
CONTRIBUIÇÃO
Definição de um número mínimo de posições de pátio de aeronaves que o aeroporto deverá disponibilizar durante a hora pico, após o prazo máximo de duração de 36 (trinta e seis) meses a partir da data de eficácia do contrato.
JUSTIFICATIVA
A definição de um número mínimo de posições suportaria o desenvolvimento das atividades de planejamento das Empresas Aéreas em função da possibilidade de incremento de demanda do transporte aéreo no período subsequente aos 36 meses após a data de eficácia do contrato de concessão de cada respectivo aeroporto.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. Esclarece-se, quanto ao número de posições de pátio a serem disponibilizadas ao final da Fase I-B, que a finalidade de não se estabelecer objetivamente tal requisito no Contrato de Concessão é conferir ao operador aeroportuário maior flexibilidade e discricionariedade no dimensionamento da infraestrutura aeroportuária, que deverá estar devidamente ajustada à demanda prevista, conforme seu plano de negócios. Entende-se, dessa forma, que o operador aeroportuário, em coordenação com os operadores aéreos, deverá dispor de melhores condições para o planejamento da expansão da infraestrutura, em atendimento às expectativas de seus potenciais parceiros de negócios.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4078
NOME DO CONTRIBUINTE
RAUL DE SOUZA
CONTRIBUIÇÃO
Estruturação do aeroporto para operações internacionais quando a movimentação esteja acima 1.000.000 passageiros/ano.
JUSTIFICATIVA
A infraestrutura aeroportuária, principalmente das regiões de fronteira e litoral Nordeste do país, carecem de aeroportos com essa infraestrutura, o que permitiria não só o desenvolvimento das novas rotas, mas também a economia nas operações em curso pelo fato dos mesmos poderem ser utilizados como alternados.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. Entende-se que a decisão acerca da internacionalização do aeroporto compete exclusivamente ao operador aeroportuário, que poderá, a qualquer tempo e de acordo com o seu plano de negócio, buscar o processo de internacionalização, ou mudança para doméstico, conforme o caso, nos termos da Resolução nº 181/2011. Assim sendo, entende-se não ser adequado o estabelecimento, por meio do Contrato de Concessão, do momento em que a internacionalização do aeroporto deverá ser feita, sob pena de se forçar a realização de investimentos e de se requisitar a atuação de outros Órgãos da Administração Pública Federal à atuação em localidades onde a demanda, eventualmente, não se justificaria.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4079
NOME DO CONTRIBUINTE
RAUL DE SOUZA
CONTRIBUIÇÃO
Inclusão de dispositivo contratual que responsabilize os novos concessionários, perante terceiros usuários da infraestrutura (empresas aéreas), em caso de prejuízos decorrentes de não cumprimento da legislação aplicável ou deficiência na manutenção aeroportuária (Ex: Bird Strike).
JUSTIFICATIVA
É um ponto que tem sido recorrentemente encontrado nas atuais concessões, sem uma clarificação e detalhamento dos responsáveis, criando disputas e desgastes litigiosos entre as empresas aéreas e concessionários.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a mesma não será acatada, uma vez que é dever da Concessionária cumprir e fazer cumprir integralmente o Contrato, em conformidade com as disposições legais e regulamentares, assim como com as determinações da ANAC editadas a qualquer tempo. Verificada a ocorrência de indícios de infração às cláusulas contidas no Contrato de Concessão e seus anexos, no Edital e seus anexos, bem como à regulamentação editada para discipliná-las, caberá à ANAC instaurar processo administrativo para apuração de eventuais irregularidades praticadas pela Concessionária, sem prejuízo de eventual responsabilidade civil e criminal perante terceiros.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4082
NOME DO CONTRIBUINTE
RAUL DE SOUZA
CONTRIBUIÇÃO
Esclarecer a obrigação de realizar determinadas porcentagens dos embarques por meio das pontes de embarque. Definição de que se, por requisição do operador, o embarque de alguns ou todos seus voos sejam feitas por meio de escadas ou sistema “elo”, que tal quantitativo de voos seja excluído das estatísticas observadas para este fim.
JUSTIFICATIVA
A busca de maior eficiência operacional e redução de custos, especialmente, mas não somente para modelos de operação “ultra low cost”, levam a que determinadas empresas aéreas prefiram o embarque por escadas ou “elo” como método operacional, sem que o aeroporto tenha qualquer interferência nesta decisão. Não cabe ao poder concedente inviabilizar modelos de operação que possam beneficiar o público final, sem comprometer a segurança ou o respeito às relações de consumo.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. O estabelecimento de percentual mínimo de passageiros que devem ser atendidos em pontes de embarque visa proporcionar conforto aos passageiros, bem como induzir melhorias relevantes e contínuas na infraestrutura aeroportuária concedida, vez que incide inclusive sobre aeroportos que hoje não possuem tal equipamento. Entretanto, nos termos do contrato de concessão, o parâmetro pode ser atualizado durante o processo de Revisão dos Parâmetros da Concessão, precedido de ampla discussão pública. Dessa forma, não há necessidade de alteração do requisito contratual, uma vez que a flexibilidade da regra vem, no entender da Agência, ao encontro de eventuais demandas futuras do mercado regulado.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4083
NOME DO CONTRIBUINTE
JOSE MARIA DE PAULA GARCIA
CONTRIBUIÇÃO
Sugestão: 2.19.3. A taxa SELIC a ser utilizada é calculada de forma diária, a juros compostos com capitalização em dias úteis, usando-se como base para cálculo a taxa anual divulgada no dia útil imediatamente anterior.
JUSTIFICATIVA
Item confuso, com margem à Judicialização
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que não foi aceita. A forma de cálculo dos juros moratórios segue as normas legais aplicáveis ao caso.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4084
NOME DO CONTRIBUINTE
JOSE MARIA DE PAULA GARCIA
CONTRIBUIÇÃO
<p>A Concessionária deverá adquirir ao longo do Estágio 2 os itens de estoque do Operador Aeroportuário ou do mercado. Assim, visando maior clareza dos procedimentos, sugerimos:</p> <p>a) Introduzir item 2.20.3. O aeroporto será transferido à Concessionária ao final do Estágio 2 da Fase I-A com todos os itens necessários à sua correta operação, mas sem os itens de estoque.</p> <p>b) Transferir e modificar o item 2.22.8 para 2.20.4. A Concessionária poderá adquirir do Operador Aeroportuário anterior os itens de estoque, por exemplo, materiais de consumo e peças de reposição, ficando este autorizado a retirar do sítio aeroportuário após o final do Estágio 2 apenas os itens de estoque não adquiridos.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Comentário: entendemos que a Concessionária receberá o sítio aeroportuário ao final do Estágio 2 da Fase I-A com todos os itens operacionais, mas sem itens de estoque. A SAC informou em contato telefônico que deverá constar do Edital uma lista de itens necessários à correta operação dos aeroportos.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que, por diretriz do Governo Federal, foi incluído um novo Anexo ao Edital contendo uma lista mínima de bens e equipamentos que serão entregues à nova concessionária. Caso tal transferência não seja realizada, a Concessionária fará jus a desconto, calculado pela Secretaria Nacional de Aviação Civil, sobre a contribuição variável ao sistema ou pagamento diretamente pela SNAC/MTPA, a critério da Secretaria.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4085
NOME DO CONTRIBUINTE
JOSE MARIA DE PAULA GARCIA
CONTRIBUIÇÃO
2.22.7. Durante o Estágio 2 da Fase I-A, os empregados do Operador Aeroportuário anterior alocados no Aeroporto continuarão na condição de contratados do respectivo Operador, conforme estrutura organizacional vigente, não cabendo à Concessionária qualquer despesa relativa a estes empregados. O Operador deverá apenas informar os custos trabalhistas e previdenciários do respectivo Aeroporto à Concessionária.
JUSTIFICATIVA
Dúvidas em relação ao termo “informar os custos trabalhistas”. Significa enviar a lista de funcionários, salários, benefícios etc.?
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que o referido termo engloba todos os encargos e informações trabalhistas (Folha de salários, provisões de Férias, 13º salário, etc.) atinentes aos funcionários lotados no sítio aeroportuário.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4086
NOME DO CONTRIBUINTE
RAUL DE SOUZA
CONTRIBUIÇÃO
Seria importante que a ANAC exigisse dos concessionários a elaboração de um Plano Diretor que considere todo o desenvolvimento potencial da infraestrutura até o ano-horizonte da concessão. Esse Plano Diretor deverá ser elaborado dentro de um processo de consultation e aprovado pelos stakeholders pertinentes. Nenhum projeto de infraestrutura deveria ser elaborado antes desse Plano Diretor estar em vigor, o qual deverá por sua vez orientar todos os desenvolvimentos futuros do aeroporto.
JUSTIFICATIVA
A elaboração do Plano Diretor garantiria a previsibilidade de investimentos de todos os stakeholders e os níveis de serviços a serem prestados ao usuário final adequados à capacidade requerida e planejada para a realidade cada aeroporto.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. Em relação ao tema objeto da manifestação, esclarece-se que os requisitos do Plano Diretor estão definidos em regulação técnica da ANAC, os quais também tem interface com a Autoridade Aeronáutica brasileira. No Contrato de Concessão, o planejamento da expansão balanceada, com o provimento de capacidade de infraestrutura dentro dos parâmetros de níveis de serviço contratuais, é apresentado pela Concessionária na forma do PGI, para o prazo de vigência da concessão, que varia entre 20 a 30 anos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4087
NOME DO CONTRIBUINTE
JOSE MARIA DE PAULA GARCIA
CONTRIBUIÇÃO
2.39. A cada evento de Gatilho de Investimento a Concessionária deverá apresentar à ANAC, em até 90 (noventa) dias antes da data prevista para o início das intervenções, o Anteprojeto dos investimentos previstos no PGI vigente necessários para manter durante toda a Fase II de realização do objeto da Concessão o nível de serviço estabelecido, conforme os Parâmetros Mínimos de Dimensionamento, e o balanceamento da capacidade da infraestrutura aeroportuária.
JUSTIFICATIVA
Dúvida: existe um prazo para realizar os investimentos, após o “evento de gatilho”, ou somente prazo para apresentação do Anteprojeto?
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. Em relação à dúvida suscitada, esclarece-se que os investimentos disparados por gatilhos deverão ser realizados de maneira a evitar a degradação do nível de serviço, já que, durante a Fase II de execução da Concessão, a Concessionária deverá, como mencionado, manter integralmente o nível de serviço estabelecido no PEA.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4088
NOME DO CONTRIBUINTE
RAUL DE SOUZA
CONTRIBUIÇÃO
Atual: 7.1. Em até 180 (cento e oitenta dias) dias a contar da Data de Eficácia do Contrato e a cada 5 (cinco) anos a partir de então, por meio da Revisão Ordinária do Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI), a Concessionária deverá apresentar à ANAC o PGI para cada Aeroporto do Bloco para todo o período da Concessão. Proposta: 7.1. Em até 12 (meses) dias a contar da Data de Eficácia do Contrato e a cada 5 (cinco) anos a partir de então, por meio da Revisão Ordinária do Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI), a Concessionária deverá apresentar à ANAC o PGI para cada Aeroporto do Bloco para todo o período da Concessão.
JUSTIFICATIVA
A determinação conjunta com as empresas aéreas que voam para um determinado aeroporto de requisitos operacionais, previsões de tráfego, custos operacionais e de capital, entre outros itens relevantes do projeto é o único processo comprovado para fornecer um plano consistente e coerente para o desenvolvimento futuro do aeroporto. Com relação à revisão do PGI, o entendimento sobre o texto atual pressupõe que a degradação do nível de serviço é intrínseca para o período entre a demanda excessiva verificada em relação ao volume originalmente planejado de passageiros e o comissionamento de novas instalações. A fim de estimular um melhor alinhamento entre aeroportos e empresas aéreas (consultation), recomenda-se que as partes se reúnam pelo menos uma vez por ano para revisar certos indicadores de negócios, incluindo a demanda antecipada para os próximos 5 anos, tal como recomendado pela IATA.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. Informa-se, a respeito do prazo para apresentação do PGI, que este será revisado, atendendo-se à proposta em análise, qual seja de 12 meses, contados da data de eficácia do Contrato de Concessão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4089
NOME DO CONTRIBUINTE
RAUL DE SOUZA
CONTRIBUIÇÃO
Consideramos ser pertinente a utilização do nível de serviço “ótimo” para efeitos de dimensionamento e planejamento da infraestrutura, tal como elencado no Airport Development Reference Manual (ADRM) da IATA/ACI.
JUSTIFICATIVA
<p>Tal como estas organizações defendem, a revolução digital que os aeroportos e as empresas aéreas estão atravessando é uma tendência que irá continuar a transformar a experiência de viagem, podendo alterar substancialmente os indicadores quantitativos presentes nas tabelas deste Apêndice, ou mesmo torná-los obsoletos. Parece pouco aconselhável a adoção de parâmetros quantitativos rígidos conforme exposto no item apreciado. A adoção de uma referência internacionalmente aceita, tal como o ADRM, permitirá um uso mais simples, flexível e coerente dos parâmetros mínimos necessários ao longo da duração da concessão. Quanto à adoção de uma fórmula matemática para definição dos gatilhos de investimento, embasada num indicador de “tempo de ocupação por componente”, acreditamos que esta metodologia implica necessariamente num desfasamento entre demanda e capacidade, na medida em que necessidades de expansão serão identificadas apenas quando (demanda/capacidade <1). Referimo-nos à manifestação da IATA a respeito deste mesmo Apêndice, para argumentação mais completa da pertinência de eliminar a fórmula sugerida, e substituí-la por gatilhos de demanda, de acordo com as melhores práticas internacionais. Remetemo-nos também a essa manifestação para identificação de exemplos desses gatilhos que seriam pertinentes.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição. Em relação à manifestação, esclarece-se que os parâmetros de nível de serviço adotados no PEA foram baseados em estudos que levaram em consideração, dentre outros aspectos, os preceitos contidos no ADRM da IATA. Referem-se a métricas de conforto e de desempenho de processamento e estão, em sua maioria, dentro dos limites do chamado "nível ótimo" do ADRM. Em face da necessária segurança regulatória e previsibilidade para as partes, entende-se que deve-se prever claramente os valores a serem praticados quando da verificação do cumprimento às obrigações contratuais por parte da Concessionária. Outrossim, o Contrato também prevê mecanismos de revisão dos parâmetros da Concessão, de forma a permitir as repactuações consideradas necessárias.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4090
NOME DO CONTRIBUINTE
JOSE MARIA DE PAULA GARCIA
CONTRIBUIÇÃO
<p>3.1.37. 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;</p> <p>Contribuição - 3.1.37. “As desapropriações, quando necessárias à prestação do serviço objeto da CONCESSÃO, cuja fase executória não tenha sido iniciada, serão efetuadas pela Concessionária, após a aprovação da ANAC, às suas expensas e sob sua responsabilidade, com obediência às disposições da legislação aplicável.</p> <p>Para cumprimento das obrigações relacionadas com as desapropriações, a Concessionária deverá:</p> <p>I- Apresentar à ANAC, quando necessário, todos os elementos e documentos necessários à declaração de utilidade pública dos imóveis a serem desapropriados, nos termos da legislação vigente;</p> <p>II- Conduzir os processos desapropriatórios, responsabilizando-se por todos os custos relacionados a estes, incluindo os referentes à aquisição dos imóveis e ao pagamento de indenizações ou de quaisquer outras compensações decorrentes da desapropriação, bem como as despesas com custas processuais, honorários advocatícios e de peritos;</p> <p>III- Proceder, às suas expensas, e na presença da fiscalização da ANAC à demarcação dos terrenos que façam parte integrante da prestação do serviço objeto da concessão, incluindo o levantamento da respectiva planta cadastral e com a identificação dos terrenos que integram a Concessão e as áreas remanescentes;</p> <p>IV- O Pagamento das desapropriações deverá ser efetuado pela Concessionária mediante utilização de verbas previstas [especificar teto – EVTEA?], sendo reajustado segundo critério [a definir]</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Sugestão de nova redação de frase, pois está confusa.</p> <p>Sugestão: Concessionário faz as desapropriações respeitando um valor TETO de desapropriações, não sendo possível fazê-lo, pode-se ativar a cláusula de reequilíbrio do contrato.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a mesma não foi acatada. Inicialmente, as disposições constantes da minuta de contrato e a legislação aplicável à matéria são suficientes para que as Concessionárias adotem as providências necessárias para a desapropriação e desocupação das áreas de sua responsabilidade. No mais, considerando que todos os atos relativos a regularização de posse e aquisição de áreas caberão às Concessionárias, julga-se que o agente</p>

privado possuirá melhores condições de gerenciar tal risco, inclusive no que tange ao valor de indenizações eventualmente devidas. Registra-se ainda 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. Assim, caberá à Proponente considerar os custos relativos a esse risco na formulação de sua proposta. Ressalta-se que, 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 pela SNAC/MTPA, 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. Adicionalmente, informa que segundo o item 1.35 da minuta de Edital, 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.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4091
NOME DO CONTRIBUINTE
RAUL DE SOUZA
CONTRIBUIÇÃO
O potencial bônus de até 2% do Fator Q (Apêndice C, item 33, Tabela 2 - Indicadores de Qualidade de Serviço para composição do Fator Q) constitui um incentivo à provisão de níveis de serviço acima do estritamente necessário e/ou economicamente viável. Na prática, será imputado aos usuários do aeroporto (empresas aéreas e passageiros) um custo excedente por um acréscimo de nível de serviço que estes não necessariamente estão dispostos a pagar.
JUSTIFICATIVA
<p>Acreditamos na necessidade de mecanismos de penalização para prestação de níveis de serviço abaixo do pretendido, porém não concordamos na pertinência de premiar níveis acima da meta. Especialmente quando esse prêmio consiste em onerar a indústria através de aumentos tarifários. Além disso, para evitar dúvidas, um mecanismo de desconto deveria ser mantido se as empresas reguladas fornecerem um nível de serviço inferior ao acordado. Empresas aéreas e passageiros pagam um preço por um nível de serviço esperado. Se esse serviço for menor do que o esperado, isso significaria que os usuários pagaram mais do que deveriam e, portanto, deveriam receber um desconto por terem pago excessivamente, tal como recomendado pela IATA.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que os incentivos relativos à qualidade do serviço previstos no contrato de concessão para aeroportos com movimentação igual ou superior a 5 mi/pax/ano englobam (i) penalidade por não cumprimento dos padrões definidos no contrato de concessão por dois períodos consecutivos ou não; (ii) decréscimo de até 7,5% a ser aplicado no reajuste anual com base na performance do serviço prestado pela concessionária; e (iii) bônus de até 2% a ser aplicado no reajuste anual com base na excelência do serviço prestado pela concessionária. Dessa forma, verifica-se que o contrato prevê uma gama de incentivos e um peso maiores para o caso de não atendimento dos padrões de qualidade esperados. Contudo, é prevista uma bonificação em casos de superação dos padrões mínimos de qualidade definidos, o que visa a estimular a prestação de serviço de excelência, em um setor reconhecidamente dinâmico e com uma evolução tecnológica constante, o que exige uma modernização e atualização continuada dos serviços prestados. Ademais, importante destacar que a concessão de aeroportos no Brasil é recente, portanto o fator concorrencial que pode gerar um incentivo natural para a melhoria da prestação dos serviços ainda está em fase inicial, o que também corrobora a escolha regulatória da Agência nesta rodada de concessões em manter os incentivos supramencionados na classe de aeroportos que movimentam mais de 5 milhões de passageiros por ano. Destaca-se ainda que na busca de manter as obrigações contratuais de acordo com as melhores práticas internacionais foi realizado um benchmarking internacional - englobando países com maior experiência no campo de concessão de aeroportos, como por exemplo na Inglaterra e França -,</p>

que verificou como prática a adoção de mecanismo de incentivo à prestação de serviço com qualidade a possibilidade de obtenção de bônus pelos concessionários. Ainda no contexto de melhores práticas, foi incorporado ao contrato de concessão a possibilidade de apresentação de uma Proposta Apoiada - a ser apresentada pela Concessionária, com apoio das empresas aéreas -, oportunidade em que poderá ser discutido e apresentado para aprovação da ANAC novos mecanismos de incentivo à qualidade do serviço, incluindo as bandas de decréscimo e bônus previstas inicialmente para o Fator Q. Por fim, no âmbito legal, a Lei Nº 8.987, de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, define como incumbência do poder concedente, no caso a ANAC, o estímulo ao aumento da qualidade do serviço prestado pelos concessionários. Diante de todo o exposto, entende-se que a opção regulatória da Agência em prever a possibilidade de aplicação de bônus no reajuste de acordo com a qualidade do serviço prestado está justificada.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4092
NOME DO CONTRIBUINTE
JOSE MARIA DE PAULA GARCIA
CONTRIBUIÇÃO
<p>5.2.4. danos decorrentes do atraso na disponibilização das áreas da concessão, desde que o atraso seja superior a 12 (doze) meses da data prevista para a imissão na posse;</p> <p>Sugestão: Se houver justificativa para algum atraso, o prazo máximo deveria ser de 3 (três) meses.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Dúvida: Sítio aeroportuário deve ser disponibilizado ao Concessionário ao final do Estágio 2 da Fase I-A. Assim, qual o significado de “áreas da concessão”? O prazo de 12 meses inclusive parece irrazoável, pelo impacto econômico que pode causar na Concessão.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que segundo o item 4.1.1. do Anexo 02 da minuta do Contrato de Concessão, a exploração aeroportuária recai sobre a área civil dos Aeroportos a serem desestatizados, composta pelas áreas descritas no Apêndice F daquele anexo, as quais constituem universalidades, nos termos do art. 38 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986. Destaca-se, ainda, que segundo o item 4.1.4 do referido anexo, a Concessionária será imitada imediatamente nas áreas descritas nos itens 1, 2 e 3 do citado Apêndice F. Ressalva-se, por conseguinte, as áreas de que trata o item 4, que dizem respeito à expansão cuja imissão será de responsabilidade da Concessionária.</p> <p>Adicionalmente, foi estipulado o prazo de 12 meses, contados da data de imissão na posse segundo o Anexo 02 para que a Concessionária faça jus ao reequilíbrio econômico-financeiro da Concessão, em caso de não disponibilização das áreas aeroportuárias, a fim de conferir ao Poder Concedente tempo hábil para agir em situações que não puderam ser observadas ou corrigidas anteriormente àquela referida data. Ressalte-se que o Poder Concedente não possui ingerência sobre as diversas circunstâncias que podem vir a ensejar a constrição das áreas do aeroporto. Dessa forma, o item 5.2.4. visa compartilhar esse risco entre as partes. De todo modo, para aclarar o risco imputado ao Poder Concedente, elidindo eventuais dúvidas, o item será adaptado, mantendo coerência com o item 4.1.4 do Anexo 02.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4093
NOME DO CONTRIBUINTE
RAUL DE SOUZA
CONTRIBUIÇÃO
<p>Atual: 2.25. A Concessionária, obrigatoriamente para os aeroportos acima de cinco milhões de passageiros, e facultativamente para os demais, em até 180 (cento e oitenta) dias da eficácia do contrato, deve:</p> <p>Proposta: 2.25. A Concessionária, obrigatoriamente para os aeroportos acima de cinco milhões de passageiros, e facultativamente para os demais, em até 12 (doze) meses da eficácia do contrato, deve:</p>
JUSTIFICATIVA
<p>O prazo sugerido para a apresentação do Anteprojeto garantiria a previsibilidade de investimentos de todos os stakeholders e os níveis de serviços a serem prestados ao usuário final adequados à capacidade requerida e planejada para cada aeroporto. Com tal prazo poderia se garantir um ambiente operacional estável e preditivo, que afete positivamente os passageiros de forma positiva, visando o custo reduzido. Além disso, acreditamos que um prazo de 12 meses para apresentação do Anteprojeto (2.25.1) dos investimentos permitiria um processo adequado de consulta e acordo com as companhias aéreas interessadas.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição. Em relação ao tema trazido na manifestação, informa-se que, em relação à 4ª rodada de concessões, o prazo para apresentação do Anteprojeto já foi majorado, passando de 120 (cento e vinte) para 180 (cento e oitenta) dias, contados da data de eficácia do Contrato de Concessão. Entende-se que, considerando o nível de detalhe exigido para os documentos que o compõem, o prazo previsto seja suficiente.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4094
NOME DO CONTRIBUINTE
JOSE MARIA DE PAULA GARCIA
CONTRIBUIÇÃO
5.2.12. custos relacionados aos passivos ambientais que tenham origem e não sejam conhecidos até a data de publicação do edital do leilão da concessão. Sugestão: 5.2.12. custos relacionados aos passivos ambientais que tenham origem anterior e não tenham sido disponibilizados no data room até a data da publicação do edital do leilão de concessão.
JUSTIFICATIVA
Alteração de texto.
RESPOSTA
A ANAC agradece sua contribuição, mas ressalta que 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 SNAC/MTPA, 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. Adicionalmente, esclarece para fins do disposto no item 5.2.12 do Contrato, que são considerados passivos conhecidos todos aqueles cujas informações sobre sua existência estejam disponíveis para os Proponentes, inclusive aqueles cujas informações sobre sua existência estejam contidas: (i) em documentos emitidos por entidades e órgãos públicos no âmbito municipal, estadual, distrital e federal; e (ii) em quaisquer inquéritos, processos administrativos e processos judiciais.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4095
NOME DO CONTRIBUINTE
MARCELO FRANCO LUSTOSA
CONTRIBUIÇÃO
Inclusão do conceito de Complexo Aeroportuário: 1.1.XX. Complexo Aeroportuário: São todas as áreas descritas no PEA, que serão entregues para exploração da Concessionária, livre de qualquer pagamento não previsto no edital, independentemente da titularidade por diferentes entidades públicas, nos termos do disposto no art. 38 da Lei Federal nº 7.565/1986.
JUSTIFICATIVA
<p>A inclusão proposta tem por finalidade apenas proporcionar maior segurança jurídica para os licitantes, especialmente investidores e players internacionais, com relação à propriedade áreas e, mais especificamente, que nenhuma taxa ou encargo adicional (aluguel, etc) será devida em razão da utilização das áreas dos complexos aeroportuários.</p> <p>Ou seja, a Contribuição Inicial e outras taxas já estabelecidas no Contrato de Concessão são consideradas suficientes para que a Concessionária opere o aeroporto dentro das terras, nos termos do determinado no art. 38 da Lei Federal 7.565/1986.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece sua contribuição, mas esclarece que, nos termos do item 2.3 da minuta de Contrato, os complexos aeroportuários dos Aeroportos integrantes do bloco serão transferidos à Concessionária no estado em que se encontram. Ainda, segundo o item 2.4, eventuais desocupações de áreas localizadas nos sítios aeroportuários, em posse ou detenção de terceiros, prévias ou posteriores à celebração do Contrato, serão de integral responsabilidade da Concessionária, assim como a remoção de quaisquer bens para a liberação de áreas, como consta do item 2.5. Há de se citar, ainda, o item 3.1.37, que relaciona como 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. Com efeito, considerando que todas essas citadas responsabilidades da Concessionária poderão ensejar obrigações pecuniárias, a contribuição não será acolhida.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4096
NOME DO CONTRIBUINTE
BRUNO POLONIO RENZETTI
CONTRIBUIÇÃO
<p>6.1.1. O presente Contrato poderá ser prorrogado, a exclusivo critério do Poder Concedente, por até [__] anos, nas seguintes hipóteses:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) pela presença do interesse público, devidamente justificado; (ii) em decorrência de força maior, devidamente comprovada; (iii) para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro quando exigidos pelo Poder Concedente novos investimentos ou serviços, não previstos anteriormente pelo Poder Concedente, ou em decorrência de sua alteração.
JUSTIFICATIVA
<p>A prorrogação do prazo de duração da concessão deve ser uma forma admissível de reequilíbrio econômico-financeira do contrato.</p> <p>Os contratos de concessão tratam de interesses coletivos, devendo ser mutáveis e flexíveis, de modo a atender o princípio da continuidade dos serviços públicos.</p> <p>Tendo em vista que a concessão requer um prazo necessário à amortização dos investimentos e à garantia de lucro ao agente privado, entende-se que o prazo é um dos elementos que concorrem para a determinação do valor da equação econômico-financeira.</p> <p>Assim, tendo em vista (i) as diversas disposições em Lei que preveem o estabelecimento de um prazo determinado para a concessão ; e (ii) a existência de controvérsia sobre a possibilidade jurídica da prorrogação das concessões; sugere-se que a previsão – em edital, ou, ao menos, na minuta de contrato que integra o edital – de possibilidade de prorrogação do referido prazo como instrumento de recomposição da equação econômico-financeira do contrato.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o Contrato já prevê a possibilidade de prorrogação do seu prazo de vigência para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em decorrência de Revisão Extraordinária. Conforme cláusula 6.25, “cabe à ANAC a prerrogativa de escolher, dentre as medidas abaixo elencadas, individual ou conjuntamente, a forma pela qual será implementada a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro: (...) 6.25.2 alteração do prazo da Concessão.” Por sua vez, a Cláusula 2.7 do Contrato estabelece que: “o Contrato poderá ser prorrogado por até 5 (cinco) anos, uma única vez, para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em decorrência de Revisão Extraordinária, na forma prevista neste Contrato.”</p> <p>Cumprido esclarecer, adicionalmente, que o prazo previsto na Cláusula 2.7 do Contrato obedece ao regramento disposto no artigo 6º, do Decreto nº 7.624, de 22 de novembro de 2011. Portanto, não é possível prever prazo diferente do limite de cinco anos para prorrogação contratual.</p>



Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4097
NOME DO CONTRIBUINTE
RAUL DE SOUZA
CONTRIBUIÇÃO
Consideramos que os requisitos do Anteprojeto, em termos de elementos necessários e suficientes, deveriam ser revisados e mais detalhados. Tomando como exemplo as concessões atuais, verifica-se que o entendimento do que são esses elementos diverge consideravelmente
JUSTIFICATIVA
É fundamental que o Anteprojeto contemple todos os principais subsistemas processadores do Terminal de Passageiros (ex: quantidade e layout de infraestrutura, de check-in, de sistema de bagagens, de canais de inspeção de segurança, de balcões de emigração/imigração). Sem tais detalhamentos a infraestrutura pode ser dimensionada e executada de maneira não adequada a realidade operacional do aeroporto prejudicando as empresas aéreas.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. Em relação à manifestação, entende-se que as prescrições contidas no PEA em relação às melhorias na infraestrutura aeroportuária devam estabelecer diretrizes gerais para a elaboração de projetos, ficando a cargo da Concessionária aspectos mais detalhados, conforme seu planejamento. Acredita-se que, ao se requerer que sejam incorporadas, nesse processo, "as melhores práticas nacionais e internacionais em projetos de edificações similares", estejam contempladas as preocupações trazidas pela contribuição, no nível de profundidade que se estabeleceu para o documento.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4099
NOME DO CONTRIBUINTE
JOSE MARIA DE PAULA GARCIA
CONTRIBUIÇÃO
5.6.19. responsabilidade civil, administrativa e criminal por danos ambientais; Sugestão: 5.6.19. responsabilidade civil, administrativa e criminal por danos ambientais ocorridos após o Estágio 2 da Fase I-A
JUSTIFICATIVA
Melhor definição no texto.
RESPOSTA
A ANAC agradece sua contribuição e informa que, tratando-se de decorrência legal, não cabe ao contrato de concessão dispor sobre os limites temporais para a responsabilidade ambiental da Concessionária. De toda forma, considerando que o contrato de concessão deve ser interpretado e aplicado como uma unidade coesa, com regras harmônicas entre si, é certo que se a Concessionária for instada a suportar passivo ambiental que tenha origem e não seja conhecido até a data da publicação do edital do leilão de concessão, as partes deverão adotar as medidas tendentes à revisão extraordinária do contrato, tendo em vista o item 5.2.9.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4100
NOME DO CONTRIBUINTE
BRUNO POLONIO RENZETTI
CONTRIBUIÇÃO
<p>CAPÍTULO III – DOS DIREITOS E DEVERES</p> <p>Seção I – Da Concessionária</p> <p>3.1. São direitos e deveres da Concessionária durante todo o prazo da Concessão: (...)</p> <p>Subseção V – Dos Investimentos</p> <p>3.1.32. executar os investimentos e serviços de sua responsabilidade, nos termos do PEA, observando, ainda, os gatilhos e prazos fixados no cronograma de realização de investimentos;</p> <p>a) O cronograma de realização de investimentos deve projetar a execução dos investimentos de acordo com a projeção de demanda para cada instalação do aeroporto. No entanto, o cronograma deve estabelecer antecipações e postergações nos referidos investimentos à medida que a demanda efetiva pela infraestrutura aeroportuária a ser investida estiver, respectivamente, acima ou abaixo das projeções iniciais, sempre buscando a eficiente na alocação dos recursos da concessão e no nível de serviço prestado;</p> <p>b) Quando os investimentos forem executados antes ou depois do prazo inicialmente projetado no cronograma de realização de investimentos, o reequilíbrio econômico-financeiro das condições do contrato deverá ser promovido na revisão periódica seguinte.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>A elevada volatilidade da economia brasileira e seus consequentes reflexos sobre a demanda dos aeroportos tornam difícil a missão de se construir de forma segura e precisa um cronograma de investimentos que mantenha o nível de serviço pretendido e, ao mesmo tempo, garanta a injeção de recursos no momento adequado.</p> <p>Se o único objetivo fosse garantir o nível de serviço, naturalmente, o ideal seria que o cronograma de investimentos previsse todos os investimentos possíveis desde o início da concessão, garantindo que qualquer aumento de demanda fosse prontamente atendido e que o nível de serviço nunca fosse um problema. Isso, entretanto, aumentaria demasiadamente o custo da concessão, reduzindo sua atratividade e, por consequência, obrigaria o Poder Concedente a majorar as compensações oferecidas aos concessionários.</p> <p>Neste sentido, se o único objetivo fosse garantir a atratividade da concessão para o setor privado a partir da redução de seus custos, o ideal seria postergar ao máximo os investimentos previstos no cronograma, o que poderia prejudicar o nível de serviço diante de crescimentos inesperados na demanda por tais serviços.</p> <p>Tendo em vista que o objetivo de qualquer programa de concessão bem planejado é manter um adequado nível de serviço do bem concessionado sem torná-lo desnecessariamente custoso e pouco atrativo ao capital privado, é preciso garantir</p>

que os investimentos sejam realizados no momento ideal, ou seja, nem antes, nem depois do necessário. Diante disso, embora um cronograma de prazos seja importante para o planejamento e a precificação do contrato, o ideal é que o cronograma de investimentos seja efetivamente realizado de acordo com a necessidade expressa pela demanda dos serviços.

Em outras palavras: se a demanda do aeroporto não justifica a realização de um investimento dentro do prazo inicialmente estipulado, dado o nível de serviço exigido, mostra-se economicamente racional e eficiente que este investimento seja automaticamente postergado, alocando-se de outra forma os recursos disponíveis (por exemplo, mediante redução das tarifas cobradas pela concessionária e, conseqüentemente, aumento da atratividade do aeroporto). Em contrapartida, se a demanda do aeroporto coloca em risco o nível de serviço adequado antes do prazo inicialmente estipulado para o investimento, o mesmo pode ser antecipado, desde que existam recursos disponíveis para isso (por exemplo, através do aumento das tarifas cobradas pela concessionária ou da prorrogação do término do contrato de concessão).

Desta forma, o sucesso do cronograma de investimentos não dependeria da capacidade do Poder Concedente ou da concessionária de prever tão precocemente o momento adequado para a realização de cada intervenção, e sim das condições e da evolução do mercado ao longo do tempo.

RESPOSTA

A ANAC agradece a contribuição. Em relação à manifestação, entende-se que as prescrições do Contrato, tal como estabelecidas pela minuta, em combinação com o que prescreve o PEA, são suficientes para proporcionar o adequado escalonamento dos ciclos de investimento em infraestrutura aeroportuária nos aeroportos objeto da Concessão, de forma que a capacidade possa sempre atender à demanda e que o nível de serviço estabelecido no Contrato de Concessão seja atendido.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4101
NOME DO CONTRIBUINTE
BRUNO POLONIO RENZETTI
CONTRIBUIÇÃO
Inclusão na Seção II “Da Celebração do Contrato de Concessão” de sistemática de concessões individuais por aeroportos.
JUSTIFICATIVA
<p>Justificativa:</p> <p>Nos termos do item 1.4. da Seção II (“Do Objeto”) do Edital do Leilão n.º 01/2018 (“Edital”), o objeto da licitação foi dividido em diferentes blocos de aeroportos, que serão licitados e adjudicados de forma agregada, conforme especificações do subitem 1.1.6 da Seção I do Edital.</p> <p>Neste sentido, foram definidos os seguintes blocos:</p> <p>A) Bloco Nordeste - Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes - Gilberto Freyre (SBRF), Aeroporto de Maceió/Zumbi dos Palmares (SBMO), Aeroporto Santa Maria - Aracaju (SBAR), Aeroporto Presidente Castro Pinto - João Pessoa (SBJP), Aeroporto de Juazeiro do Norte - Orlando Bezerra de Menezes (SBJU) e Aeroporto Presidente João Suassuna - Campina Grande (SBKG);</p> <p>B) Bloco Centro-Oeste - Aeroporto Marechal Rondon — Cuiabá (SBCY), Aeroporto Maestro Marinho Franco – Rondonópolis (SBRD), Aeroporto Piloto Osvaldo Marques Dias – Alta Floresta (SBAT), Aeroporto Presidente João Batista Figueiredo – Sinop (SWSI), Aeroporto de Barra do Garças (SBBW);</p> <p>C) Bloco Sudeste (Aeroporto de Vitória - Eurico de Aguiar Salles (SBVT) e Aeroporto de Macaé (SBME).</p> <p>Considerando a quantidade de aeroportos envolvida, bem como a insuficiência de representatividade de alguns deles para que fossem isoladamente concedidos, o agrupamento de aeroportos por blocos parece tornar o procedimento licitatório mais eficiente e atrativo, podendo elevar o interesse dos agentes econômicos pelas concessões, com potenciais ganhos para o Poder Concedente e para a coletividade em geral.</p> <p>Sem embargo ao acima, sugerimos que, uma vez realizada a licitação, no momento da formalização dos respectivos contratos de concessão, estes sejam firmados individualmente por aeroporto, e não por bloco (evidentemente por meio da mesma Sociedade de Propósito Específico em relação ao bloco no qual se sagrou vencedora), ante os motivos a seguir expostos.</p> <p>Primeiramente, é notória a complexidade do objeto das concessões, que envolvem não somente a prestação de serviços públicos, mas também a ampliação e manutenção de infraestruturas aeroportuárias, cada uma com suas peculiaridades e necessidades específicas. É certo que cada um dos aeroportos envolvidos na licitação possui suas próprias necessidades de investimentos, gaps operacionais, peculiaridades na gestão, manutenção e operação, as quais deverão ser pontualmente observadas pelo futuro concessionário. Inclusive, a própria ANAC, ao produzir cada Plano de Transferência Operacional e o Plano De Exploração Aeroportuária (“PEA”), contemplou uma série de regras a serem observadas e atendidas pelo concessionário para a exploração de cada aeroporto individualmente.</p>

Por essa razão, a formalização da concessão para exploração de mais de um aeroporto mediante um único ajuste contratual não parece ser a solução mais eficiente e vantajosa, tanto para o Concedente, como para o concessionário, vez que se regulariam, em um mesmo instrumento, relações dotadas de inegáveis peculiaridades e distinções.

Em verdade, a formação de grandes blocos quando da concessão tende a generalizar os objetos contratuais, fazendo com que os concessionários passem a analisar a concessão como um todo, e não cada um dos ativos que a compõem. E neste sentido, diversas ineficiências, demandas e necessidades específicas de cada aeroporto poderão não ser identificadas, ou ainda, negligenciadas ante eventual sucesso da concessão como um todo (i.e., eventual sucesso se considerado o cenário de vários aeroportos em conjunto). Ao contrário, a celebração de contratos de concessão específicos, um para cada aeroporto, permitirá ao concessionário verificar cada ativo individualmente, facilitando o diagnóstico de eventuais problemas, ineficiências e providências a serem tomadas em relação àquele contrato específico.

Em igual direção, concessões individuais por aeroporto facilitarão a fiscalização das obrigações assumidas pelo concessionário, bem como a gestão e acompanhamento da concessão dada a existência de parâmetros contratualmente definidos e que não se confundem com o de outros aeroportos. É dizer, fiscalizando um contrato por aeroporto, o Concedente, ante qualquer eventualidade, terá maior facilidade em identificar a solução contratual adequada para cada um dos ativos, facilitando o exercício do poder de polícia e tornando mais eficiente a fiscalização contratual.

Outrossim, a separação e independência dos contratos de concessão, além de garantir melhores condições de fiscalização e acompanhamento da execução pela concessionária e pelo Concedente, também impedem que disputas específicas, controvérsias contratuais, ou consequências decorrentes de inexecução contratual referentes a um dado aeroporto contaminem outros aeroportos. Assim, por exemplo, questões envolvendo um dos ativos, que demandem determinada atuação específica, não impactarão os demais ativos se o primeiro estiver contratualmente individualizado, ao passo que, na contratação em bloco, poderá haver contaminação entre os ativos.

Nesse sentido, a concessão individualizada dos aeroportos viabiliza a definição da equação econômico-financeira de cada aeroporto e facilita o diagnóstico quanto à necessidade de reequilíbrio.

Por fim, parece-nos que a individualização contratual da concessão por aeroporto possui o potencial de fomentar um olhar mais cuidadoso do concessionário para cada um dos ativos. Com efeito, isolando-se os aeroportos por concessão, se diminuirá o incentivo ao concessionário na compensação na operação de um aeroporto com outro, que certamente o levará a buscar a máxima eficiência em cada um dos aeroportos. Assim, eventual ineficiência na operação de um dos aeroportos que compõe o bloco, que poderia não ser percebida, será melhor evidenciada em relação contratual específica.

Ante o exposto, temos como importante e interessante a divisão dos blocos, quando da formalização de contratos de concessão, em contratos individualizados por aeroporto. Note-se que não se vislumbra óbice a esta sugestão.

RESPOSTA

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que, uma vez definido, como diretriz de política pública, com as vantagens reconhecidas pelo próprio contribuinte, o leilão de aeroportos reunidos em blocos, é inviável a celebração de contratos de concessão individualizados. Isso porque o bloco será adjudicado àquele que sagrar-se vencedor no leilão como um objeto único e indissociável, a medida que sua oferta econômica é igualmente una, sem a indicação de valor individualizado para cada aeroporto. Dessa forma, não pode haver, por exemplo, recusa na celebração de um ou outro contrato, ou vigências diferidas no tempo, sob pena de pôr-se em risco a própria lógica econômica e política que justificou o agrupamento.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4102
NOME DO CONTRIBUINTE
JOSE MARIA DE PAULA GARCIA
CONTRIBUIÇÃO
5.6.22. custos de eventual rescisão dos contratos celebrados que envolvam a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário que estejam em vigor ao final do Estágio 2 da Fase I-A; Sugestão: 5.6.22 custos de eventual rescisão dos contratos comerciais celebrados que envolvam a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário que estejam em vigor ao final do Estágio 2 da Fase I-A.
JUSTIFICATIVA
Comentário: seria preciso diferenciar os contratos comerciais – os quais podem ser sub-rogados pela Concessionária e por ela posteriormente rescindidos (item 2.22.4) – dos contratos de limpeza, segurança, raio X etc. (prestação de serviços) – os quais seriam rescindidos pela Infraero (item 2.22.6). Ambos os tipos de contrato podem ser entendidos como envolvendo a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que não é necessária a alteração proposta para a cláusula 5.5.22, tendo em vista que a responsabilidade sobre a rescisão dos contratos com os prestadores de serviços já está abarcada como responsabilidade do Operador Aeroportuário na cláusula 2.22.6 da minuta do Contrato de Concessão, uma vez que a referida cláusula é clara ao estabelecer que caberá a ele, e não à Concessionária, notificar os seus prestadores de serviços sobre a rescisão dos contratos a partir do 1º (primeiro) mês seguinte ao término do Estágio 2, sendo o responsável, inclusive, pela implementação de todas as medidas necessárias à rescisão dos respectivos contratos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4103
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT SZENTIVANYI
CONTRIBUIÇÃO
Alteração do item 1.1.10 1.1.10. Concessão: concessão de serviços públicos de que trata a Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, cujo escopo é a ampliação, manutenção e exploração do Bloco de Aeroportos objeto do Contrato;
JUSTIFICATIVA
A mudança no conceito de concessão para incluir a expressão "Bloco de Aeroportos" é necessária para adaptar a redação ao objeto do contrato.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a mesma será acatada.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4104
NOME DO CONTRIBUINTE
RAUL DE SOUZA
CONTRIBUIÇÃO
<p>Atual: 4.4.2. A tarifação deverá ser baseada em critérios objetivos e não discriminatórios, tais como horário, dia, temporada, facilidades disponíveis e nível de serviço.</p> <p>Proposta: 4.4.2. A tarifação deverá ser baseada em critérios objetivos e não discriminatórios.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>O texto da cláusula deveria consistir somente em “A tarifação deverá se baseada em critérios objetivos e não discriminatórios”. Fazer depender a tarifação, por exemplo, do horário ou dia de operação, é de fato uma prática discriminatória. Ressaltamos que as políticas de itinerário e oferta das companhias aéreas são norteadas por fatores relacionados com a demanda (necessidades/desejos dos passageiros), frota (necessidade de racionalizar e otimizar o uso das aeronaves) ou mesmo restrições de infraestrutura (ex: nos aeroportos com disponibilidade limitada de slots). Aplicar tarifas mais baixas em horários/dias de menor apelo comercial não fará a princípio as companhias aéreas mudarem suas políticas de malha, pois dificilmente tornarão lucrativa uma operação deficitária. A inversa, por sua vez, pode ser verdadeira, na medida em que aumentar as tarifas de operações em horários pico e/ou dias de maior apelo comercial irá repercutir-se no preço cobrado do passageiro final, ou, em casos extremos, inviabilizar economicamente algumas operações. Adicionalmente, interessa entender se será permitido ao concessionário estabelecer suas políticas de tarifação a nível Bloco. Caso seja permitido, o subsídio cruzado resultará em que os usuários de um aeroporto irão pagar pelos custos da infraestrutura e facilidades de outro aeroporto, prática altamente contestada pela IATA e contrária ao princípio do “usuário-pagante” defendido pela ICAO.</p>
RESPOSTA
<p>A Anac agradece a contribuição e esclarece que esquemas de precificação "modulados" (atrelados ao período e/ou situação de uso da facilidade ou serviço em questão) consistem em prática reconhecida pela ICAO, conforme previsto no Doc 9082 - ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services e detalhado no Doc 9562 - Airport Economics Manual.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4105
NOME DO CONTRIBUINTE
PAULA DAMAS DE MATOS
CONTRIBUIÇÃO
Tendo em vista que em nossas análises os projetos poderiam ter níveis de alavancagem acima do estimado, o que conseqüentemente reduz o volume de aportes demandados pelo acionista, sugerimos que o futuro concessionário tenha que integralizar capital inferior ao demandado nos estudos técnicos (ao redor de 37% do CAPEX de expansão). Neste sentido sugerimos que o Capital Social a ser integralizado antes da assinatura do contrato seja: o valor necessário ao pagamento da Contribuição inicial, acrescido de montante equivalente a 30% dos investimentos previstos para a Fase 1-B, percentual de aporte normalmente demandado por instituições financeiras para aprovação de financiamento. Para fazer frente aos demais ciclos de investimento ou eventuais aportes operacionais, o mesmo deve ser realizado conforme necessidade de caixa do projeto, sem que haja, no entanto, um valor fixo previamente definido.
JUSTIFICATIVA
Tendo em vista que em nossas análises os projetos poderiam ter níveis de alavancagem acima do estimado, o que conseqüentemente reduz o volume de aportes demandados pelo acionista, sugerimos que o futuro concessionário tenha que integralizar capital inferior ao demandado nos estudos técnicos (ao redor de 37% do CAPEX de expansão). Neste sentido sugerimos que o Capital Social a ser integralizado antes da assinatura do contrato seja: o valor necessário ao pagamento da Contribuição inicial, acrescido de montante equivalente a 30% dos investimentos previstos para a Fase 1-B, percentual de aporte normalmente demandado por instituições financeiras para aprovação de financiamento. Para fazer frente aos demais ciclos de investimento ou eventuais aportes operacionais, o mesmo deve ser realizado conforme necessidade de caixa do projeto, sem que haja, no entanto, um valor fixo previamente definido.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a metodologia de cálculo do capital social mínimo foi alterada. O valor mencionado na cláusula 6.2.4.6 do Edital reflete , para cada aeroporto, os valores necessários para fazer frente a (i) 20% (vinte por cento) dos investimentos previstos para o primeiro quinquênio da concessão, (ii) ressarcimento do EVTEA; (iii) remuneração da entidade organizadora do Leilão, e (iv) valores atinentes ao programa de desligamento de funcionários da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO, quando aplicável. A estes valores deverá ser acrescido o valor referente à Contribuição Inicial. Ressalta-se também a possibilidade de redução posterior do capital social, nos termos previstos no contrato.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4106
NOME DO CONTRIBUINTE
BRUNO POLONIO RENZETTI
CONTRIBUIÇÃO
Inclusão de cláusula editalícia prevendo (i) critérios objetivos para aferição de exequibilidade de proposta econômica apresentada, (ii) obrigatoriedade de análise, pelo Poder Concedente ou terceiro por ele contratado, da viabilidade econômica da proposta
JUSTIFICATIVA
<p>Nos termos da Seção IV do Edital, a proposta econômica ofertada contempla o preço a ser pago ao Poder Concedente. Consequentemente, logrará êxito no certame o licitante que ofertar o mais elevado “valor de outorga”.</p> <p>Ocorre que tal critério de julgamento, adotado pela ANAC desde a primeira rodada de licitações, estimula a apresentação de propostas muito elevadas na busca de êxito na licitação, colocando em dúvida a exequibilidade e viabilidade da proposta.</p> <p>Nesse sentido, em ocasiões anteriores, viu-se propostas agressivas baseadas em planos de negócio que consideraram variáveis, premissas e cenários muito otimistas, os quais, quando não confirmados, levam a inadimplementos, pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro, ou rescisões contratuais e devolução de concessões. Recentemente, o Governo Federal se viu obrigado a editar a Medida Provisória nº 752/2016 (convertida na Lei nº 13.448/2017), prevendo a relicitação de diversas concessões cujas concessionárias não se mostraram economicamente capazes de seguirem com suas concessões.</p> <p>Sobre o tema, a minuta de Edital prevê o seguinte:</p> <p>4.28. A Proponente deverá apresentar, em sua proposta econômica, declaração de instituição financeira, nacional ou estrangeira, autorizada a funcionar no Brasil pelo Banco Central do Brasil, com a devida comprovação dos poderes do seu signatário, na forma do modelo do Anexo 11 – Modelo de Carta Subscrita por Instituição Financeira declarando a viabilidade da proposta econômica, emitida no papel timbrado da referida instituição, declarando, sob pena de responsabilidade, que:</p> <p>4.28.1. examinou, por meio de sua equipe técnica especializada, o Edital, o plano de negócio da Proponente e sua proposta econômica;</p> <p>4.28.2. considera que a proposta econômica e seu plano de negócio têm viabilidade econômica e exequibilidade; e</p> <p>4.28.3. considera viável a concessão de financiamentos necessários ao cumprimento das obrigações da futura Concessionária, nos montantes e nas condições apresentadas pela Proponente.</p> <p>Assim, a ANAC, a fim de confirmar a correção e exequibilidade dos planos de negócios das licitantes, quer exigir a apresentação de declarações, por instituições financeiras, atestando a exequibilidade das propostas ante a análise dos planos de negócios</p> <p>Não obstante este procedimento parecer acertado, ele não é suficiente para garantir a exequibilidade da proposta da licitante, pois o Edital (i) não estabelece critérios objetivos para esta aferição, (ii) não deixa claro quais os critérios a serem</p>

utilizados pela instituição financeira, e (iii) não exige que o plano de negócios seja analisado também pelo Poder Concedente.

Compete ao Poder Concedente não apenas observar o princípio constitucional da isonomia, mediante a seleção da proposta mais vantajosa, mas também zelar pela boa execução contratual e, com isso, pela adequada prestação do serviço público, conforme preconiza o artigo 29, inciso VII da Lei n.º 8.987/1995.

É essencial que o Poder Concedente afira se os valores da proposta são consistentes e seguros, pois a adjudicação do objeto licitado à proponente com proposta inexequível pode trazer prejuízos ao interesse público primário e a toda a coletividade.

Daí ser importante aprimorar os critérios para aferição da exequibilidade das propostas, adotando-se os procedimentos a seguir sugeridos:

- Definição de critérios objetivos a serem considerados no plano de negócios que fundamenta a proposta financeira;
- Confirmação, pela instituição financeira, de que tais critérios objetivos foram observados;
- Verificação, pelo Poder Concedente ou pela ANAC, da observância de tais critérios objetivos e, ainda, dos relatórios adotados pela instituição financeira para fins da emissão do atestado;
- Exigência à proponente que apresentou o melhor preço, conforme o caso, que submeta documentação adicional, sustentando seu plano de negócios.
- Confirmação, pelo Poder Concedente ou pela ANAC, da exequibilidade da proposta.

A verificação e confirmação acima sugeridas poderiam ser realizadas diretamente pelo Poder Concedente ou ANAC, por terceiro contratado para tal fim. Nesse sentido, sendo inviável a análise pelo Concedente, poderia se ter a contratação de terceiro mediante licitação ou, se cabível, mediante dispensa conforme Lei nº 8.666/93:

Art. 24. É dispensável a licitação:

VIII - para a aquisição, por pessoa jurídica de direito público interno, de bens produzidos ou serviços prestados por órgão ou entidade que integre a Administração Pública e que tenha sido criado para esse fim específico em data anterior à vigência desta Lei, desde que o preço contratado seja compatível com o praticado no mercado;

XIII - na contratação de instituição brasileira incumbida regimental ou estatutariamente da pesquisa, do ensino ou do desenvolvimento institucional, ou de instituição dedicada à recuperação social do preso, desde que a contratada detenha inquestionável reputação ético-profissional e não tenha fins lucrativos;

No que se refere aos custos para tal contratação, poderia o Poder Concedente estabelecer no Edital que os custos serão suportados pelo licitante vencedor, a exemplo do que faz a Agência Nacional de Energia Elétrica, ao contratar a Empresa de Pesquisas Energéticas – EPE para estudos e formalização de documentação técnica da licitação, usualmente remunerada pelo vencedor da licitação.

Os custos desta contratação, de todo modo, deverão ser de antemão conhecidos e já constar do futuro Edital.

RESPOSTA

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. O §3º, do art. 15, da Lei 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. No presente certame a ANAC optou por não exigir plano de negócio das Proponentes, por entender que cabe a cada uma delas desenvolver o seu plano e suas projeções, não cabendo à agência interferir nas premissas que levaram à Proponente a concluir pela viabilidade de sua proposta. Como forma de adicionar um critério para a consistência da proposta, a ANAC optou por exigir uma declaração de instituição financeira de que avaliou o plano de negócios. Não se trata de delegação de atividade, ao contrário, caberá a ANAC avaliar todos os documentos e requisitos necessários para atendimento ao edital, sendo que um destes requisitos é a declaração da instituição financeira. Assim, inicialmente, a avaliação da exequibilidade ficará a cargo da instituição financeira escolhida pelo proponente como emitente do atestado, que, para tanto, analisará o seu Plano de Negócios partir de aspectos técnicos também, além dos financeiros. Por fim, informa-se que o cumprimento do Contrato de Concessão é de responsabilidade unicamente da Concessionária e independe de qualquer análise do projeto que fundamentou a proposta econômica, tanto por parte dela, quanto por parte da instituição financeira.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4107
NOME DO CONTRIBUINTE
JOSE MARIA DE PAULA GARCIA
CONTRIBUIÇÃO
6.17. A Proposta Apoiada constitui mecanismo de flexibilização regulatória cujo objetivo é permitir a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da concessão e da eficiência na gestão aeroportuária ao longo do período da concessão.
JUSTIFICATIVA
Dúvida: Não conseguimos visualizar como essa “proposta apoiada” funcionaria na prática, especialmente em situações de reajustes de preços e tarifas e a obtenção de aprovação dos usuários
RESPOSTA
A Anac agradece a contribuição e esclarece que a Proposta Apoiada é um mecanismo que permitirá que Empresas Aéreas e Operador Aeroportuário entrem em acordo e apresentem, previamente à RPC, propostas para a definição do parâmetros que seriam definidos pela ANAC durante a RPC, além de propostas para a alteração de das restrições à tarifação dispostas no Capítulo 3 do Anexo 4 em decorrência da alteração de obrigações contratuais relativas à oferta de infraestrutura e serviços aeroportuários ou da pactuação de novos compromissos sobre a oferta destes. A ANAC avaliará então a proposta e, caso seja aprovada, esta será implementada - constituindo parcialmente ou integralmente a RPC e resultando em alterações contratuais se for o caso. Cabe destacar que a Proposta Apoiada introduz uma possibilidade adicional à Concessionária. Caso uma Proposta Apoiada não seja apresentada ou não seja aprovada, a ANAC realizará normalmente a RPC e os Reajustes. Por fim, cumpre informar que será realizada alteração contratual para deixar mais claro o escopo da Proposta Apoiada.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4108
NOME DO CONTRIBUINTE
BRUNO POLONIO RENZETTI
CONTRIBUIÇÃO
5.9. A Concessionária somente suportará o risco de alteração na matriz de transporte aéreo, com a implantação de novas infraestruturas aeroportuárias dentro ou fora da área de influência do Aeroporto, previstos no item 5.6.3 acima, nos casos em que o Poder Concedente realize a devida Análise de Impacto Regulatório (AIR), que devidamente fundamente seu processo decisório de mudanças na infraestrutura aeroportuária.
JUSTIFICATIVA
<p>Os contratos de concessão dos aeroportos objeto das rodadas anteriores de leilão possuíam também cláusulas semelhantes às aqui analisadas, em seu capítulo sobre divisão de riscos.</p> <p>Isto se tornou especialmente importante no caso do Aeroporto Internacional Tancredo Neves, em Confins. Objeto do Leilão 1/2013, os estudos realizados previamente partiam da premissa que o Aeroporto da Pampulha, em Belo Horizonte, não representaria um ativo competitivo, dado que não existiam voos regulares partindo e chegando da Pampulha.</p> <p>A Portaria n. 911/2017, editada pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, atribuiu à Infraero a exploração do Aeroporto da Pampulha, de forma que, na prática, voltou-se a autorizar os voos de grande porte no aeródromo. No dia seguinte à publicação da portaria, a Gol Linhas Aéreas já apresentou à ANAC pedido para operar voos regulares (Estado de Minas, 25/10/2017).</p> <p>Esta situação gerou grande celeuma junto à concessionária do Aeroporto de Confins (BH Airport), que se julgou prejudicada por situação regulatória não prevista nos estudos prévios que embasaram sua participação no leilão e posterior vitória no certame.</p> <p>Dada todo o desentendimento pela questão, o caso foi levado ao Tribunal de Contas da União, a partir de representação formulada pelo Senador Antonio Anastasia, em oposição à Portaria 911. Em decisão cautelar, o Ministro Bruno Dantas determinou a suspensão dos efeitos da referida portaria.</p> <p>Tal decisão foi objeto de recurso, com agravo interposto pela Infraero, buscando a cassação da medida cautelar. Em seu voto-vencedor, ao negar o pedido, o Ministro Bruno Dantas teceu importantes comentários acerca da necessidade de que mudanças bruscas regulatórias passem por procedimentos adequados, com pareceres técnicos e com sua submissão a consultas e audiências públicas. Também, o Ministro Bruno Dantas menciona a falta de motivação do ato que levasse em conta eventuais riscos para o transporte aéreo da região, principalmente possíveis repercussões concorrencias entre os aeroportos da Pampulha e Confins (Processo n. 032.997/2017-5, Acórdão 132/2018).</p> <p>É exatamente neste contexto que se insere a presente sugestão: a necessidade de realização de AIR para mudanças que alterem a matriz de transporte aéreo e afetem o aeroporto em questão.</p>

A Análise de Impacto Regulatório é um procedimento ordenado de tomada de decisão no âmbito da atividade regulatória do Estado, levando em consideração os possíveis efeitos de determinada decisão regulatória, com o fim de tornar a intervenção mais eficiente e propiciar uma regulação de melhor qualidade (VALENTE, Patricia Pessoa. Análise de Impacto Regulatório. Ed. Fórum, 2013).

O mérito principal da AIR está em propor um procedimento claro e passos a serem seguidos. O agente regulador deve compreender o problema, em todas suas características, avaliando a causa e suas consequências. Deve fixar o objetivo da nova regulação, de acordo com a política pública do setor, e mapear as opções cabíveis para solucionar a questão. Conhecidos todos os impactos de cada opção regulatória, será possível comparar as diferentes alternativas e eleger aquela que possui o melhor custo-benefício.

Insta salientar que a ANAC possui previsão formal para a realização de AIR desde a edição da Instrução Normativa 61, de 3 de julho de 2012 (IN n. 61/2012). A IN n. 61/2012 impõe a obrigatoriedade de preenchimento de um simples formulário que, entre seus objetivos, tem como fim “suscitar as discussões de Análise de Impacto Regulatório no âmbito da atividade de regulação desempenhada pelas Superintendências finalísticas” (art. 2º, §1º, III).

Com a edição da IN n. 107/2016, a ANAC incorporou todo um abecedário da regulação mais contemporânea, trazendo para o arcabouço jurídico sobre a edição de normas regulatórias pela Agência noções como a qualidade normativa, para a qual dedicou todo um capítulo. Enumerou como instrumentos de melhoria dessa qualidade normativa a agenda regulatória (art. 17, I), a avaliação crítica dos atos normativos finalísticos por meio de AIR (art. 17, II), o acompanhamento por meio de manutenção de controle e indicadores gerenciais relacionados ao processo normativo (art. 17, III) e a padronização (art. 17, IV).

De maneira global, a IN n. 107/2016 atribuiu à AIR forte contribuição, entre outros objetivos, para a elaboração do menor volume de regras necessário e as normas passarão por avaliação, o mais exauriente possível, de que os benefícios gerados justificarão os custos do cumprimento pelos regulados e de supervisão pela Administração. Frente a isso, entende-se que a alteração na minuta do Contrato de Concessão é essencial para dotar de maior segurança jurídica a concessionária e não tenha que arcar com riscos inesperados e não previstos.

RESPOSTA

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 5.5.3 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.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4109
NOME DO CONTRIBUINTE
BRUNO POLONIO RENZETTI
CONTRIBUIÇÃO
Edital 1.1.33. Poder Concedente: a União Federal, representada pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil;
JUSTIFICATIVA
<p>De acordo com os princípios básicos da teoria regulatória, as agências reguladoras são autarquias especiais dotadas de poderes que têm por finalidade garantir a sua autonomia e independência no exercício de sua função.</p> <p>Contudo, verifica-se que são reservados à ANAC o exercício cumulativo dos papéis de representante do Poder Concedente e de Agência Reguladora, incumbida da regulação e fiscalização dos serviços concedidos. Esta tem sido a prática no âmbito da ANAC nas últimas rodadas e que se deve aproveitar esta oportunidade para corrigir.</p> <p>Assim, a ANAC exerceria o papel Agência Reguladora, incumbida de solucionar conflitos entre as partes interessadas e, ao mesmo tempo, de representar uma das partes interessadas, concentração esta que inegavelmente poderá afetar a imparcialidade e neutralidade no exercício dos poderes regulatórios. Trata-se, pois, de uma falha regulatória que deve ser afastada, de acordo com as melhores técnicas regulatórias.</p> <p>Portanto, a redação proposta tem por finalidade prestigiar a função precípua de fiscalização e regulação exercida pela ANAC, colocando a Agência em posição imparcial para dirimir eventuais controvérsias entre o Poder Concedente e a Concessionária.</p>
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição, entretanto, conforme o art. 8º, XXIV, da Lei nº 11.182/05, compete a esta Agência e não ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, "conceder ou autorizar a exploração da infraestrutura aeroportuária, no todo ou em parte".

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4110
NOME DO CONTRIBUINTE
JOSE MARIA DE PAULA GARCIA
CONTRIBUIÇÃO
9.1. É admitida a subcontratação de obras e serviços pela Concessionária, sendo vedada a subcontratação da operação do Aeroporto.
JUSTIFICATIVA
Solicitar esclarecimentos quanto à abrangência da subcontratação, pois um serviço pode ser considerado como de natureza operacional.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a subcontratação da operação diz respeito à subcontratação da exploração das receitas tarifárias associadas ao objeto da concessão, de forma agregada. Isso não impede, todavia, que cada atividade remunerada por receita tarifária prevista no Anexo 4 seja terceirizada separadamente.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4111
NOME DO CONTRIBUINTE
PAULA DAMAS DE MATOS
CONTRIBUIÇÃO
<p>CONTRATO: 2.34. Eventual não objeção ao anteprojeto não supre o atendimento a legislação vigente, nem a exigência de outras entidades da administração pública tendo em vista a observância dos requisitos de licenciamento ambiental, de uso do solo e de zoneamento urbano e da observância dos condicionantes impostos pelo órgão responsável pelo controle do espaço aéreo, bem como as responsabilidades nas esferas civil, penal, administrativa e técnica, inclusive perante o Conselho Regional de Engenharia e Agronomia, o Conselho de Arquitetura e Urbanismo, e outros órgãos.</p> <p>Entendemos que a obrigatoriedade de observância das regras de uso de solo e de zoneamento municipal conflitam com o conceito do sítio aeroportuário ser universalidade da União, conforme previsto no CBA. Ainda, o processo de registro do Plano Diretor do Complexo Aeroportuário é independente da municipalidade e possui relação mais intrínseca com a atuação do DECEA. Sabe-se que o Sítio Aeroportuário possui suas especificidades e regramentos particulares a respeito de suas infraestruturas, que em alguns casos divergem das regras de uso do solo e de zoneamento urbano. Ainda, a limitação ao uso do solo conforme previsto pela municipalidade pode em muito limitar a atuação da concessionária e impedir a realização de investimentos importantes para sanidade econômica da concessão. Desta forma, sugerimos que o trecho uso do solo e de zoneamento urbano seja suprimido.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>CONTRATO: 2.34. Eventual não objeção ao anteprojeto não supre o atendimento a legislação vigente, nem a exigência de outras entidades da administração pública tendo em vista a observância dos requisitos de licenciamento ambiental, de uso do solo e de zoneamento urbano e da observância dos condicionantes impostos pelo órgão responsável pelo controle do espaço aéreo, bem como as responsabilidades nas esferas civil, penal, administrativa e técnica, inclusive perante o Conselho Regional de Engenharia e Agronomia, o Conselho de Arquitetura e Urbanismo, e outros órgãos.</p> <p>Entendemos que a obrigatoriedade de observância das regras de uso de solo e de zoneamento municipal conflitam com o conceito do sítio aeroportuário ser universalidade da União, conforme previsto no CBA. Ainda, o processo de registro do Plano Diretor do Complexo Aeroportuário é independente da municipalidade e possui relação mais intrínseca com a atuação do DECEA. Sabe-se que o Sítio Aeroportuário possui suas especificidades e regramentos particulares a respeito de suas infraestruturas, que em alguns casos divergem das regras de uso do solo e de zoneamento urbano. Ainda, a limitação ao uso do solo conforme previsto pela municipalidade pode em muito limitar a atuação da concessionária e impedir a realização de investimentos importantes para sanidade econômica da concessão. Desta forma, sugerimos que o trecho uso do solo e de zoneamento urbano seja suprimido.</p>

RESPOSTA

A ANAC agradece a contribuição, mas esclarece que as disposições do contrato de concessão estão em consonância com o esquema de repartição de competências legislativas adotado pela Constituição Federal. Compreende-se, portanto, que as normas expedidas por cada um dos Entes Federativos compõem um ordenamento jurídico harmônico e coeso, que se pressupõe não conflitante, assim sendo, portanto, de observância obrigatória. Assim, como os entes federados devem observância e respeito às capacidades políticas atribuídas a cada um, o fato de os bens que compõem o complexo aeroportuário pertencerem à União Federal não os libera da submissão aos atos normativos de cada um dos entes federados, incluindo, portanto, aqueles que se referem ao uso de solo e de zoneamento municipal. Ressalva-se que eventuais extrapolações dos entes federados no que se refere ao seu poder normativo devem ser atacadas pelas vias próprias, sujeitando a administração pública aos mesmos enquanto não regularmente afastados do ordenamento jurídico.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4112
NOME DO CONTRIBUINTE
BRUNO POLONIO RENZETTI
CONTRIBUIÇÃO
<p>Alteração:</p> <p>5.2. Constituem riscos suportados pelo Poder Concedente, que poderão ensejar Revisão Extraordinária:</p> <p>6.24. Os procedimentos de Revisão Extraordinária objetivam a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a fim de compensar as perdas ou ganhos da Concessionária, devidamente comprovados, em virtude da ocorrência dos eventos elencados no CAPÍTULO V – Seção I do Contrato:</p>
JUSTIFICATIVA
<p>A aplicação do conceito de “alteração relevante” sugerida limita o direito de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato em razão da ocorrência de fatos relacionados a riscos alocados ao Poder Concedente, em violação ao disposto no art. 37, XXI da Constituição Federal, bem como do 65, II, da Lei Federal nº 8.666/1993 e art. 9º, §4º da Lei Federal nº 8.987/1995. As cláusulas das rodadas de leilão anteriores não trazem esse conceito, de forma acertada.</p> <p>O conceito de “alteração relevante” se trata, a bem da verdade, de uma “camada” de proteção do Poder Concedente, de constitucionalidade duvidosa, que não pode ser mantida na redação final do Contrato de Concessão.</p> <p>Além disso, apesar de as justificativas apresentadas mencionarem que o conceito de “alteração relevante” já está presente na regulação do Setor Aeroportuário, é importante rememorar que a Resolução ANAC nº 355 aplica o conceito de “alteração relevante” apenas como uma forma de determinação do procedimento que será adotado no procedimento de Revisão Extraordinária, mas não limitando a caracterização dos riscos alocados ao Poder Concedente. Assim, sob o pretexto de sustentar que o conceito de “alteração relevante” já se encontra normatizado na regulação aplicável o setor, a ANAC está criando uma “camada” hoje inexistente e que não se coaduna com o texto constitucional.</p> <p>De mais a mais, é indene de dúvida de que essa proteção complementar terá o condão de afugentar investidores nacionais e internacionais em razão da dificuldade de se precificar os ativos.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o intuito desse requisito não é obstaculizar possíveis pedidos de Revisão Extraordinária, ou limitar consequências às alterações sofridas pela Concessionária no âmbito da exploração do serviço público, mas sim conferir a correta aplicabilidade dos preceitos teóricos envolvidos na questão, o cumprimento do critério presente em todos os demais Contratos de Concessão e com base em critério objetivo reduzir a insegurança jurídica associada à discricionariedade do regulador ao definir, caso a caso, quais alterações seriam consideradas (ir)relevantes.</p>

Cumpra registrar que o requisito da alteração relevante se faz presente desde a primeira rodada de Concessão, de forma que contribui para o aperfeiçoamento do processo de Revisão Extraordinária estabelecido pela Agência. Nesse sentido, o racional econômico da cláusula é justamente captar as alterações que tenham impacto na equação econômico-financeira, na mesma medida em que direciona o olhar do regulador para aquilo que realmente tenha o condão de causar impacto no Contrato, contribuindo com a própria noção da eficiência administrativa.

Conforme dispõe a Justificativa submetida à Audiência Pública nº 12/2017, o critério de alteração relevante vigente (Resolução nº 355/2015), ao estabelecer vínculo entre eventos de diferentes naturezas, permite que qualquer impacto seja relevante em algum momento, dependendo apenas da cumulatividade de impactos ou do tempo, conforme estabelecem os §1º e §3º do artigo 2º da norma vigente. Com efeito, isso é o mesmo que ignorar o conceito de relevância trazido pelos Contratos de Concessão, tornando inócua sua aplicação. Nesse sentido, torna-se fundamental objetivar sua aplicação contratualmente.

O texto constitucional, no que a doutrina se refere ao princípio da intangibilidade da equação econômico-financeira, revela que esse direito não é absoluto, visto que se deve interpretar e balizar tal princípio nos moldes da legislação infraconstitucional.

Legislação que, por sua vez, também traz comandos claros de que o direito ao reequilíbrio não se consubstancia como algo absoluto. A Lei 8.987/95, por exemplo, traz disposição expressa que condiciona o direito ao cumprimento de certos requisitos: “quando comprovado seu impacto”; “sempre que forem atendidas as condições do contrato”.

O Tribunal de Contas da União, por sua vez, estabeleceu requisitos para o reequilíbrio econômico-financeiro de contratos administrativos, notadamente quando da ocorrência de fato do príncipe. Os ensinamentos jurisprudenciais da Corte de Contas revelam que se deve respeitar três requisitos para a aplicabilidade da teoria em comento, quais sejam: nexo de causalidade, imprevisibilidade do ônus, materialidade. Nessa esteira, destaca-se o entendimento jurisprudencial do TCU em relação ao restabelecimento da equação econômico-financeira original em decorrência da instituição de tributos antes inexistentes, conforme Acórdão 45/1999, Acórdão 698/2000, Acórdão 538/2008.

O entendimento jurisprudencial da Corte de Contas afirma que a materialidade do fato é elemento necessário para que se configure a alteração do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, configurando-se como requisito necessário na análise da revisão extraordinária. Consta-se que alterações de baixa magnitude não apresentaram, na opinião do tribunal, materialidade suficiente a fim de ensejar o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos.

Do ponto de vista doutrinário, convém ressaltar que parcela importante do direito administrativo brasileiro (referenciada ao final) defende que não é qualquer alteração que abala a estabilidade da equação econômico-financeira do Contrato de Concessão, na medida em que termos como “reflexos fortes na sua execução”, “restabelecer equilíbrio toda vez que de alguma forma mais profunda for ele rompido”, “o impacto for relevante na quebra da equação”, “onera substancialmente a execução do contrato administrativo” são defendidos por essa importante parcela da doutrina administrativista para que se configure a possibilidade do reequilíbrio contratual. Nesse sentido, percebe-se que o requisito contratual da alteração relevante converge com os ensinamentos supracitados.

Portanto, a definição do critério de alteração relevante, ao passo que dá efetividade a um importante conceito presente nos Contratos de Concessão, o qual, diga-se, não

deve ser ignorado, a fim de se atender ao interesse público, está investida de razoabilidade e balizada na experiência adquirida com a gestão dos Contratos de Concessão. Desse modo, com amparo nos estudos jurisprudenciais do Tribunal de Contas da União e nos entendimentos da doutrina administrativista, conclui-se que a melhor opção regulatória consiste em estabelecer parâmetro objetivo que de fato "implique em alteração relevante dos custos ou receitas da Concessionária".

Referências

Acórdão TCU 45/1999, Processo n. 001.025/1998-8, DOU 19.05.1999.

Acórdão TCU 698/2000, Processo n. 675.047/1996-0, DOU 11.09.2000.

Acórdão TCU 538/2008, Processo n. 016.905/2002-3, DOU 04.04.2008.

CARVALHO FILHO, José dos Santos. Manual de direito administrativo. 25 ed. São Paulo: Atlas, 2012, p. 197, 211.

GASPARINI, Diógenes. Direito administrativo. 17 ed. São Paulo: Saraiva, 2012, p. 435, 822.

MEIRELLES, Hely Lopes. Direito Administrativo Brasileiro . 23. ed. São Paulo: Malheiros, 1998, p. 214.

MEDAUAR, Odete. Direito administrativo moderno. 17 ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2013, p. 256.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4113
NOME DO CONTRIBUINTE
JOSE MARIA DE PAULA GARCIA
CONTRIBUIÇÃO
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 15.1.2.
JUSTIFICATIVA
Dúvida: Item precisa de uma redação mais clara. Termo “consulta às partes” precisa ser melhor definido, tendo em vista a dificuldade de consenso quando se trata de elevação ou introdução de novos preços
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que 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 da decisões da ANAC em relação à consulta sobre a remuneração de áreas e atividades operacionais estão definidos no Contrato: as cláusulas 11.7 a 11.11.</p> <p>Em particular, a definição das partes interessadas relevantes no tocante a remuneração pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais, embora não esteja totalmente prescrita, está delimitada no item 11.7.1, que traz os seguintes termos: "a Concessionária deverá identificar as partes interessadas relevantes dentre os prestadores de serviços de transporte aéreo e de serviços auxiliares ao transporte aéreo que utilizam as Áreas e Atividades Operacionais cuja remuneração está sendo objeto de consulta".</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4114
NOME DO CONTRIBUINTE
BRUNO POLONIO RENZETTI
CONTRIBUIÇÃO
<p>Alteração:</p> <p>6.24. Os procedimentos de Revisão Extraordinária objetivam a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a fim de compensar as perdas ou ganhos da Concessionária, devidamente comprovados, em virtude da ocorrência dos eventos elencados no CAPÍTULO V – Seção I do Contrato, desde que impliquem alteração relevante dos custos ou da receita da Concessionária, nos termos descritos nos itens a seguir:</p> <p>6.24.3 Na hipótese de pedido de Revisão Extraordinária que contemple mais de um evento, a Concessionária poderá acumular esses eventos como forma de atingir o percentual a que se refere o item 6.24.1.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Não obstante o acima exposto, que revela a inconstitucionalidade da aplicação do conceito de “alteração relevante” como limitador do reequilíbrio econômico financeiro do contrato, mas considerando a possibilidade de não aceitação da contribuição, uma outra alternativa para se manter a sistemática proposta pela ANAC seria permitir a cumulatividade dos eventos, cuja soma poderá alcançar o impacto de 1% (um por cento) da receita bruta anual média da Concessão, nos termos previstos no subitem 6.24.1.</p> <p>Tal proposta, encontra-se em consonância com a sistemática hoje vigente, na qual, o art. 3º da Resolução nº 355, permite a soma dos eventos para fins de alcance do percentual da renda bruta anual para fins de caracterização do impacto relevante.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e, de início, esclarece que o intuito desse requisito não é obstaculizar possíveis pedidos de Revisão Extraordinária, ou limitar consequências às alterações sofridas pela Concessionária no âmbito da exploração do serviço público, mas sim conferir a correta aplicabilidade dos preceitos teóricos envolvidos na questão, o cumprimento do critério presente em todos os demais Contratos de Concessão e com base em critério objetivo reduzir a insegurança jurídica associada à discricionariedade do regulador ao definir, caso a caso, quais alterações seriam consideradas (ir)relevantes.</p> <p>O que denota que a previsão contratual de alteração relevante consubstancia o entendimento de que o aperfeiçoamento da regra perpassa pela definição objetiva do critério em apreço, em respeito, como dito, ao princípio da segurança jurídica. Nesses moldes, torna-se condição lógica, tendo em vista a premissa de análise individual dos eventos que compõem o Pedido de Revisão Extraordinária, que o critério objetivo de alteração relevante seja aferido na análise de cada evento.</p>

Ora, se o critério de alteração relevante considerar a cumulatividade, estabelecendo vínculo entre eventos de diferentes naturezas, permitiria que qualquer impacto fosse relevante em algum momento, dependendo apenas da cumulatividade de impactos ou do tempo. Com efeito, isso seria o mesmo que ignorar o conceito de relevância trazido pelos Contratos de Concessão, tornando inócua sua aplicação.

Ainda, convém informar que a ANAC, em 17 de julho de 2018, submeteu ao processo de Audiência Pública nº 16/2018, por um período de 30 dias, a proposta que revoga e substitui a Resolução nº 355, de 17 de março de 2015, 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.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4115
NOME DO CONTRIBUINTE
ANA CANDIDA LEMOS DE MELLO CARVALHO
CONTRIBUIÇÃO
<p>Com relação aos compromissos financeiros (Edital: cláusulas 4.23, 4.24, 6.2.4.6, 6.2.4.7; Contrato de Concessão: cláusula 3.1.48), favor informar:</p> <p>(i) Qual foi a metodologia de cálculo adotada para a subscrição do Contribuição Mínimo antes da assinatura do Contrato de Concessão e durante o período da Concessão;</p> <p>(ii) Se este valor for calculado com base no Capital Social Mínimo subscrito para fins de pagamento do CAPEX (e para garantir a disponibilidade de financiamento do CAPEX), sugerimos a substituição desse valor / das referidas cláusulas pela obrigatoriedade de criação e manutenção de uma Conta Garantia que pode ser, de acordo com as práticas comuns, mantida com um valor mínimo correspondente ao CAPEX de 1 (um) ano (calculado com base na média aritmética de todo o CAPEX necessário ao longo dos 30 anos de concessão).</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Este montante de subscrição de capital não é prática de mercado e o valor estabelecido está muito acima do necessário para um projeto desta magnitude. A manutenção da obrigatoriedade deste montante de Capital Social na Concessionária será economicamente prejudicial à SPE e, eventualmente, também ao Poder Concedente.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a metodologia de cálculo do capital social mínimo foi alterada.</p> <p>O valor mencionado na cláusula 6.2.4.6 do Edital reflete , para cada aeroporto, os valores necessários para fazer frente a (i) 20% (vinte por cento) dos investimentos previstos para o primeiro quinquênio da concessão, (ii) ressarcimento do EVTEA; (iii) remuneração da entidade organizadora do Leilão, e (iv) valores atinentes ao programa de desligamento de funcionários da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO, quando aplicável. A estes valores deverá ser acrescido o valor referente à Contribuição Inicial. Ressalta-se também a possibilidade de redução posterior do capital social, nos termos previstos no contrato.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4116
NOME DO CONTRIBUINTE
RAUL DE SOUZA
CONTRIBUIÇÃO
Consideramos que os valores de aluguel de áreas operacionais/essenciais à prestação do serviço de transporte aéreo, utilizadas quer pelas companhias aéreas, quer pelos seus fornecedores (tais como os agentes identificados na cláusula 11.6) deveriam ser sujeitos a regulação direta. O mecanismo de livre negociação comercial pode incorrer em práticas discriminatórias e/ou abusivas, bem como gerar lucros excessivos para os concessionários.
JUSTIFICATIVA
<p>Seria importante sujeitar a regulação direta (ou pelo menos obrigação de transparência e/ou precedência de processo de consulta) também a remuneração variável prevista nos contratos de aluguel de áreas operacionais para essas atividades essenciais à operação (combustível, catering, ground handling, lavanderia, etc.). Atualmente essa remuneração se manifesta através da cobrança de percentuais do faturamento desses agentes (inclusive podendo ser de forma discriminatória, devido à confidencialidade das tratativas), os quais por sua vez os repassam às companhias aéreas, refletindo-se no preço final da passagem. Note-se ainda a elevada assimetria de informação e o baixo poder de negociação dos fornecedores nesta situação. Essa é a realidade das concessões atuais, com especial impacto nas atividades de fornecimento de combustível e catering, com cobrança de percentuais sobre o faturamento que alcançam a os 10%, os quais são totalmente repassados pelos fornecedores às companhias aéreas. Pelos montantes envolvidos e impacto na precificação final do transporte aéreo, é fundamental que o Regulador atue neste quesito.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a obrigação de precedência de processo de consulta se aplica a todos os componentes da remuneração pela cessão de áreas operacionais (incluindo eventual remuneração variável) estando as alterações da remuneração sujeitas à concordância dos usuários ou ao arbitramento pela ANAC, no caso dos aeroportos de maior porte. Quanto à possibilidade de prática discriminatória devido à confidencialidade das tratativas entre as partes contratantes, entende-se que esta é mitigada pela submissão dos critérios de remuneração de áreas operacionais ao procedimento de consulta, de forma que mesmo que os contratos sejam firmados em tratativas bilaterais, seus termos deverão estar baseados em critérios discutidos publicamente.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4117
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT SZENTIVANYI
CONTRIBUIÇÃO
Alteração do item 1.16: 1.16: A resposta ao pedido de esclarecimento será divulgada no sítio eletrônico da ANAC pelo menos 15 (quinze) dias úteis antes da data estabelecida para a entrega dos envelopes descrita no item 5.1 da Seção I - Da Apresentação dos Documentos do CAPÍTULO V - DAS ETAPAS DO LEILÃO. 1.16.1 Os licitantes serão convidados para indicar o nível de importância e relevância atribuídos para cada esclarecimento. 1.16.2. Se, por qualquer motivo, a ANAC não divulgar todos os esclarecimentos até a data limite estabelecida nesta Cláusula, o leilão será automaticamente prorrogado em pelo menos 10 (dez) dias.
JUSTIFICATIVA
<p>A redação proposta estabelece uma sistemática em que as respostas aos pedidos de esclarecimento serão publicizados ao mesmo tempo por meio da publicação da Ata, ao menos 10 (dez) dias antes da data de entrega dos envelopes mencionados no item 5.1. ca Seção I, Capítulo V.</p> <p>Por outro lado, a redação da Cláusula 1.20 da minuta de Edital colocada em audiência pública estabelece que eventual impugnação deste Edital deverá ser protocolada na sede da ANAC até 5 (cinco) dias úteis antes da data estabelecida para a entrega dos envelopes descritos no item 5.1.</p> <p>Desta forma, não raramente, o licitante tem o seu direito de requerer esclarecimentos prejudicado. Em outros casos, o prazo para apresentação de impugnação do edital torna-se muito curto, o que justifica a alteração para a nova redação proposta com o objetivo de que as respostas aos pedidos de esclarecimento sejam divulgados em pelo menos 15 (quinze) dias úteis antes da data de entrega dos envelopes.</p> <p>A proposta de alteração permitirá que os licitantes planejem melhor sua participação de no certame, permitindo que considerem as respostas fornecidas pela ANAC no preço ofertado no seus respectivos planos de negócio, o que fomenta a competitividade e a segurança da licitação, uma vez que todo os participantes consideraram as variáveis nas mesmas condições.</p> <p>Além disso, o item 1.16.1 permitirá que os licitantes destaquem os pedidos de esclarecimentos considerados relevantes e importantes, o que poderá auxiliar a ANAC a agilizar de forma eficiente a apresentação dos esclarecimentos, quando possível. Esse ponto é relevante porque a ANAC está considerando uma redução material no prazo inicialmente indicado de 100 dias em que os licitantes teriam para avaliação dos documentos finais da licitação, de acordo com as regulamentações vigentes do PPI.</p> <p>Não se trata de uma obrigação, mas sim de um sistema por meio do qual os pedidos de esclarecimentos sejam priorizados em benefício de todas as partes interessadas e da ANAC.</p>

É de interesse do Governo federal e da ANAC garantir a equidade e simetria entre os participantes do certame.

RESPOSTA

A ANAC agradece a contribuição e informa que ela não será acatada, visto que se entende como hipótese de discricionariedade do Poder Concedente, em consonância com o art. 40, VIII da Lei 8.666/93, estabelecer os prazos quanto aos esclarecimentos relativos à licitação, compreendendo como adequado o prazo estipulado de 10 dias. Ademais, ressalta-se que todos os pedidos de esclarecimentos apresentados de acordo com as exigências do Edital do Leilão serão respondidos. Dessa forma, não há necessidade de classificação do que seria mais relevante ou importante, à medida que tal classificação é de cunho estritamente subjetivo, visto que o que é relevante para um interessado pode não ser para outro.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4118
NOME DO CONTRIBUINTE
BRUNO POLONIO RENZETTI
CONTRIBUIÇÃO
<p>Alteração: 5.2. Constituem riscos suportados pelo Poder Concedente, que poderão ensejar Revisão Extraordinária:</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Em última análise, caso não sejam aceitas as contribuições acima, resta evidente que nem todos os riscos alocados ao Poder Concedente podem ser submetidos ao conceito de “alteração relevante”, na medida em que a ocorrência de alguns dos fatos elencados no item 5.2 da minuta do contrato dependem unicamente do ato volitivo do Poder Concedente.</p> <p>Além de inconstitucional, a permanência dessa limitação para o reequilíbrio econômico-financeiro nesses fatos cujo risco de ocorrência são definidos exclusivamente pelo Poder Concedente viola ainda as diretrizes para a matriz de riscos, nos termos determinados no art. 7º da Resolução do PPI nº 1, que dispõe que “[n]a elaboração do edital e da minuta de contrato, a adoção de matriz de repartição de riscos do empreendimento deverá ser prevista e deverão ser consideradas, no mínimo, a identificação, a avaliação e a alocação dos riscos à parte que melhor puder gerenciá-los, com o menor custo para o processo, de maneira a minimizar futuras revisões contratuais extraordinárias.”</p> <p>Deste modo, a ANAC e o Poder Concedente deverão realizar uma avaliação criteriosa e criar uma separação dos itens que poderão ser submetidos ao critério de alteração relevante e aqueles outros que ensejarão o reequilíbrio econômico-financeiro, independentemente do conceito de “alteração relevante”.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o intuito desse requisito não é obstaculizar possíveis pedidos de Revisão Extraordinária, ou limitar consequências às alterações sofridas pela Concessionária no âmbito da exploração do serviço público, mas sim conferir a correta aplicabilidade dos preceitos teóricos envolvidos na questão, o cumprimento do critério presente em todos os demais Contratos de Concessão e com base em critério objetivo reduzir a insegurança jurídica associada à discricionariedade do regulador ao definir, caso a caso, quais alterações seriam consideradas (ir)relevantes.</p> <p>Cumprir registrar que o requisito da alteração relevante se faz presente desde a primeira rodada de Concessão, de forma que contribui para o aperfeiçoamento do processo de Revisão Extraordinária estabelecido pela Agência. Nesse sentido, o racional econômico da cláusula é justamente captar as alterações que tenham impacto na equação econômico-financeira, na mesma medida em que direciona o olhar do regulador para aquilo que realmente tenha o condão de causar impacto no Contrato, contribuindo com a própria noção da eficiência administrativa.</p>

Conforme dispôs a Justificativa submetida à Audiência Pública nº 12/2017, o critério de alteração relevante vigente (Resolução nº 355/2015), ao estabelecer vínculo entre eventos de diferentes naturezas, permite que qualquer impacto seja relevante em algum momento, dependendo apenas da cumulatividade de impactos ou do tempo, conforme estabelecem os §1º e §3º do artigo 2º da norma vigente. Com efeito, isso é o mesmo que ignorar o conceito de relevância trazido pelos Contratos de Concessão, tornando inócua sua aplicação. Nesse sentido, torna-se fundamental objetivar sua aplicação contratualmente.

Da mesma forma, considerar a proposta sugerida de separação de itens da matriz de riscos que poderiam não ser submetidos ao critério de alteração relevante também equivaleria a tornar o conceito de relevância praticamente inócuo.

O texto constitucional, no que a doutrina se refere ao princípio da intangibilidade da equação econômico-financeira, revela que esse direito não é absoluto, visto que se deve interpretar e balizar tal princípio nos moldes da legislação infraconstitucional.

Legislação que, por sua vez, também traz comandos claros de que o direito ao reequilíbrio não se consubstancia como algo absoluto. A Lei 8.987/95, por exemplo, traz disposição expressa que condiciona o direito ao cumprimento de certos requisitos: “quando comprovado seu impacto”; “sempre que forem atendidas as condições do contrato”.

O Tribunal de Contas da União, por sua vez, estabeleceu requisitos para o reequilíbrio econômico-financeiro de contratos administrativos, notadamente quando da ocorrência de fato do príncipe. Os ensinamentos jurisprudenciais da Corte de Contas revelam que se deve respeitar três requisitos para a aplicabilidade da teoria em comento, quais sejam: nexo de causalidade, imprevisibilidade do ônus, materialidade. Nessa esteira, destaca-se o entendimento jurisprudencial do TCU em relação ao restabelecimento da equação econômico-financeira original em decorrência da instituição de tributos antes inexistentes, conforme Acórdão 45/1999, Acórdão 698/2000, Acórdão 538/2008.

O entendimento jurisprudencial da Corte de Contas afirma que a materialidade do fato é elemento necessário para que se configure a alteração do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, configurando-se como requisito necessário na análise da revisão extraordinária. Constata-se que alterações de baixa magnitude não apresentaram, na opinião do tribunal, materialidade suficiente a fim de ensejar o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos.

Do ponto de vista doutrinário, convém ressaltar que parcela importante do direito administrativo brasileiro (referenciada ao final) defende que não é qualquer alteração que abala a estabilidade da equação econômico-financeira do Contrato de Concessão, na medida em que termos como “reflexos fortes na sua execução”, “restabelecer equilíbrio toda vez que de alguma forma mais profunda for ele rompido”, “o impacto for relevante na quebra da equação”, “onera substancialmente a execução do contrato administrativo” são defendidos por essa importante parcela da doutrina administrativista para que se configure a possibilidade do reequilíbrio contratual. Nesse sentido, percebe-se que o requisito contratual da alteração relevante converge com os ensinamentos supracitados.

Portanto, a definição do critério de alteração relevante, ao passo que dá efetividade a um importante conceito presente nos Contratos de Concessão, o qual, diga-se, não deve ser ignorado, a fim de se atender ao interesse público, está investida de razoabilidade e balizada na experiência adquirida com a gestão dos Contratos de Concessão. Desse modo, com amparo nos estudos jurisprudenciais do Tribunal de Contas da União e nos entendimentos da doutrina administrativista, conclui-se que a

melhor opção regulatória consiste em estabelecer parâmetro objetivo que de fato "implique em alteração relevante dos custos ou receitas da Concessionária".

Referências

Acórdão TCU 45/1999, Processo n. 001.025/1998-8, DOU 19.05.1999.

Acórdão TCU 698/2000, Processo n. 675.047/1996-0, DOU 11.09.2000.

Acórdão TCU 538/2008, Processo n. 016.905/2002-3, DOU 04.04.2008.

CARVALHO FILHO, José dos Santos. Manual de direito administrativo. 25 ed. São Paulo: Atlas, 2012, p. 197, 211.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4119
NOME DO CONTRIBUINTE
DEBORA VISCONTE
CONTRIBUIÇÃO
17.5. Serão definitivamente resolvidos por arbitragem, observadas as disposições da presente seção e da Lei nº. 9.307, de 23 de setembro de 1996, todas as controvérsias havidas entre as partes relativas a direitos patrimoniais disponíveis, exclusivamente decorrentes do Contrato de Concessão ou a ele relacionadas, tais como as definidas nos termos da Lei n.º 13.448/2017. Exclusivamente nos casos a que faz referência a Lei nº 13.448/2017, a arbitragem poderá ser instaurada após a decisão definitiva da autoridade competente, ressalvadas matérias especificadas em ato regulamentar superveniente cujo conteúdo venha a ser incorporado ao presente contrato mediante consenso entre as partes refletido em termo aditivo.
JUSTIFICATIVA
<p>A alteração busca enfatizar o caráter exemplificativo do art. 31, § 4º, da Lei 13.448, que não pode se tornar um limite ao escopo da cláusula arbitral. O escopo deve vincular-se apenas ao conceito geral de controvérsias relacionadas a direitos patrimoniais disponíveis.</p> <p>Por meio da substituição do termo “litígios” pela expressão “controvérsias”, pretende-se evitar que as referências a “litígios” e a “direitos patrimoniais disponíveis” se confundam na leitura da Cláusula.</p> <p>O trecho “verificados durante a execução ou após a extinção do contrato” é desnecessário em face da redação ampla de “decorrentes do Contrato de Concessão ou a ele relacionadas”, que abrange tais situações.</p> <p>Entendemos ser indevida a exigência do esgotamento da esfera administrativa previamente à instauração da arbitragem, por representar obstáculo de acesso à jurisdição. Portanto, somos contrários a tal exigência. De todo modo, se optar-se por manter tal exigência, sugere-se, pelo menos, a inclusão de “exclusivamente nos casos” para restringir a exigência da prévia decisão administrativa apenas aos casos da Lei n.º 13.448, que a prevê.</p> <p>Em relação à previsão de eventual ato regulamentar futuro, a alusão a um termo aditivo preserva o ato jurídico perfeito.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece sua contribuição e informa que será alterada o termo aludido de "litígios" para "controvérsias".</p> <p>No que tange à sugestão de referência exemplificativa às controvérsias relativas a direitos patrimoniais disponíveis aos definidas na Lei 13.448/2017, a contribuição não será acatada a sugestão, tendo em vista que a redação do item está em consonância com o art. 31, §4º da citada lei.</p> <p>Também não será acatada quanto à necessidade de um termo aditivo, pois não é possível limitar, no Contrato de Concessão, o exercício do poder regulamentar ou normativo, inclusive no que diga respeito ao instituto da arbitragem. Assim, eventual conflito entre as normas genéricas e contratos previamente firmados serão analisados e resolvidos no caso concreto, em conformidade com o ordenamento</p>

jurídico vigente. De todo modo, será feito ajuste na redação do item para melhor elucidação.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4120
NOME DO CONTRIBUINTE
RAUL DE SOUZA
CONTRIBUIÇÃO
Consideramos ser importante criar-se um mecanismo que permita ao concessionário ser indenizado (ou pelo Governo, ou pelo concessionário subsequente) por eventuais investimentos não amortizados.
JUSTIFICATIVA
No regime de concessões pode existir a necessidade de amortização de todo e qualquer investimento realizado pelo concessionário dentro do período de concessão, resultando em incentivo ao subinvestimento (ou alternativamente ao agravamento de taxas e tarifas) na etapa final do contrato de concessão, prejudicando demasiadamente as empresas aéreas.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a contribuição não foi aceita. Os licitantes deverão precificar a necessidade de investimentos até o final da concessão, sem direito a indenização ao final do prazo contratual. Lembra-se que "Os bens revertidos à União 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 (vinte e quatro) meses, salvo nos casos excepcionais quando tiverem vida útil menor."

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4121
NOME DO CONTRIBUINTE
ANA CANDIDA LEMOS DE MELLO CARVALHO
CONTRIBUIÇÃO
<p>Com relação ao Apêndice G do PEA:</p> <p>1) Solicitamos a confirmação de que, na tabela inserida no Apêndice G do PEA, os números dos itens estão errados e devem ser entendidos como:</p> <p>(i) O Plano de Gestão da Infraestrutura deveria ser item 7 ao invés de 6 (ou seja, "7.1 a 7.11 exceto 7.11.2.3" e "7.11.2.3", substituindo as referências "6.1 a 6.11 exceto 6.11.2.3" e "6.11.2.3"); and</p> <p>(ii) que o número do item para Qualidade de Serviço deveria ser 8 ao invés de 7.</p> <p>2) Solicitamos confirmar as seguintes referências incluídas nos Apêndices do Apêndice G do PEA:</p> <p>2.1) O Apêndice B do PEA se refere a Classes I, II, III e IV de Aeroportos. O que seriam estas Classes? Elas estão relacionadas com as Faixas 1, 2 e 3 apresentadas no Apêndice G do PEA?</p> <p>2.2) O Apêndice G do PEA faz referência aos Apêndices B1, B2, C1, C2 e C3. Devemos entender, por exemplo, que o Apêndice B1 se refere ao Apêndice B - Tabela 1? Neste caso, a Tabela 1 se refere aos Aeroportos das Classes I e II e seria aplicável aos Aeroportos da Faixa 1 e a Tabela 2 se refere aos aeroportos da Classe III e IV e seria aplicável aos Aeroportos das Faixas 2 e 3?</p> <p>2.3) O Apêndice G do PEA faz referência ao Apêndice C2, aplicável aos aeroportos da Faixa 2. Contudo, se isto se referir ao Apêndice C - Tabela 2, temos que este se refere ao cálculo do fator Q, o que parece ser aplicável apenas para os aeroportos da Faixa 3 (com base na apresentação "apresentacao-anac-ap-no-11-2018.pdf", página 32). Favor esclarecer.</p> <p>2.4) O Apêndice G do PEA se refere ao Apêndice C3, aplicável aos aeroportos da Faixa 3. Contudo, não conseguimos localizar nenhuma tabela 3 no referido Apêndice C. Favor esclarecer.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Há diversas inconsistências, dificultando a completa compreensão das referências no PEA. Diante disso, nós sugerimos uma revisão cuidadosa do documento e maiores esclarecimentos sobre estes tópicos, a fim de permitir a análise correta de todos os elementos do PEA.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que será realizada revisão no documento, corrigindo-se as inconsistências apontadas, de forma a proporcionar a correta compreensão.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4122
NOME DO CONTRIBUINTE
JOSE MARIA DE PAULA GARCIA
CONTRIBUIÇÃO
13.5. Dois anos antes do término do prazo de vigência do Contrato, a Concessionária deverá apresentar à ANAC a documentação técnica e administrativa, bem como as orientações operacionais necessárias. Sugestão: Item precisa de melhores definições no que se refere à documentação técnica e administrativa e orientações operacionais.
JUSTIFICATIVA
Melhorar as definições.
RESPOSTA
A ANAC agradece sua contribuição e informa que o objetivo do item 13.5 é assegurar a continuidade da prestação do serviço público ao final da concessão, dando seguimento às operações da forma como executadas ao longo do contrato, se for o caso. Assim, a ausência de um rol taxativo acerca da documentação técnica e administrativa, bem como das orientações operacionais, tem por finalidade a preservação do objetivo pretendido ao longo de toda concessão, já que a indicação taxativa inculcaria significativo risco de tornar-se obsoleta ou insuficiente com o decorrer do período do contrato.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4123
NOME DO CONTRIBUINTE
DEBORA VISCONTE
CONTRIBUIÇÃO
17.6 Para fins da cláusula 17.5, nos casos previstos na Lei n.º 13.448/2017, considera-se definitiva a decisão proferida por autoridade competente quando exaurida a possibilidade de recurso administrativo no âmbito da ANAC, por previsão normativa ou ato do interessado, inclusive por renúncia ao direito de recorrer.
JUSTIFICATIVA
Alterou-se a redação original para trazer maior precisão quanto à possibilidade de renúncia ou desistência do recurso. A ideia de exaurimento da possibilidade de recurso mostra-se mais compatível tanto com a possibilidade de ausência de previsão de recurso, quanto com a possibilidade do interessado deixar de recorrer de uma decisão. A redação também reforça que a exigência de prévia decisão administrativa se limita aos casos da Lei n.º 13.448.
RESPOSTA
A ANAC agradece sua contribuição e informa que a redação será alterada com alguns ajustes devidos. Reconheceu-se a necessidade de suprimir do contrato previsões que pudessem possibilitar a alteração da câmara arbitral unilateralmente, com base em ato normativo superveniente, a fim de privilegiar-se ao máximo o consenso inerente à cláusula arbitral.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4124
NOME DO CONTRIBUINTE
BRUNO POLONIO RENZETTI
CONTRIBUIÇÃO
Alteração: 2.2 Os valores das multas serão calculados com base em percentual da receita bruta da da do Aeroporto, apurada pela ANAC, no ano calendário anterior à prática da infração que ensejou a aplicação da penalidade, exceto quanto às condutas descritas na tabela D, cujo cálculo observará os critérios nela previstos.
JUSTIFICATIVA
<p>Na presente rodada concessões, é introduzida uma alteração significativa no procedimento de aplicação da penalidade de multa, uma vez que se propõe que os valores das multas sejam calculados com base em percentual da receita bruta da Concessionária e de suas eventuais subsidiárias integrais como um todo.</p> <p>Com base nessa modificação, a penalidade por infração praticada em relação a um dos aeroportos será aplicada com base na receita bruta de todo o bloco.</p> <p>A ANAC fundamenta essa alteração em relação à rodada anterior no fato de que a Concessionária auferir vantagens do bloco como um todo, beneficiando-se inclusive de eventuais sinergias que os aeroportos possuam entre si, bem como do sistema de subsídios cruzados. No entanto, quando se analisa a viabilidade econômica do projeto, verifica-se que a realidade mostra uma resposta diversa, restando claro que as concessões da presente rodada são realizadas em bloco exatamente para viabilizar a concessão de aeroportos que, em razão de sua baixíssima movimentação, pode ter baixo interesse do mercado se licitado individualmente ou até mesmo se revelar deficitário.</p> <p>Isto posto, a aplicação da penalidade de multa em razão de um aeroporto com base na renda auferida por todo o bloco está em descompasso com os princípios da razoabilidade e proporcionalidade, que devem permear o processo sancionatório administrativo. Trata-se de verdadeiro enriquecimento ilícito pela Administração Pública, o que não se pode admitir.</p> <p>A manutenção dessa cláusula, por óbvio, acarretará no desestímulo da participação no certame, principalmente nos blocos em que há a operação de um maior número de aeroporto que possuem baixa movimentação, como no caso do Bloco Centro-Oeste.</p>
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição, mas informa que, conforme já pontuado no item 199 da justificativa da audiência pública, a opção de cálculo dos valores de multa com base em percentual da receita bruta da Concessionária e de suas eventuais subsidiárias integrais como um todo se fundamentou no fato de que a Concessionária auferir vantagens de todo o bloco, beneficiando-se inclusive de eventuais sinergias que os aeroportos possuam entre si, bem como do sistema de subsídios cruzados.

Tal regra, portanto, encontra-se em perfeita consonância com os princípios da razoabilidade e da proporcionalidade que informam a atividade administrativa. Ademais, almeja-se igualmente evitar a utilização de estratégias contábeis com vistas a buscar reduzir artificialmente a base de cálculo da multa.

Ressalta-se, ainda, que algumas infrações, por sua própria natureza, são necessariamente praticadas no âmbito do bloco, não sendo individualizáveis por aeroporto, o que inviabiliza a adoção da redação alternativa proposta.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4125
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT SZENTIVANYI
CONTRIBUIÇÃO
Alteração da cláusula 1.34: 1.34. As informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados aos respectivos Complexos Aeroportuários e/ou aos Blocos de Aeroportos objeto da Concessão e à sua exploração, disponibilizados no sítio da ANAC, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação da Concessão.
JUSTIFICATIVA
<p>O propósito desta contribuição não é tornar o EVTEA obrigatório em sua totalidade, mas sim não descartar a capacidade de fazer referência a determinado conteúdo específico - por exemplo, em relação a uma lista de passivos ambientais, conforme mencionado em nossas outras contribuições às Cláusulas 5.2 e 5.6 do Contrato de Concessão.</p> <p>Os EVTEA também poderia ser usado para preencher lacunas originadas pela falta de informações críticas, por exemplo, em torno do ponto de partida das demonstrações financeiras para aeroportos com menor movimentação de passageiros, onde não existem dados.</p> <p>Não obstante, o art. 14 da Resolução do PPI No. 1/2016 esclarece a importância do EVTEA e da respectiva documentação jurídica, para a viabilidade da concessão, afirmando que serão elaboradas com base em premissas claras, objetivas e adequadas para garantir a robustez e consistência das modelagens, bem como considerar a complexidade e as particularidades de cada projeto.</p> <p>No mesmo sentido, o art. 7º da referida Resolução estabelece que, "na elaboração do edital e da minuta de contrato, a adoção de matriz de repartição de riscos do empreendimento deverá ser prevista e deverão ser consideradas, no mínimo, a identificação, a avaliação e a alocação dos riscos à parte que melhor puder gerenciá-los, com o menor custo para o processo (...)"</p> <p>Portanto, a redação do item 1.34 da Minuta do Edital produz efeito no sentido de retirar a responsabilidade da parte que tem a maior capacidade de administrar o risco - o Poder Concedente, atribuindo esta responsabilidade ao Licitante. Se isto fosse possível, e os licitantes não pudessem basear sua proposta nas informações divulgadas no EVTEA, cada licitante teria que contratar a realização de um estudo próprio de EVTEA para cada aeroporto, produzindo o mesmo efeito de que o Poder Concedente não tivesse preparado ou divulgado esses estudos, que, ademais, estaria em desacordo com as disposições da Resolução do PPI acima referida, o que não se mostra razoável.</p> <p>Como não é prático esperar que cada licitante para os 3 (três) Blocos de Aeroportos despenda os mesmos R\$ 59,7 milhões em custos de due diligence, que é o valor total estabelecido no Edital para reembolso futuro pelo vencedor do leilão, conforme Cláusula 6.2.2 do o Edital, a capacidade de, pelo menos parcialmente, confiar em determinados tópicos específicos dos EVTEAs permite que os licitantes</p>

reduzam as disposições de contingência de risco em seus planos de negócios e, assim, aumentem a Contribuição Inicial.

Além do mais, a realização de EVTEA's individualmente prejudicaria a desejável simetria entre os licitantes, que se apoiariam em diferentes informações e premissas para estruturarem as propostas econômicas que seriam apresentadas no leilão, criando o risco de serem apresentadas ofertas sem a devida justificativa econômico-financeira, prejudicando a própria operação futura dos aeroportos.

Além disso, é de extrema importância que os documentos disponibilizados pelo Governo Federal no data room sejam vinculativos para fins de avaliação dos documentos relevantes relacionados aos aeroportos (simetria de informação). Como exemplo, pode-se mencionar um contrato comercial relevante em um aeroporto específico que não foi divulgado no data room, mas é legalmente válido e exequível.

RESPOSTA

A ANAC agradece a contribuição, todavia a mesma não será acatada. As concessões de serviços públicos possuem como pressuposto a permissão para que o privado adote práticas alternativas para a elaboração do projeto, utilizando-se notadamente das práticas encontradas no setor privado. O objetivo é tornar a prestação de serviço mais eficiente, se comparada aos instrumentos disponíveis à Administração Pública, sem abandono da qualidade do serviço a ser disponibilizado ao usuário. Além disso, não se pode perder de vista que será o agente privado o responsável pela execução do contrato, devendo portanto ter a prerrogativa de adotar as soluções que considere mais adequadas.

Portanto, a não vinculação dos estudos preliminares elaborados pela Administração Pública vai ao encontro do dever de eficiência do Estado, pois permite que os licitantes, futuros sócios da concessionária de serviços públicos, realizem seus próprios estudos, sem estarem vinculados às premissas publicadas pelo Poder Concedente. O agente privado poderá prestar os serviços de forma mais eficiente, adotando os métodos e soluções encontrados na iniciativa privada. Da mesma forma, a não vinculação dos estudos gera maior atratividade para concessão, pois garante ao agente privado a liberdade necessária à adequada prestação do serviço.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4126
NOME DO CONTRIBUINTE
JOSE MARIA DE PAULA GARCIA
CONTRIBUIÇÃO
13.13. Para atender ao interesse público, mediante lei autorizativa específica, a ANAC poderá retomar a Concessão, após assegurar o prévio pagamento de indenização composta das seguintes parcelas: 13.13.1. dos lucros cessantes, limitado no mínimo ao saldo devedor atualizado vencido e vincendo de quaisquer financiamentos contraídos pela Concessionária; e
JUSTIFICATIVA
Dúvida: Importante saber qual a metodologia para cálculo do lucro cessante. Nas concessões o lucro tende a ser baixo no início do prazo e mais elevado nos anos finais. Seriam calculados os lucros cessantes com base na expectativa dos anos remanescentes da concessão, ou apenas a apuração do lucro dos últimos 12 meses extrapolado?
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que, em caso de encampação, os lucros cessantes seriam calculados com base na expectativa dos anos remanescentes da concessão. A minuta de contrato foi alterada neste sentido.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4127
NOME DO CONTRIBUINTE
DEBORA VISCONTE
CONTRIBUIÇÃO
17.7. A arbitragem de que trata a presente cláusula será institucional, de direito, observadas as normas de direito material estabelecidas pela legislação brasileira, e ficando eleita, desde já, a Câmara de Comércio Internacional – CCI para conduzir o procedimento de acordo com o seu Regulamento de Arbitragem, obedecidas as regras previstas nos itens subsequentes, podendo ato regulamentar superveniente propor outras instituições ou câmaras arbitrais, e seus respectivos regulamentos, para cumprirem a mesma finalidade, bem como dispor sobre a composição do Tribunal Arbitral, nomeação dos árbitros e designação do presidente, podendo tais propostas e disposições ser incorporadas ao presente contrato mediante consenso entre as partes retratado em termo aditivo ou na forma do item 17.7.3 desta Cláusula.
JUSTIFICATIVA
<p>No caso de arbitragem institucional, entendemos ser fundamental indicar, desde logo, o órgão arbitral institucional responsável pela administração do procedimento e seu regulamento. Todavia, deixamos a critério da ANAC a indicação do órgão arbitral específico para este fim. Por outro lado, o trecho “mediante consenso entre as partes retratado em termo aditivo” foi adicionado pois não cabe à ANAC a alteração unilateral de órgão arbitral institucional e das regras procedimentais, mas sim às partes em ato conjunto.</p> <p>A mudança também enfatiza a opção “na forma do item 17.7.3 desta Cláusula”, ressaltando o entendimento previsto na Cláusula que as partes podem, de forma fundamentada, adotar instituição diferente da CCI ou até mesmo um tribunal ad hoc.</p>
RESPOSTA
A ANAC agradece sua contribuição e informa que a redação será alterada com alguns ajustes devidos. Reconheceu-se a necessidade de suprimir do contrato previsões que pudessem possibilitar a alteração da câmara arbitral unilateralmente, com base em ato normativo superveniente, a fim de privilegiar-se ao máximo o consenso inerente à cláusula arbitral.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4128
NOME DO CONTRIBUINTE
DEBORA VISCONTE
CONTRIBUIÇÃO
17.9.1. A sentença arbitral deverá observar o direito brasileiro no procedimento arbitral e no mérito da controvérsia.
JUSTIFICATIVA
A redação pretende deixar claro que o direito brasileiro se aplica tanto ao procedimento quanto ao mérito. Além disso, ao se aludir a “direito brasileiro” em lugar de “legislação brasileira”, pretende-se evitar alguma dúvida sobre se apenas determinadas categorias de normas seriam aplicáveis. Por exemplo, aludir a “legislação brasileira” poderia gerar discussão sobre se seriam ou não aplicáveis atos infralegais ou tratados internacionais.
RESPOSTA
A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que segundo o artigo 2º, §3º, da Lei nº 9.307/1996, a arbitragem que envolva a administração pública será sempre de direito, o que impede a abrangência pleiteada na contribuição. A preocupação externada acerca da aplicação de tratados internacionais também não tem lugar, considerando que estes somente poderão ser aplicados se devidamente internalizados no ordenamento jurídico brasileiro, por meio de Decreto Legislativo ou outro ato normativo adequado, em consonância com o artigo 59, inciso I, da Constituição Federal. Quanto às normas procedimentais, optou-se por não fazer restrições, considerando a necessidade de observância do regramento da instituição arbitral eleita. De todo modo, será feito ajuste de redação para assegurar maior clareza sobre o item.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4129
NOME DO CONTRIBUINTE
JOSE MARIA DE PAULA GARCIA
CONTRIBUIÇÃO
14.3. A Concessionária deverá manter sistema de controle patrimonial de todos os bens da concessão, contendo minimamente: a codificação patrimonial do bem; informações sobre a sua localização; código e denominação do centro de custos a que pertence e a situação do bem, com indicação se é bem reversível ou não, devendo, ainda, diferenciar os bens por ela adquiridos daqueles transferidos pelo Poder Público.
JUSTIFICATIVA
Dúvida: A Concessionária teria a opção de contratar leasing de equipamentos, ao invés de os substituir por novos?
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que não há vedação no contrato à utilização de leasing de equipamentos, ressaltando que estes equipamentos também farão parte do controle patrimonial previsto na Seção II do Capítulo XIV.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4131
NOME DO CONTRIBUINTE
PAULA DAMAS DE MATOS
CONTRIBUIÇÃO
<p>CONTRATO: 6.24.1 Para efeitos do disposto no caput, será considerada alteração relevante o evento que causar impacto superior a 1% (um por cento) da receita bruta anual média da Concessão referente aos 3 (três) exercícios anteriores ao início do processo de Revisão Extraordinária.</p> <p>A limitação imposta pela Cláusula limita o direito de equilíbrio contratual. Embora 1% seja teoricamente insignificante ante a receita bruta total há de se questionar a possível relevância dos valores dispendidos com um número significativo de eventos que se enquadrem no conceito de “alteração irrelevante”. Neste sentido, por exemplo, se existirem 10 eventos com alteração de 0,5%, ao final do período a Concessionária teria dispendido 5% de sua receita bruta, o que considerando o todo, passa a ser um valor relevante, valor este que legalmente deve ser reequilibrado.</p> <p>Desta forma, sugerimos ou que o subitem seja excluído ou que seja criado um novo subitem que permita o pedido de Reequilíbrio Econômico Financeiro no caso de os eventos com alterações irrelevantes ocorridos no prazo de 36 meses causarem impacto superior a 3% (três por cento) da receita bruta anual.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>CONTRATO: 6.24.1 Para efeitos do disposto no caput, será considerada alteração relevante o evento que causar impacto superior a 1% (um por cento) da receita bruta anual média da Concessão referente aos 3 (três) exercícios anteriores ao início do processo de Revisão Extraordinária.</p> <p>A limitação imposta pela Cláusula limita o direito de equilíbrio contratual. Embora 1% seja teoricamente insignificante ante a receita bruta total há de se questionar a possível relevância dos valores dispendidos com um número significativo de eventos que se enquadrem no conceito de “alteração irrelevante”. Neste sentido, por exemplo, se existirem 10 eventos com alteração de 0,5%, ao final do período a Concessionária teria dispendido 5% de sua receita bruta, o que considerando o todo, passa a ser um valor relevante, valor este que legalmente deve ser reequilibrado.</p> <p>Desta forma, sugerimos ou que o subitem seja excluído ou que seja criado um novo subitem que permita o pedido de Reequilíbrio Econômico Financeiro no caso de os eventos com alterações irrelevantes ocorridos no prazo de 36 meses causarem impacto superior a 3% (três por cento) da receita bruta anual.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e, de início, esclarece que o intuito desse requisito não é obstaculizar possíveis pedidos de Revisão Extraordinária, ou limitar consequências às alterações sofridas pela Concessionária no âmbito da exploração do serviço público, mas sim conferir a correta aplicabilidade dos preceitos teóricos envolvidos na questão, o cumprimento do critério presente em todos os demais Contratos de Concessão e com base em critério objetivo reduzir a insegurança</p>

jurídica associada à discricionariedade do regulador ao definir, caso a caso, quais alterações seriam consideradas (ir)relevantes.

O que denota que a previsão contratual de alteração relevante consubstancia o entendimento de que o aperfeiçoamento da regra perpassa pela definição objetiva do critério em apreço, em respeito, como dito, ao princípio da segurança jurídica. Nesses moldes, torna-se condição lógica, tendo em vista a premissa de análise individual dos eventos que compõem o Pedido de Revisão Extraordinária, que o critério objetivo de alteração relevante seja aferido na análise de cada evento.

Ora, se o critério de alteração relevante considerar a cumulatividade, estabelecendo vínculo entre eventos de diferentes naturezas, permitiria que qualquer impacto fosse relevante em algum momento, dependendo apenas da cumulatividade de impactos ou do tempo. Com efeito, isso seria o mesmo que ignorar o conceito de relevância trazido pelos Contratos de Concessão, tornando inócua sua aplicação.

Por sua vez, o parâmetro objetivo estipulado em valores percentuais, em comparação com um valor fixo, tende a ser mais justo e proporcionalmente equânime frente ao contexto de cada concessionária. Cumpre esclarecer que se desconhece metodologia objetiva que permita o estabelecimento de tal parâmetro, cabendo ao regulador buscar na realidade concreta elementos que permitam melhor balizamento possível ao conceito.

O que traz à tona a necessidade de um percentual conservador, de forma que privilegia a razoabilidade da medida, e que realmente consiga representar a relevância das alterações frente ao contexto fático vivenciado pelo setor. A segurança jurídica da previsibilidade do critério objetivo deve ser sopesada frente ao princípio da razoabilidade, o que denota a necessidade de se estabelecer um percentual que não restrinja seu direito ao reequilíbrio contratual, mas que de fato implique em alteração relevante dos custos ou da receita da Concessionária, de modo que justifique a adoção dos mecanismos de revisão extraordinária previstos no contrato.

Considerando a experiência adquirida com a gestão dos contratos de concessão em vigor e a jurisprudência do TCU, em especial os Acórdão 45/1999, Acórdão 698/2000, Acórdão 538/2008, mantém-se o atual valor, com a aferição do cálculo por evento, na medida em que este regramento se coaduna com a premissa da análise individual dos eventos que compõem o pedido, conforme inter-relação dos fatos narrados e respectiva tipificação na matriz de riscos contratual. Contribuição não acatada.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4132
NOME DO CONTRIBUINTE
DEBORA VISCONTE
CONTRIBUIÇÃO
17.11. Para os fins da cláusula 17.10.1, havendo necessidade de medidas de urgência antes de instituída a arbitragem, a parte interessada poderá requerê-las diretamente ao Poder Judiciário, com fundamento na legislação aplicável, cessando sua eficácia se a arbitragem não for requerida no prazo de 30 (trinta) dias da data de efetivação da decisão, sem prejuízo das disposições sobre árbitro de emergência do Regulamento da CCI.
JUSTIFICATIVA
Uma vez que o Regulamento da CCI prevê a possibilidade de árbitro de emergência, a mudança procurou esclarecer a possibilidade de a parte interessada utilizar esse mecanismo.
RESPOSTA
A ANAC agradece sua contribuição e informa que, no entanto, não será acatada porque a possibilidade de concessão de medidas de urgência possui previsão legal específica de submissão ao Poder Judiciário, nos termos dos artigos 22-A e 22-B da Lei nº 9.307/1996. Dessa forma, para tornar mais clara a cláusula, e zelando pela estabilidade e previsibilidade da relação contratual, será incluído novo subitem ao item 17.11, mantidos e remunerados os demais subitens, para expressamente afastar a aplicação de disposições sobre árbitro de emergência.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4133
NOME DO CONTRIBUINTE
DEBORA VISCONTE
CONTRIBUIÇÃO
17.12. As despesas para a realização da arbitragem observarão o Regulamento da CCI.
JUSTIFICATIVA
Considerando que a ANAC escolheu a CCI como o órgão arbitral institucional, seu Regulamento já disciplina o pagamento das despesas da arbitragem.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a mesma não será acatada. Primeiramente, porque o item 17.7.3 do contrato admite que as partes convençionem a eleição de outra instituição arbitral, impedindo que em disposições procedimentais reporte-se apenas ao Regulamento da CCI. Ademais, a questão da antecipação de despesas é tratada na Lei 13.448/2017, notadamente o art. 31, §2º, o que impõe a adequação do dispositivo contratual à previsão legal.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4134
NOME DO CONTRIBUINTE
PAULA DAMAS DE MATOS
CONTRIBUIÇÃO
<p>CONTRATO: 5.6.3. 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; ?</p> <p>Embora em certa medida seja razoável a alocação do risco da demanda na matriz direcionada à Concessionária, haja vista as inovações contratuais desta rodada, é necessário fazer uma ressalva ao item 5.6.3. Não é razoável que a nova concessionária assuma um risco que depende diretamente da ação do Poder Concedente. Desta forma o risco deve ser atribuído, alocado junto ao ente com maior capacidade de gerenciar/mitiga-lo. Nesse sentido entendemos que o trecho “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” deve ser excluído.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>CONTRATO: 5.6.3. 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; ?</p> <p>Embora em certa medida seja razoável a alocação do risco da demanda na matriz direcionada à Concessionária, haja vista as inovações contratuais desta rodada, é necessário fazer uma ressalva ao item 5.6.3. Não é razoável que a nova concessionária assuma um risco que depende diretamente da ação do Poder Concedente. Desta forma o risco deve ser atribuído, alocado junto ao ente com maior capacidade de gerenciar/mitiga-lo. Nesse sentido entendemos que o trecho “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” deve ser excluído.</p>
RESPOSTA
<p>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 5.5.3 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</p>

garantia caso outras infraestruturas (inclusive aeroportuárias) concorram pela demanda, dentro ou fora da área de influência do aeroporto.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4135
NOME DO CONTRIBUINTE
ENIO AKIRA KATO
CONTRIBUIÇÃO
<p>A Concessionária deve apresentar Plano de Gestão de Energia, onde deverá constar proposição com declaração de metas objetivas de Eficiência Energética e de Redução de Emissões, etc (ref. ABNT NBR ISO 50.0001 – Sistemas de Gestão de Energia).</p> <p>No Plano deverá apresentar cronograma de ações potenciais a serem adotadas, tais como a realização de inventário de emissões (ref. GHG Protocol) e de Certificações de sustentabilidade desde a fase de anteprojeto e de projeto básico (ref. abrangente ACI Airport Carbon Accreditation e específicas, tais como CEEDA para Data Center e AOCC; LEED e Acqua – edificações em geral) e ainda ações periódicas, tais como Auditorias de Energia (ref. NBR ISO 50.002), plano de medição e verificação (ref. ISO 50.015), comissionamento de sistemas, ou ações específicas (coordenação e implantação de ferramentas colaborativas, i.e. A-CDM)</p> <p>Na Minuta de Edital Inclusão Termo de declaração de adoção de Boas Práticas de Sustentabilidade e colaboração na coordenação com os agentes e órgãos competentes na determinação de metas de redução de emissões e de Eficiência Energética.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>A Infraestrutura Aeroportuária se situa próxima aos grandes centros urbanos e por si só requer altos investimentos em infraestrutura de energia e outros insumos para a disponibilidade e segurança energética de diferentes fontes (Eletricidade, diesel, querosene de aviação biocombustível, gás) e para diferentes usos finais nos setores de transporte (aéreo, ferroviário, rodoviário) e comercial (terminais, hangares, garagem e diversas edificações), além de em muitos casos haver aplicações de iluminação pública nos acessos, estações de tratamento e de bombeamento, oficinas de manutenção e escritórios de diversas empresas relacionadas ao setor.</p> <p>A concessão de operação de um aeroporto ao setor privado deve manter alinhamento com os compromissos que o país assumiu em NDC para se atingir as metas nacionais de redução de emissões.</p> <p>É previsto, por outro lado, que diante dos investimentos obrigatórios e projeções financeiras esperadas, haja muita expectativa do concessionário até que possa se preocupar com práticas de sustentabilidade e eventuais custos adicionais.</p> <p>Considerando o potencial de retorno com o investimento em ações de Eficiência Energética é que ao menos seja preparado um Plano de Gestão Energética, desde a fase dos estudos preliminares e projetos básicos e que posteriormente, em horizonte próximo, que o mesmo possa ser ampliado para ações em Energias Renováveis e a implantação de um Sistema de Gestão de Energia abrangente e adoção de práticas de sustentabilidade e ODS.</p>

RESPOSTA

A ANAC agradece a contribuição. Em relação à manifestação, entende-se que as prescrições contidas no PEA em relação às melhorias na infraestrutura aeroportuária devam estabelecer diretrizes gerais para a elaboração de projetos, ficando a cargo da Concessionária aspectos mais detalhados, conforme seu planejamento. Acredita-se que, ao se requerer que sejam incorporadas, nesse processo, "as melhores práticas nacionais e internacionais em projetos de edificações similares", estejam contempladas as preocupações trazidas pela contribuição, no nível de profundidade que se estabeleceu para o documento.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4136
NOME DO CONTRIBUINTE
PAULA DAMAS DE MATOS
CONTRIBUIÇÃO
<p>Considerando que os Anexos 7 e Anexos 8 dos contratos de concessão anteriores foram retirados desta rodada criou-se uma insegurança a respeito dos bens que serão transferidos para a nova concessionária. Teme-se pela transferência de bens essenciais e de alto valor agregado a outros aeroportos da Rede Infraero, exigindo um investimento elevado e imprevisível à nova concessionária que não saberá o que receberá com a assinatura do contrato.</p> <p>Desta forma, sugere-se que seja incluída uma cláusula contratual que garanta que na data de publicação do edital os bens com valor contábil superior a R\$ 10.000,00 (dez mil reais) não poderão ser retirados do sítio aeroportuário.</p> <p>Entendemos que o valor é suficiente para garantir que equipamentos essenciais à operação não sejam retirados do sítio, sem que haja uma preocupação exacerbada com bens de menor valor e facilmente substituíveis.</p> <p>Além de tais bens, devem ser mantidos todos veículos (CCIs, ônibus, veículos operacionais, ambulâncias, tratores, empilhadeiras, etc.), equipamentos utilizados nos processos de inspeção de segurança e servidores, mesmo que tenham valor contábil inferior a R\$ 10.000,00 (dez mil reais).</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Considerando que os Anexos 7 e Anexos 8 dos contratos de concessão anteriores foram retirados desta rodada criou-se uma insegurança a respeito dos bens que serão transferidos para a nova concessionária. Teme-se pela transferência de bens essenciais e de alto valor agregado a outros aeroportos da Rede Infraero, exigindo um investimento elevado e imprevisível à nova concessionária que não saberá o que receberá com a assinatura do contrato.</p> <p>Desta forma, sugere-se que seja incluída uma cláusula contratual que garanta que na data de publicação do edital os bens com valor contábil superior a R\$ 10.000,00 (dez mil reais) não poderão ser retirados do sítio aeroportuário.</p> <p>Entendemos que o valor é suficiente para garantir que equipamentos essenciais à operação não sejam retirados do sítio, sem que haja uma preocupação exacerbada com bens de menor valor e facilmente substituíveis.</p> <p>Além de tais bens, devem ser mantidos todos veículos (CCIs, ônibus, veículos operacionais, ambulâncias, tratores, empilhadeiras, etc.), equipamentos utilizados nos processos de inspeção de segurança e servidores, mesmo que tenham valor contábil inferior a R\$ 10.000,00 (dez mil reais).</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que, por diretriz do Governo Federal, foi incluído um novo Anexo ao Edital contendo uma lista mínima de bens e equipamentos que serão entregues à nova concessionária. Caso tal transferência não seja realizada, a Concessionária fará jus a desconto, calculado pela Secretaria Nacional</p>

de Aviação Civil, sobre a contribuição variável ao sistema ou pagamento diretamente pela SNAC/MTPA, a critério da Secretaria.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4137
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT SZENTIVANYI
CONTRIBUIÇÃO
Inclusão do item 3.15.7.1 3.15.7.1. As vedações à participação estabelecidas na presente cláusula não se aplicam aos acionistas das atuais Concessionárias.
JUSTIFICATIVA
<p>Essa inclusão é necessária para deixar claro que a proibição não se aplica às atuais concessionárias que fazem parte do mesmo grupo que o licitante.</p> <p>Isso porque, como sabemos, nas rodadas anteriores, assim como no presente, há um incentivo para a contratação de funcionários da INFRAERO pelas novas Concessionárias.</p> <p>Assim, a ausência de tal esclarecimento expresso poderia levar a uma limitação da participação dos acionistas das concessionárias atuais e, conseqüentemente, a uma limitação na concorrência na licitação. Isso também ocorre porque a disposição não especifica se a proibição afeta apenas direta ou indiretamente as pessoas jurídicas e, portanto, os acionistas das Concessionárias atuais.</p> <p>Sem mencionar o risco de litígios, uma vez que outros Licitantes podem buscar a desqualificação dos acionistas das atuais Concessionárias com recursos administrativos perante a ANAC, o Tribunal de Contas da União (TCU) e mesmo perante um Tribunal de Justiça por meio de mandado de segurança ou outras ações judiciais.</p>
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que sua proposta não será acatada, visto que o Edital do Leilão é claro ao restringir a limitação objeto do dispositivo em questão à pessoa jurídica que participará do leilão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4138
NOME DO CONTRIBUINTE
PAULA DAMAS DE MATOS
CONTRIBUIÇÃO
<p>CONTRATO: 2.22.4. Caberá à Concessionária notificar todas as pessoas físicas e jurídicas que possuam contratos celebrados com o Operador Aeroportuário que envolvam a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário, informando sobre a sua sub-rogação integral nos contratos. ?</p> <p>Conforme manifestado em audiência pública presencial em Brasília, embora exista norma impedindo a Infraero de firmar contratos de Cessão de espaço por valores relevantes e com duração superior a 2 anos, sabe-se que contratos continuam sendo firmados (vide Leroy Merlin em Vitória). Questionamos se estes contratos, mesmo irregulares, devem ser sub-rogados.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>CONTRATO: 2.22.4. Caberá à Concessionária notificar todas as pessoas físicas e jurídicas que possuam contratos celebrados com o Operador Aeroportuário que envolvam a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário, informando sobre a sua sub-rogação integral nos contratos. ?</p> <p>Conforme manifestado em audiência pública presencial em Brasília, embora exista norma impedindo a Infraero de firmar contratos de Cessão de espaço por valores relevantes e com duração superior a 2 anos, sabe-se que contratos continuam sendo firmados (vide Leroy Merlin em Vitória). Questionamos se estes contratos, mesmo irregulares, devem ser sub-rogados.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece sua contribuição e, ressalvando que não cabe, na etapa de Audiência Pública, a emissão de qualquer juízo de valor sobre a regularidade ou não de contratos específicos e individualizados, esclarece que não é obrigatória a sub-rogação de contratos celebrados pelo atual Operador Aeroportuário em desacordo com o Contrato de Concessão ou com a Portaria MTPA nº 143, de 06 de abril de 2017. Para que o entendimento fique ainda mais claro às partes, será inserido, na minuta de Contrato, o item 3.1.7.2.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4139
NOME DO CONTRIBUINTE
PAULA DAMAS DE MATOS
CONTRIBUIÇÃO
<p>CONTRATO: 5.2.2. investimentos não previstos em equipamentos ou obras de infraestrutura decorrentes de nova exigência da ANAC ou regulamentação e legislação públicas brasileiras supervenientes. ?</p> <p>A redação desta cláusula demonstra restrição da matriz de risco, consideradas as concessões anteriores, e se aplica apenas a novas exigências de equipamentos ou obras, excluindo alterações na forma de prestação dos serviços. Entendemos que custos relativos a mudança nas especificações de serviços também devem incorporar o risco do Poder Concedente pois é ente com maior capacidade de gerenciar/mitigá-lo. Sugerimos que a cláusula seja reescrita no seguinte sentido: investimentos não previstos em equipamentos, mudanças nas especificações dos serviços ou obras de infraestrutura decorrentes de nova exigência da ANAC ou regulamentação e legislação públicas brasileiras supervenientes.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>CONTRATO: 5.2.2. investimentos não previstos em equipamentos ou obras de infraestrutura decorrentes de nova exigência da ANAC ou regulamentação e legislação públicas brasileiras supervenientes. ?</p> <p>A redação desta cláusula demonstra restrição da matriz de risco, consideradas as concessões anteriores, e se aplica apenas a novas exigências de equipamentos ou obras, excluindo alterações na forma de prestação dos serviços. Entendemos que custos relativos a mudança nas especificações de serviços também devem incorporar o risco do Poder Concedente pois é ente com maior capacidade de gerenciar/mitigá-lo. Sugerimos que a cláusula seja reescrita no seguinte sentido: investimentos não previstos em equipamentos, mudanças nas especificações dos serviços ou obras de infraestrutura decorrentes de nova exigência da ANAC ou regulamentação e legislação públicas brasileiras supervenientes.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a cláusula 5.2.2 teve sua redação alterada para adequar o escopo dos riscos relativos às alterações normativas supervenientes atribuídos ao Poder Concedente. Em suma, em vez de manter o dispositivo atual, cuja interpretação não é clara, optou-se por limitar o escopo a alterações normativas supervenientes que gerem impacto relevante em investimentos em obras de infraestrutura ou aquisição de equipamento.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4140
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT SZENTIVANYI
CONTRIBUIÇÃO
3.15.7.1. As vedações à participação estabelecidas na presente clausula não se aplicam aos acionistas das atuais Concessionárias.
JUSTIFICATIVA
<p>Essa inclusão é necessária para deixar claro que a proibição não se aplica às atuais concessionárias que fazem parte do mesmo grupo que o licitante.</p> <p>Isso porque, como sabemos, nas rodadas anteriores, assim como no presente, há um incentivo para a contratação de funcionários da INFRAERO pelas novas Concessionárias.</p> <p>Assim, a ausência de tal esclarecimento expresso poderia levar a uma limitação da participação dos acionistas das concessionárias atuais e, conseqüentemente, a uma limitação na concorrência na licitação. Isso também ocorre porque a disposição não especifica se a proibição afeta apenas direta ou indiretamente as pessoas jurídicas e, portanto, os acionistas das Concessionárias atuais.</p> <p>Sem mencionar o risco de litígios, uma vez que outros Licitantes podem buscar a desqualificação dos acionistas das atuais Concessionárias com recursos administrativos perante a ANAC, o Tribunal de Contas da União (TCU) e mesmo perante um Tribunal de Justiça por meio de mandado de segurança ou outras ações judiciais.</p>
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que sua proposta não será acatada, visto que o Edital do Leilão é claro ao restringir a limitação objeto do dispositivo em questão à pessoa jurídica que participará do leilão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4142
NOME DO CONTRIBUINTE
THIERRY MONTENEGRO BESSE
CONTRIBUIÇÃO
Seria possível definir melhor a expressão "fase executória"?
JUSTIFICATIVA
A expressão pode ter mais de uma interpretação.
RESPOSTA
<p>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.</p> <p>Portanto, a fase executória a que se refere o item 3.1.37 da minuta de Contrato de Concessão 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.</p> <p>Reforça-se que a emissão de declaração de utilidade pública está compreendida na fase declaratória da desapropriação, de modo que, nos termos da minuta de Contrato de Concessão, caberá à Concessionária a promoção das desapropriações e pagamento da indenização dos proprietários das áreas que encontrem-se na referida situação.</p> <p>Por fim, quanto às áreas do sítio aeroportuário, importante observar os itens 4.1.4 a 4.1.6 do Anexo 2 à minuta de Contrato de Concessão, bem como seu Apêndice F, no qual se delimita as áreas de cada complexo aeroportuário que são de imissão imediata na posse (itens 1, 2 e 3) e aquelas em que medidas administrativas e/ou judiciais necessárias à regularização de posse devem ser realizadas pela Concessionária (item 4).</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4144
NOME DO CONTRIBUINTE
ANA CANDIDA LEMOS DE MELLO CARVALHO
CONTRIBUIÇÃO
Sugerimos que o item 6.2.3.2 do PEA esclareça: (i) quais recursos devem ser disponibilizados nos aeroportos pelas empresas aéreas; e (ii) que os serviços de inspeção de bagagem de mão são de responsabilidade das companhias aéreas, e não de responsabilidade da Concessionária.
JUSTIFICATIVA
A redação atual deste item não esclarece de quem é a responsabilidade por tais serviços/pela disponibilização de recursos.
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que:</p> <p>(i) A responsabilidade pela disponibilização dos recursos físicos para realização da inspeção de segurança da bagagem despachada, carga e mala postal é do operador aeroportuário. As empresas aéreas, por sua vez, são responsáveis pela realização do procedimento de inspeção, mas não tem obrigação de disponibilizar recursos físicos necessários a esta . Não obstante, as empresas aéreas podem optar, a seu critério, por utilizar recursos físicos próprios, os quais podem ser considerados para fins de avaliação do cumprimento da obrigação do operador aeroportuário de garantir a capacidade de inspeção requerida. Portanto, sendo a utilização de recursos físicos próprios uma faculdade das empresas aéreas, não é possível determinar previamente quais recursos estas irão disponibilizar. A Concessionária deverá obter essa informação (e eventualmente iniciar tratativas) diretamente com as empresas aéreas.</p> <p>(ii) A inspeção de bagagem despachada já é responsabilidade das empresas aéreas (embora seja possível acordo com o operador aeroportuário para que ele realize o serviço). Quanto à inspeção da bagagem de mão, uma vez que esta é remunerada pela Tarifa de Embarque, deve ser responsabilidade do operador aeroportuário.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4146
NOME DO CONTRIBUINTE
DEBORA VISCONTE
CONTRIBUIÇÃO
17.12.1. Os honorários dos árbitros serão fixados segundo o Regulamento de Arbitragem da CCI.
JUSTIFICATIVA
Considerando que a ANAC escolheu a CCI como o órgão arbitral institucional, seu Regulamento já disciplina os honorários dos árbitros.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição, mas ressalta que, conforme previsão contida no item 17.7.3, as partes podem convencionar a eleição de instituição arbitral distinta. Assim, a redação será ajustada para maior clareza, porém não será feita referência expressa à Câmara de Comércio Internacional.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4147
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT SZENTIVANYI
CONTRIBUIÇÃO
<p>Retirada dos antigos itens 6.2.1, 6.2.2 e 6.2.3, além da inserção do item 6.3 com a seguinte redação:</p> <p>6.2.1. A ata da assembléia geral de constituição da Concessionária, na forma de sociedade anônima, eventuais atas posteriores e o respectivo estatuto social da Concessionária consolidado, com a correspondente certidão da Junta Comercial e inscrição no CNPJ/MF (Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas do Ministério da Fazenda), em atendimento ao Anexo 21 – Requisitos Mínimos do Estatuto Social pelo qual conste:</p> <p>6.2.2. Minuta de acordo de acionistas, a ser aprovada pela ANAC, firmado pelos acionistas titulares dos direitos de Controle da Concessionária, dispondo, pelo menos, sobre:</p> <p>6.2.3. Na hipótese de o controle ser exercido por apenas um único acionista que detenha 50% mais uma das ações representativas do capital votante da Concessionária, esta deverá observar o disposto no item 6.2.5.1, sendo dispensada a apresentação de Acordo de Acionistas.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Os pagamentos previstos nos itens 6.2.1, 6.2.2 e 6.2.3 do Edital como obrigação prévia à assinatura do Contrato de Concessão poderá causar prejuízo ao Licitante vencedor, uma vez que após a adjudicação da Oferta, a Administração Pública não tem obrigação de assinar o Contrato, mas apenas a obrigação, se decidir pela execução do Contrato, de que o faça com o vencedor do certame.</p> <p>Portanto, se a Administração Pública decidir não assinar o Contrato, o Licitante vencedor será obrigado a abrir processos judiciais para recuperar valores elevados já pagos a terceiros. Este assunto é relevante para os investidores em geral, especialmente no caso de um ano com eleições no governo federal, como 2018.</p> <p>Portanto, a mesma lógica de pagamentos da contribuição fixa inicial (Cláusula 2.13 do Contrato de Concessão) deve ser aplicada, razão pela qual tais pagamentos devem ser incluídos como condição de vigência do Contrato (Cláusula 2.8 do Contrato de Concessão).</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os pagamentos previstos no itens 6.2.1 e 6.2.2, isto é, a remuneração à entidade organizadora do leilão e o reembolso pelos Estudos de Viabilidade, respectivamente, destinam-se a remunerar serviços efetivamente utilizados pelas Adjudicatárias em virtude de sua participação no leilão. Quanto aos valores discriminados no item 6.2.3, estes foram inseridos em atenção a diretriz de política de governo, e poderão ser objeto de ressarcimento em caso de não assinatura do contrato de concessão.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4148
NOME DO CONTRIBUINTE
THIERRY MONTENEGRO BESSE
CONTRIBUIÇÃO
<p>Na minuta do Edital, a necessidade de aporte inicial de capital é maior que o valor necessário para garantir o equilíbrio da estrutura de capital. Na Modelagem Financeira do Projeto, usada para definir o valor mínimo necessário da Contribuição Fixa Inicial da Concessão, de forma que o Investidor obtenha uma taxa de retorno razoável sobre o investimento, o aporte de capital indicado é inferior ao requisitado pelo Contrato de Concessão.</p> <p>Conseqüentemente, usando o valor elevado de capital requerido pelo Contrato de Concessão, a taxa de retorno do Investidor cai e fica abaixo de um nível razoável, comprometendo o equilíbrio econômico das concessões e reduzindo a capacidade dos Investidores oferecerem um valor maior de outorga inicial.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>No Modelo Financeiro EVTEA, a necessidade de aporte de capital foi dimensionada para cobrir as necessidades (Contribuição Fixa Inicial + Capex inicial) com o caixa limitado ao final do período 2019-2024, para atingir uma taxa razoável de retorno.</p> <p>Acreditamos, então, que o montante de Capital Social a ser aportado estabelecido nos Modelos Financeiros é mais adequado do que aquele estabelecido no Contrato de Concessão.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a metodologia de cálculo do capital social mínimo foi alterada.</p> <p>O valor mencionado na cláusula 6.2.4.6 do Edital reflete , para cada aeroporto, os valores necessários para fazer frente a (i) 20% (vinte por cento) dos investimentos previstos para o primeiro quinquênio da concessão, (ii) ressarcimento do EVTEA; (iii) remuneração da entidade organizadora do Leilão, e (iv) valores atinentes ao programa de desligamento de funcionários da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO, quando aplicável. A estes valores deverá ser acrescido o valor referente à Contribuição Inicial. Ressalta-se também a possibilidade de redução posterior do capital social, nos termos previstos no contrato.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4149
NOME DO CONTRIBUINTE
LUIZ AUGUSTO DE TEIVE E ARGOLLO DA ROCHA
CONTRIBUIÇÃO
Item 2.1 do Apêndice B do PEA - Deve ser excluído integralmente o Item 2.1 do Apêndice B do PEA, o qual estabelece a prerrogativa do Poder Concedente atualizar os parâmetros mínimos de dimensionamento da infraestrutura aeroportuária durante o processo de Revisão dos Parâmetros da Concessão.
JUSTIFICATIVA
A alteração dos parâmetros estabelecidos no Apêndice B do PEA ao longo da concessão pode gerar novas obrigações de investimentos por parte da Concessionária, não previstos à época da licitação. Esta cláusula torna impossível a precificação da proposta pelas licitantes. Além disso, alterações unilaterais das obrigações constantes do contrato de concessão devem ser acompanhadas, concomitantemente, da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, conforme Lei 8987/95.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. Esclarece-se que a possibilidade de alteração dos parâmetros mínimos de dimensionamento visa possibilitar que a Concessionária, sobretudo, proponha, desde que devidamente embasada tecnicamente, a alteração de parâmetros de dimensionamento por ocasião das RPC previstas no Contrato de Concessão, a fim de que, por exemplo, eventuais inovações introduzidas pela constante evolução tecnológica que caracteriza o setor aeroportuário, possam ser contempladas pela gestão contratual, sem prejuízo do cumprimento pela Concessionária de suas obrigações. Salienta-se que eventuais propostas de alteração desses parâmetros por parte do Poder Concedente, se necessário, demandarão, assim como todo ato administrativo, nos termos da Lei, motivação e fundamentação.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4151
NOME DO CONTRIBUINTE
DEBORA VISCONTE
CONTRIBUIÇÃO
17.12.2. Ao final do procedimento arbitral, os árbitros decidirão a respeito da responsabilidade pelos custos da arbitragem.
JUSTIFICATIVA
Os critérios do Código de Processo Civil não são automaticamente aplicáveis na decisão sobre os custos da arbitragem. A experiência nacional e internacional indica ser boa prática deixar tal decisão a critério dos árbitros.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a mesma não será acatada, vez que o pagamento de custas em processo arbitral é tratada expressamente pela Lei nº 13.448/2017, notadamente no art. 31, §2º. Assim, a redação do dispositivo será adequada à previsão legal, explicitando, ainda, que os honorários advocatícios de sucumbência serão fixados nos termos previstos na norma processual em vigor. Informa-se ainda que o item será alterado também para afastar o ressarcimento da remuneração e demais custos havidos com o assistente técnico. A nova redação ainda esclarece que não haverá nenhum outro ressarcimento de quaisquer outras despesas de uma parte com sua própria representação, especialmente honorários advocatícios contratuais.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4154
NOME DO CONTRIBUINTE
MARCIO ANDRADE MEIRELLES
CONTRIBUIÇÃO
Item 3.1.48 - Alterar o prazo previsto para integralização do contrato que na redação atual é definido como “o término da Fase IB” para o maior prazo de obras da Fase IB previsto no EVTEA. Deste modo os prazos para integralização do capital passariam a ser: - Nordeste: 36 meses - Centro-Oeste: 60 meses - Sudeste: 60 meses
JUSTIFICATIVA
Coerência entre o Anexo 2, Plano de Exploração Aeroportuária e as previsões dos estudos. Razoabilidade das previsões adotada no estudo em função da necessidade de obtenção das Licenças Ambientais e da complexidade das obras.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. A proposta foi incorporada à minuta de Contrato conforme a redação do item 3.1.48: 3.1.48. integralizar a totalidade do capital social subscrito conforme o item 3.1.47 até o 36º (trigésimo sexto) mês, se bloco Nordeste, ou o 60º (sexagésimo) mês, se blocos Sudeste ou Centro-Oeste, da data de eficácia do contrato

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4155
NOME DO CONTRIBUINTE
DEBORA VISCONTE
CONTRIBUIÇÃO
17.12.3. No caso de sucumbência recíproca, as partes arcarão proporcionalmente com os custos da arbitragem, sem prejuízo de o Tribunal Arbitral adotar alocação diversa, de modo fundamentado.
JUSTIFICATIVA
Uma vez que o reembolso dos custos pode refletir em outros aspectos da arbitragem, como o comportamento das partes, e não apenas no resultado final do procedimento, a alteração visa garantir a liberdade do Tribunal Arbitral para modular tal reembolso. Novamente, a experiência nacional e internacional indica ser boa prática deixar tal decisão a critério dos árbitros.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a redação será alterada com alguns ajustes devidos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4156
NOME DO CONTRIBUINTE
THIERRY MONTENEGRO BESSE
CONTRIBUIÇÃO
<p>Temos convicção que o risco de atrasos na obtenção de autorizações, licenças e permissões dos órgãos do Governo Federal, bem como na obtenção de licenças ambientais nos níveis federal, estadual ou municipal, devem ser alocados no Poder Concedente, como é o caso da Concessão da SSA:</p> <p>"5.2.10. atrasos decorrentes da não obtenção de autorizações, licenças e autorizações de órgãos do Governo Federal, bem como a não publicação de atos normativos ou legislativos, nos níveis federal, estadual ou municipal, necessários à construção ou operação das novas instalações, salvo se resultar de fato imputável ao Concessionário.</p> <p>5.2.11. Atrasos em obras decorrentes de atraso na obtenção de licenças ambientais, quando o órgão ambiental responsável pela emissão de licenças demorar mais do que os prazos estabelecidos em lei para realizar sua análise, a menos que decorrente de fato imputável à Concessionária "</p>
JUSTIFICATIVA
<p>A VINCI Airports não teria participado do leilão de Salvador se estes riscos estivessem locados na Concessionária. O novo Contrato de Concessão, em comparação ao Contrato do Aeroporto de Salvador, está mais frágil neste sentido.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o Anexo 02 – Plano de Exploração Aeroportuária (PEA) já prevê que a Concessionária poderá ser desobrigada da entrega, no prazo indicado, das obras descritas no referido anexo em razão de atrasos ou não obtenção de autorizações, licenças e permissões de órgãos da administração pública ou de órgãos ambientais, exceto, naturalmente, se os atrasos forem imputáveis à própria Concessionária.</p> <p>Tal medida tem como objetivo, por um lado, dar maior segurança à Concessionária em face de situações adversas que afetem a execução das obras obrigatórias e que fogem a seu controle, isentando-a dos prazos previstos no Anexo 02 – PEA. Por outro lado, em razão da ausência de ingerência do Poder Concedente sobre a atuação dos diversos órgãos públicos envolvidos na emissão das licenças necessárias para funcionamento do aeroporto e realização das obras, assim como diante da dificuldade presente na apuração das razões que levam ao atraso na emissão dessas licenças, propõe-se que, à exceção do cumprimento dos prazos previstos no PEA, demais riscos associados sejam repassados às Concessionárias, a quem cabe tomar as medidas que julgar necessárias para a obtenção das licenças devidas junto aos referidos órgãos.</p> <p>Informa-se, adicionalmente, que será a incluído item, no Anexo 02 - PEA, para esclarecer que em caso de excessivas ampliações de prazos, em decorrência de atrasos imputáveis aos órgãos públicos licenciadores, que comprometam a utilidade do investimento para o Contrato de Concessão, o Poder Concedente poderá suprimir ou alterar a obrigação postergada, assegurada a recomposição do equilíbrio</p>

econômico-financeiro do contrato em favor da Concessionária ou do Poder Concedente dependendo dos efeitos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4157
NOME DO CONTRIBUINTE
DEBORA VISCONTE
CONTRIBUIÇÃO
17.13. Ressalvada a hipótese de deferimento de medida cautelar, a submissão à arbitragem, nos termos desta Cláusula, não exime o Poder Concedente ou a Concessionária da obrigação de dar integral cumprimento a este Contrato, nem permite a interrupção das atividades vinculadas à Concessão, observadas as prescrições deste contrato.
JUSTIFICATIVA
A exclusão de “Tribunal Arbitral” destina-se a esclarecer que a cautelar pode ser deferida pelo Judiciário, pelo árbitro de emergência ou pelo Tribunal Arbitral, conforme o caso.
RESPOSTA
A ANAC agradece sua contribuição e informa que o item será alterado da forma proposta.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4158
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT SZENTIVANYI
CONTRIBUIÇÃO
<p>Retirada dos itens 6.2.1, 6.2.2 e 6.2.3 da antiga redação do item 6.2, bem como , além da inserção desses itens n cláusula 2.8 do Contrato de Concessão :</p> <p>6.2.1. A ata da assembléia geral de constituição da Concessionária, na forma de sociedade anônima, eventuais atas posteriores e o respectivo estatuto social da Concessionária consolidado, com a correspondente certidão da Junta Comercial e inscrição no CNPJ/MF (Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas do Ministério da Fazenda), em atendimento ao Anexo 21 – Requisitos Mínimos do Estatuto Social pelo qual conste:</p> <p>6.2.2. Minuta de acordo de acionistas, a ser aprovada pela ANAC, firmado pelos acionistas titulares dos direitos de Controle da Concessionária, dispondo, pelo menos, sobre:</p> <p>6.2.3. Na hipótese de o controle ser exercido por apenas um único acionista que detenha 50% mais uma das ações representativas do capital votante da Concessionária, esta deverá observar o disposto no item 6.2.5.1, sendo dispensada a apresentação de Acordo de Acionistas.</p> <p>6.2.4. A Garantia de Execução contratada pela Concessionária, conforme condições previstas no Anexo da Minuta do Contrato de Concessão, observados os seguintes valores mínimos:</p> <p>6.2.5. Contratos de mútuo celebrados com Partes Relacionadas, caso existam, os quais devem conter cláusula com expressa previsão de que a ANAC poderá suspender os pagamentos de quaisquer valores previstos contratualmente em caso de mora no recolhimento da Contribuição Variável ou risco de extinção antecipada da concessão.</p> <p>6.3 Se a Sociedade de Propósito Especifico já tiver sido estabelecida pelo licitante vencedor a Garantia prevista no item 6.2.4 poderá ser paga e apresentada por ela.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Os pagamentos previstos nos itens 6.2.1, 6.2.2 e 6.2.3 do Edital como obrigação prévia à assinatura do Contrato de Concessão poderá causar prejuízo ao Licitante vencedor, uma vez que após a adjudicação da Oferta, a Administração Pública não tem obrigação de assinar o Contrato, mas apenas a obrigação, se decidir pela execução do Contrato, de que o faça com o vencedor do certame.</p> <p>Portanto, se a Administração Pública decidir não assinar o Contrato, o Licitante vencedor será obrigado a abrir processos judiciais para recuperar valores elevados já pagos a terceiros. Este assunto é relevante para os investidores em geral, especialmente no caso de um ano com eleições no governo federal, como 2018.</p> <p>Portanto, a mesma lógica de pagamentos da contribuição fixa inicial (Cláusula 2.13 do Contrato de Concessão) deve ser aplicada, razão pela qual tais pagamentos devem ser incluídos como condição de vigência do Contrato (Cláusula 2.8 do Contrato de Concessão).</p>

RESPOSTA

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os pagamentos previstos no itens 6.2.1 e 6.2.2, isto é, a remuneração à entidade organizadora do leilão e o reembolso pelos Estudos de Viabilidade, respectivamente, destinam-se a remunerar serviços efetivamente utilizados pelas Adjudicatárias em virtude de sua participação no leilão. Quanto aos valores discriminados no item 6.2.3, estes foram inseridos em atenção a diretriz de política de governo, e poderão ser objeto de ressarcimento em caso de não assinatura do contrato de concessão.

Já no tocante à sugestão de que a garantia de execução contratual seja apresentada pela Concessionária, destaca-se que a Adjudicatária é a pessoa jurídica que participa do leilão, inexistindo, nesse momento, qualquer vínculo da Comissão Especial de Licitação com a Concessionária. Não obstante, destaca-se que conquanto a apresentação da documentação deva ser realizada pela Adjudicatária, para esse caso específico a contratação da garantia deve se dar em nome da Concessionária.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4160
NOME DO CONTRIBUINTE
DEBORA VISCONTE
CONTRIBUIÇÃO
17.14. As Partes, por consenso e mediante termo aditivo, poderão incorporar a este Contrato previsões constantes de eventuais atos regulamentares supervenientes editados pela ANAC, inclusive relativos à arbitragem ou a outros meios alternativos de solução de conflitos.
JUSTIFICATIVA
A mudança visa a garantir a necessária previsibilidade e segurança jurídica, mantendo-se o princípio de que qualquer mudança nas regras da arbitragem depende de consenso entre as partes.
RESPOSTA
A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que a mesma não será acatada. Independentemente de qualquer previsão contratual, a Agência pode, no exercício regular de seu poder regulamentar ou normativo, editar normas aplicáveis às concessionárias, inclusive no que diga respeito ao instituto da arbitragem. Eventual conflito entre as normas genéricas e contratos previamente firmados serão analisados e resolvidos no caso concreto, em conformidade com o ordenamento jurídico vigente.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4162
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT SZENTIVANYI
CONTRIBUIÇÃO
2.4. Eventuais desocupações de áreas localizadas nos sítios aeroportuários integrantes do Bloco, em posse ou detenção de terceiros, prévias ou posteriores à celebração do Contrato, necessárias à realização dos investimentos ao longo da concessão, serão de responsabilidade da Concessionária.
JUSTIFICATIVA
O mesmo raciocínio aplicável aos procedimentos de desapropriações estabelecidos na Cláusula 3.1.37, que exige que a concessionária desaproprie as terras necessárias para a realização dos investimentos, deve se aplicar também a possíveis desocupações de áreas dentro do local do aeroporto.
RESPOSTA
<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.</p> <p>Pelas razões expostas, a alocação das obrigações e riscos relacionados à desocupação do complexo aeroportuário seguirá o disposto nos itens 2.4, 3.1.51 e 5.5.23 da minuta de Contrato de Concessão, parte do Edital.</p> <p>Por fim, importante observar os itens 4.1.4 e 4.1.5 do Anexo 2 à minuta de Contrato de Concessão, bem como seu Apêndice F, no qual se delimita as áreas de cada complexo aeroportuário que são de imissão imediata na posse (itens 1, 2 e 3) e aquelas em que medidas administrativas e/ou judiciais necessárias à regularização de posse devem ser realizadas pela Concessionária (item 4).</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4164
NOME DO CONTRIBUINTE
MARCIO ANDRADE MEIRELLES
CONTRIBUIÇÃO
<p>Item 6.2.4 - Solicita-se a alteração dos valores indicados do capital social para os indicados a seguir:</p> <p>6.2.4.6. o capital social da Concessionárias será no mínimo:</p> <p>(i) Bloco Nordeste: capital subscrito de R\$ 572.000.000,00;</p> <p>(ii) Bloco Centro-Oeste: capital subscrito de R\$ 150.500.000,00;</p> <p>(iii) Bloco Sudeste: capital subscrito de R\$ 149.000.000,00.</p> <p>6.2.4.7. Antes da assinatura do Contrato, os acionistas da Concessionária deverão ter integralizado em moeda corrente nacional, os seguintes valores mínimos:</p> <p>(i) Bloco Nordeste: R\$ 572.000.000,00;</p> <p>(ii) Bloco Centro-Oeste: R\$ 70.400.000,00</p> <p>(iii) Bloco Sudeste: R\$ 149.000.000,00.</p>
JUSTIFICATIVA
Apresentada no arquivo anexo a contribuição.
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a metodologia de cálculo do capital social mínimo foi alterada.</p> <p>O valor mencionado na cláusula 6.2.4.6 do Edital reflete , para cada aeroporto, os valores necessários para fazer frente a (i) 20% (vinte por cento) dos investimentos previstos para o primeiro quinquênio da concessão, (ii) ressarcimento do EVTEA; (iii) remuneração da entidade organizadora do Leilão, e (iv) valores atinentes ao programa de desligamento de funcionários da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO, quando aplicável. A estes valores deverá ser acrescido o valor referente à Contribuição Inicial. Ressalta-se também a possibilidade de redução posterior do capital social, nos termos previstos no contrato.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4165
NOME DO CONTRIBUINTE
THIERRY MONTENEGRO BESSE
CONTRIBUIÇÃO
O Concedente deve fornecer aos licitantes o inventário completo de todos os ativos relacionados à Concessão de cada aeroporto antes da data de Licitação. O Concedente deve fornecer também garantias de disponibilidade destes ativos no momento da transferência das operações ao Concessionário.
JUSTIFICATIVA
O Concedente deve fornecer aos licitantes o inventário completo de todos os ativos relacionados à Concessão de cada aeroporto antes da data de Licitação. O Concedente deve fornecer também garantias de disponibilidade destes ativos no momento da transferência das operações ao Concessionário.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que, por diretriz do Governo Federal, foi incluído um novo Anexo ao Edital contendo uma lista mínima de bens e equipamentos que serão entregues à nova concessionária. Caso tal transferência não seja realizada, a Concessionária fará jus a desconto, calculado pela Secretaria Nacional de Aviação Civil, sobre a contribuição variável ao sistema ou pagamento diretamente pela SNAC/MTPA, a critério da Secretaria.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4166
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT SZENTIVANYI
CONTRIBUIÇÃO
2.5. Serão, ainda, de integral responsabilidade da Concessionária, a remoção de quaisquer bens para a liberação de áreas dos sítios aeroportuários necessárias à realização dos investimentos ao longo da concessão.
JUSTIFICATIVA
O mesmo raciocínio aplicável aos procedimentos de desapropriações estabelecidos na Cláusula 3.1.37, que exige que a concessionária desaproprie as terras necessárias para a realização dos investimentos, deve se aplicar também à remoção de qualquer ativo para a liberação de áreas dentro do local do aeroporto.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a responsabilidade pela remoção de bens para a liberação de áreas no sítio aeroportuário foi transferida à Concessionária uma vez que o agente privado possui melhores condições de gerenciar a liberação da área do aeroporto em adequação às suas necessidades, seguindo o plano de exploração por ela definido e o disposto nos itens 2.5 e 5.5.24 da minuta de Contrato de Concessão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4168
NOME DO CONTRIBUINTE
ANA CANDIDA LEMOS DE MELLO CARVALHO
CONTRIBUIÇÃO
Item 6.3.2 (e outros similares) do PEA requer taxas mínimas de passageiros para serem processados em "posições próximas – ponte de embarque". Para aeroportos com tráfego menor de 5 milhões de passageiros, é possível cumprir com este requisito com corredores climatizados e escadas similares ao sistema instalado recentemente nos aeroportos de João Pessoa e Campina Grande? (http://www.turismoemfoco.com.br/v2017/2018/01/04/aeroportos-de-joao-pessoa-e-campina-grande-terao-sistemas-de-embarques-climatizados-ate-abril/)
JUSTIFICATIVA
Uma definição clara dos investimentos a serem realizados pelo Concessionário é necessária para permitir que esta avalie adequadamente a viabilidade do projeto e calcule o ágio a ser ofertado no leilão.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. Esclarece-se, em relação ao questionamento, que não é possível cumprir o requisito contratual por meio de emprego do dispositivo mencionado. O termo "posições próximas" refere-se exclusivamente a posições de pátio atendidas por pontes de embarque, que conectam diretamente a aeronave ao nível superior dos terminais.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4169
NOME DO CONTRIBUINTE
MARCIO ANDRADE MEIRELLES
CONTRIBUIÇÃO
<p>Item 6.2.4 - Solicita-se a alteração dos valores indicados do capital social para os indicados a seguir:</p> <p>6.2.4.6. o capital social da Concessionárias será no mínimo:</p> <p>(i) Bloco Nordeste: capital subscrito de R\$ 572.000.000,00;</p> <p>(ii) Bloco Centro-Oeste: capital subscrito de R\$ 150.500.000,00;</p> <p>(iii) Bloco Sudeste: capital subscrito de R\$ 149.000.000,00.</p> <p>6.2.4.7. Antes da assinatura do Contrato, os acionistas da Concessionária deverão ter integralizado em moeda corrente nacional, os seguintes valores mínimos:</p> <p>(i) Bloco Nordeste: R\$ 572.000.000,00;</p> <p>(ii) Bloco Centro-Oeste: R\$ 70.400.000,00</p> <p>(iii) Bloco Sudeste: R\$ 149.000.000,00.</p>
JUSTIFICATIVA
Apresentada no arquivo anexo a contribuição
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a metodologia de cálculo do capital social mínimo foi alterada.</p> <p>O valor mencionado na cláusula 6.2.4.6 do Edital reflete , para cada aeroporto, os valores necessários para fazer frente a (i) 20% (vinte por cento) dos investimentos previstos para o primeiro quinquênio da concessão, (ii) ressarcimento do EVTEA; (iii) remuneração da entidade organizadora do Leilão, e (iv) valores atinentes ao programa de desligamento de funcionários da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO, quando aplicável. A estes valores deverá ser acrescido o valor referente à Contribuição Inicial. Ressalta-se também a possibilidade de redução posterior do capital social, nos termos previstos no contrato.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4172
NOME DO CONTRIBUINTE
ANA CANDIDA LEMOS DE MELLO CARVALHO
CONTRIBUIÇÃO
Favor informar a data específica na qual ocorreu o último evento de manutenção pesada das pistas dos aeroportos de Recife, Cuiabá e Vitória. Também sugerimos a inclusão de um esclarecimento no Contrato de Concessão de que os requisitos aplicáveis para este tipo de manutenção estarão sujeitos à regulamentação da ANAC, mas somente serão aplicáveis aos referidos aeroportos após a conclusão da Fase I-B.
JUSTIFICATIVA
A data específica na qual ocorreu o último evento de manutenção pesada das pistas dos aeroportos de Recife, Cuiabá e Vitória impacta o cálculo dos investimentos a serem realizados pela Concessionária com tal atividade. Tendo em vista que os EVTEAs não identificam tais datas, solicitamos a complementação da informação.
RESPOSTA
Agradecemos pela contribuição. Primeiramente, importante ressaltar que é de responsabilidade do interessado a realização de visitas aos sítios aeroportuários para verificação in loco das condições do sítio e dos componentes de infraestrutura do sítio aeroportuário e dos custos associados a adequação, implantação e manutenção de infraestruturas conforme seu próprio plano de desenvolvimento para o sítio aeroportuário. Todas as adequações necessárias ao cumprimento do contrato são de responsabilidade do futuro concessionário independentemente de estarem previstas nos Estudos ou não. Para o ponto específico destacado, cumpre informar que os estudos consideraram as visitas in loco, entrevistas com as equipes de manutenção, os resultados dos ensaios de irregularidade longitudinal que foram executados em todos os aeroportos e a avaliação visual dos pavimentos para determinar os níveis de investimentos de recuperação dos pavimentos em cada aeroporto. O concessionário deverá fazer a sua própria avaliação da situação atual, podendo inclusive solicitar a realização de sondagens e ensaios complementares caso julgue necessário para verificar a real condição de qualquer componente da infraestrutura dos aeroportos. Por fim, cumpre informar que qualquer informação adicional disponibilizada pelos atuais operadores aeroportuários sobre a condição de manutenção das pistas de pouso e decolagem ou outras infraestruturas aeroportuárias será imediatamente disponibilizada no dataroom.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4173
NOME DO CONTRIBUINTE
MARCIO ANDRADE MEIRELLES
CONTRIBUIÇÃO
<p>Item 6.2.4 - Solicita-se a alteração dos valores indicados do capital social para os indicados a seguir:</p> <p>6.2.4.6. o capital social da Concessionárias será no mínimo:</p> <p>(i) Bloco Nordeste: capital subscrito de R\$ 572.000.000,00;</p> <p>(ii) Bloco Centro-Oeste: capital subscrito de R\$ 150.500.000,00;</p> <p>(iii) Bloco Sudeste: capital subscrito de R\$ 149.000.000,00.</p> <p>6.2.4.7. Antes da assinatura do Contrato, os acionistas da Concessionária deverão ter integralizado em moeda corrente nacional, os seguintes valores mínimos:</p> <p>(i) Bloco Nordeste: R\$ 572.000.000,00;</p> <p>(ii) Bloco Centro-Oeste: R\$ 70.400.000,00</p> <p>(iii) Bloco Sudeste: R\$ 149.000.000,00.</p>
JUSTIFICATIVA
Apresentada no arquivo anexo a contribuição
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a metodologia de cálculo do capital social mínimo foi alterada.</p> <p>O valor mencionado na cláusula 6.2.4.6 do Edital reflete , para cada aeroporto, os valores necessários para fazer frente a (i) 20% (vinte por cento) dos investimentos previstos para o primeiro quinquênio da concessão, (ii) ressarcimento do EVTEA; (iii) remuneração da entidade organizadora do Leilão, e (iv) valores atinentes ao programa de desligamento de funcionários da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO, quando aplicável. A estes valores deverá ser acrescido o valor referente à Contribuição Inicial. Ressalta-se também a possibilidade de redução posterior do capital social, nos termos previstos no contrato.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4175
NOME DO CONTRIBUINTE
ANA CANDIDA LEMOS DE MELLO CARVALHO
CONTRIBUIÇÃO
No EVTEA de Recife, há uma referência à necessidade de realocação do Sistema de Aviação Geral ao outro lado da pista. Sugerimos incluir no Contrato de Concessão um esclarecimento de que os custos a serem arcado pela Concessionária nesse contexto de realocação não incluem custos de construção de hangares e terminais de Aviação Geral, nem o pagamento de indenização aos operadores da Aviação Geral, mas tão somente custos relativos a acessos e disponibilização de redes de serviços públicos dentro dos limites do sítio aeroportuário.
JUSTIFICATIVA
A correta definição dos investimentos/do CAPEX é essencial para a definição pela Concessionária da viabilidade do projeto e da proposta a ser formulada no leilão.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. Em relação à manifestação, cumpre esclarecer, preliminarmente, que os EVTEA não vinculam a Concessionária e que o estudo de Recife apresentou uma alternativa possível para o desenvolvimento do sítio aeroportuário. Além desta, outras alternativas são possíveis, dentro do planejamento próprio de cada Concessionária.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4177
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT SZENTIVANYI
CONTRIBUIÇÃO
<p>2.8. Para todos os efeitos do presente Contrato, a Data de Eficácia é aquela em que estiverem implementadas as seguintes condições suspensivas: (...)</p> <p>2.8.3. O recolhimento da remuneração à (entidade organizadora do leilão), no valor de R\$_____ por Bloco de Aeroportos.</p> <p>2.8.3.1. O valor acima especificado poderá ser alterado nos termos do contrato firmado entre a ANAC e (entidade organizadora do leilão), divulgado conjuntamente com o presente Edital.</p> <p>2.8.4 A comprovação do pagamento dos seguintes valores à empresa encarregada pela realização dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental, conforme autorizado pelo art. 21 da Lei nº 8.987/95 e pelo Edital de Seleção de Estudos n.º 1/2018. (...)</p> <p>2.8.5 A comprovação do pagamento dos seguintes valores à Infraero, referente ao custeio de programas de adequação do efetivo.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Os pagamentos previstos nos itens 6.2.1, 6.2.2 e 6.2.3 do Edital devem ser incluídos como condição de vigência do Contrato (Cláusula 2.8 do Contrato de Concessão) e não como obrigação prévia à sua assinatura, visto que após vencida a proposta por uma das licitantes, a Administração Pública não tem obrigação de assinar o Contrato de Concessão, mas somente a obrigação, se decidir pela assinatura do Contrato de Concessão com a licitante vencedora.</p> <p>Assim, se a Administração Pública decidir não assinar o Contrato de Concessão, o licitante vencedor será obrigado a entrar com uma ação judicial para recuperar seus recursos, aumentando significativamente os custos do litígio e a incerteza jurídica. Também deve ser muito bem recebido pelos potenciais investidores, especialmente em um ano de eleições presidenciais, como 2018.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os pagamentos previstos no itens 6.2.1 e 6.2.2, isto é, a remuneração à entidade organizadora do leilão e o reembolso pelos Estudos de Viabilidade, respectivamente, destinam-se a remunerar serviços efetivamente utilizados pelas Adjudicatárias em virtude de sua participação no leilão. Quanto aos valores discriminados no item 6.2.3, estes foram inseridos em atenção a diretriz de política de governo, e poderão ser objeto de ressarcimento em caso de não assinatura do contrato de concessão.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4181
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT SZENTIVANYI
CONTRIBUIÇÃO
2.20.1. A partir da assinatura do Contrato de Concessão, o operador aeroportuário anterior não poderá retirar nenhum bem do sítio aeroportuário sem autorização expressa e por escrito da Concessionária.
JUSTIFICATIVA
<p>A partir da assinatura do Contrato de Concessão, o vencedor da licitação torna-se a Concessionária, assumindo, portanto, um conjunto particular de responsabilidades que, em que pese não sejam referentes à operação dos aeroportos, precisa ser cumprida pela Concessionária, incluindo a produção de relatórios, planos e documentos a serem submetidos à ANAC.</p> <p>A partir da data de assinatura do Contrato as obrigações do Concessionário já estiverem vinculadas e, portanto, não há justificativa para aguardar até a Fase I-A para preservar os bens dos aeroportos. Afinal, os bens pertencentes a um Bloco de Aeroportos já foram precificados e considerados na Contribuição Inicial, que no momento em que o Contrato de Concessão é assinado, já foi paga pela Concessionária. Portanto, não é razoável ou justo que a atual operadora aeroportuária seja autorizada a efetuar qualquer remoção de bens do Bloco de Aeroportos a partir da assinatura do Contrato de Concessão.</p> <p>Além disso, no caso improvável de que a eficácia do Contrato de Concessão não seja alcançada e não houver um segundo licitante, será o atual operador aeroportuário que continuará sendo responsável pelas operações. Portanto, seria fora do interesse público prejudicar o referido aeroporto removendo bens. Além disso, a proposta não proíbe a remoção de bens no caso da eficácia não ser atingida, mas simplesmente apenas atrasos no tempo.</p> <p>Portanto, o risco de remoção é praticamente irreversível, a menos que o atual operador aeroportuário seja claramente proibido após a assinatura do Contrato de Concessão.</p>
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que, por diretriz do Governo Federal, foi incluído um novo Anexo ao Edital contendo uma lista mínima de bens e equipamentos que serão entregues à nova concessionária. Caso tal transferência não seja realizada, a Concessionária fará jus a desconto, calculado pela Secretaria Nacional de Aviação Civil, sobre a contribuição variável ao sistema ou pagamento diretamente pela SNAC/MTPA, a critério da Secretaria.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4182
NOME DO CONTRIBUINTE
LUIZ AUGUSTO DE TEIVE E ARGOLLO DA ROCHA
CONTRIBUIÇÃO
Item 8.7 do Contrato - Exclusão integral da Cláusula, uma vez que não deve haver cumulatividade entre as multas previstas no contrato ou entre as multas do contrato e a legislação.
JUSTIFICATIVA
As multas contratuais não devem ser aplicadas de forma cumulativa com multas previstas na legislação, sob pena de qualificação de Bis in idem.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição, mas informa que a cláusula não trata da possibilidade de cumulação de duas sanções de multa, mas sim da cumulação da sanção de multa com as demais sanções previstas no contrato ou na legislação específica. Note-se que regra similar consta do art. 87, § 2º, da Lei nº 8.666/1993.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4183
NOME DO CONTRIBUINTE
THIERRY MONTENEGRO BESSE
CONTRIBUIÇÃO
Acreditamos que os valores das Infrações Relacionadas com Obras e Investimentos, os quais são calculados com base em um percentual da receita bruta da Concessionária, devem ser limitados a, no máximo, 3 meses.
JUSTIFICATIVA
<p>O limite de tempo proposto corresponde a uma penalidade total no valor de cerca de 50% da receita bruta do Concessionário. Acreditamos que tal penalidade, nesta proporção, permite alinhar os interesses entre o Poder Concedente/ Interesse Público e o cumprimento das exigências contratuais, buscadas no espírito do contrato.</p> <p>As multas ilimitadas têm um significativo impacto negativo na estratégia de financiamento e contrato de construção.</p>
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. Esclarece-se que o valor da penalidade aplicável em caso de não realização de investimentos em infraestrutura aeroportuária, apesar de calculado com base na receita da Concessionária, tem seu valor de referência definido a partir do custo do empreendimento. O objetivo desse mecanismo, aplicável nos casos de infrações de natureza continuada, é penalizar o operador que descumpra a obrigação de forma proporcional ao tempo de atraso na realização do investimento, incentivando, desta forma, a conclusão das obras tanto mais rápida quanto possível.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4185
NOME DO CONTRIBUINTE
LUIZ AUGUSTO DE TEIVE E ARGOLLO DA ROCHA
CONTRIBUIÇÃO
Item 11.1.4 do Contrato - A Cláusula deve ser alterada para prever que, em caso de extinção antecipada da Concessão, inclusive por caducidade e encampação, o Poder Concedente ou o novo operador do Aeroporto deverá se sub-rogar nos contratos celebrados pela Concessionária envolvendo a utilização de espaços vinculados à Concessão.
JUSTIFICATIVA
A cláusula reflete a tratativa dada às concessionárias quando da assunção da operação do Aeroporto, hipótese em que esta deve se sub-rogar em todos os contratos celebrados pela Infraero ou antigo operador aeroportuário. Nesse contexto, o mesmo deve ocorrer em caso de extinção antecipada da concessão, sob pena de inviabilização da negociação de contratos comerciais pela concessionária, tendo em vista o elevado risco que teria de ser assumido, sobretudo no caso de encampação.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que, considerando a liberdade que as concessionárias possuem para celebrar seus contratos, o Poder Público não poderá se sujeitar àqueles firmados em decorrência de eventual gestão temerária da Concessionária. Exatamente por isso previu-se a possibilidade excepcional de autorização prévia do Poder Público, hipóteses em que os contratos não poderão ser denunciados independentemente de indenização. Assim, a contribuição não será acatada e a redação da minuta de contrato de concessão será mantida.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4186
NOME DO CONTRIBUINTE
THIERRY MONTENEGRO BESSE
CONTRIBUIÇÃO
A metodologia de cálculo do Fator X, bem como sua evolução ao longo do período de Concessão, não foi incluída no Contrato de Concessão como foi no Contrato de Concessão do Aeroporto de Salvador.
JUSTIFICATIVA
A metodologia de cálculo do Fator X, bem como sua evolução ao longo do período de Concessão, não foi incluída no Contrato de Concessão como foi no Contrato de Concessão do Aeroporto de Salvador.
RESPOSTA
A Anac agradece a contribuição e esclarece que o objetivo de não definir um intervalo para o Fator X foi o de incentivar que Concessionária e Empresas Aéreas alcancem um acordo sobre o tema por meio da Proposta Apoiada. A chance de engajamento das partes em uma negociação sobre os parâmetros diminui caso o contrato limite seus valores ou sinalize como a ANAC os calcularia, tornando os parâmetros muito previsíveis. Dessa forma, como forma de incentivar a negociação, a Anac propôs a retirada do intervalo para os valores do Fator X e a exclusão do Anexo 11.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4187
NOME DO CONTRIBUINTE
LUIZ AUGUSTO DE TEIVE E ARGOLLO DA ROCHA
CONTRIBUIÇÃO
Item 13.4 do Contrato - Cláusula deve ser integralmente excluída.
JUSTIFICATIVA
Não deve ser imposta às concessionárias a obrigação de permitir a realização de estudos nos aeroportos concedidos para a estruturação de novos procedimentos licitatórios de aeroportos concorrentes, uma vez que tal imposição pode introduzir condutas anticompetitivas.
RESPOSTA
A ANAC agradece sua contribuição e informa que a mesma não será acatada. O objetivo do item 13.4 é assegurar a continuidade da prestação do serviço público ao final da concessão, permitindo que o novo operador ou o Poder Concedente conheçam de maneira adequada a infraestrutura que será assumida, dando seguimento às operações tão logo haja encerramento do contrato então vigente. Assim, a permissão para realização de visitas técnicas e estudos será direcionada exclusivamente à finalidade proposta no item, tendo em vista o interesse público na evolução das modelagens de concessão aeroportuária, sempre observadas as medidas que evitem condutas anticompetitivas.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4188
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT SZENTIVANYI
CONTRIBUIÇÃO
<p>5.2.XX custos relacionados à rescisão de contratos executados pelo atual Operador Aeroportuário, após o anúncio da rodada de concessões, que exigiram pagamentos antecipados de valores ou que estão em contradição com as disposições do Contrato, qualquer lei ou regulamento e/ou qualquer ofício/ordem emitida pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.</p> <p>5.6.22. custos de eventual rescisão dos contratos celebrados que envolvam a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário que estejam em vigor ao final do Estágio 2 da Fase I-A, exceto se o referido custo estiver relacionado com a rescisão de contratos referentes na Cláusula 5.2.XX.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>A redação aqui proposta também se baseia na simetria das obrigações do futuro concessionário, uma vez que 11.1.2.1 determina que “Os contratos previamente autorizados nos termos do item 11.1.1 deverão prever remuneração periódica em parcelas iguais ou crescentes durante toda sua vigência, devendo ser corrigidas monetariamente por índice oficial de inflação, sendo vedada a antecipação das parcelas que extrapolem o prazo de concessão.”</p> <p>Apesar da melhor intenção do Poder Concedente, há vários precedentes em que o novo Concessionário recebeu o aeroporto com contratos comerciais modificados que foram executados contra a orientação prévia das autoridades. Tais contratos tiveram prazos mais longos do que o permitido e criaram conflitos entre a obrigação de expansão dos terminais da nova Concessionária e a outra parte, resultando em pagamentos de rescisão de fato pela nova Concessionária para essa parte. O Poder Concedente é a única parte com capacidade de proteger a nova Concessionária contra esse comportamento não razoável.</p> <p>Essa linha de pensamento é reforçada pelo fato de que nesta rodada também existem aeroportos que atualmente são operados por terceiros (e não a INFRAERO) e, portanto, esse risco é ainda maior do que as rodadas de concessões anteriores.</p> <p>Assim, permanecer com a redação do contrato de concessão colocado em audiência pública estabeleceria uma assimetria na execução do contrato de concessão, na qual a futura concessionária terá que assumir contratos esvaziados economicamente devido à antecipação de pagamentos, mas que impede que a concessionária implemente medida semelhante no futuro. Nesse sentido, a melhor maneira de resolver o problema é impedir que ambos, o operador atual e o futuro, pratiquem esse comportamento.</p> <p>Além disso, deve-se ressaltar que, ao contrário das rodadas anteriores, os EVTEAs para esta rodada mostram que, na prática, os aeroportos estão muito mais próximos do ponto de equilíbrio (break even) e os valores devidos para eventual rescisão antecipada de contratos comerciais provavelmente colocarão em risco a participação de importantes licitantes no certame.</p>

A alteração sugerida na Cláusula 5.6.22 é necessária para refletir a proibição de antecipação de receitas para o atual operador do aeroporto e/ou qualquer outra forma de desviar as receitas da nova Concessionária.

Ademais, considerando que tais custos não devem ser atribuídos às concessionárias, uma nova subcláusula no item 5.2 deve ser inserida a fim de prever os custos com a rescisão de contratos nessas situações.

RESPOSTA

A ANAC agradece sua contribuição e, ressalvando que não cabe, na etapa de Audiência Pública, a emissão de qualquer juízo de valor sobre a regularidade ou não de contratos específicos e individualizados, esclarece que não é obrigatória a sub-rogação de contratos celebrados pelo atual Operador Aeroportuário em desacordo com o Contrato de Concessão ou com a Portaria MTPA nº 143, de 06 de abril de 2017. Para que o entendimento fique ainda mais claro às partes, será inserido, na minuta de Contrato, o item 3.1.7.2.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4189
NOME DO CONTRIBUINTE
THIERRY MONTENEGRO BESSE
CONTRIBUIÇÃO
Acreditamos que a Regulação Econômica deveria ser realizada através da política de "Tarifa-Teto" e não da "Receita Teto", como é o caso do Contrato de Concessão de Salvador.
JUSTIFICATIVA
Com a adoção de uma "Receita Teto por Passageiro" única, não haverá incentivo para atrair mais passageiros internacionais. Como os passageiros internacionais pagam uma tarifa mais elevada, para respeitar a Receita Teto, o aeroporto deverá diminuir as demais tarifas (passageiros domésticos). Para Recife, por exemplo, com o novo modelo de regulação, não haverá incentivo para que o Concessionário atraia mais passageiros internacionais.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a flexibilização da regulação permite melhor gestão da infraestrutura ao reduzir grande parte do problema de assimetria de informação, já que a tarifa pode ser estabelecida de maneira mais eficiente pelo agente que mais possui informações sobre a atividade daquele aeroporto. Ademais a Concessionária poderá, mediante Proposta Apoiada, alterar as restrições à tarifação de que trata o Capítulo 3 do Anexo 4 - Tarifas. Cabe lembrar ainda que a receita comercial obtida com passageiro internacional tende a ser maior que a obtida com passageiro nacional, dado o tempo de permanência maior daquele passageiro no terminal, representando assim compensação a uma possível perda de receita tarifária. Um comparativo mais detalhado dos prós e contras entre os modelos tarifários pode ser encontrado no Anexo Aspectos de Regulação Econômica.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4190
NOME DO CONTRIBUINTE
LUIZ AUGUSTO DE TEIVE E ARGOLLO DA ROCHA
CONTRIBUIÇÃO
Itens 6.17 a 6.23 do Contrato - Entendemos que a proposta apoiada é um mecanismo que traduz uma faculdade da concessionária, como alternativa ao procedimento de Revisão dos Parâmetros da Concessão previsto na Sessão II, não sendo obrigatório. Nosso entendimento está correto?
JUSTIFICATIVA
Caso seja obrigatória, a proposta apoiada insere as Companhias Aéreas dentro de processos que dizem respeito ao equilíbrio do contrato de concessão, sendo que, a depender da modelagem financeira adotada pela proponente, as companhias aéreas podem não ser sequer acionistas da concessionária. Contudo, podem existir hipóteses em que a proposta apoiada como sugerida pelo poder concedente é viável. Isso em vista, sugere-se que o uso do mecanismo de proposta apoiada seja uma opção da concessionária.
RESPOSTA
A Anac agradece a contribuição e confirma que a Proposta Apoiada de fato é um mecanismo facultativo. Caso não haja acordo entre a Concessionária e as Empresas Aéreas, as tarifas continuarão observando as restrições tarifárias dispostas no Anexo 4 e as regras de Reajuste e a RPC continuará sendo realizada pela Anac.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4191
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT SZENTIVANYI
CONTRIBUIÇÃO
Incluir subcláusula 3.1.35.1: 3.1.35.1 utilizar os bens disponíveis no Bloco de Aeroportos em qualquer um dos aeroportos.
JUSTIFICATIVA
Embora esteja implícito no raciocínio por trás da concessão por Bloco de Aeroporto, esta subcláusula deixa claro que a Concessionária poderá decidir onde usar os bens sob os critérios de eficiência da própria Concessionária. Esta proposta está vinculada à Contribuição para a inclusão da Cláusula 14.9.2. do Contrato de Concessão.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que já era prevista na minuta de contrato de concessão a possibilidade de movimentação de bens entre aeroportos do mesmo bloco. Tanto que o relatório de movimentação de bens deve informar "14.7.1.4. Eventual transferência de bens entre aeroportos sob o mesmo contrato de concessão". Adicionalmente, informa-se que não é necessária nenhuma autorização prévia para a transferência de bens entre aeroportos do mesmo bloco.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4193
NOME DO CONTRIBUINTE
RICARDO APARECIDO MIGUEL
CONTRIBUIÇÃO
<p>"No interesse do desenvolvimento do transporte aéreo no Brasil, a Associação Brasileira das Empresas de Serviços Auxiliares do Transporte Aéreo – ABESATA – vem, por intermédio de seu Presidente, enviar colaborações para as novas rodadas de concessões aeroportuárias sem, contudo, oferecer informações para a reflexão e correção das rodadas já praticadas.</p> <p>O documento em anexo, proveniente da IATA, tem o nosso apoio. E mais.</p> <p>A ABESATA defende formas mais robustas de regulação econômica a serem aplicadas, especialmente onde a privatização total é empreendida. Também é recomendado que os entes Reguladores sejam centralizados, ações de fiscalização padronizadas, adequadamente financiados, independentes e com um mandato claramente definido, incluindo embasamento legal.</p> <p>A ABESATA solicita ao Governo que consulte os operadores aéreos bem como as Empresas de Serviços Auxiliares ao Transporte Aéreo, suas Associações representativas e grupos de consumidores durante qualquer plano para mudar a governança ou a propriedade dos aeroportos.</p> <p>A ABESATA sugere ao Governo Brasileiro, quando considerarem o valor dos ativos aeroportuários, que priorizem os benefícios econômicos e sociais gerados pelo aeroporto no longo prazo, ao invés das receitas em dinheiro de curto prazo, que podem ser geradas por qualquer venda ou concessão.</p> <p>Incentiva os governantes a protegerem os interesses dos consumidores e dos usuários do aeroporto, estabelecendo proteção regulatória forte e apropriada, para qualquer privatização ou corporatização, que assegurem eficiência de custos nas tarifas e preços específicos e melhorias nos níveis de serviço.</p> <p>A ABESATA apoia as contribuições da IATA, em especial quanto à observação da metodologia do “building block” que não deve incluir nenhuma taxa de concessão para evitar possíveis efeitos de repasse. E ainda o fato de que a ANAC deve emitir diretrizes sobre o que constituiria uma transparência adequada de maneira que facilitaria o próprio processo de consulta ou de operação. Como por exemplo, podemos citar o fato de que as atuais concessões aeroportuárias, sem exceção, não demonstram (e não fornecem) o valor de aluguel cobrado na área operacional, pago por empresa aérea ou ESATA, permitindo, veladamente, a escolha de qual empresa pode permanecer no sítio aeroportuário. Assim sendo, não basta a ANAC inserir na sua publicação “Audiência Pública nº 11/2018 – Aspecto de Regulação Econômica” – item 5.2.1” o apoio à não discriminação e à transparência se senão existir método tipificado destes aspectos no contrato de concessão. Se não há transparência não há como certificar a existência ou não da discriminação.</p> <p>A IATA faz uma crítica construtiva quanto ao propósito das concessões e que tem apoio irrestrito da ABESATA. Ela destaca que o documento de consulta apresenta a melhoria da infraestrutura aeroportuária como o principal objetivo das concessões, mas que nas últimas concessões observou ser propósito do governo maximizar o valor recebido nos leilões. Assim, destacamos que ao maximizar os citados valores</p>

o governo criou um incentivo para que os licitantes busquem lucros excessivos, de forma que dispõem os esforços na capacidade para pagar o lance ofertado em leilão. Como resultado, os custos da cadeia de valor aumentaram significativamente, em detrimento do consumidor e do Brasil. A IATA e a ABESATA acreditam que a existência de assimetria de informação no âmbito dos aeroportos com poder de mercado exige a necessária intervenção regulatória, e não a sua desregulamentação. Assim, observamos com preocupação o posicionamento da ANAC de que os custos regulatórios são mais altos do que os benefícios provenientes da regulação nos aeroportos brasileiros.

No tópico “gerenciamento de receita”, a ABESATA acredita em desvantagens em se aplicar um modelo de receita teto tal qual a ANAC está propondo. Por mais que seja avaliado através de uma análise de custo-benefício, o resultado desse modelo pode trazer o abuso do poder de mercado pelo aeroporto, beneficiando alguns grupos em detrimentos de outros.

"

"2. – Definitions

It is important to establish definitions and KPIs against which measurements can be made and to improve the preparedness for events.

Section 2.1.11 recommends a review of PGI by the Concessionaire as a result of the actual peak hour demand exceeding the PGI peak hour demand by 30% (thirty percent). If demand were to be exceeded by 30% then the capacity would already become very constrained. Exceeding demand by this amount would be reflected in a huge growth in traffic, which must be addressed long before this level is reached. Even a 10% increase would reflect significant growth.

An approach which would deliver greater predictability is one that measures peak hour demand across a series of terminal processors (using several indicators to initiate a detailed evaluation) as part of an annual review in which forecasts are updated and capacity/demand assessments are conducted. This is described in further detail in below under section 5."

"5. – Minimum specifications for the passenger terminal: Airport Master Plan

It is important that all concessionaires include the delivery of a 50 years master plan which considers the ultimate development potential of the airport site. This master plan should be done in formal consultation with stakeholders and shall be signed off by the same stakeholders before it is finalized. No airport infrastructure project should proceed until the agreed Master Plan is in place. Every airport infrastructure project should be linked to and guided by the Master Plan.

The airport master plan should clearly define the capacity trigger points where the concessionaire will need to undertake a demand/capacity analysis agreed by the airlines. Such a study is to be conducted by a qualified and independent third party.

As a reference, please find attached the description of a method for well-defined investments triggers, extracted from the Athens (Greece) contract framework: This document should be used for guidance as an example."

"6. – Airport Infrastructure improvements

IATA proposes to change the clause for all airports so to consider design characteristics according to the peak-hour, therefore having a homogeneous condition for all airports to be conceded. IATA understands ANAC's original intent was to possibly simplify the process, having a less rigorous approach for the airports with less than one million passengers per year. A homogenous planning criteria, besides being an internationally recognized methodology which provides clear planning parameters, does not generate unnecessary burden for the concessionaire, while also

supporting the consultation process adopted by the Agency. A previous agreement between the operator and the airlines on the magnitude of eventual investments will lead to better decisions in how the facilities shall be expanded, when they will need to be expanded and including the impacts on operational and capital costs.

In regards to the expansion of the airport components, including passenger terminal, baggage system, apron, parking and other facilities, IATA recommends to use a planning horizon of 5 years of extra capacity beyond the expected opening date of each facility, instead of planning for passenger peak-hour demand on specific months, as described in the first item for each airport. The 5 year horizon represents an assumed timeframe to conduct the capacity analysis, planning, design, approval, construction and testing of new infrastructure.

This is in line with international best practices in terms of investment cycles, avoiding a too frequent repetition of infrastructure planning processes."

"7. – Infrastructure Management Plan (PGI)

IATA is concerned that the presentation of the PGI 180 days after signature of contract does not allow time for proper consultation with the airlines. For the sake of proper discussion and agreement on the capital expenditure, IATA suggests to use as a reference 12 months for the parties to come to an understanding for the requirements for each site.

In this sense, clause 7.3 stipulates the mere presentation of the PGI to the airlines. IATA kindly requests that this be amended so that a thorough consultation process is put in place from the very early stages of the PGI discussions. Joint determination with the airlines flying to a given airport of operational requirements, traffic forecasts, operational and capital costs, amongst other relevant project items is the only proven process to deliver a consistent and coherent plan for the future development of the site.

In regards to the anticipated review of the PGI, IATA's understanding of the current text assumes that a degradation of the service level is intrinsic for the period between the verified excess demand in regards to the originally planned passenger volumes, and the commissioning of new facilities.

In order to stimulate a better alignment between airports and airlines, IATA recommends that the parties meet at least once a year to review certain business indicators, including anticipated demand for the next 5 years (please refer to comments to Chapter XV to the concession contract).

The concessionaires should prepare a 20 year forecast as part of the master plan development. In addition, the concessionaires should undertake an annual forecast review in order to determine how the revised forecasts compare with the long term forecast and adjust the forecast for the next five years accordingly.

Taking advantage of such yearly meetings, if the annually revised forecast demand for the following five years is expected to significantly exceed the five year demand, a review of the PGI should be initiated.

This would be part of the concessionaires' requirement to publish their annual capacity assessment. It is important to note that the target level of service 'Optimum' represents a range. In order to avoid the possible service level degradation effects, IATA proposes that a review of the PGI be initiated before the 'Under Provision' level is reached. Here again the example of Athens can be used as guidance to structure this.

Lastly, the requirement for an airport handling 100.000 passengers per year to conduct a detailed "computer simulation modelling" may not be cost-effective, realistic or desirable. IATA recommends that this clause applies exclusively for airports with

more than five million passengers per year, and be adjusted to be more balanced for the medium and smaller airports.

As long as the appropriate level of detail is provided, in line with international best practice, the parties will have the opportunity to agree on a methodology for presentation that demonstrates the balance of the airport components. Furthermore, assuming that clause 7.11.2.2 is kept, ANAC can always request computer simulations if not comfortable with the results provided.

In regards to item 7.11, IATA's understanding is that it is the sole responsibility of the concessionaire to produce the ACI and PMI as per items 7.11.1 and 7.11.2, with no external or independent oversight. In that sense, IATA suggests that ANAC considers consultation by the concessionaire with the airlines to provide for a balanced and aligned approach in regards to the maintenance and expansion needs, which should be in line with the master plan."

"8. – Service Quality (Q factor)

In regards to the Q factor, IATA assesses that the current upside to the "Q" factor only serves the purpose of the concessionaires, as it generates the opportunity for an extraordinary return to the investors. IATA is convinced that ANAC understands the market powers and especially the pressures from the society and the political environment for a competitive and inclusive sector.

In that sense, and based on the dynamics of the aviation market, IATA believes that consumers are not willing to pay for a level of service that exceeds their needs. For that reason, IATA urges ANAC to revisit the definition of the bandwidth of the "Q factor" and remove its bonus aspect.

For the avoidance of doubt, a rebate mechanism should be maintained if the regulated companies deliver a lower than agreed service level. Airlines and passengers pay a price for an expected service level. If such service is lower than expected, it would mean that users paid more than what they should, and therefore should receive a rebate for having paid excessively in the first place.

In terms of the composition of the Q factor itself, please refer to IATA's comments for Appendix C below. "

"Appendix A

As per item 7.11.1, the concessionaire is to present an ACI as per Appendix A. IATA starts by admitting not having full understanding of the consequences and requirements derived from the presentation of the ACI to ANAC. With the above in mind, IATA kindly inquires if the definitions under item 1 would not generate undesirable incentives in terms of the quality of the infrastructure. Airlines and passengers do not required nor are not willing to pay for infrastructure that exceed their operational and service expectations.

Under this construction, IATA would suggest to redefine the criteria as below:

- Meets Agreed Standard – no operational deficiencies, standards met
- Does Not Meet Agreed Standard –operational deficiencies, standards not met"

"Appendix B

In regards to the parameters for minimum dimensioning of infrastructures, IATA recommends the use of the 'optimum' level of service for planning purposes, as per the guidelines contained in the Airport Development Reference Manual (ADRM), a joint publication by IATA and ACI (Airports Council International).

The airport environment and the operational and planning requirements are in constant evolution to meet the current and future demands from the business and the travelers. In order to keep pace and provide guidelines for airport planning, IATA and ACI are committed to update the ADRM on a regular basis. Both organizations

anticipate that digital transformation of airports will lead to several of the currently displayed planning references, many of them incorporated in Appendix B, to look very different or completely disappear in the coming 5 to 10 years.

IATA believes it is difficult to justify the definition of a parameter like “occupancy time per component” in a concession contract. IATA anticipates that the parameters will be different by airport and even in the same airport when the traffic mix changes, increasing complexity and more likely to become a point of tension between ANAC and the concessionaire, to the detriment of all stakeholders, including airlines and passengers.

Therefore, to avoid quoting figures and using an internationally accepted reference, such as the ADRM, will allow for a simpler, more flexible and coherent use of the required minimum parameters for the life of the concession contract. IATA understands that allowing for the parties to jointly determine such criteria, to be vetted by the Regulator prior to its implementation, helps align business objectives to the market demands, and avoids the risk of imposition unnecessary costs to the operation. Furthermore, this development is completely aligned with and would be interpreted a natural result of the current proposals of the Agency to no longer determine ex-ante criteria for the Q and X factors.

In regards to the formula proposed under item 1, IATA is not convinced that it is representative for investment triggers, nor that it would be an accurate tool to analyze capacity. As previously mentioned, capital investment triggers should be exclusively based on a detailed demand/capacity analysis once the demand trigger point, previously defined, is reached (please see the Athens airport example).

IATA anticipates that the use of this formula will most likely result in under provision of service levels as an investment will only be triggered when Capacity / Demand is smaller than 1. As per the proposed approach, detailed planning will only initiate at that point, with the subsequent obtaining of permissions and construction start, which can take up to 3-5 years to be completed depending on the complexity. This will mean that at least 3-5 years of operation will transpire where capacity is below demand, with a degraded level of service and the potential of loss of business opportunities for the parties, including the city and region served, its economies and society.

In that sense, IATA recommends removing the use of a formula as an investment trigger. The reasons for that are:

- o An airport is a very complex and dynamic infrastructure with many inter-related sub-systems. A simplified formula will never be able to reflect that complexity and the concession contract runs the risk to be “triggering” investments that are not well timed (too soon or too late) or that are no longer relevant;
- o Airport infrastructure projects have a very long process before they can be activated (planning, design, approval, construction and testing). This can result in lead times of up to 5 years before the new infrastructure enters into service. For this reason, the formula provided will result in the infrastructure being provided too late (only triggers investments when demand already exceeds capacity);
- o Whatever methodology is used, it needs to consider the forecasted demand and ensure that infrastructure is able to provide adequate capacity for at least the minimum number of years required to deploy new capacity;
- Focusing only in processing areas and fixed parameters can result in neglecting other areas that have a significant impact on capacity for the airport (i.e. circulation

spaces, airside infrastructure elements, baggage handling system, surface access or other airport support elements).

It is international best practice to use demand triggers. This demand triggers should be carefully assessed and be defined providing sufficient lead time for the infrastructure to be built before demand significantly exceeds capacity.

The demand triggers should be defined with the relevant parameters for each area of the airport. For instance:

- o Airside Infrastructure triggers should be linked to aircraft movements (annual / peak hour);

- o Passenger terminal triggers should be linked to passenger demand (annual / peak hour);

- o Baggage handling triggers should be linked to bag processing demand;

- o Cargo triggers to cargo throughput;

- o Fueling infrastructure triggers should be linked to aircraft fueling demand (annual/peak);

- o Etc.

These demand triggers should never automatically trigger a capital program. A full demand / capacity assessment should always be undertaken to understand the root causes of the capacity issue and target the infrastructure development projects to solve those capacity constraints.

Please note that technological changes and process changes can improve the capacity of an airport significantly without the need to construct additional infrastructure. Therefore, the outcome of a demand / capacity analysis may result in a need to change the demand triggers.

In that sense, IATA recommends to change this clause to require the airport to annually publish their capacity assessment in comparison to the demand triggers. This will give the concessionaire more flexibility to justify that capacity and consult with the users on ways to improve the capacity, potentially postponing capital programs."

"Appendix C – Airports with more than five million passengers per year

As per item 7, airlines need to be consulted in regards to Service Quality Plan (PQS).

IATA believes the desired approach should be to mandate the establishment of a Service Level Agreement (SLA, or PQS) between airport and airlines, allowing the parties more flexibility to prioritize what elements are important for the operation.

SLA's typically include airline-facing services provided by the airport, fostering operational alignment and efficiency gains. The currently proposed items under the PQS need to be expanded to include other airline-facing services.

On an additional note, SLA's allow airlines to co-determine with the airport the "value for money" for the services being delivered, as airports are typically of monopolistic. Furthermore, the ultimate objective of SLA's should be for the parties to guarantee a stable and predictive operational environment, which intrinsically affects passengers positively, while aiming at reduced unit cost.

In that sense, the Secretariat for Civil Aviation (SAC) lead a working group composed by ANAC, ANEA, ABEAR and IATA that elaborated a draft of a SLA framework to be used by the parties. IATA believes it is a good starting point for the purposes of the PQS. IATA is ready to work in collaboration with ANAC to further develop such a concept. Please see attached IATA's position on service level agreements.

IATA recommends adding a clause where all parameters included in the appendix for the PQS (SLA) can be changed if an agreement between the concessionaire and the users is reached through consultation.

In regards to item 14, airlines are intrinsically competitive and have differentiated products, offering their passengers various service levels which range in price. Passengers choose their airline based on product and price. An airline's service level is a product decision and a business decision which should not be subjected to hard limits defined in any concession agreement. Airlines are not contractual parties to a concession agreement. Therefore, we do not believe such a provision belongs in a concession contract but rather part of an airport/airline consultation covering provisions for a smooth operation.

In regards to the concessionaires disclosing their performance for the quality indexes (IQS), IATA recommends that the concessionaires be asked to publish the monthly results in a clearly and easily identifiable section in their websites.

For the events in which the concessionaire incurs in a service delivery failure, ANAC requires the concessionaire to elaborate an action plan in which consultation is included. For the sake of guaranteeing the necessary level of attention and action, IATA recommends to introduce an escalation clause. Please refer to item 6 of the attached position paper on SLA best practices.

JUSTIFICATIVA

Embora a consulta aos usuários seja um dos pilares para definir cobranças, isso não elimina a necessidade de intervenção regulatória.

A determinação prévia pela ANAC das exigências mínimas de expansão da infraestrutura e o prazo para sua conclusão em um dado aeroporto, como uma obrigação contratual, não se mostrou um mecanismo adequado. Na maioria dos casos, as expansões da infraestrutura estavam muito além da necessidade real de atender à demanda. Como tal, as concessionárias expandiram suas instalações e agora são deixadas como "elefantes brancos", que precisam ser pagos e mantidos. A ABESATA sugere que o foco de uma concessão seja estritamente operacional, faseado e de baixo custo. E que possamos ter no contrato a previsão de subsídio cruzado no aluguel/cessão de área pela administração aeroportuária: - As áreas no Lado Ar devem ter valores menores do que as áreas no Lado Terra. Usa-se a Resolução Anac 302/2014 como referência. Entretanto a ABESATA não se opõe que as áreas operacionais compreendidas nos incisos II a V do artigo 2º da referida Resolução e que estejam no Lado Terra deixem de estar no rol de área essencial a ser subsidiada pelas áreas aeroportuárias classificadas como "comercial". O que não se faz salutar para o desenvolvimento do transporte aéreo no país é a contumaz cobrança abusiva de preço na cessão de área de manobra, rampa, guarda e manutenção de equipamento aéreo ou de apoio de solo.

As várias rodadas de concessões no Brasil certamente trouxeram novas vivência. E com isso novos métodos de edital e de contrato de concessão. Consequentemente, é necessário a ANAC criar normas de padronização de procedimentos operacionais e métodos de cobranças de preço específico/tarifas a fim de evitar a atual situação em que existem diversos brasis no setor aeroportuário. Lembro que os investidores e operadores nessas privatizações são oriundos de vários países e culturas e temos por aqui uma extensa malha aérea doméstica que merece operação similar para a manutenção da eficiência.

Por fim, a ABESATA argumenta ainda que a hipótese do "baixo preço" praticado pela INFRAERO e a liberdade da concessão aeroportuária em majorar seus preços contraria o princípio da segurança jurídica e da não surpresa, e fere diretamente a garantia de previsibilidade sobre os valores que deverão ser pagos.

Neste diapasão, faz-se necessário que o contrato de concessão contemple limite de percentual de reajuste ao ano.

RESPOSTA

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que:

(i) conforme 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, mecanismo que promove transparência à definição dos preços, permitindo inclusive a avaliação pelos usuários de possíveis práticas discriminatórias;

(ii) o Contrato estabelece diretrizes gerais de transparência em seu Cap. XV e prevê ainda a possibilidade de publicação de regulamentos e documentos orientativos sobre procedimentos de consulta;

(iii) conforme o item 11.1.6, a ANAC terá acesso a qualquer tempo aos contratos de cessão de área e a publicidade destes deve seguir o disposto na Lei de Acesso à Informação, fato que buscou-se destacar com a inclusão dos itens 11.1.6.1 e 11.1.6.2;

(iv) as propostas de tarifação que envolvam aumentos tarifários deverão ser precedidas de consulta às partes interessadas relevantes, conforme item 4.4, e a ANAC poderá suspender a implementação de propostas de tarifação quando estas estiverem em desacordo com o disposto no item 4.4 ou quando identificado prejuízo potencial aos usuários finais, conforme item 4.5.

(v) o item 2.1.11 do PEA prevê que o Plano de Gestão da Infraestrutura deverá ser revisado antecipadamente, caso as demandas prevista e realizada em um determinado ano diverjam em 30%. Trata-se de um gatilho de revisão documental, pois as revisões ordinárias do PGI devem ser realizadas quinquenalmente e, neste intervalo, pode haver, em função de diversos fatores, esta diferença entre a demanda projetada e a realizada. Isto não significa que os parâmetros de nível de serviço na operação do aeroporto possam ser extrapolados em 30%. De acordo o item 3.1.5 do PEA, o nível de serviço deve, obrigatoriamente, a partir do início da Fase II, ser atendido durante todo o prazo da concessão.

(vi) os requisitos do Plano Diretor estão definidos em regulação técnica da ANAC, os quais também tem interface com a Autoridade Aeronáutica brasileira.

No Contrato de Concessão, o planejamento da expansão balanceada, com o provimento de capacidade de infraestrutura dentro dos parâmetros de níveis de serviço contratuais, é apresentado pela Concessionária na forma do PGI, para o prazo de vigência da concessão, que varia entre 20 a 30 anos. Autores referenciados, a exemplo de Neufville & Odoni, sugerem que um horizonte de 20 anos representa prazo razoável para realização de planejamentos de longo prazo em aeroportos, devido às grandes variações de demanda ao longo dos anos e das alterações de condições de contorno de planejamento, além do surgimento de novas técnicas construtivas e de novas tecnologias. Portanto, considerando o propósito do PGI, já praticado nas outras rodadas de concessão de aeroportos, entende-se que o prazo a ser considerado nos estudos de planejamento está coerente com o objetivo almejado.

(vii) Quanto aos parâmetros mínimos de dimensionamento aplicáveis aos aeroportos de menor demanda, entende-se que a experiência da ANAC na operação desses aeroportos, corroborada pelos conceitos utilizados nos EVTEA, permitam a elaboração de modelo diferenciado, sem que este implique em abrir mão de

performance da Concessionária no atingimento do Nível de Serviço esperado. Tal metodologia é apresentada com a finalidade de adequar os conceitos à realidade e à peculiaridade da operação realizada nesses aeroportos, cujo design difere bastante do que se verifica em aeroportos maiores. Todavia, aproveitando-se o ensejo, informa-se que a tabela I do Apêndice B contida no PEA será revisada, de maneira a melhor refletir o modelo empregado por ocasião dos estudos.

Com relação aos horizontes de expansão, o Contrato de Concessão prevê a necessidade de investimentos imediatos na Fase I da Concessão, sobretudo para os terminais de passageiros e as infraestruturas diretamente associadas a este empreendimento, em função da demanda máxima representada pela(s) aeronave(s) de maior capacidade de passageiros que operem voos comerciais no aeroporto, adicionada uma margem de 30%, que representa um horizonte mínimo de capacidade até que o próximo gatilho seja disparado. Já na Fase II, a periodicidade de realização dos investimentos segue racional análogo ao das demais rodadas de Concessões de Aeroportos, em que o objetivo é o pleno atendimento ao nível de serviço durante todo o prazo da Concessão.

Por fim, entende-se que os requisitos de habilitação técnica definidos para o leilão pressupunham experiência e expertise necessárias para a garantia da execução do planejamento de uma infraestrutura balanceada e compatível à demanda e às necessidades dos usuários, dispensando a prescrição antecipada da demanda pelo Poder Público."

(viii) Quanto ao prazo para apresentação do PGI, informa-se que este será alterado, acatando-se a sugestão, passando a ser de 12 (doze) meses, contados da eficácia do Contrato de Concessão.

No que se refere à participação das empresas aéreas, entende-se que o mecanismo previsto nos itens 15.2 e 15.3 do Contrato de Concessão, relativo ao processo de consulta às partes interessadas, seja suficiente para estimular que o plano seja discutido desde o início de sua elaboração.

O item 2.1.11 do PEA prevê que o Plano de Gestão da Infraestrutura deverá ser revisado antecipadamente, caso as demandas prevista e realizada em um determinado ano diverjam em 30%. Trata-se de um gatilho de revisão documental, pois as revisões ordinárias do PGI devem ser realizadas quinquenalmente e, neste intervalo, pode haver, em função de diversos fatores, esta diferença entre a demanda projetada e a realizada. Isto não significa que os parâmetros de nível de serviço na operação do aeroporto possam ser extrapolados em 30%. De acordo o item 3.1.5 do PEA, o nível de serviço deve, obrigatoriamente, a partir do início da Fase II, ser atendido durante todo o prazo da concessão.

Quanto à periodicidade de ocorrência das reuniões entre a Concessionária e as empresas aéreas, entende-se que a definição não deva ser objeto de regulação por meio do Contrato de Concessão. Acredita-se que os mecanismos contidos no Capítulo XV do Contrato sejam suficientes para estimular a discussão entre as partes, que deverá ocorrer conforme a necessidade. Entende-se que eventuais intervenções regulatórias nesse sentido possam ocasionar resultados indesejáveis.

No Contrato de Concessão, o planejamento da expansão balanceada, com o provimento de capacidade de infraestrutura dentro dos parâmetros de níveis de serviço contratuais, é apresentado pela Concessionária na forma do PGI, para o prazo de vigência da concessão, que varia entre 20 e 30 anos. A discussão com as partes interessadas deverá ocorrer conforme a necessidade, sem que o Poder Concedente precise atuar no estabelecimento de periodicidade específica, fixando-a no Contrato de Concessão.

Quanto à simulação aeroportuária, talvez não tenha ficado claro, devido a erros de referências contidos no Apêndice G disponibilizado à Audiência Pública. No entanto, esclarece-se que os requisitos de simulação são aplicáveis apenas para os aeroportos que processam mais de 1 milhão de pax/ano. Informa-se que o Apêndice G será revisado.

Por fim, esclarece-se que, tendo em vista que o ACI e o PMI são partes integrantes do PGI, entende-se que, nos termos dos itens 7.2 e 7.3 do PEA, tais documentos estejam contemplados no processo de consulta às partes interessadas."

(ix) os incentivos relativos à qualidade do serviço previstos no contrato de concessão para aeroportos com movimentação igual ou superior a 5 mi/pax/ano englobam (i) penalidade por não cumprimento dos padrões definidos no contrato de concessão por dois períodos consecutivos ou não; (ii) decréscimo de até 7,5% a ser aplicado no reajuste anual com base na performance do serviço prestado pela concessionária; e (iii) bônus de até 2% a ser aplicado no reajuste anual com base na excelência do serviço prestado pela concessionária. Dessa forma, verifica-se que o contrato prevê uma gama de incentivos e um peso maiores para o caso de não atendimento dos padrões de qualidade esperados. Contudo, é prevista uma bonificação em casos de superação dos padrões mínimos de qualidade definidos, o que visa a estimular a prestação de serviço de excelência, em um setor reconhecidamente dinâmico e com uma evolução tecnológica constante, o que exige uma modernização e atualização continuada dos serviços prestados. Ademais, importante destacar que a concessão de aeroportos no Brasil é recente, portanto o fator concorrencial que pode gerar um incentivo natural para a melhoria da prestação dos serviços ainda está em fase inicial, o que também corrobora a escolha regulatória da Agência nesta rodada de concessões em manter os incentivos supramencionados na classe de aeroportos que movimentam mais de 5 milhões de passageiros por ano. Destaca-se ainda que na busca de manter as obrigações contratuais de acordo com as melhores práticas internacionais foi realizado um benchmarking internacional - englobando países com maior experiência no campo de concessão de aeroportos, como por exemplo na Inglaterra e França -, que verificou como prática a adoção de mecanismo de incentivo à prestação de serviço com qualidade a possibilidade de obtenção de bônus pelos concessionários. Ainda no contexto de melhores práticas, foi incorporado ao contrato de concessão a possibilidade de apresentação de uma Proposta Apoiada - a ser apresentada pela Concessionária, com apoio das empresas aéreas -, oportunidade em que poderá ser discutido e apresentado para aprovação da ANAC novos mecanismos de incentivo à qualidade do serviço, incluindo as bandas de decréscimo e bônus previstas inicialmente para o Fator Q. Por fim, no âmbito legal, a Lei Nº 8.987, de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, define como incumbência do poder concedente, no caso a ANAC, o estímulo ao aumento da qualidade do serviço prestado pelos concessionários. Diante de todo o exposto, entende-se que a opção regulatória da Agência em prever a possibilidade de aplicação de bônus no reajuste de acordo com a qualidade do serviço prestado está justificada.

(x) após a Concessionária inspecionar, analisar e avaliar criticamente as condições das instalações aeroportuárias existentes, de forma recorrente e criteriosa, é por meio do relatório ""Avaliação das Condições das Instalações (ACI)"" que se registra no Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI) o resultado da avaliação.

De forma coerente, estas análises subsidiam o planejamento e a implementação de ações corretivas e de melhorias, que são inseridas no ""Plano de Melhorias da Infraestrutura (PMI)"" , cujo objetivo é garantir que as respectivas instalações

permanecerão em condições operacionais seguras e adequadas, atualizadas tecnologicamente ou até mesmo substituídas. Portanto, entende-se que prescrever parâmetros de atendimento a um padrão previamente acordado não coaduna com o racional contratual do relatório proposto."

(xi) os parâmetros de nível de serviço adotados no PEA foram baseados em estudos que levaram em consideração, dentre outros aspectos, os preceitos contidos no ADRM da IATA. Referem-se a métricas de conforto e de desempenho de processamento e estão, em sua maioria, dentro dos limites do chamado "nível ótimo" do ADRM.

Em face da necessária segurança regulatória e previsibilidade para as partes, entende-se que deve-se prever claramente os valores a serem praticados quando da verificação do cumprimento às obrigações contratuais por parte da Concessionária. Outrossim, o Contrato também prevê mecanismos de revisão dos parâmetros da Concessão, de forma a permitir as repactuações consideradas necessárias.

(xii) o Plano de Qualidade de Serviço - PQS e o Acordo de Nível de Serviço - ANS não devem ser confundidos. Diante disso e considerando a contribuição recebida, a ANAC revisou o texto referente a esses assuntos com o objetivo de esclarecer as disposições contratuais. O PQS é um documento em que a Concessionária deve demonstrar o planejamento realizado para assegurar a qualidade dos serviços prestados aos usuários, elaborado após consulta às empresas aéreas, contendo, minimamente, o disposto no item 9. O Acordo de Nível de Serviço - ANS, por sua vez, trata-se de uma definição de compromissos celebrados entre a Concessionária do Aeroporto e as empresas aéreas com o objetivo de melhoria dos serviços prestados, e ganho de eficiência das operações, sempre respeitando os limites mínimos dos níveis de serviço estabelecidos no contrato. Assim, verifica-se que o PQS tem seu conteúdo mínimo definido no Contrato, o que não pode ser alterado, já na elaboração dos ANS as partes possuem total flexibilidade para definirem seu escopo, não podendo contudo resultar em prestação do serviço abaixo dos padrões mínimos estabelecidos no contrato, e tampouco alteração contratual. Importante reforçar que os protocolos de concordância dos ANS devem ser encaminhados juntamente com o PQS e caso as partes não cheguem a um acordo, a Concessionária deverá encaminhar à ANAC, juntamente com o PQS, um relatório de consulta (conforme item 15.3 do Contrato de Concessão) contendo as divergências encontradas e justificativas para não realização do acordo. No que tange às publicações dos resultados mensais dos IQS, informa-se que o item 19 já prevê a sua publicação mensal pelas concessionárias em seus sítios eletrônico. Em relação à sugestão de utilização do procedimento exposto no item 6 do documento "SLA best practices" relativo ao plano de ação, cabe informar que o procedimento proposto pode ser componente do ANS a ser celebrado entre a Concessionária e as empresas aéreas, uma vez que a proposta demandaria um alto custo regulatório da ANAC para acompanhar/fiscalizar todos os níveis de abordagem previstos, além de abordar procedimentos de gestão interna do aeroporto.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4194
NOME DO CONTRIBUINTE
LUIZ AUGUSTO DE TEIVE E ARGOLLO DA ROCHA
CONTRIBUIÇÃO
Item 5.3 do Contrato - A cláusula deve ser integralmente excluída. A ocorrência de um evento cujo risco é alocado ao Poder Concedente deve ensejar o direito da concessionária ao reequilíbrio contratual.
JUSTIFICATIVA
É incoerente que um risco seja alocado ao Poder Concedente e que a concessionária não faça jus a reequilíbrio nos casos de materialização de tais riscos. Na prática, é como se o risco fosse alocado à concessionária.
RESPOSTA
A Anac agradece a contribuição e esclarece que diante das contribuições recebidas sobre o assunto decidiu por excluir o item originariamente numerado 5.3 do Contrato de Concessão. Desse modo, não haverá distinção entre os aeroportos no que tange à revisão extraordinária com fito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, o qual deve observar, no entanto, os critérios de relevância e tempestividade trazidos pelo o item 6.23 do Contrato de Concessão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4195
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT SZENTIVANYI
CONTRIBUIÇÃO
<p>Inclusão de nova cláusula</p> <p>3.2.XX Não remover ou permitir a remoção de quaisquer ativos que sejam necessários para as operações contínuas e ininterruptas de cada um dos aeroportos dentro do Bloco de Aeroportos, considerando pelo menos 5% de crescimento nos passageiros da Hora Pico nos últimos 12 meses contados a partir da publicação da Lista de Bens viculativa (Anexo XX).</p> <p>3.2.XX.1 A remoção de quaisquer ativos será possível se tal ativo não for necessário para operações contínuas e ininterruptas em qualquer outro aeroporto do Bloco de aeroporto.</p> <p>3.2.YY No caso de um aeroporto não ter os ativos suficientes para operações contínuas e ininterruptas e esses ativos não puderem ser adquiridos em outro aeroporto dentro do bloco de aeroportos, sem comprometer suas operações, o aeroporto deverá ser entregue pelo menos com os ativos incluídos no Lista de Ativos (Anexo XX).</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Considerando a nova sistemática da rodada atual e que a Concessionária tem um limite curto para iniciar a operação do aeroporto, deveria ser esperado que os bens disponibilizados no aeroporto sejam suficientes para operações contínuas e ininterruptas de cada um dos aeroportos, sendo que esses bens deverão ser divulgados a partir da publicação dos documentos do Edital, que deverá incluir uma Lista de Bens como um de seus Anexos.</p> <p>Por outro lado, se é considerado que não existem bens disponíveis suficientes para o funcionamento contínuo e ininterrupto do Bloco de Aeroportos, o atual operador aeroportuário não é obrigado a comprar ou adquirir qualquer equipamento ou bem.</p> <p>Em suma, o que é proposto aqui é que, uma vez que seja publicado os Documentos do Edital, que deverão conter um anexo compreendendo a Lista de Bens, conforme a Cláusula 3.2.XX aqui sugerida, é tirada uma “fotografia” da situação dos bens do Bloco de Aeroportos.</p> <p>Após a publicação dos documentos do Edital, o atual operador aeroportuário não poderia transferir qualquer bem para outros aeroportos não incluídos nesta rodada de concessão se tal transferência trouxer um risco para a operação contínua e ininterrupta do Bloco de Aeroportos – não para o aeroporto do qual esse bem foi removido. Se houver mais bens do que o necessário para a operação contínua e ininterrupta dos aeroportos dentro de cada Bloco de Aeroportos, o operador aeroportuário atual deve ser autorizado a remover esses bens e transferi-los para outros aeroportos.</p> <p>Por esta razão, é razoável requerer que a o Governo Federal forneça aos licitantes uma lista de bens vinculante juntamente com os documentos da</p>

licitação, em que os licitantes podem avaliar e refletir não apenas sua proposta financeira para a Contribuição Inicial, mas também o plano de negócios e os bens que serão necessários para garantir o bom funcionamento do aeroporto, uma vez que ele individualmente assuma sua operação.

É importante considerar, dentro do conceito de operações contínuas e ininterruptas, um crescimento mínimo de 5% das Horas Pico durante o período de 12 meses anteriores à publicação dos documentos do Edital. Isso ocorre porque certos equipamentos específicos que são necessários para continuar a operação dos aeroportos podem ter prazos de entrega longos ou podem não estar prontamente disponíveis no mercado brasileiro para serem comprados e alugados, como caminhões de bombeiros. A Concessionária deve ter tempo suficiente para avaliar e comprar tais equipamentos específicos necessários para a operação contínua e ininterrupta do aeroporto, de acordo com as regras e regulamentos de segurança e operação.

Assim, na pior das hipóteses, sob a proposta de redação, há alta incerteza sobre os ativos disponíveis e necessários para a operação do aeroporto, o que poderia levar ao fechamento do aeroporto pela ANAC, pelo Ministério Público de cada Estado ou até mesmo outras autoridades públicas que supervisionam a segurança, como o Ministério do Trabalho.

Estas contribuições dependem fortemente da lógica adotada para esta rodada sobre as sinergias dos aeroportos dentro do mesmo Bloco e como os ativos dos mesmos estão interwintados.

A Lista de Bens também deve fazer parte do Contrato de Concessão, conforme rodadas anteriores, na forma estabelecida em nossa contribuição feita para a Cláusula 14.4 do Contrato de Concessão

RESPOSTA

A ANAC agradece a contribuição e informa que, por diretriz do Governo Federal, foi incluído um novo Anexo ao Edital contendo uma lista mínima de bens e equipamentos que serão entregues à nova concessionária. Caso tal transferência não seja realizada, a Concessionária fará jus a desconto, calculado pela Secretaria Nacional de Aviação Civil, sobre a contribuição variável ao sistema ou pagamento diretamente pela SNAC/MTPA, a critério da Secretaria.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4196
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT SZENTIVANYI
CONTRIBUIÇÃO
2.27. Ao apresentar o Anteprojeto, a Concessionária deverá, por meio de relatório de consulta elaborado nos termos do item 15.3, demonstrar que o mesmo foi apresentado às empresas aéreas que operam, ao menos, 10% (dez por cento) dos voos regulares no aeroporto, fazendo o registro de eventuais contribuições recebidas.
JUSTIFICATIVA
<p>Como a ANAC pode solicitar informações, esclarecimentos e documentos adicionais sobre as contribuições efetuadas pelas companhias aéreas e que não foram aceitas pelo Concessionário, consultar todas as companhias aéreas pode burocratizar o processo de aprovação do Anteprojeto.</p> <p>Pode se ter como exemplo da impraticabilidade operacional da consulta de todas as companhias aéreas do aeroporto do Recife, em que, segundo informações regulares da EVTEA, em 2016, 30 companhias aéreas operavam voos naquele aeroporto.</p> <p>Assim, chegar a um consenso sobre as demandas de todas as companhias aéreas pode ter o efeito de ultrapassar o processo de entrega e aprovação do projeto, atrasando a implementação da expansão ou melhoria do aeroporto, o que inegavelmente causa danos ao interesse público.</p> <p>Dito isto, mas também considerando a importância de ouvir as contribuições das companhias aéreas, sugere-se que seja imposta uma limitação mínima às empresas que operam pelo menos 10% dos voos regulares, a fim de permitir que algumas empresas apliquem suas manifestações, sem implicar em desnecessária perda de tempo e recursos do Concessionário.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição. Em relação à manifestação, esclarece-se que se trata de procedimento que visa integrar as empresas aéreas, clientes importantes do serviço prestado pela Concessionária, ao processo decisório no âmbito da gestão aeroportuária, que deve ser, seguindo a boa prática internacional, colaborativo. A experiência recente da Agência indica que o resultado é positivo e que, se realizado de forma adequada, não implica prejuízo ao processo de elaboração e apresentação do Anteprojeto. Quanto ao percentual mínimo de participação das partes interessadas na operação do aeroporto para ingresso no processo de consulta, esclarece-se que não se verifica necessidade de fixação desse valor previamente. A intenção é que a própria Concessionária defina seu mercado relevante e o convide à discussão, conforme as características do empreendimento e a participação das partes nos processos desenvolvidos no empreendimento objeto de consulta.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4197
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT SZENTIVANYI
CONTRIBUIÇÃO
2.40. Sujeito aos itens 2.41 e 2.25, as disposições constantes dos itens 2.27 a 2.36 se aplicam a todos os eventos de Gatilho de Investimento, assim como a necessidade de apresentar o cronograma de realização dos investimentos.
JUSTIFICATIVA
A alteração é necessária para deixar claro que, de acordo com a cláusula 2.25, as disposições acima mencionadas não se aplicam aos aeroportos que manuseiam até 5 milhões de aeroportos.
RESPOSTA
Agradecemos a contribuição e informamos que a cláusula em questão sofrerá revisão, a fim de possibilitar um melhor entendimento do requisito contratual.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4199
NOME DO CONTRIBUINTE
LUIZ AUGUSTO DE TEIVE E ARGOLLO DA ROCHA
CONTRIBUIÇÃO
Itens 6.3.1, 6.4.1, 6.5.1, 6.7.1, 6.9.1, 6.11.1, 6.14.1, 6.16.1, 16.18.1, 6.20.1, 6.22.1, 6.25.1, 6.27.1 - As cláusulas listadas, que tratam da melhoria da infraestrutura aeroportuária, devem ser excluídas e integralmente substituídas por cláusulas contendo redação idêntica a dos itens 6.1.1, 6.1.1.1, 6.1.1.2, 6.1.1.4 do PEA, com exceção dos quantitativos de passageiros, que deverão ser definidos de acordo com as características de demanda de cada aeroporto.
JUSTIFICATIVA
De forma a nivelar as soluções de ampliação da capacidade a serem apresentadas para os aeroportos, devem ser definidos valores fixos de capacidade de processamento, os quais serão adotados para cumprimento dos investimentos da Fase 1B. Entendemos que a sugestão feita é mais eficiente, uma vez que a concessionária poderá dimensionar os aeroportos do mesmo bloco com mais unicidade, garantindo a eficiência dos investimentos, que terão como base os mesmos critérios de dimensionamento.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. Esclarece-se que, embora não se defina, de forma prescritiva, a demanda que deverá servir de referência para o projeto de expansão da infraestrutura aeroportuária, há, no próprio Contrato de Concessão, a definição dos parâmetros mínimos de dimensionamento e do Nível de Serviço que deverão ser observados no atendimento à demanda prevista, a partir da Fase II, até o final da Concessão. Assim, em que pese não haja uma prescrição objetiva, entende-se que as balizas e as diretrizes gerais contidas no Contrato de Concessão sejam suficientes para que haja um nivelamento dos padrões esperados em termos de dimensionamento da infraestrutura e conseqüente qualidade no atendimento aos usuários do aeroporto.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4200
NOME DO CONTRIBUINTE
THIERRY MONTENEGRO BESSE
CONTRIBUIÇÃO
Centro-oeste: Acreditamos que os valores das Infrações Relacionadas com Obras e Investimentos, os quais são calculados com base em um percentual da receita bruta da Concessionária, devem ser limitados a, no máximo, 1,5 meses.
JUSTIFICATIVA
<p>O limite de tempo proposto corresponde a uma penalidade total no valor de cerca de 50% da receita bruta do Concessionário. Acreditamos que tal penalidade, nesta proporção, permite alinhar os interesses entre o Poder Concedente/ Interesse Público e o cumprimento das exigências contratuais, buscadas no espírito do contrato.</p> <p>As multas ilimitadas têm um significativo impacto negativo na estratégia de financiamento e contrato de construção.</p>
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. Esclarece-se que o valor da penalidade aplicável em caso de não realização de investimentos em infraestrutura aeroportuária, apesar de calculado com base na receita da Concessionária, tem seu valor de referência definido a partir do custo do empreendimento. O objetivo desse mecanismo, aplicável nos casos de infrações de natureza continuada, é penalizar o operador que descumpra a obrigação de forma proporcional ao tempo de atraso na realização do investimento, incentivando, desta forma, a conclusão das obras tanto mais rápida quanto possível.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4201
NOME DO CONTRIBUINTE
THIERRY MONTENEGRO BESSE
CONTRIBUIÇÃO
Centro-oeste: Os valores das Infrações Relacionadas com Obras e Investimentos, relacionados a este pacote, parecem desproporcionais (mais que o dobro do NE, por exemplo) e poderiam ser reduzidas para metade.
JUSTIFICATIVA
Centro-oeste: Os valores das Infrações Relacionadas com Obras e Investimentos, relacionados a este pacote, parecem desproporcionais (mais que o dobro do NE, por exemplo) e poderiam ser reduzidas para metade.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. Esclarece-se que o valor da penalidade aplicável em caso de não realização de investimentos em infraestrutura aeroportuária, apesar de calculado com base na receita da Concessionária, tem seu valor de referência definido a partir do custo do empreendimento. Por esta razão, para blocos com projeções de receitas mais elevadas, naturalmente, o valor da penalidade será representado numericamente menor. Assim sendo, informa-se que, apesar da diferença, o mecanismo de incentivo segue a mesma lógica e proporção em relação ao custo do empreendimento.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4202
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT SZENTIVANYI
CONTRIBUIÇÃO
14.9. Ficam previamente autorizadas pela ANAC: 14.9.1. A alienação ou doação de bens, observado o disposto no item 14.10.; 14.9.2. A transferência dos ativos entre aeroportos do mesmo bloco;
JUSTIFICATIVA
<p>Considerando que na presente rodada a Concessão será realizada por bloco, e não por aeroporto individualizado. Esta opção se baseia "no fato de que o Concessionário possui vantagens do bloco como um todo, incluindo possíveis sinergias entre aeroportos". Sugere-se que seja incluída uma disposição expressa que os activos de um aeroporto podem ser transferidos para outro aeroporto pertencente ao mesmo bloco.</p> <p>Isso porque, na experiência da operação dos aeroportos que foram gerenciados pela INFRAERO, verifica-se a existência de mais de um bem com a mesma finalidade, fazendo que um deles não seja devidamente utilizado em um dos aeroportos, o mesmo bem está ausente em em outros aeroportos.</p> <p>Dessa forma, seria possível para a futura concessionária aproveitar a sinergia entre os aeroportos pela concessão do bloco. Isso pode já está implícito na lógica desta nova rodada, mas é muito importante torná-la explícita para a segurança jurídica e evitar restrições indevidas em busca de eficiência pela futura concessionária.</p> <p>Essa contribuição está relacionada com a contribuição apresentada para a inclusão da nova Cláusula 3.1.XX permitindo expressamente a transferência de bens entre aeroportos dentre um Bloco de Aeroportos específicos.</p>
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que já era prevista na minuta de contrato de concessão a possibilidade de movimentação de bens entre aeroportos do mesmo bloco. Tanto que o relatório de movimentação de bens deve informar "14.7.1.4. Eventual transferência de bens entre aeroportos sob o mesmo contrato de concessão". Adicionalmente, informa-se que não é necessária nenhuma autorização prévia para a transferência de bens entre aeroportos do mesmo bloco.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4203
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT SZENTIVANYI
CONTRIBUIÇÃO
<p>Alteração das Cláusulas 6.2.4 / 6.4.4 / 6.6.4 / 6.8.4 / 6.10.4 / 6.12.4 / 6.15.4 / 6.17.4 / 6.19.4 / 6.21.4 / 6.23.4 / 6.26.4</p> <p>Como um conceito geral, sugerimos permitir a implementação de RESA com comprimento igual ou superior a 90 (noventa) metros e largura igual ou superior a 90 (noventa) metros, tal como proposto originalmente para o aeroporto de Barra do Garças e Campina Grande, para todos os aeroportos desta rodada de concessões. Isso permitiria maior flexibilidade para o Concessionário.</p> <p>Sugerimos, como um conceito geral, que seja permitida a utilização de parte da pista de pouso já pavimentada para que seja declarada RESA, desde que não haja um impacto negativo nas distâncias exigidas para decolagens.</p> <p>Além disso, sugerimos também a instalação de um sistema especial que permita a redução da RESA, de acordo com a Seção 154.209 da RBAC 154. Há diversos aeroportos internacionais que adotam essa prática, que é aprovada por suas respectivas Autoridades de Aviação Civil.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Como um conceito geral, sugerimos permitir a implementação de RESA com comprimento igual ou superior a 90 (noventa) metros e largura igual ou superior a 90 (noventa) metros, tal como proposto originalmente para o aeroporto de Barra do Garças e Campina Grande, para todos os aeroportos desta rodada de concessões. Isso permitiria maior flexibilidade para o Concessionário.</p> <p>Sugerimos, como um conceito geral, que seja permitida a utilização de parte da pista de pouso já pavimentada para que seja declarada RESA, desde que não haja um impacto negativo nas distâncias exigidas para decolagens.</p> <p>Além disso, sugerimos também a instalação de um sistema especial que permita a redução da RESA, de acordo com a Seção 154.209 da RBAC 154. Há diversos aeroportos internacionais que adotam essa prática, que é aprovada por suas respectivas Autoridades de Aviação Civil.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição. Com relação aos pontos mencionados na manifestação, informa-se que a decisão de se utilizar parte da pista de pouso e decolagem para atendimento ao requisito de RESA é uma definição da Concessionária, desde que a solução proposta não ponha em risco questões afetas à segurança operacional do aeródromo (safety). Cumpre também esclarecer, a respeito da questão apontada, que, nos termos do RBAC 154.209, é possível o emprego de outras soluções, a exemplo de sistemas de desaceleração. Por fim, informa-se ainda que tais itens, relativos à implantação de RESA's, sofreram alterações, de forma a esclarecer o conceito de implantação da RESA conforme o regulamento técnico vigente (RBAC 154).</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4204
NOME DO CONTRIBUINTE
FREDERICO BOPP DIETERICH
CONTRIBUIÇÃO
<p>1. Conforme o item 4.45 da minuta do edital, para fins de comprovação da qualificação técnica exigida, é necessário que o “Operador Aeroportuário”: (i) possua experiência mínima de 5 (cinco) anos na operação de um mesmo aeroporto, e (ii) que em pelo menos um dos últimos cinco anos o referido aeroporto tenha processado um número mínimo de passageiros (que varia conforme o bloco).</p> <p>Muito embora seja compreensível a preocupação do Poder Concedente com a busca por operadores qualificados, entende-se que as exigências atualmente previstas são excessivamente restritivas, prejudicando especialmente os atuais concessionários dos aeroportos cuja operação foi delegada pela ANAC nos últimos cinco anos.</p> <p>Assim sendo, propomos que o requisito de qualificação técnica seja alterado, exigindo-se, alternativamente: (i) experiência mínima de 3 (três) anos na operação de um mesmo aeroporto, mantendo-se a exigência referente ao número de passageiros processados, ou (ii) experiência mínima de 5 (cinco) anos na operação de aeroportos, sendo que pelo menos um dos aeroportos atualmente operados deverá ter processado o número mínimo de passageiros estabelecido para cada bloco.</p> <p>O item 4.45 do edital passaria assim, a ter uma das seguintes redações:</p> <p>Alternativa 1: “4.45. É requisito de qualificação técnica para apresentação de propostas para quaisquer dos Blocos de Aeroportos que o Operador Aeroportuário possua experiência mínima de 3 (três) anos na operação de um mesmo aeroporto que tenha processado, no mínimo:</p> <p>(i) Para o Bloco Nordeste, constituído pelo Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes - Gilberto Freyre (SBRF), Aeroporto de Maceió/Zumbi dos Palmares (SBMO), Aeroporto Santa Maria - Aracaju (SBAR), Aeroporto Presidente Castro Pinto - João Pessoa (SBJP), Aeroporto de Juazeiro do Norte - Orlando Bezerra de Menezes (SBJU) e Aeroporto Presidente João Suassuna - Campina Grande (SBKG): processamento mínimo de 7 (sete) milhões de passageiros em pelo menos um dos últimos três anos;</p> <p>(ii) Para o Bloco Centro-Oeste, constituído pelo Aeroporto Marechal Rondon — Cuiabá (SBCY), Aeroporto Maestro Marinho Franco - Rondonópolis (SBRD), Aeroporto Piloto Osvaldo Marques Dias - Alta Floresta (SBAT), Aeroporto Presidente João Batista Figueiredo - Sinop (SWSI) e Aeroporto de Barra do Garças (SBBW): processamento mínimo de 3 (três) milhões de passageiros em pelo menos um dos últimos três anos;</p> <p>(iii) Para o Bloco Sudeste, constituído pelo Aeroporto de Vitória - Eurico de Aguiar Salles (SBVT) e Aeroporto de Macaé (SBME): processamento mínimo de 3 (três) milhões de passageiros em pelo menos um dos últimos três anos;”</p> <p>Alternativa 2: “4.45. É requisito de qualificação técnica para apresentação de propostas para quaisquer dos Blocos de Aeroportos que o Operador Aeroportuário possua experiência mínima de 5 (cinco) anos na operação de aeroportos, sendo que algum dos aeroportos atualmente operados deverá ter processado, no mínimo:</p>

(i) Para o Bloco Nordeste, constituído pelo Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes - Gilberto Freyre (SBRF), Aeroporto de Maceió/Zumbi dos Palmares (SBMO), Aeroporto Santa Maria - Aracaju (SBAR), Aeroporto Presidente Castro Pinto - João Pessoa (SBJP), Aeroporto de Juazeiro do Norte - Orlando Bezerra de Menezes (SBJU) e Aeroporto Presidente João Suassuna - Campina Grande (SBKG): 7 (sete) milhões de passageiros em pelo menos um dos últimos cinco anos;

(ii) Para o Bloco Centro-Oeste, constituído pelo Aeroporto Marechal Rondon — Cuiabá (SBCY), Aeroporto Maestro Marinho Franco - Rondonópolis (SBRD), Aeroporto Piloto Osvaldo Marques Dias - Alta Floresta (SBAT), Aeroporto Presidente João Batista Figueiredo - Sinop (SWSI) e Aeroporto de Barra do Garças (SBBW): 3 (três) milhões de passageiros em pelo menos um dos últimos cinco anos;

(iii) Para o Bloco Sudeste, constituído pelo Aeroporto de Vitória - Eurico de Aguiar Salles (SBVT) e Aeroporto de Macaé (SBME): 3 (três) milhões de passageiros em pelo menos um dos últimos cinco anos;”

”2. O item 6.24 da minuta do contrato dispõe que os riscos assumidos pelo Poder Concedente somente darão ensejo à revisão extraordinária se causarem alteração relevante de custos e receitas da concessionária.

Já o item 6.24 define como alteração relevantes “o evento que causar impacto superior a 1% (um por cento) da receita bruta anual média da Concessão referente aos 3 (três) exercícios anteriores ao início do processo de Revisão Extraordinária”.

Em seguida, o contrato impossibilita a cumulação de impactos, conforme disposto no item 6.24.3:

“6.24.3 Na hipótese de pedido de Revisão Extraordinária que contemple mais de um evento, considera-se o percentual a que se refere o item 6.24.1 para cada evento de forma isolada.”

Primeiramente, é importante observar que o impacto superior a 1% deverá ser calculado com base na receita bruta anual média da concessão, ou seja, na receita bruta auferida na administração de todos os aeroportos que compõem cada bloco.

Porém, a ocorrência de um evento que cause impacto considerado relevante no custo e na receita da concessionária, ocasionando, inclusive a inviabilidade da própria concessão daquele aeroporto pode, por certo, não corresponder a 1% da receita bruta anual de todo o bloco. Aliás, 1% da receita bruta anual de todo o bloco pode corresponder ao total de receita de um aeroporto de menor porte, independentemente de ser deficitário ou não.

Apesar de a modelagem prever a concessão em blocos (seja por questão de sinergia, seja pela questão relativa aos subsídios cruzados), cada aeroporto possui suas especificidades de gestão e operação e, por certo, a ocorrência de eventos que possam provocar desequilíbrio do contrato vai impactar cada aeroporto de uma forma distinta.

Ademais, a incidência de percentual sobre a receita bruta do bloco, além de não ser razoável ou proporcional, configura limitação ao direito constitucionalmente previsto de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Por certo, a ocorrência de um evento cujo impacto possa comprometer a gestão e operação do aeroporto de Campina Grande, por exemplo, pode não alcançar a marca de 1% da receita bruta do bloco nordeste.

Por mais que a Concessionária tenha por objeto a operação dos aeroportos integrantes do bloco, certos eventos de desequilíbrio devem ser tratados de forma individualizada por aeroporto, na medida em que o impacto econômico-financeiro pode afetar apenas um aeroporto e não o bloco como um todo, como colocado no exemplo acima.

Ademais, a incidência do percentual sobre a receita bruta total de todo o bloco poderá comprometer a viabilidade econômico-financeira do aeroporto afetado pelo evento de desequilíbrio e, conseqüentemente, a operação de todo o bloco. Neste contexto, é importante considerar que esta restrição ao direito da concessionária ao reequilíbrio econômico-financeiro tende a se agravar ao longo dos anos e, por derradeiro, a causar o colapso da concessão.

Sendo assim, propõe-se que, adicionalmente ao critério atualmente previsto, também passe a ser considerada “alteração relevante” o evento que cause impacto superior a 50% do percentual máximo da Contribuição Variável da receita bruta anual média auferida com a exploração do aeroporto específico em que o evento tenha ocorrido. Sendo assim, seriam consideradas alterações relevantes para fim de reequilíbrio os eventos específicos que causem impacto econômico-financeiro de pelo menos os seguintes percentuais sobre a receita bruta total de cada aeroporto:

Aeroportos - % sobre Receita Bruta Total

Aeroporto de Maceió - 8,25%

Aeroporto Internacional Santa Maria - 8,25%

Aeroporto de Campina Grande - 8,25%

Aeroporto Internacional de João Pessoa - 8,25%

Aeroporto de Juazeiro do Norte - 8,25%

Aeroporto de Rondonópolis - 1,03%

Aeroporto de Alta Floresta - 1,03%

Aeroporto de Sinop - 1,03%

Aeroporto de Barra do Garças - 1,03%

Macaé - 6,21%

Outra alternativa que é utilizar como critério os conceitos presentes na Resolução ANAC nº 355, de 17 de março de 2015, prevendo a possibilidade de, no ano de início da Revisão dos Parâmetros da Concessão, se analisar os pleitos de reequilíbrio mesmo que estes não impliquem impacto relevante na forma definida pelo contrato de concessão.

Outra questão que merece destaque é a cumulação de eventos geradores de impactos. Isso porque, muitas vezes um único evento não é capaz de atingir a marca de 1% da receita anual auferida no aeroporto.

Assim, sugere-se que seja prevista a possibilidade de cumulação de eventos causadores de impacto para o atingimento do valor de 1% da receita bruta anual média do bloco referente aos 3 (três) exercícios anteriores ao início do processo de revisão extraordinária.

Por fim, sugerimos que as alterações na legislação tributária ou modificação de sua interpretação, que incidam sobre as receitas ou afetem os custos não estejam sujeitas às limitações de atingimento de percentual de receita (seja para o bloco, seja para o aeroporto). Isso porque a relevância neste caso é inerente à própria alteração/modificação, e porque não se faz necessário um processo de apuração complexo do fato desequilibrador, haja vista que é decorrente de lei.

Diante do exposto, e em observância aos princípios constitucionais da proporcionalidade e razoabilidade, do direito constitucional e legal ao equilíbrio econômico-financeiro do contrato, sugere-se que:

(i) seja considerada alteração relevante, além da hipótese atualmente prevista, o evento que causar impacto superior a 50% do percentual máximo da Contribuição Variável da receita bruta anual média do aeroporto referente aos 3 (três) exercícios anteriores ao início do processo de revisão extraordinária;

(ii) seja considerado o critério existente na Resolução ANAC nº 355, de 17 de março de 2015, prevendo a possibilidade de, no ano de início da Revisão dos Parâmetros da Concessão, se analisar os pleitos de reequilíbrio mesmo que estes não impliquem impacto relevante na forma definida pelo contrato de concessão.

(iii) seja possibilitado o somatório de eventos causadores de impacto para fins de atingimento do valor de 1% (um por cento) da receita bruta anual média do bloco; e
(iv) não sejam aplicadas as limitações de percentual no caso de ocorrência do risco descrito no item 5.2.71 da minuta do contrato.

Note que as sugestões propostas conferem maior efetividade ao conceito de alteração relevante proposto na presente rodada, fortalecendo, por consequência, o próprio instituto da revisão extraordinária. Isso porque, além de observar os princípios constitucionais e as proteções legais aplicáveis, a solicitação de pedidos de revisão extraordinária pelas concessionárias estará vinculada ao regramento contratual proposto, conferindo segurança jurídica às partes, e assegurando que, controvérsias que impliquem em alteração relevante sejam levadas ao crivo do Poder Concedente. Tudo isso garante a viabilidade da concessão, a realização dos investimentos previstos, a melhoria do nível de qualidade dos serviços ofertados aos usuários e a devida proteção jurídica às concessionárias."

"3. Ainda com relação aos pleitos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, sugerimos seja excluído item 5.3 da minuta do contrato:

"5.3. A Concessionária não fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato quando os eventos descritos nos itens 5.2.2, 5.2.4, 5.2.5, 5.2.6 e 5.2.7 afetarem os aeroportos que não estiverem sujeitos às restrições tarifárias constantes no item 3.2. do Anexo 4 – Tarifas."

Em primeiro lugar, verifica-se que as remissões feitas aos itens 5.2.2 (investimentos não previstos em equipamentos ou obras de infraestrutura decorrentes de nova exigência da ANAC ou regulamentação e legislação públicas brasileiras supervenientes) e 5.2.4 (danos decorrentes do atraso na disponibilização das áreas da concessão, desde que o atraso seja superior a 12 (doze) meses da data prevista para a imissão na posse) não guardam relação com a política tarifária praticada nos respectivos aeroportos, o que retira qualquer fundamento para afastar o direito da concessionária à recomposição do equilíbrio econômico caso tais eventos venham a ser materializar.

Além disso, ainda que os itens 5.2.5, 5.2.6 e 5.2.7 façam referências a tarifas, sua redação é ambígua de modo a gerar insegurança jurídica para a concessionária (com destaque para o item 5.2.6).

Desta feita, recomendamos a exclusão completa do item 5.3."

"4. Sugerimos que os itens 2.3 e 2.20.1 da minuta do contrato sejam alterados, de forma a assegurar que as futuras concessionárias receberão os complexos aeroportuários em condições de operação similares às existentes ao tempo da publicação do edital. Verifica-se que os licitantes, ao formularem suas propostas, levam em consideração os investimentos que deverão ser realizados tomando por base a situação existente ao tempo da licitação. Permitir a alteração dessa situação ao longo ou após a realização do certame implicaria alteração das condições dos aeroportos, afetando sobremaneira as propostas dos licitantes.

Dessa forma, o item 2.3 passaria a ter a seguinte redação:

"2.3. Os Complexos Aeroportuários dos Aeroportos integrantes do Bloco serão transferidos à Concessionária, no estado em que se encontram, concomitantemente à celebração do presente Contrato, assegurando-se, em qualquer caso, que os

Complexos Aeroportuários deverão apresentar o mesmo status operacional existente na data da publicação do edital do leilão.”

Já o item 2.20.1 disporia da seguinte forma:

“2.20.1. A partir da data de publicação do edital do leilão, o operador aeroportuário anterior não poderá retirar nenhum bem do sítio aeroportuário.””

”

”5. Muito embora seja salutar a regra contida no item 3.1.7.1 da minuta do contrato, que condiciona a celebração de novos contratos, bem como a renovação e/ou aditamento de contratos existentes entre o operador aeroportuário atual e terceiros para a contratação de serviços ou autorização de atividades comerciais a partir da data de eficácia à aprovação da concessionária, verifica-se que tal regra é insuficiente para conferir segurança jurídica aos licitantes para a formulação de suas propostas comerciais.

Com efeito, entre a data de publicação do edital do leilão e a data de eficácia do contrato pode existir longo período de tempo em que os atuais operadores aeroportuários continuarão na gestão dos aeroportos, sendo livres para celebrarem novos instrumentos que envolvam, exemplificativamente, a utilização de espaços nos respectivos complexos, com longos prazos de vigência. Visto que a minuta do contrato determina que esse tipo de contrato deverá ser sub-rogado pela futura concessionária, verifica-se que o impacto dessas contratações hipotéticas sobre o plano de negócios é bastante significativo.

Desta feita, sugere-se a inserção de um item 3.1.7.2 com a seguinte redação:

“3.1.7.2. a partir da data de publicação do edital do leilão, o Operador Aeroportuário não poderá celebrar novos contratos, bem como renovar e/ou aditar os contratos existentes com terceiros para a contratação de serviços ou utilização de espaços para atividades comerciais, por prazo superior a 1 (um) ano.””

”6. O item 6.8 do edital do leilão prevê que, cumpridas as exigências listadas, a concessionária, seu grupo controlador e o operador aeroportuário anterior serão convocados para assinar o contrato referente ao correspondente bloco de aeroportos. Muito embora o edital contenha dispositivos que versam sobre a recusa da adjudicatária ou de seus acionistas a assinar o contrato, o instrumento convocatório é omissivo sobre eventual recusa ou demora por parte do operador aeroportuário anterior em firmar o contrato de concessão.

Ante o exposto, sugerimos que o edital passe a dispor sobre os efeitos do não comparecimento do operador aeroportuário anterior para assinar o contrato, ou ainda sobre os atrasos na celebração do instrumento da concessão por ele causados, sendo certo que nenhum desses eventos pode representar prejuízos para a concessionária.

Exemplificativamente, sugerimos que o contrato de concessão passe a vigorar a partir da data de assinatura da concessionária e do Poder Concedente, independentemente do comparecimento do operador aeroportuário anterior.”

”7. Conforme restou evidenciado pelas sessões presenciais da audiência pública, uma questão extremamente relevante tanto para os licitantes quanto para a ANAC é o equacionamento da eventual incidência e cobrança do IPTU sobre áreas dos complexos aeroportuários, à luz de recentes decisões proferidas pelo Supremo Tribunal Federal.

Todavia, uma análise dos documentos submetidos à consulta pública revela que o contrato de concessão é omissivo sobre o tema, deixando de abordar, exemplificativamente, a dicotomia entre as áreas que geram receitas reguladas (tarifárias) e não reguladas.

Sugerimos, assim, que o edital e contrato tragam critérios claros sobre a incidência do IPTU, ou seja, esclareçam de que forma os licitantes deverão considerar (ou não considerar) a incidência de tal tributo para fins de elaboração de seus planos de negócios e de suas propostas comerciais.

É importante salientar que, sem o estabelecimento de uma premissa única a partir da qual cada licitante deverá desenvolver seus planos de negócios, torna-se impossível a equalização das propostas, visto que não há bases claras para precificação nas minutas atuais. Em outras palavras, cada proposta poderá se basear em diretrizes diversas, que seguramente ensejarão reiterados pleitos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Recomendamos que essa alteração nas minutas seja promovida o quanto antes, de forma a evitar que, caso sobrevenham decisões judiciais sobre o tema após a publicação do edital, seja necessário republicá-lo, reabrindo-se o prazo para a elaboração das propostas e retardando a efetiva delegação, pagamento da outorga e início da operação pelas concessionárias."

"8. Verificamos que o contrato é omissivo sobre os efeitos de atrasos na concessão decorrentes da não obtenção de licenças, autorizações e permissões emitidas por órgãos da Administração Pública Federal, bem como da demora na obtenção de licenças ambientais.

Com efeito, regras aparentemente similares, porém com profundas diferenças foram inseridas nos itens 6.13, 6.24 e 6.29 do Anexo 02 – Plano de Exploração Aeroportuária. Uma análise de tais dispositivos, todavia, revela que são insuficientes para equacionar e alocar riscos que fogem ao controle da concessionária, na medida em que: (i) passou-se a tratar apenas da possibilidade de ampliação de prazos, (ii) tal ampliação se refere apenas aos "investimentos necessários para adequação da infraestrutura e recomposição do nível de serviço", não englobando outras obrigações da concessionária, e (iii) não há menção sobre isenção de responsabilidade da concessionária por atrasos a que não tenha dado causa.

Pelos motivos expostos, recomenda-se sejam inseridos na minuta do contrato dispositivos que efetivamente aloquem os riscos relativos à obtenção do licenciamento necessário, tanto para a concessionária quanto para o Poder Concedente:

"5.2. Constituem riscos suportados pelo Poder Concedente, que poderão ensejar Revisão Extraordinária, desde que impliquem alteração relevante de custos ou receitas da Concessionária, nos termos do item 6.24 deste contrato: (...)

5.2.14 atrasos decorrentes da não obtenção de autorizações, licenças e permissões de órgãos da Administração Pública Federal exigidas para construção ou operação das novas instalações, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária;

5.2.15. 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."

"5.6. Observado o disposto no item 5.5, constituem riscos suportados exclusivamente pela Concessionária: (...)

5.6.29 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;""

"9. Após uma detida análise dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA's) disponibilizados, identificamos crescimentos bem agressivos

das premissas adotadas que afetam de forma significativa a viabilidade dos aeroportos, a saber:

(i) as taxas de crescimento de receitas dos aeroportos (tanto comerciais quanto tarifárias) adotadas são bastante agressivas, sendo digno de nota o elevado crescimento no começo das concessões;

(ii) os percentuais de receita comercial face a receita total atingem patamares de aeroportos com perfil diferente dos aeroportos a serem licitados, principalmente os aeroportos regionais que possuem tráfego prioritariamente doméstico; e

(iii) o OPEX não acompanha o crescimento agressivo visto na receita.

Muito embora estejamos cientes de que os EVTEA's não são vinculantes, é forçoso considerar que tais estudos parametrizaram a modelagem econômico-financeira desenvolvida pelo Poder Concedente e, conseqüentemente, tem impactos concretos na futura licitação, notadamente no que diz respeito à fixação do valor mínimo da "Contribuição Inicial" – critério de julgamento do certame.

Feitas as considerações acima, solicitamos que sejam revistos os parâmetros dos EVTEA's acima elencados que, a nosso ver, não são compatíveis com a realidade financeira da gestão dos complexos aeroportuários e dos blocos como um todo, de forma a melhor equacionar os elementos econômicos da modelagem, sobretudo com relação à fixação do valor mínimo da contribuição inicial."

"10. Após análise pormenorizada do Anexo 03 – Procedimentos para aplicação das penalidades de multa, identificamos algumas incongruências na sistemática punitiva. De fato, o que se vê na modelagem proposta é que o cálculo da multa com base em percentual da receita bruta anual da Concessionária, além de afrontar os princípios constitucionais da razoabilidade e proporcionalidade, pode provocar o depauperamento da concessão.

A aplicação de multa com base na receita do bloco, por infração cometida no âmbito de um aeroporto de menor porte (processamento igual ou inferior a 1mi pax/ano), por certo, comprometerá sobremaneira a gestão e a operação de tal aeroporto. A consequência não poderá ser outra que não o comprometimento da operação do próprio bloco.

Por esta razão, sugerimos que, sempre que a infração cometida esteja relacionada ao descumprimento de obrigação contratual relativa a um aeroporto específico (p. ex. a concessionária deixar de manter atualizado o inventário de bens reversíveis de um determinado aeroporto), seja utilizada a receita bruta anual deste aeroporto como base de cálculo da multa a ser aplicada.

Outro ponto que merece destaque quanto aos procedimentos de aplicação de multas definidos na minuta do contrato de concessão, são os percentuais de multa previstos no Anexo 3.

Veja que, ao fixar multas no valor de 5% da receita anual do bloco, o poder punitivo, essencial para a manutenção do nível de serviço na concessão, se desvirtua de suas finalidades e assume caráter confiscatório.

Este excesso de penalização deve ser corrigido, a princípio, para permitir a ampliação da concorrência, sempre desejável para a seleção da proposta mais vantajosa pela Administração Pública. Referida adequação no percentual da penalidade aplicável também terá o condão de assegurar que as penalidades aplicadas cumpram sua função. E, não menos importante, a fixação de valores justos e proporcionais à infração cometida vai garantir que o infrator, efetivamente, efetue o pagamento da multa que lhe for aplicada.

Assim, propomos que todas as multas fixadas em 5% sejam reduzidas para 1% da receita bruta anual auferida com a exploração do aeroporto específico em que o evento punível tenha ocorrido.

As sugestões propostas além de estarem em consonância com o ordenamento vigente, visam a garantir a viabilidade da concessão, a realização dos investimentos previstos e a melhoria do nível de qualidade dos serviços ofertados aos usuários.

Alternativamente, se mesmo diante dos argumentos apresentados, o Poder Concedente entenda que as multas devem continuar a ser calculadas com base na receita bruta anual do bloco, sugerimos que os percentuais aplicáveis sejam reduzidos para 1/3 (um terço) para os aeroportos de menor porte, ou seja, para aqueles com processamento igual ou inferior a 1mi pax/ano, respeitando-se os princípios da proporcionalidade e razoabilidade na dosimetria da penalidade aplicada para infrações eventualmente cometidas em um aeroporto de menor porte.

Em resumo, sugerimos que:

(i) Os valores das multas sejam calculados com base em percentual da receita bruta auferida com a exploração do aeroporto específico em que o evento punível tenha ocorrido;

(ii) Os percentuais de multa fixados em 5% sejam reduzidos para 1%;

(iii) Alternativamente ao item (i), sugerimos que os percentuais de multas a serem aplicadas às infrações cometidas em aeroportos de menor porte, com processamento igual ou inferior a 1mi pax/ano, sejam reduzidas para 1/3 (um terço).

JUSTIFICATIVA

Vide contribuições contidas no documento anexo.

RESPOSTA

A Anac agradece a contribuição e esclarece que:

(i) em relação à proposta de que não seja obrigatória a participação de consorciado que seja operador aeroportuário, esclarecemos que conforme regra já estabelecida nas licitações aeroportuárias realizadas, o consórcio participante deve ter ao menos um operador aeroportuário presente, de forma a, conjuntamente com as regras de porte operacional mínimo, garantir que o consórcio vencedor tenha experiência técnica suficiente para a prestação adequada dos serviços aeroportuários. Nesse sentido, deve-se notar que a participação acionária no consórcio faz com que o operador de fato tenha que empenhar recursos próprios no projeto, o que tende a contribuir com um melhor alinhamento de incentivos entre os sócios que passam a administrar o aeroporto: o operador não auferir ganhos apenas por prestar um serviço, mas passa a se interessar pelo bom desempenho conjunto do ativo, o que é, em última análise, interessante para os demais sócios e para toda a sociedade.

(ii) o intuito desse requisito não é obstaculizar possíveis pedidos de Revisão Extraordinária, ou limitar consequências às alterações sofridas pela Concessionária no âmbito da exploração do serviço público, mas sim conferir a correta aplicabilidade dos preceitos teóricos envolvidos na questão, o cumprimento do critério presente em todos os demais Contratos de Concessão e com base em critério objetivo reduzir a insegurança jurídica associada à discricionariedade do regulador ao definir, caso a caso, quais alterações seriam consideradas (ir)relevantes.

Cumprir registrar que o requisito da alteração relevante se faz presente desde a primeira rodada de Concessão, de forma que contribui para o aperfeiçoamento do processo de Revisão Extraordinária estabelecido pela Agência. Nesse sentido, o

racional econômico da cláusula é justamente captar as alterações que tenham impacto na equação econômico-financeira, na mesma medida em que direciona o olhar do regulador para aquilo que realmente tenha o condão de causar impacto no Contrato, contribuindo com a própria noção da eficiência administrativa.

Nesse sentido, considerando as quatro propostas sugeridas, esclarece-se que:

Quanto ao primeiro tópico, que propõe um critério adicional por meio do qual o percentual referido seria calculado tendo em vista cada aeroporto específico, deve-se registrar que o Contrato de Concessão, nos moldes da cláusula 2.1, tem por objeto a concessão dos serviços públicos para a ampliação, manutenção e exploração da infraestrutura aeroportuária dos Complexos Aeroportuários integrantes dos Blocos Nordeste, Centro-Oeste e Sudeste.

Por sua vez, a cláusula 6.24 estabelece que o procedimento de Revisão Extraordinária objetiva a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a fim de compensar as perdas ou ganhos da Concessionária.

Desta feita, conclui-se que o objeto contratual se refere ao bloco de aeroportos, e que o instituto da Revisão Extraordinária alude à Concessionária que opera o bloco, razão pela qual não faz sentido que a aferição do percentual seja por aeroporto específico. Quanto à referência aos critérios presentes na Resolução nº 355, convém informar que a ANAC, em 17 de julho de 2018, submeteu ao processo de Audiência Pública nº 16/2018, por um período de 30 dias, a proposta que revoga e substitui a Resolução nº 355, de 17 de março de 2015, 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.

Quanto ao tópico referente à cumulatividade, registra-se que a previsão contratual de alteração relevante consubstancia o entendimento de que o aperfeiçoamento da regra perpassa pela definição objetiva do critério em apreço, em respeito, como dito, ao princípio da segurança jurídica. Nesses moldes, torna-se condição lógica, tendo em vista a premissa de análise individual dos eventos que compõem o Pedido de Revisão Extraordinária, que o critério objetivo de alteração relevante seja aferido na análise de cada evento.

Ora, se o critério de alteração relevante considerar a cumulatividade, estabelecendo vínculo entre eventos de diferentes naturezas, permitiria que qualquer impacto fosse relevante em algum momento, dependendo apenas da cumulatividade de impactos ou do tempo. Com efeito, isso seria o mesmo que ignorar o conceito de relevância trazido pelos Contratos de Concessão, tornando inócua sua aplicação.

Quanto ao não aplicação do percentual à cláusula 5.2.7, que versa sobre as alterações tributárias, ressalta-se o entendimento jurisprudencial do Tribunal de Contas da União e os ensinamentos da doutrina administrativista. O TCU estabeleceu requisitos para o reequilíbrio econômico-financeiro de contratos administrativos, notadamente quando da ocorrência de fato do príncipe. Os ensinamentos jurisprudenciais da Corte de Contas revelam que se deve respeitar três requisitos para a aplicabilidade da teoria em comento, quais sejam: nexos de causalidade, imprevisibilidade do ônus, materialidade.

Nessa esteira, conforme Acórdão 45/1999, Acórdão 698/2000, Acórdão 538/2008, o entendimento jurisprudencial da Corte de Contas afirma que a materialidade do fato é elemento necessário para que se configure a alteração do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, configurando-se como requisito necessário na análise da revisão extraordinária. Constata-se que alterações de baixa magnitude não apresentaram, na opinião do tribunal, materialidade suficiente a fim de ensejar o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos.

Do ponto de vista doutrinário, convém ressaltar que parcela importante do direito administrativo brasileiro defende que não é qualquer alteração que abala a estabilidade da equação econômico-financeira do Contrato de Concessão, na medida em que termos como “reflexos fortes na sua execução”, “restabelecer equilíbrio toda vez que de alguma forma mais profunda for ele rompido”, “o impacto for relevante na quebra da equação”, “onera substancialmente a execução do contrato administrativo” são defendidos por essa importante parcela da doutrina administrativista para que se configure a possibilidade do reequilíbrio contratual. Nesse sentido, percebe-se que o requisito contratual da alteração relevante converge com os ensinamentos supracitados, especialmente no que se atina a cláusula 5.2.7.

Referências

Acórdão TCU 45/1999, Processo n. 001.025/1998-8, DOU 19.05.1999.

Acórdão TCU 698/2000, Processo n. 675.047/1996-0, DOU 11.09.2000.

Acórdão TCU 538/2008, Processo n. 016.905/2002-3, DOU 04.04.2008.

(iii) diante das contribuições recebidas sobre o assunto decidiu-se excluir o item originariamente numerado como 5.3 do Contrato de Concessão. Desse modo, não haverá distinção entre os aeroportos no que tange à revisão extraordinária com fito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, o qual deve observar, no entanto, os critérios de relevância e tempestividade trazidos pelo o item 6.23 do Contrato de Concessão.

(iv) por diretriz do Governo Federal, foi incluído um novo Anexo ao Edital contendo uma lista mínima de bens e equipamentos que serão entregues à nova concessionária. Caso tal transferência não seja realizada, a Concessionária fará jus a desconto, calculado pela Secretaria Nacional de Aviação Civil, sobre a contribuição variável ao sistema ou pagamento diretamente pela SNAC/MTPA, a critério da Secretaria.

(v) conforme Portaria GM nº 143, de 06 de abril de 2017, “a celebração, prorrogação, renovação e o aditamento de contratos comerciais nos aeroportos incluídos no PND ou qualificados para parcerias no PPI, e que ainda não tiveram contrato de concessão assinado, deverá ter prazo igual ou inferior a 24 (vinte e quatro) meses, podendo ser prorrogado pelo mesmo período até que se assine o contrato de concessão para o respectivo aeroporto.” Assim, entende-se desnecessária a inclusão do item proposto no contrato, sendo certo não se tratar de documento jurídico apto a gerar direitos ou deveres às partes que não o ratificarem.

Por outro lado, assiste razão ao contribuinte ao arguir a existência de interstício em que os atuais operadores aeroportuários, ao continuarem na gestão dos aeroportos, poderão celebrar contratos a despeito da adstrição do ativo a um novo explorador, a qual se dá pela ratificação do novo Contrato Concessão. Assim, a fim de elidir a disparidade existente pela assunção de deveres que já se impõe ao Concessionário mesmo antes da eficácia do contrato, pela sua simples ratificação, o item 3.1.7.1 será alterado, de maneira que já “a partir da assinatura do Contrato de Concessão, a celebração de novos contratos, bem como a renovação e/ou aditamento de contratos existentes entre o Operador Aeroportuário e terceiros para contratação de serviços ou autorização de atividades comerciais, deverão ser encaminhados para aprovação da Concessionária.”

(vi) conquanto o operador aeroportuário atual dos aeroportos não seja parte da relação contratual estabelecida entre Poder Concedente e Concessionária, por meio da ratificação do instrumento, ele manifesta sua ciência e consentimento, na parte que lhe compete, no que tange à Concessão. Assim, não é conveniente a supressão de sua assinatura.

Além disso, impende esclarecer que, para além da assinatura das partes, o contrato só tem plena eficácia quando estiverem implementadas todas as condições suspensivas indicadas no item 2.8 da minuta de contrato de concessão."

(vii) acerca das obrigações tributárias, deverão ser as normas editadas pelo ente público a quem a Constituição Federal atribuiu competência legislativa para discipliná-las.

Além disso, ressalta-se que segundo o artigo 123 do Código Tributário Nacional, salvo disposição legal em sentido contrário, o presente Contrato de Concessão não pode ser oposto à Fazenda Pública para modificar a definição legal de sujeito passivo das obrigações tributárias correspondentes.

No que tange ao Contrato de Concessão, importa destacar que o tratamento a ser dispensado à eventual cobrança de Imposto sobre Propriedade Predial e Territorial Urbana consta do item 5.2.7, não demandando enfrentamento diferenciado frente às demais obrigações tributárias. Em tempo, de todo modo, a redação do item será adequada para melhor definição do risco suportado pelo Poder Concedente.

(viii) todos os riscos que não constem, expressamente, do item 5.2 do Contrato de Concessão estão alocados à Concessionária, conforme preceitua o item 5.5. Mais especificamente no que tange às licenças ambientais, a responsabilidade da Concessionária pela obtenção das mesmas foi declarada no item 3.1.16. Inexiste, ainda, qualquer contradição entre essa interpretação e o que consta dos itens 6.19, 6.32 e 6.39 do Anexo 02, os quais devem ser interpretados em harmonia com a matriz de risco pactuada, de modo que, conquanto a Concessionária seja responsável pelos custos inerentes aos atrasos de obtenção de licenças – não fazendo jus à revisão extraordinária do contrato – não será ela penalizada pelas eventuais repercussões desse atraso em cronogramas de obras e investimentos. Por fim, esclareça-se que a referida opção contratual leva em conta a perspectiva de alocação de risco àquele que pode melhor gerenciá-lo, de modo que não faz sentido transferir ao Poder Concedente a responsabilidade por atrasos de diferentes órgãos públicos, inclusive estaduais ou municipais, cujo contato se dará unicamente por meio da Concessionária. Assim, entende-se que não há omissão a ser sanada, razão pela qual a contribuição não será acatada. Por outro lado, em reexame do item contratual, foi observada a necessidade de se mitigar a possibilidade de, mediante sucessivas postergações do prazo para cumprimento de investimentos, estes se tornem inviáveis ou de pouca utilidade. Nesse sentido, serão acrescentados os itens 6.19.4, 6.32.4 e 6.39.4, estipulando que se excessivas ampliações de prazos comprometerem a utilidade do investimento para o Contrato de Concessão, o Poder Concedente poderá suprimir ou alterar a obrigação postergada, assegurada a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Com relação aos comentários sobre os parâmetros e procedimentos adotados para elaboração dos EVTEA, informa-se que tanto os custos quanto a receita projetada nos EVTEAs possuem diversas rubricas e cada uma delas foi projetada considerando não só o histórico dos próprios aeroportos, mas também com base em benchmarks de outros aeroportos de portes diferenciados, refletindo assim o crescimento do aeroporto nos fluxos de caixa projetado.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4205
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT SZENTIVANYI
CONTRIBUIÇÃO
3.2. São direitos e deveres do Poder Concedente: 3.2.3. exigir da Concessionária e de terceiros a estrita obediência às especificações e disposições contratuais;
JUSTIFICATIVA
Considerando que o Contrato de Concessão também estabelece obrigações com o antigo operador aeroportuário, a fim de trazer segurança jurídica ao Contrato, é necessário incluir na jurisdição da ANAC a possibilidade de exigir que o terceiro (atual operador aeroportuário) cumpra rigorosamente as especificações e disposições das cláusulas contratuais.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que o contrato firmado entre Poder Concedente e Concessionária não tem o condão de estabelecer obrigações contratuais a um terceiro que não é parte, sem prejuízo da atuação desta agência, quando cabível, a fim de assegurar o cumprimento do contrato, nos termos do item 3.2.1. Ressalte-se, por fim, que há normativos desta ANAC que estabelecem obrigações aos atuais operadores aeroportuários a respeito de hipóteses de sua competência.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4206
NOME DO CONTRIBUINTE
LUIZ AUGUSTO DE TEIVE E ARGOLLO DA ROCHA
CONTRIBUIÇÃO
Item 2.1.2 do Anexo 2 - Exclusão integral do item.
JUSTIFICATIVA
A capacidade operacional é de responsabilidade de todos os agentes que atuam no processamento de passageiros, bagagens e aeronaves (cias aéreas, polícia federal, receita federal, etc.). A garantia da compatibilidade de todos os componentes conforme o nível de serviço do PEA não pode ser atribuído exclusivamente à Concessionária.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. Em relação à manifestação, esclarece-se que balanceamento previsto refere-se à infraestrutura a ser disponibilizada pela Concessionária, sobretudo entre componentes do Lado Ar (sistemas de pistas e pátios) e Lado Terra (terminais de passageiros e infraestruturas associadas). Entende-se que os Contratos de Concessão de Aeroportos - e a minuta da 5a. rodada não é exceção - incluem mecanismos que possibilitam a mitigação do problema trazido pela contribuição, qual seja, o da eventual influência negativa de atores externos às partes do Contrato na disponibilização da capacidade aeroportuária, sejam órgãos públicos, empresas aéreas, etc., no intuito de não penalizar a Concessionária pelo não atingimento dos parâmetros da concessão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4210
NOME DO CONTRIBUINTE
ANA CANDIDA LEMOS DE MELLO CARVALHO
CONTRIBUIÇÃO
Sugerimos modificar o mecanismo de reequilíbrio econômico-financeiro, para considerar o risco da variação cambial como um dos elementos da fórmula de cálculo, a fim de permitir que o conceito de reequilíbrio capture as mudanças no cenário macroeconômico que impactam o projeto.
JUSTIFICATIVA
Muitos dos custos da Concessionária estão sujeitos à flutuação cambial e soluções de hedge são demasiadamente altos para serem considerados a longo prazo. Portanto, o mecanismos de reequilíbrio, como previsto na minuta contratual, não protege as partes e o projeto deste risco.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a regra que norteia uma adequada alocação de riscos é a de atribuição do risco à parte que dispuser de melhores condições para gerenciá-lo. Dessa forma, entende-se que o risco de variação cambial é melhor gerenciado pela Concessionária, haja vista a existência de ferramentas financeiras capazes de mitigá-lo. Destaca-se que a alocação do risco cambial às Concessionárias tem sido realidade em todos os contrato de concessão de infraestrutura aeroportuária.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4211
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT SZENTIVANYI
CONTRIBUIÇÃO
APÊNDICE G - Tabela de aplicabilidade de requisitos do Contrato de Concessão e do PEA - Numero 7 Nós entendemos que houve um equívoco, pois as tabelas mais exigentes em termos de qualidades estão sendo aplicadas para os aeroportos de menor porte, enquanto as exigências menores para os aeroportos de maior porte. Favor conferir.
JUSTIFICATIVA
Nós entendemos que houve um equívoco, pois as tabelas mais exigentes em termos de qualidades estão sendo aplicadas para os aeroportos de menor porte, enquanto as exigências menores para os aeroportos de maior porte. Favor conferir.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que o Apêndice G será retificado a fim de que as informações dispostas fiquem em consonância com o disposto no Anexo 2 do Contrato e seus apêndices.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4212
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT SZENTIVANYI
CONTRIBUIÇÃO
<p>Acrescentar subcláusulas 3.29.1 e 3.29.2:</p> <p>3.2.9. comunicar à Concessionária, imediatamente, quando citada ou intimada de qualquer ação judicial ou procedimento administrativo que possa resultar em responsabilidade da Concessionária, inclusive dos termos e prazos processuais, bem como envidar os melhores esforços na defesa dos interesses comuns, praticando todos os atos processuais cabíveis com esse objetivo. Fica facultado à Concessionária valer-se de qualquer instrumento processual de intervenção de terceiros:</p> <p>3.2.9.1. Valer-se de qualquer instrumento processual de intervenção de terceiros;</p> <p>3.2.9.2. Analisar e aprovar expressamente qualquer acordo a ser formalizado.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>É necessário incluir a subcláusula para trazer congruência à redação contratual. A Cláusula 3.2.9 do Contrato de Concessão já reconhece o interesse da concessionária na condução dos processos por meio de qualquer instrumento processual de intervenção de terceiros, em razão possibilidade de responsabilização.</p> <p>No entanto, analisando-se a questão sob a perspectiva processual, garantir apenas a utilização do instrumento da intervenção de terceiros não é suficiente, uma vez que é possível a formalização de acordos que possam acarretar a responsabilização da concessionária.</p> <p>Portanto, a redação aqui proposta tem por finalidade apenas deixar claro que o direito à proteção dos interesses da concessionária nos processos mencionados poderá ser efetivado utilizando-se de instrumentos processuais que levam à finalização do processo por uma decisão administrativa ou judicial, mas também quando a ANAC entender por bem finalizar o processo por meio de acordo</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece sua contribuição e informa que o item já prevê expressamente a possibilidade de intervenção da Concessionária em processos que possam resultar na sua responsabilidade, motivo pelo qual não há necessidade de inclusão do subitem 3.2.9.1. Igualmente, verifica-se que a inclusão do subitem 3.2.9.2 é dispensável, pois eventuais acordos ou outras medidas consensuais de solução de conflitos serão necessariamente adotadas no bojo de processo judicial ou administrativo - ambos já referidos no item - ou, ainda, em procedimento arbitral, cuja referência será incluída, o que permitirá que a Concessionária atue conforme reputar conveniente para defesa de seus interesses.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4213
NOME DO CONTRIBUINTE
THIERRY MONTENEGRO BESSE
CONTRIBUIÇÃO
Nordeste: "6.2.2 Realizar adequações de infraestrutura necessárias para que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, em Regras de Voo por Instrumento (IFR) não precisão, noturno e diurno, aeronaves código 3C, até o final da Fase I-B do Contrato de Concessão;"
JUSTIFICATIVA
<p>Entendemos o motivo pelo qual a nova Concessionária é obrigada a solucionar as não conformidades do aeródromo. No entanto, na proposta atual de texto, o trecho "voo por instrução (IFR) sem restrição" poderia levar a mal-entendidos pelos quais a concessionária seria responsável remover todas as obstruções às Superfícies de Limitação de Obstáculos (incluindo as superfícies de Aproximação e Descolagem ou de transição), o que é, na prática, inviável. Existem superfícies de aproximação que são penetradas por edifícios altos (como em Recife) ou mastros elétricos / postes de alta voltagem (como é o caso em Campina Grande), todos fora do perímetro do aeroporto.</p> <p>Aeroportos em todo o mundo enfrentam tais desafios, implementando procedimentos operacionais que mitigam o risco aos níveis de aceitação da aviação. Sugerimos uma abordagem similar nesta rodada de Concessão.</p> <p>Gostaríamos também de chamar a atenção para o caso do Edifício do Terminal de Recife, que penetra claramente na superfície de transição, embora tal situação não tenha sido destacada nos estudos da EVTEA. Abordar esse caso terá um impacto significativo no CAPEX do projeto e, por fim, no plano de negócios.</p>
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. Na oportunidade, informa-se que a redação do item contratual citado será revista, de forma a clarificar o desempenho previsto para tal obrigação. Quanto ao entendimento, esclarece-se que as adequações na infraestrutura aeroportuária e aeronáutica a serem realizadas pela Concessionária referem-se àquelas localizadas na área objeto da concessão, de forma que os aeroportos estejam habilitados a operar, no mínimo, em Regras de Voo por Instrumento (IFR) não-precisão, sem restrição, noturno e diurno, aeronaves código 3C (exceto Cuiabá, que será 4C), até o final da Fase I-B. Portanto, adequações externas à área objeto da concessão não serão de responsabilidade da Concessionária.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4214
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT SZENTIVANYI
CONTRIBUIÇÃO
APÊNDICE G - Tabela de aplicabilidade de requisitos do Contrato de Concessão e do PEA - item 6 Favor esclarecer a referência para 6.11.2.3, que não existe no Contrato de Concessão nem no PEA.
JUSTIFICATIVA
Favor esclarecer a referência para 6.11.2.3, que não existe no Contrato de Concessão nem no PEA.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. Informa-se que o texto contido no Apêndice G do PEA será revisado, fazendo referência aos itens corretos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4215
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT SZENTIVANYI
CONTRIBUIÇÃO
Alteração do Apêndice do Anexo 4 : 4.1 A Taxa de Atualização – TA será nula nos primeiros 5 (cinco) anos da Concessão ou, posteriormente, se a RP for menor ou igual à RT estabelecido para o mesmo ano.
JUSTIFICATIVA
<p>Considerando que a ANAC introduziu uma nova arquitetura regulatória pela primeira vez em uma rodada de concessões, o Concessionário deve ter um período razoável de 5 anos para reunir um histórico operacional adequado e informações de tráfego confiáveis antes de qualquer penalidade de facto, como a Taxa de Atualização, possa ser aplicada.</p> <p>Praticamente não é possível ter um forte controle sobre a dinâmica do passageiro para uma nova contabilização antes deste período. Quanto maior a margem tolerada dos limites de erro na Tabela 4.2, menor poderá ser o período livre de penalidade de facto.</p> <p>Isso também é importante para atingir os principais objetivos desta rodada de concessões, que é permitir que a Concessionária desenvolva adequadamente estratégias que serão objeto de decisões de negócios que serão testadas na prática pela primeira vez.</p>
RESPOSTA
A ANAC agradece a sua contribuição e esclarece que, a Taxa de Atualização nula nos cinco primeiros anos da Concessão geraria incentivos ao não cumprimento da Receita Teto estabelecida, representando assim uma forma de antecipação de receitas. No entanto, cumpre informar que as margens de desvio da Receita Teto para determinação da Taxa de Atualização, bem como para aplicação de multa foram flexibilizadas nos primeiros 5 anos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4216
NOME DO CONTRIBUINTE
GABRIEL AVENA PIRES DE SOUZA
CONTRIBUIÇÃO
Entendemos que o pagamento dos valores à empresa encarregada pela realização dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental pode ser feito pela Adjudicatária ou pela Concessionária (SPE). Poderiam por favor confirmar se o nosso entendimento está correto? Caso o entendimento esteja correto, é possível especificar que ambas as entidades podem fazer os pagamentos?
JUSTIFICATIVA
Não está claro se a Concessionária poderá pagar diretamente ou pelo menos reembolsar a Adjudicatária por esses custos.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que conquanto a apresentação da documentação deva ser realizada pela Adjudicatária, nos termos do item 6.2, exige-se apenas a comprovação da realização dos pagamentos ali listados, não havendo qualquer restrição à pessoa que deverá efetuar-los. Portanto, o efetivo cumprimento das obrigações pode ficar também a cargo da Concessionária, caso esta já tenha sido constituída na oportunidade.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4217
NOME DO CONTRIBUINTE
THIERRY MONTENEGRO BESSE
CONTRIBUIÇÃO
Sudeste: "6.2.2 Realizar adequações de infraestrutura necessárias para que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, em Regras de Voo por Instrumento (IFR) não precisão, noturno e diurno, aeronaves código 3C, ...;"
JUSTIFICATIVA
Sudeste: "6.2.2 Realizar adequações de infraestrutura necessárias para que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, em Regras de Voo por Instrumento (IFR) não precisão, noturno e diurno, aeronaves código 3C, ...;"
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. Em relação à manifestação, esclarece-se que o objetivo da obrigação é, de fato, eliminar as restrições que possam estar associadas ao tipo de operação previsto. Isto significa que as operações (pousos, decolagens, movimentação em solo, manobras e outros) simultâneas ou isoladas, com aeronaves 3C ou 4C, a depender do requisito contratual, deverão ocorrer sem a necessidade de estabelecimento de procedimentos operacionais especiais que impactem negativamente a capacidade e a segurança operacionais do aeroporto, motivados por inadequação da infraestrutura para operação por instrumento não-precisão. Informa-se, por oportuno, que a redação do item contratual sofrerá alteração, de maneira a tornar o entendimento ainda mais claro.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4219
NOME DO CONTRIBUINTE
FREDERICO BOPP DIETERICH
CONTRIBUIÇÃO
<p>O item 6.24 da minuta do contrato dispõe que os riscos assumidos pelo Poder Concedente somente darão ensejo à revisão extraordinária se causarem alteração relevante de custos e receitas da concessionária.</p> <p>Já o item 6.24 define como alteração relevantes “o evento que causar impacto superior a 1% (um por cento) da receita bruta anual média da Concessão referente aos 3 (três) exercícios anteriores ao início do processo de Revisão Extraordinária”.</p> <p>Em seguida, o contrato impossibilita a cumulação de impactos, conforme disposto no item 6.24.3:</p> <p>“6.24.3 Na hipótese de pedido de Revisão Extraordinária que contemple mais de um evento, considera-se o percentual a que se refere o item 6.24.1 para cada evento de forma isolada.”</p> <p>Primeiramente, é importante observar que o impacto superior a 1% deverá ser calculado com base na receita bruta anual média da concessão, ou seja, na receita bruta auferida na administração de todos os aeroportos que compõem cada bloco. Porém, a ocorrência de um evento que cause impacto considerado relevante no custo e na receita da concessionária, ocasionando, inclusive a inviabilidade da própria concessão daquele aeroporto pode, por certo, não corresponder a 1% da receita bruta anual de todo o bloco. Aliás, 1% da receita bruta anual de todo o bloco pode corresponder ao total de receita de um aeroporto de menor porte, independentemente de ser deficitário ou não.</p> <p>Apesar de a modelagem prever a concessão em blocos (seja por questão de sinergia, seja pela questão relativa aos subsídios cruzados), cada aeroporto possui suas especificidades de gestão e operação e, por certo, a ocorrência de eventos que possam provocar desequilíbrio do contrato vai impactar cada aeroporto de uma forma distinta.</p> <p>Ademais, a incidência de percentual sobre a receita bruta do bloco, além de não ser razoável ou proporcional, configura limitação ao direito constitucionalmente previsto de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.</p> <p>Por certo, a ocorrência de um evento cujo impacto possa comprometer a gestão e operação do aeroporto de Campina Grande, por exemplo, pode não alcançar a marca de 1% da receita bruta do bloco nordeste.</p> <p>Por mais que a Concessionária tenha por objeto a operação dos aeroportos integrantes do bloco, certos eventos de desequilíbrio devem ser tratados de forma individualizada por aeroporto, na medida em que o impacto econômico-financeiro pode afetar apenas um aeroporto e não o bloco como um todo, como colocado no exemplo acima.</p> <p>Ademais, a incidência do percentual sobre a receita bruta total de todo o bloco poderá comprometer a viabilidade econômico-financeira do aeroporto afetado pelo evento de desequilíbrio e, conseqüentemente, a operação de todo o bloco. Neste contexto, é importante considerar que esta restrição ao direito da concessionária ao reequilíbrio</p>

econômico-financeiro tende a se agravar ao longo dos anos e, por derradeiro, a causar o colapso da concessão.

Sendo assim, propõe-se que, adicionalmente ao critério atualmente previsto, também passe a ser considerada “alteração relevante” o evento que cause impacto superior a 50% do percentual máximo da Contribuição Variável da receita bruta anual média auferida com a exploração do aeroporto específico em que o evento tenha ocorrido. Sendo assim, seriam consideradas alterações relevantes para fim de reequilíbrio os eventos específicos que causem impacto econômico-financeiro de pelo menos os seguintes percentuais sobre a receita bruta total de cada aeroporto:

Aeroportos	% sobre Receita Bruta Total
Aeroporto de Maceió	8,25%
Aeroporto Internacional Santa Maria	8,25%
Aeroporto de Campina Grande	8,25%
Aeroporto Internacional de João Pessoa	8,25%
Aeroporto de Juazeiro do Norte	8,25%
Aeroporto de Rondonópolis	1,03%
Aeroporto de Alta Floresta	1,03%
Aeroporto de Sinop	1,03%
Aeroporto de Barra do Garças	1,03%
Macaé	6,21%

Outra alternativa que é utilizar como critério os conceitos presentes na Resolução ANAC nº 355, de 17 de março de 2015, prevendo a possibilidade de, no ano de início da Revisão dos Parâmetros da Concessão, se analisar os pleitos de reequilíbrio mesmo que estes não impliquem impacto relevante na forma definida pelo contrato de concessão.

Outra questão que merece destaque é a cumulação de eventos geradores de impactos. Isso porque, muitas vezes um único evento não é capaz de atingir a marca de 1% da receita anual auferida no aeroporto.

Assim, sugere-se que seja prevista a possibilidade de cumulação de eventos causadores de impacto para o atingimento do valor de 1% da receita bruta anual média do bloco referente aos 3 (três) exercícios anteriores ao início do processo de revisão extraordinária.

Por fim, sugerimos que as alterações na legislação tributária ou modificação de sua interpretação, que incidam sobre as receitas ou afetem os custos não estejam sujeitas às limitações de atingimento de percentual de receita (seja para o bloco, seja para o aeroporto). Isso porque a relevância neste caso é inerente à própria alteração/modificação, e porque não se faz necessário um processo de apuração complexo do fato desequilibrador, haja vista que é decorrente de lei.

Diante do exposto, e em observância aos princípios constitucionais da proporcionalidade e razoabilidade, do direito constitucional e legal ao equilíbrio econômico-financeiro do contrato, sugere-se que:

- (i) seja considerada alteração relevante, além da hipótese atualmente prevista, o evento que causar impacto superior a 50% do percentual máximo da Contribuição Variável da receita bruta anual média do aeroporto referente aos 3 (três) exercícios anteriores ao início do processo de revisão extraordinária;
- (ii) seja considerado o critério existente na Resolução ANAC nº 355, de 17 de março de 2015, prevendo a possibilidade de, no ano de início da Revisão dos Parâmetros da Concessão, se analisar os pleitos de reequilíbrio mesmo que estes não impliquem impacto relevante na forma definida pelo contrato de concessão.

(iii) seja possibilitado o somatório de eventos causadores de impacto para fins de atingimento do valor de 1% (um por cento) da receita bruta anual média do bloco; e (iv) não sejam aplicadas as limitações de percentual no caso de ocorrência do risco descrito no item 5.2.7 da minuta do contrato.

Note que as sugestões propostas conferem maior efetividade ao conceito de alteração relevante proposto na presente rodada, fortalecendo, por consequência, o próprio instituto da revisão extraordinária. Isso porque, além de observar os princípios constitucionais e as proteções legais aplicáveis, a solicitação de pedidos de revisão extraordinária pelas concessionárias estará vinculada ao regramento contratual proposto, conferindo segurança jurídica às partes, e assegurando que, controvérsias que impliquem em alteração relevante sejam levadas ao crivo do Poder Concedente. Tudo isso garante a viabilidade da concessão, a realização dos investimentos previstos, a melhoria do nível de qualidade dos serviços ofertados aos usuários e a devida proteção jurídica às concessionárias.

JUSTIFICATIVA

Justificativa contida na contribuição acima.

RESPOSTA

A ANAC agradece a contribuição e, de início, esclarece que o intuito desse requisito não é obstaculizar possíveis pedidos de Revisão Extraordinária, ou limitar consequências às alterações sofridas pela Concessionária no âmbito da exploração do serviço público, mas sim conferir a correta aplicabilidade dos preceitos teóricos envolvidos na questão, o cumprimento do critério presente em todos os demais Contratos de Concessão e com base em critério objetivo reduzir a insegurança jurídica associada à discricionariedade do regulador ao definir, caso a caso, quais alterações seriam consideradas (ir)relevantes.

Cumprir registrar que o requisito da alteração relevante se faz presente desde a primeira rodada de Concessão, de forma que contribui para o aperfeiçoamento do processo de Revisão Extraordinária estabelecido pela Agência. Nesse sentido, o racional econômico da cláusula é justamente captar as alterações que tenham impacto na equação econômico-financeira, na mesma medida em que direciona o olhar do regulador para aquilo que realmente tenha o condão de causar impacto no Contrato, contribuindo com a própria noção da eficiência administrativa.

Nesse sentido, considerando as quatro propostas sugeridas, esclarece-se que:

Quanto ao primeiro tópico, que propõe um critério adicional por meio do qual o percentual referido seria calculado tendo em vista cada aeroporto específico, deve-se registrar que o Contrato de Concessão, nos moldes da cláusula 2.1, tem por objeto a concessão dos serviços públicos para a ampliação, manutenção e exploração da infraestrutura aeroportuária dos Complexos Aeroportuários integrantes dos Blocos Nordeste, Centro-Oeste e Sudeste.

Por sua vez, a cláusula 6.24 estabelece que o procedimento de Revisão Extraordinária objetiva a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a fim de compensar as perdas ou ganhos da Concessionária.

Desta feita, conclui-se que o objeto contratual se refere ao bloco de aeroportos, e que o instituto da Revisão Extraordinária alude à Concessionária que opera o bloco, razão pela qual não faz sentido que a aferição do percentual seja por aeroporto específico. Quanto à referência aos critérios presentes na Resolução nº 355, de 17 de março de 2015, convém informar que a ANAC, em 17 de julho de 2018, submeteu ao processo de Audiência Pública nº 16/2018, por período de 30 dias, proposta que revoga e

substitui a referida Resolução, e que propõe dispor de modo convergente ao proposto nos contratos de concessão em discussão, acerca dos critérios de alteração relevante.

Quanto ao tópico referente à cumulatividade, torna-se condição lógica, tendo em vista a premissa de análise individual dos eventos que compõem o Pedido de Revisão Extraordinária, que o critério objetivo de alteração relevante seja aferido na análise de cada evento.

Ora, se o critério de alteração relevante considerar a cumulatividade, estabelecendo vínculo entre eventos de diferentes naturezas, permitiria que qualquer impacto fosse relevante em algum momento, dependendo apenas da cumulatividade de impactos ou do tempo. Com efeito, isso seria o mesmo que ignorar o conceito de relevância trazido pelos Contratos de Concessão, tornando inócua sua aplicação.

Quanto a não aplicação do parâmetro de relevância aos eventos enquadrado na cláusula 5.2.7, que versa sobre as alterações tributárias, ressalta-se o entendimento jurisprudencial do Tribunal de Contas da União e os ensinamentos da doutrina administrativista. O TCU estabeleceu requisitos para o reequilíbrio econômico-financeiro de contratos administrativos, notadamente quando da ocorrência de fato do príncipe. Os ensinamentos jurisprudenciais da Corte de Contas revelam que se deve respeitar três requisitos para a aplicabilidade da teoria em comento, quais sejam: nexa de causalidade, imprevisibilidade do ônus, materialidade.

Nessa esteira, conforme Acórdão 45/1999, Acórdão 698/2000, Acórdão 538/2008, o entendimento jurisprudencial da Corte de Contas afirma que a materialidade do fato é elemento necessário para que se configure a alteração do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, configurando-se como requisito necessário na análise da revisão extraordinária. Constata-se que alterações de baixa magnitude não apresentaram, na opinião do tribunal, materialidade suficiente a fim de ensejar o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos.

Do ponto de vista doutrinário, convém ressaltar que parcela importante do direito administrativo brasileiro defende que não é qualquer alteração que abala a estabilidade da equação econômico-financeira do Contrato de Concessão, na medida em que termos como “reflexos fortes na sua execução”, “restabelecer equilíbrio toda vez que de alguma forma mais profunda for ele rompido”, “o impacto for relevante na quebra da equação”, “onera substancialmente a execução do contrato administrativo” são defendidos por essa importante parcela da doutrina administrativista para que se configure a possibilidade do reequilíbrio contratual. Nesse sentido, percebe-se que o requisito contratual da alteração relevante converge com os ensinamentos supracitados, especialmente no que se atina à cláusula 5.2.7.

Referências

Acórdão TCU 45/1999, Processo n. 001.025/1998-8, DOU 19.05.1999.

Acórdão TCU 698/2000, Processo n. 675.047/1996-0, DOU 11.09.2000.

Acórdão TCU 538/2008, Processo n. 016.905/2002-3, DOU 04.04.2008.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4220
NOME DO CONTRIBUINTE
LUIZ AUGUSTO DE TEIVE E ARGOLLO DA ROCHA
CONTRIBUIÇÃO
Itens 2.27. 4.4.3, 11.8 e Capítulo XV do Contrato e 15.1 do Apêndice C do Anexo 2 - Devem ser excluídas todas as cláusulas que preveem obrigação da concessionária de consultar os usuários nos processos de aprovação de anteprojeto, PGI, remuneração pela utilização de áreas e atividades operacionais do complexo aeroportuário e propostas de tarifação.
JUSTIFICATIVA
A elaboração do Anteprojeto e do PGI e o estabelecimento de critérios de remuneração e tarifação pelas concessionárias são precedidos da realização de estudos de viabilidade e da análise das condições de mercado, sendo fixados segundo critérios objetivos e embasam a elaboração da proposta. A submissão destas questões à aprovação de terceiros, aliada a ausência de condições e limitações para o veto dos usuários às propostas apresentadas pela Concessionária dificulta a elaboração de proposta para o leilão em razão da insegurança quanto a este tipo de receita.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. Em relação à manifestação, esclarece-se que a introdução dos mecanismos de consulta nos Contratos não tem o condão de limitar a atuação da Concessionária que é, de fato, a gestora do ativo, mas sim de tornar o processo decisório mais colaborativo, contando com a participação de atores como as empresas aéreas, que são clientes importantes dos serviços prestados pela Concessionária. Não se vislumbra, pelos instrumentos previstos no Contrato, que a ingerência dos consultados possa vir a afetar a gestão do aeroporto, a ponto de representar óbice à efetivação pela Concessionária de seu plano de negócios. A experiência recente da Agência indica que o resultado é positivo e que, se realizado de forma adequada, não implica prejuízo ao processo de elaboração e apresentação dos documentos da Concessão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4221
NOME DO CONTRIBUINTE
GABRIEL AVENA PIRES DE SOUZA
CONTRIBUIÇÃO
Entendemos que o pagamento dos valores à Infraero pode ser feito pela Adjudicatária ou pela Concessionária (SPE). Poderiam por favor confirmar se o nosso entendimento está correto? Caso o entendimento esteja correto, é possível especificar que ambas as entidades podem fazer os pagamentos?
JUSTIFICATIVA
Não está claro se a Concessionária poderá pagar diretamente ou pelo menos reembolsar a Adjudicatária por esses custos.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que conquanto a apresentação da documentação deva ser realizada pela Adjudicatária, nos termos do item 6.2, exige-se apenas a comprovação da realização dos pagamentos ali listados, não havendo qualquer restrição à pessoa que deverá efetuar-los. Portanto, o efetivo cumprimento das obrigações pode ficar também a cargo da Concessionária, caso esta já tenha sido constituída na oportunidade.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4222
NOME DO CONTRIBUINTE
ANA CANDIDA LEMOS DE MELLO CARVALHO
CONTRIBUIÇÃO
Gostaríamos de solicitar à SAC e à ANAC que publiquem o relatório completo das contribuições recebidas durante o período de consulta pública tão logo seja possível, antes da publicação do edital de licitação, de modo a permitir às empresas interessadas tempo suficiente para analisarem o conteúdo do relatório antes do início da fase de licitação.
JUSTIFICATIVA
O relatório de análise pela SAC e pela ANAC das contribuições realizadas pelas partes interessadas é material riquíssimo e que auxilia na compreensão do racional de estruturação do projeto, além de maior clareza sobre os potenciais benefícios e riscos envolvidos. Tendo em vista que o momento de disponibilização desse material impacta na capacidade dos licitantes de internalizar / aproveitar o seu conteúdo na preparação de suas propostas, solicitamos a sua publicação com antecedência para que haja um melhor aproveitamento das suas informações.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a publicação do Relatório de Contribuições depende de deliberação da Diretoria Colegiada desta Agência, ato que também analisa a proposta final para o edital. Isto porque qualquer alteração que a Diretoria promova nas versões definitivas do documento poderá impactar as respostas do referido Relatório. Nesse sentido, destacamos que esta Agência está trabalhando para que a publicação se dê com a máxima brevidade possível, porém esta se dará somente por ocasião da divulgação do edital definitivo.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4223
NOME DO CONTRIBUINTE
THIERRY MONTENEGRO BESSE
CONTRIBUIÇÃO
Centro-oeste: "6.2.2 Realizar adequações de infraestrutura necessárias para que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, em Regras de Voo por Instrumento (IFR) não precisão, noturno e diurno, aeronaves código 3C, até o final da Fase I-B do Contrato de Concessão;"
JUSTIFICATIVA
Contribuição aplicável a todos os Aeroportos, exceto Cuiabá.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. Em relação à manifestação, esclarece-se que o objetivo da obrigação é, de fato, eliminar as restrições que possam estar associadas ao tipo de operação previsto. Isto significa que as operações (pousos, decolagens, movimentação em solo, manobras e outros) simultâneas ou isoladas, com aeronaves 3C ou 4C, a depender do requisito contratual, deverão ocorrer sem a necessidade de estabelecimento de procedimentos operacionais especiais que impactem negativamente a capacidade e a segurança operacionais do aeroporto, motivados por inadequação da infraestrutura. Informa-se, por oportuno, que a redação do item contratual sofrerá alteração, de maneira a tornar o entendimento ainda mais claro.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4224
NOME DO CONTRIBUINTE
LUIZ AUGUSTO DE TEIVE E ARGOLLO DA ROCHA
CONTRIBUIÇÃO
Itens 2.27. 4.4.3, 11.8 e Capítulo XV do Contrato e 15.1 do Apêndice C do Anexo 2 - Devem ser excluídas todas as cláusulas que preveem obrigação da concessionária de consultar os usuários nos processos de aprovação de anteprojeto, PGI, remuneração pela utilização de áreas e atividades operacionais do complexo aeroportuário e propostas de tarifação.
JUSTIFICATIVA
A elaboração do Anteprojeto e do PGI e o estabelecimento de critérios de remuneração e tarifação pelas concessionárias são precedidos da realização de estudos de viabilidade e da análise das condições de mercado, sendo fixados segundo critérios objetivos e embasam a elaboração da proposta. A submissão destas questões à aprovação de terceiros, aliada a ausência de condições e limitações para o veto dos usuários às propostas apresentadas pela Concessionária dificulta a elaboração de proposta para o leilão em razão da insegurança quanto a este tipo de receita.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. Em relação à manifestação, esclarece-se que a introdução dos mecanismos de consulta nos Contratos não tem o condão de limitar a atuação da Concessionária que é, de fato, a gestora do ativo, mas sim de tornar o processo decisório mais colaborativo, contando com a participação de atores como as empresas aéreas, que são clientes importantes dos serviços prestados pela Concessionária. Não se vislumbra, pelos instrumentos previstos no Contrato, que a ingerência dos consultados possa vir a afetar a gestão do aeroporto, a ponto de representar óbice à efetivação pela Concessionária de seu plano de negócios. A experiência recente da Agência indica que o resultado é positivo e que, se realizado de forma adequada, não implica prejuízo ao processo de elaboração e apresentação dos documentos da Concessão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4225
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT SZENTIVANYI
CONTRIBUIÇÃO
3.1.7.1. a partir da data de assinatura do Contrato de Concessão, a celebração de novos contratos, bem como a renovação e/ou aditamento de contratos existentes entre o Operador Aeroportuário e terceiros para contratação de serviços ou autorização de atividades comerciais, deverão ser encaminhados para aprovação da Concessionária para análise da conveniência e tempestividade da aprovação, decisão essa que obrigará o Operador Aeroportuário.
JUSTIFICATIVA
<p>A partir da data de assinatura do Contrato de Concessão, o vencedor da Licitação torna-se Concessionária, assumindo, portanto, um conjunto de responsabilidades, incluindo a sub-rogação total em todos os Contratos de Concessão de Área nos Complexos do Aeroporto durante a Fase 2 da Fase IA.</p> <p>Assim, se a partir da data de assinatura do Contrato as obrigações do Concessionário já estiverem vinculadas, não há justificativa para aguardar até a data de vigência do Contrato para que os Contratos de Concessão de Área sejam encaminhados à prévia aprovação da Concessionária.</p>
RESPOSTA
A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que a mesma será parcialmente acatada, para que a necessidade de encaminhamento dos contratos para aprovação da concessionária se dê a partir da assinatura do contrato de concessão. Todavia, entende-se desnecessário estipular os critérios que a concessionária se valerá em tal análise.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4226
NOME DO CONTRIBUINTE
FREDERICO BOPP DIETERICH
CONTRIBUIÇÃO
<p>Ainda com relação aos pleitos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, sugerimos seja excluído item 5.3 da minuta do contrato:</p> <p>“5.3. A Concessionária não fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato quando os eventos descritos nos itens 5.2.2, 5.2.4, 5.2.5, 5.2.6 e 5.2.7 afetarem os aeroportos que não estiverem sujeitos às restrições tarifárias constantes no item 3.2. do Anexo 4 – Tarifas.”</p> <p>Em primeiro lugar, verifica-se que as remissões feitas aos itens 5.2.2 (investimentos não previstos em equipamentos ou obras de infraestrutura decorrentes de nova exigência da ANAC ou regulamentação e legislação públicas brasileiras supervenientes) e 5.2.4 (danos decorrentes do atraso na disponibilização das áreas da concessão, desde que o atraso seja superior a 12 (doze) meses da data prevista para a imissão na posse) não guardam relação com a política tarifária praticada nos respectivos aeroportos, o que retira qualquer fundamento para afastar o direito da concessionária à recomposição do equilíbrio econômico caso tais eventos venham a ser materializar.</p> <p>Além disso, ainda que os itens 5.2.5, 5.2.6 e 5.2.7 façam referências a tarifas, sua redação é ambígua de modo a gerar insegurança jurídica para a concessionária (com destaque para o item 5.2.6).</p> <p>Desta feita, recomendamos a exclusão completa do item 5.3.</p>
JUSTIFICATIVA
Justificativa contida na contribuição acima.
RESPOSTA
<p>A Anac agradece a contribuição e esclarece que diante das contribuições recebidas sobre o assunto decidiu por excluir o item originariamente numerado como 5.3 do Contrato de Concessão. Desse modo, não haverá distinção entre os aeroportos no que tange à revisão extraordinária com fito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, o qual deve observar, no entanto, os critérios de relevância e tempestividade trazidos pelo o item 6.23 do Contrato de Concessão.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4227
NOME DO CONTRIBUINTE
LUIZ AUGUSTO DE TEIVE E ARGOLLO DA ROCHA
CONTRIBUIÇÃO
Itens 2.27. 4.4.3, 11.8 e Capítulo XV do Contrato e 15.1 do Apêndice C do Anexo 2 - Devem ser excluídas todas as cláusulas que preveem obrigação da concessionária de consultar os usuários nos processos de aprovação de anteprojeto, PGI, remuneração pela utilização de áreas e atividades operacionais do complexo aeroportuário e propostas de tarifação.
JUSTIFICATIVA
A elaboração do Anteprojeto e do PGI e o estabelecimento de critérios de remuneração e tarifação pelas concessionárias são precedidos da realização de estudos de viabilidade e da análise das condições de mercado, sendo fixados segundo critérios objetivos e embasam a elaboração da proposta. A submissão destas questões à aprovação de terceiros, aliada a ausência de condições e limitações para o veto dos usuários às propostas apresentadas pela Concessionária dificulta a elaboração de proposta para o leilão em razão da insegurança quanto a este tipo de receita.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. Em relação à manifestação, esclarece-se que a introdução dos mecanismos de consulta nos Contratos não tem o condão de limitar a atuação da Concessionária que é, de fato, a gestora do ativo, mas sim de tornar o processo decisório mais colaborativo, contando com a participação de atores como as empresas aéreas, que são clientes importantes dos serviços prestados pela Concessionária. Não se vislumbra, pelos instrumentos previstos no Contrato, que a ingerência dos consultados possa vir a afetar a gestão do aeroporto, a ponto de representar óbice à efetivação pela Concessionária de seu plano de negócios. A experiência recente da Agência indica que o resultado é positivo e que, se realizado de forma adequada, não implica prejuízo ao processo de elaboração e apresentação dos documentos da Concessão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4228
NOME DO CONTRIBUINTE
ANA CANDIDA LEMOS DE MELLO CARVALHO
CONTRIBUIÇÃO
Favor incluir uma cláusula no Contrato de Concessão dispondo que a Concessionária não será obrigada a realizar nenhum investimento fora dos limites do sítio aeroportuário, como estradas de acesso ou melhorias nas redes de serviços públicos.
JUSTIFICATIVA
O Contrato não deixa claro que as obrigações de investimento da Concessionária estão restritas a investimentos dentro do sítio aeroportuário.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. As mencionadas adequações de infraestrutura necessárias para que os aeroportos estejam habilitados a operar, no mínimo, em Regras de Voo por Instrumento (IFR) não precisão sem restrição, noturno e diurno, aeronaves código 3C (para Cuiabá 4C), até o final da Fase I-B previstas nas cláusulas contratuais em destaque se referem as adequações dentro do sítio aeroportuário, na área objeto da concessão. Portanto, adequações externas a área objeto da concessão, não serão de responsabilidade do Concessionário.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4229
NOME DO CONTRIBUINTE
FREDERICO BOPP DIETERICH
CONTRIBUIÇÃO
<p>Sugerimos que os itens 2.3 e 2.20.1 da minuta do contrato sejam alterados, de forma a assegurar que as futuras concessionárias receberão os complexos aeroportuários em condições de operação similares às existentes ao tempo da publicação do edital. Verifica-se que os licitantes, ao formularem suas propostas, levam em consideração os investimentos que deverão ser realizados tomando por base a situação existente ao tempo da licitação. Permitir a alteração dessa situação ao longo ou após a realização do certame implicaria alteração das condições dos aeroportos, afetando sobremaneira as propostas dos licitantes.</p> <p>Dessa forma, o item 2.3 passaria a ter a seguinte redação: “2.3. Os Complexos Aeroportuários dos Aeroportos integrantes do Bloco serão transferidos à Concessionária, no estado em que se encontram, concomitantemente à celebração do presente Contrato, assegurando-se, em qualquer caso, que os Complexos Aeroportuários deverão apresentar o mesmo status operacional existente na data da publicação do edital do leilão.”</p> <p>Já o item 2.20.1 disporia da seguinte forma: “2.20.1. A partir da data de publicação do edital do leilão, o operador aeroportuário anterior não poderá retirar nenhum bem do sítio aeroportuário.”</p>
JUSTIFICATIVA
Justificativa contida na contribuição acima.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que, por diretriz do Governo Federal, foi incluído um novo Anexo ao Edital contendo uma lista mínima de bens e equipamentos que serão entregues à nova concessionária. Caso tal transferência não seja realizada, a Concessionária fará jus a desconto, calculado pela Secretaria Nacional de Aviação Civil, sobre a contribuição variável ao sistema ou pagamento diretamente pela SNAC/MTPA, a critério da Secretaria.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4230
NOME DO CONTRIBUINTE
THIERRY MONTENEGRO BESSE
CONTRIBUIÇÃO
Incluir a definição de "pontes de embarque" no Contrato.
JUSTIFICATIVA
Incluir a definição de "pontes de embarque" no Contrato.
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição. Com o intuito de clarificar ao contribuinte, ponte de embarque refere-se ao equipamento, conectada ao terminal de passageiros em nível elevado em relação ao solo, geralmente ajustável (movimentação motorizada vertical e/ou horizontal - acoplagem a diversos modelos de aeronaves), que permite o acesso direto dos passageiros à aeronave e ao terminal, durante o fluxo de embarque/desembarque, e também, sem a necessidade de circulação pelo pátio de aeronaves, dispendo de proteção às intempéries, conforto térmico e acústico, adequadamente sinalizado, iluminado. Uma vez que o sistema "elo" ou equivalentes, existentes em alguns aeroportos brasileiros, não dispõem de tais características, não se caracterizam como pontes de embarque. Contudo, como o conceito de "ponte de embarque" é amplamente difundido no meio técnico e de senso comum, é dispensável inseri-lo em um Contrato de Concessão complexo e de longa duração.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4231
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT SZENTIVANYI
CONTRIBUIÇÃO
Alteração do Anexo 4 - Item 1 1.2.1.7. Passageiros Embarcados: significa Passageiros Tarifados e serão definidos como passageiros em voos comerciais que embarquem ou estejam em conexão, excluindo passageiros em trânsito e outros que não pagam taxas, bem como aqueles oriundos de aviação geral e helicópteros.
JUSTIFICATIVA
A definição de Passageiros Embarcados deve ser complementada para esclarecer o significado dos Passageiros Tarifados, considerando que a fórmula indicada no item 4 do Anexo 4 é baseada nos Passageiros Tarifados.
RESPOSTA
A ANAC agradece a sua contribuição e informa que será incluída a definição de Passageiro Tarifado com a seguinte redação: "Passageiros Tarifados: Passageiros que embarcam no aeroporto, incluindo passageiros em conexão, sobre os quais não incidem quaisquer isenções ou benefícios tarifários previstos em leis ou atos normativos vigentes."

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4232
NOME DO CONTRIBUINTE
GABRIEL AVENA PIRES DE SOUZA
CONTRIBUIÇÃO
Entendemos que a limitação descrita nesta cláusula não inclui a constituição de ônus, em benefício dos credores, sobre as ações da Concessionária. Poderiam por favor confirmar nosso entendimento?
JUSTIFICATIVA
Entendemos que uma aprovação pela ANAC não deve ser necessária.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e confirma o entendimento.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4233
NOME DO CONTRIBUINTE
LUIZ AUGUSTO DE TEIVE E ARGOLLO DA ROCHA
CONTRIBUIÇÃO
Itens 2.27. 4.4.3, 11.8 e Capítulo XV do Contrato e 15.1 do Apêndice C do Anexo 2 - Devem ser excluídas todas as cláusulas que preveem obrigação da concessionária de consultar os usuários nos processos de aprovação de anteprojeto, PGI, remuneração pela utilização de áreas e atividades operacionais do complexo aeroportuário e propostas de tarifação.
JUSTIFICATIVA
A elaboração do Anteprojeto e do PGI e o estabelecimento de critérios de remuneração e tarifação pelas concessionárias são precedidos da realização de estudos de viabilidade e da análise das condições de mercado, sendo fixados segundo critérios objetivos e embasam a elaboração da proposta. A submissão destas questões à aprovação de terceiros, aliada a ausência de condições e limitações para o veto dos usuários às propostas apresentadas pela Concessionária dificulta a elaboração de proposta para o leilão em razão da insegurança quanto a este tipo de receita.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. Em relação à manifestação, esclarece-se que a introdução dos mecanismos de consulta nos Contratos não tem o condão de limitar a atuação da Concessionária que é, de fato, a gestora do ativo, mas sim de tornar o processo decisório mais colaborativo, contando com a participação de atores como as empresas aéreas, que são clientes importantes dos serviços prestados pela Concessionária. Não se vislumbra, pelos instrumentos previstos no Contrato, que a ingerência dos consultados possa vir a afetar a gestão do aeroporto, a ponto de representar óbice à efetivação pela Concessionária de seu plano de negócios. A experiência recente da Agência indica que o resultado é positivo e que, se realizado de forma adequada, não implica prejuízo ao processo de elaboração e apresentação dos documentos da Concessão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4234
NOME DO CONTRIBUINTE
FREDERICO BOPP DIETERICH
CONTRIBUIÇÃO
<p>Muito embora seja salutar a regra contida no item 3.1.7.1 da minuta do contrato, que condiciona a celebração de novos contratos, bem como a renovação e/ou aditamento de contratos existentes entre o operador aeroportuário atual e terceiros para a contratação de serviços ou autorização de atividades comerciais a partir da data de eficácia à aprovação da concessionária, verifica-se que tal regra é insuficiente para conferir segurança jurídica aos licitantes para a formulação de suas propostas comerciais.</p> <p>Com efeito, entre a data de publicação do edital do leilão e a data de eficácia do contrato pode existir longo período de tempo em que os atuais operadores aeroportuários continuarão na gestão dos aeroportos, sendo livres para celebrarem novos instrumentos que envolvam, exemplificativamente, a utilização de espaços nos respectivos complexos, com longos prazos de vigência. Visto que a minuta do contrato determina que esse tipo de contrato deverá ser sub-rogado pela futura concessionária, verifica-se que o impacto dessas contratações hipotéticas sobre o plano de negócios é bastante significativo.</p> <p>Desta feita, sugere-se a inserção de um item 3.1.7.2 com a seguinte redação: "3.1.7.2. a partir da data de publicação do edital do leilão, o Operador Aeroportuário não poderá celebrar novos contratos, bem como renovar e/ou aditar os contratos existentes com terceiros para a contratação de serviços ou utilização de espaços para atividades comerciais, por prazo superior a 1 (um) ano."</p>
JUSTIFICATIVA
Justificativa contida na contribuição acima.
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que, conforme Portaria GM nº 143, de 06 de abril de 2017, "a celebração, prorrogação, renovação e o aditamento de contratos comerciais nos aeroportos incluídos no PND ou qualificados para parcerias no PPI, e que ainda não tiveram contrato de concessão assinado, deverá ter prazo igual ou inferior a 24 (vinte e quatro) meses, podendo ser prorrogado pelo mesmo período até que se assinem o contrato de concessão para o respectivo aeroporto." Assim, entende-se desnecessária a inclusão do item proposto no contrato, sendo certo não se tratar de documento jurídico apto a gerar direitos ou deveres às partes que não o ratificarem.</p> <p>Por outro lado, assiste razão ao contribuinte ao arguir a existência de interstício em que os atuais operadores aeroportuários, ao continuarem na gestão dos aeroportos, poderão celebrar contratos à despeito da adstrição do ativo a um novo explorador, a qual se dá pela ratificação do novo Contrato Concessão. Assim, a fim de elidir a disparidade existente pela assunção de deveres que já se impõe ao Concessionário mesmo antes da eficácia do contrato, pela sua simples ratificação, o item 3.1.7.1 será alterado, de maneira que já "a partir da assinatura do Contrato de Concessão, a</p>

celebração de novos contratos, bem como a renovação e/ou aditamento de contratos existentes entre o Operador Aeroportuário e terceiros para contratação de serviços ou autorização de atividades comerciais, deverão ser encaminhados para aprovação da Concessionária."

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4235
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT SZENTIVANYI
CONTRIBUIÇÃO
<p>1.2.1.10. Receita Teto (por Passageiro) (RT): valor máximo, determinado pela ANAC, da Receita Regulada por Passageiro tarifado que poderá ser obtido pelo operador aeroportuário. Para fins desta cláusula, a Receita Regulada por Passageiro deverá ser entendida como:</p> <p>1.2.1.10.1 a receita líquida por Passageiro da concessionária, após deduzidos quaisquer incentivos ou descontos.</p> <p>1.2.1.10.2 não deverá incluir qualquer valor não retido pela Concessionária.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Esta proposta tem como objetivo oferecer aos licitantes maior clareza para orientá-los para a correta aplicação do conceito de Receita Teto introduzida nesta nova rodada.</p> <p>Para tanto, propõe-se uma desdobramento para descrever explicitamente o conceito de Receita Teto, que deve considerar as receitas efetivamente arrecadadas pelo operador aeroportuário.</p> <p>Além disso, deve ser claramente descrito que os valores que não são retidos pelo operador do aeroporto não devem ser considerados no conceito de Receita Teto e deverão ser cobrados adicionalmente à Receita Teto.</p> <p>Este é o conceito adotado em outras jurisdições, como Reino Unido e Portugal.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a Receita Regulada considerada para fins de cálculo do cumprimento da Receita Teto por Passageiro será aquela efetivamente auferida pela Concessionária (ou seja, o que importa é a tarifa efetivamente paga pelo usuário). Ademais, vale esclarecer que o Adicional do FNAC (incidente sobre a tarifa de embarque internacional) não é considerado no cálculo da Receita Regulada.</p> <p>Cumprir informar que será incluída a definição de Passageiro Tarifado com a seguinte redação: "Passageiros Tarifados: Passageiros que embarcam no aeroporto, incluindo passageiros em conexão, sobre os quais não incidem quaisquer isenções ou benefícios tarifários previstos em leis ou atos normativos vigentes."</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4236
NOME DO CONTRIBUINTE
RICARDO APARECIDO MIGUEL
CONTRIBUIÇÃO
<p>No interesse do desenvolvimento do transporte aéreo no Brasil, a Associação Brasileira das Empresas de Serviços Auxiliares do Transporte Aéreo – ABESATA – vem, por intermédio de seu Presidente, enviar colaborações para as novas rodadas de concessões aeroportuárias sem, contudo, oferecer informações úteis para a reflexão e correção das rodadas praticadas anteriormente.</p> <p>O documento em anexo, proveniente da IATA, tem o nosso apoio. E mais.</p> <p>A ABESATA defende formas mais robustas de regulação econômica a serem aplicadas, especialmente onde a privatização total é empreendida. Também é recomendado que os entes Reguladores sejam centralizados, ações de fiscalização padronizadas, adequadamente financiados, independentes e com um mandato claramente definido, incluindo embasamento legal.</p> <p>A ABESATA solicita ao Governo que consulte os operadores aéreos bem como as Empresas de Serviços Auxiliares ao Transporte Aéreo, suas Associações representativas e grupos de consumidores durante qualquer plano para mudar a governança ou a propriedade dos aeroportos.</p> <p>A ABESATA sugere ao Governo Brasileiro, quando considerarem o valor dos ativos aeroportuários, que priorizem os benefícios econômicos e sociais gerados pelo aeroporto no longo prazo, ao invés das receitas em dinheiro de curto prazo, que podem ser geradas por qualquer venda ou concessão.</p> <p>Incentiva os governantes a protegerem os interesses dos consumidores e dos usuários do aeroporto, estabelecendo proteção regulatória forte e apropriada, para qualquer privatização ou corporatização, que assegurem eficiência de custos nas tarifas e preços específicos e melhorias nos níveis de serviço.</p> <p>A ABESATA apoia as contribuições da IATA, em especial quanto à observação da metodologia do “building block” que não deve incluir nenhuma taxa de concessão para evitar possíveis efeitos de repasse. E ainda o fato de que a ANAC deve emitir diretrizes sobre o que constituiria uma transparência adequada de maneira que facilitaria o próprio processo de consulta ou de operação. Como por exemplo, podemos citar o fato de que as atuais concessões aeroportuárias, sem exceção, não demonstram (e não fornecem) o valor de aluguel cobrado na área operacional, pago por empresa aérea ou ESATA, permitindo, veladamente, a escolha de qual empresa pode permanecer no sítio aeroportuário. Assim sendo, não basta a ANAC inserir na sua publicação “Audiência Pública nº 11/2018 – Aspecto de Regulação Econômica” – item 5.2.1” o apoio à não discriminação e à transparência se senão existir método tipificado destes aspectos no contrato de concessão. Se não há transparência não há como certificar a existência ou não da discriminação.</p> <p>A IATA faz uma crítica construtiva quanto ao propósito das concessões e que tem apoio irrestrito da ABESATA. Ela destaca que o documento de consulta apresenta a melhoria da infraestrutura aeroportuária como o principal objetivo das concessões, mas que nas últimas concessões observou ser propósito do governo maximizar o valor recebido nos leilões. Assim, destacamos que ao maximizar os citados valores</p>

o governo criou um incentivo para que os licitantes busquem lucros excessivos, de forma que dispõem os esforços na capacidade para pagar o lance ofertado em leilão. Como resultado, os custos da cadeia de valor aumentaram significativamente, em detrimento do consumidor e do Brasil. A IATA e a ABESATA acreditam que a existência de assimetria de informação no âmbito dos aeroportos com poder de mercado exige a necessária intervenção regulatória, e não a sua desregulamentação. Assim, observamos com preocupação o posicionamento da ANAC de que os custos regulatórios são mais altos do que os benefícios provenientes da regulação nos aeroportos brasileiros.

No tópico “gerenciamento de receita”, a ABESATA acredita em desvantagens em se aplicar um modelo de receita teto tal qual a ANAC está propondo. Por mais que seja avaliado através de uma análise de custo-benefício, o resultado desse modelo pode trazer o abuso do poder de mercado pelo aeroporto, beneficiando alguns grupos em detrimentos de outros."

"2. – Definitions

It is important to establish definitions and KPIs against which measurements can be made and to improve the preparedness for events.

Section 2.1.11 recommends a review of PGI by the Concessionaire as a result of the actual peak hour demand exceeding the PGI peak hour demand by 30% (thirty percent). If demand were to be exceeded by 30% then the capacity would already become very constrained. Exceeding demand by this amount would be reflected in a huge growth in traffic, which must be addressed long before this level is reached. Even a 10% increase would reflect significant growth.

An approach which would deliver greater predictability is one that measures peak hour demand across a series of terminal processors (using several indicators to initiate a detailed evaluation) as part of an annual review in which forecasts are updated and capacity/demand assessments are conducted. This is described in further detail in below under section 5."

"5. – Minimum specifications for the passenger terminal: Airport Master Plan

It is important that all concessionaires include the delivery of a 50 years master plan which considers the ultimate development potential of the airport site. This master plan should be done in formal consultation with stakeholders and shall be signed off by the same stakeholders before it is finalized. No airport infrastructure project should proceed until the agreed Master Plan is in place. Every airport infrastructure project should be linked to and guided by the Master Plan.

The airport master plan should clearly define the capacity trigger points where the concessionaire will need to undertake a demand/capacity analysis agreed by the airlines. Such a study is to be conducted by a qualified and independent third party.

As a reference, please find attached the description of a method for well-defined investments triggers, extracted from the Athens (Greece) contract framework: This document should be used for guidance as an example."

"6. – Airport Infrastructure improvements

IATA proposes to change the clause for all airports so to consider design characteristics according to the peak-hour, therefore having a homogeneous condition for all airports to be conceded. IATA understands ANAC's original intent was to possibly simplify the process, having a less rigorous approach for the airports with less than one million passengers per year. A homogenous planning criteria, besides being an internationally recognized methodology which provides clear planning parameters, does not generate unnecessary burden for the concessionaire, while also supporting the consultation process adopted by the Agency. A previous agreement

between the operator and the airlines on the magnitude of eventual investments will lead to better decisions in how the facilities shall be expanded, when they will need to be expanded and including the impacts on operational and capital costs.

In regards to the expansion of the airport components, including passenger terminal, baggage system, apron, parking and other facilities, IATA recommends to use a planning horizon of 5 years of extra capacity beyond the expected opening date of each facility, instead of planning for passenger peak-hour demand on specific months, as described in the first item for each airport. The 5 year horizon represents an assumed timeframe to conduct the capacity analysis, planning, design, approval, construction and testing of new infrastructure.

This is in line with international best practices in terms of investment cycles, avoiding a too frequent repetition of infrastructure planning processes."

"7. – Infrastructure Management Plan (PGI)

IATA is concerned that the presentation of the PGI 180 days after signature of contract does not allow time for proper consultation with the airlines. For the sake of proper discussion and agreement on the capital expenditure, IATA suggests to use as a reference 12 months for the parties to come to an understanding for the requirements for each site.

In this sense, clause 7.3 stipulates the mere presentation of the PGI to the airlines. IATA kindly requests that this be amended so that a thorough consultation process is put in place from the very early stages of the PGI discussions. Joint determination with the airlines flying to a given airport of operational requirements, traffic forecasts, operational and capital costs, amongst other relevant project items is the only proven process to deliver a consistent and coherent plan for the future development of the site.

In regards to the anticipated review of the PGI, IATA's understanding of the current text assumes that a degradation of the service level is intrinsic for the period between the verified excess demand in regards to the originally planned passenger volumes, and the commissioning of new facilities.

In order to stimulate a better alignment between airports and airlines, IATA recommends that the parties meet at least once a year to review certain business indicators, including anticipated demand for the next 5 years (please refer to comments to Chapter XV to the concession contract).

The concessionaires should prepare a 20 year forecast as part of the master plan development. In addition, the concessionaires should undertake an annual forecast review in order to determine how the revised forecasts compare with the long term forecast and adjust the forecast for the next five years accordingly.

Taking advantage of such yearly meetings, if the annually revised forecast demand for the following five years is expected to significantly exceed the five year demand, a review of the PGI should be initiated.

This would be part of the concessionaires' requirement to publish their annual capacity assessment. It is important to note that the target level of service 'Optimum' represents a range. In order to avoid the possible service level degradation effects, IATA proposes that a review of the PGI be initiated before the 'Under Provision' level is reached. Here again the example of Athens can be used as guidance to structure this.

Lastly, the requirement for an airport handling 100.000 passengers per year to conduct a detailed "computer simulation modelling" may not be cost-effective, realistic or desirable. IATA recommends that this clause applies exclusively for airports with more than five million passengers per year, and be adjusted to be more balanced for the medium and smaller airports.

As long as the appropriate level of detail is provided, in line with international best practice, the parties will have the opportunity to agree on a methodology for presentation that demonstrates the balance of the airport components. Furthermore, assuming that clause 7.11.2.2.2 is kept, ANAC can always request computer simulations if not comfortable with the results provided.

In regards to item 7.11, IATA's understanding is that it is the sole responsibility of the concessionaire to produce the ACI and PMI as per items 7.11.1 and 7.11.2, with no external or independent oversight. In that sense, IATA suggests that ANAC considers consultation by the concessionaire with the airlines to provide for a balanced and aligned approach in regards to the maintenance and expansion needs, which should be in line with the master plan."

"8. – Service Quality (Q factor)

In regards to the Q factor, IATA assesses that the current upside to the "Q" factor only serves the purpose of the concessionaires, as it generates the opportunity for an extraordinary return to the investors. IATA is convinced that ANAC understands the market powers and especially the pressures from the society and the political environment for a competitive and inclusive sector.

In that sense, and based on the dynamics of the aviation market, IATA believes that consumers are not willing to pay for a level of service that exceeds their needs. For that reason, IATA urges ANAC to revisit the definition of the bandwidth of the "Q factor" and remove its bonus aspect.

For the avoidance of doubt, a rebate mechanism should be maintained if the regulated companies deliver a lower than agreed service level. Airlines and passengers pay a price for an expected service level. If such service is lower than expected, it would mean that users paid more than what they should, and therefore should receive a rebate for having paid excessively in the first place.

In terms of the composition of the Q factor itself, please refer to IATA's comments for Appendix C below. "

"Appendix A

As per item 7.11.1, the concessionaire is to present an ACI as per Appendix A. IATA starts by admitting not having full understanding of the consequences and requirements derived from the presentation of the ACI to ANAC. With the above in mind, IATA kindly inquires if the definitions under item 1 would not generate undesirable incentives in terms of the quality of the infrastructure. Airlines and passengers do not required nor are not willing to pay for infrastructure that exceed their operational and service expectations.

Under this construction, IATA would suggest to redefine the criteria as below:

- Meets Agreed Standard – no operational deficiencies, standards met
- Does Not Meet Agreed Standard –operational deficiencies, standards not met"

"Appendix B

In regards to the parameters for minimum dimensioning of infrastructures, IATA recommends the use of the 'optimum' level of service for planning purposes, as per the guidelines contained in the Airport Development Reference Manual (ADRM), a joint publication by IATA and ACI (Airports Council International).

The airport environment and the operational and planning requirements are in constant evolution to meet the current and future demands from the business and the travelers. In order to keep pace and provide guidelines for airport planning, IATA and ACI are committed to update the ADRM on a regular basis. Both organizations anticipate that digital transformation of airports will lead to several of the currently

displayed planning references, many of them incorporated in Appendix B, to look very different or completely disappear in the coming 5 to 10 years.

IATA believes it is difficult to justify the definition of a parameter like “occupancy time per component” in a concession contract. IATA anticipates that the parameters will be different by airport and even in the same airport when the traffic mix changes, increasing complexity and more likely to become a point of tension between ANAC and the concessionaire, to the detriment of all stakeholders, including airlines and passengers.

Therefore, to avoid quoting figures and using an internationally accepted reference, such as the ADRM, will allow for a simpler, more flexible and coherent use of the required minimum parameters for the life of the concession contract. IATA understands that allowing for the parties to jointly determine such criteria, to be vetted by the Regulator prior to its implementation, helps align business objectives to the market demands, and avoids the risk of imposition unnecessary costs to the operation. Furthermore, this development is completely aligned with and would be interpreted a natural result of the current proposals of the Agency to no longer determine ex-ante criteria for the Q and X factors.

In regards to the formula proposed under item 1, IATA is not convinced that it is representative for investment triggers, nor that it would be an accurate tool to analyze capacity. As previously mentioned, capital investment triggers should be exclusively based on a detailed demand/capacity analysis once the demand trigger point, previously defined, is reached (please see the Athens airport example).

IATA anticipates that the use of this formula will most likely result in under provision of service levels as an investment will only be triggered when Capacity / Demand is smaller than 1. As per the proposed approach, detailed planning will only initiate at that point, with the subsequent obtaining of permissions and construction start, which can take up to 3-5 years to be completed depending on the complexity. This will mean that at least 3-5 years of operation will transpire where capacity is below demand, with a degraded level of service and the potential of loss of business opportunities for the parties, including the city and region served, its economies and society.

In that sense, IATA recommends removing the use of a formula as an investment trigger. The reasons for that are:

- o An airport is a very complex and dynamic infrastructure with many inter-related sub-systems. A simplified formula will never be able to reflect that complexity and the concession contract runs the risk to be “triggering” investments that are not well timed (too soon or too late) or that are no longer relevant;
- o Airport infrastructure projects have a very long process before they can be activated (planning, design, approval, construction and testing). This can result in lead times of up to 5 years before the new infrastructure enters into service. For this reason, the formula provided will result in the infrastructure being provided too late (only triggers investments when demand already exceeds capacity);
- o Whatever methodology is used, it needs to consider the forecasted demand and ensure that infrastructure is able to provide adequate capacity for at least the minimum number of years required to deploy new capacity;
- Focusing only in processing areas and fixed parameters can result in neglecting other areas that have a significant impact on capacity for the airport (i.e. circulation spaces, airside infrastructure elements, baggage handling system, surface access or other airport support elements).

It is international best practice to use demand triggers. This demand triggers should be carefully assessed and be defined providing sufficient lead time for the infrastructure to be built before demand significantly exceeds capacity.

The demand triggers should be defined with the relevant parameters for each area of the airport. For instance:

- o Airside Infrastructure triggers should be linked to aircraft movements (annual / peak hour);
- o Passenger terminal triggers should be linked to passenger demand (annual / peak hour);
- o Baggage handling triggers should be linked to bag processing demand;
- o Cargo triggers to cargo throughput;
- o Fueling infrastructure triggers should be linked to aircraft fueling demand (annual/peak);
- o Etc.

These demand triggers should never automatically trigger a capital program. A full demand / capacity assessment should always be undertaken to understand the root causes of the capacity issue and target the infrastructure development projects to solve those capacity constraints.

Please note that technological changes and process changes can improve the capacity of an airport significantly without the need to construct additional infrastructure. Therefore, the outcome of a demand / capacity analysis may result in a need to change the demand triggers.

In that sense, IATA recommends to change this clause to require the airport to annually publish their capacity assessment in comparison to the demand triggers. This will give the concessionaire more flexibility to justify that capacity and consult with the users on ways to improve the capacity, potentially postponing capital programs."

"Appendix C – Airports with more than five million passengers per year

As per item 7, airlines need to be consulted in regards to Service Quality Plan (PQS). IATA believes the desired approach should be to mandate the establishment of a Service Level Agreement (SLA, or PQS) between airport and airlines, allowing the parties more flexibility to prioritize what elements are important for the operation.

SLA's typically include airline-facing services provided by the airport, fostering operational alignment and efficiency gains. The currently proposed items under the PQS need to be expanded to include other airline-facing services.

On an additional note, SLA's allow airlines to co-determine with the airport the "value for money" for the services being delivered, as airports are typically of monopolistic. Furthermore, the ultimate objective of SLA's should be for the parties to guarantee a stable and predictive operational environment, which intrinsically affects passengers positively, while aiming at reduced unit cost.

In that sense, the Secretariat for Civil Aviation (SAC) lead a working group composed by ANAC, ANEA, ABEAR and IATA that elaborated a draft of a SLA framework to be used by the parties. IATA believes it is a good starting point for the purposes of the PQS. IATA is ready to work in collaboration with ANAC to further develop such a concept. Please see attached IATA's position on service level agreements.

IATA recommends adding a clause where all parameters included in the appendix for the PQS (SLA) can be changed if an agreement between the concessionaire and the users is reached through consultation.

In regards to item 14, airlines are intrinsically competitive and have differentiated products, offering their passengers various service levels which range in price. Passengers choose their airline based on product and price. An airline's service level

is a product decision and a business decision which should not be subjected to hard limits defined in any concession agreement. Airlines are not contractual parties to a concession agreement. Therefore, we do not believe such a provision belongs in a concession contract but rather part of an airport/airline consultation covering provisions for a smooth operation.

In regards to the concessionaires disclosing their performance for the quality indexes (IQS), IATA recommends that the concessionaires be asked to publish the monthly results in a clearly and easily identifiable section in their websites.

For the events in which the concessionaire incurs in a service delivery failure, ANAC requires the concessionaire to elaborate an action plan in which consultation is included. For the sake of guaranteeing the necessary level of attention and action, IATA recommends to introduce an escalation clause. Please refer to item 6 of the attached position paper on SLA best practices.

JUSTIFICATIVA

Embora a consulta aos usuários seja um dos pilares para definir cobranças, isso não elimina a necessidade de intervenção regulatória.

A determinação prévia pela ANAC das exigências mínimas de expansão da infraestrutura e o prazo para sua conclusão em um dado aeroporto, como uma obrigação contratual, não se mostrou um mecanismo adequado. Na maioria dos casos, as expansões da infraestrutura estavam muito além da necessidade real de atender à demanda. Como tal, as concessionárias expandiram suas instalações e agora são deixadas como “elefantes brancos”, que precisam ser pagos e mantidos. A ABESATA sugere que o foco de uma concessão seja estritamente operacional, faseado e de baixo custo. E que possamos ter no contrato a previsão de subsídio cruzado no aluguel/cessão de área pela administração aeroportuária: - As áreas no Lado Ar devem ter valores menores do que as áreas no Lado Terra. Usa-se a Resolução Anac 302/2014 como referência. Entretanto a ABESATA não se opõe que as áreas operacionais compreendidas nos incisos II a V do artigo 2º da referida Resolução e que estejam no Lado Terra deixem de estar no rol de área essencial a ser subsidiada pelas áreas aeroportuárias classificadas como “comercial”. O que não se faz salutar para o desenvolvimento do transporte aéreo no país é a contumaz cobrança abusiva de preço na cessão de área de manobra, rampa, guarda e manutenção de equipamento aéreo ou de apoio de solo.

As várias rodadas de concessões no Brasil certamente trouxeram novas vivência. E com isso novos métodos de edital e de contrato de concessão. Consequentemente, é necessário a ANAC criar normas de padronização de procedimentos operacionais e métodos de cobranças de preço específico/tarifas a fim de evitar a atual situação em que existem diversos brasis no setor aeroportuário. Lembro que os investidores e operadores nessas privatizações são oriundos de vários países e culturas e temos por aqui uma extensa malha aérea doméstica que merece operação similar para a manutenção da eficiência.

Por fim, a ABESATA argumenta ainda que a hipótese do “baixo preço” praticado pela INFRAERO e a liberdade da concessão aeroportuária em majorar seus preços contraria o princípio da segurança jurídica e da não surpresa, e fere diretamente a garantia de previsibilidade sobre os valores que deverão ser pagos. Neste diapasão, faz-se necessário que o contrato de concessão contemple limite de percentual de reajuste ao ano.

RESPOSTA

A Anac agradece a contribuição e esclarece que:

(i) o item 2.1.11 do PEA prevê que o Plano de Gestão da Infraestrutura deverá ser revisado antecipadamente, caso as demandas prevista e realizada em um determinado ano diverjam em 30%. Trata-se de um gatilho de revisão documental, pois as revisões ordinárias do PGI devem ser realizadas quinzenalmente e, neste intervalo, pode haver, em função de diversos fatores, esta diferença entre a demanda projetada e a realizada. Isto não significa que os parâmetros de nível de serviço na operação do aeroporto possam ser extrapolados em 30%. De acordo o item 3.1.5 do PEA, o nível de serviço deve, obrigatoriamente, a partir do início da Fase II, ser atendido durante todo o prazo da concessão.

(ii) os requisitos do Plano Diretor estão definidos em regulação técnica da ANAC, os quais também tem interface com a Autoridade Aeronáutica brasileira.

No Contrato de Concessão, o planejamento da expansão balanceada, com o provimento de capacidade de infraestrutura dentro dos parâmetros de níveis de serviço contratuais, é apresentado pela Concessionária na forma do PGI, para o prazo de vigência da concessão, que varia entre 20 a 30 anos. Autores referenciados, a exemplo de Neufville & Odoni, sugerem que um horizonte de 20 anos representa prazo razoável para realização de planejamentos de longo prazo em aeroportos, devido às grandes variações de demanda ao longo dos anos e das alterações de condições de contorno de planejamento, além do surgimento de novas técnicas construtivas e de novas tecnologias. Portanto, considerando o propósito do PGI, já praticado nas outras rodadas de concessão de aeroportos, entende-se que o prazo a ser considerado nos estudos de planejamento está coerente com o objetivo almejado.

(iii) Quanto aos parâmetros mínimos de dimensionamento aplicáveis aos aeroportos de menor demanda, entende-se que a experiência da ANAC na operação desses aeroportos, corroborada pelos conceitos utilizados nos EVTEA, permitam a elaboração de modelo diferenciado, sem que este implique em abrir mão de performance da Concessionária no atingimento do Nível de Serviço esperado. Tal metodologia é apresentada com a finalidade de adequar os conceitos à realidade e à peculiaridade da operação realizada nesses aeroportos, cujo design difere bastante do que se verifica em aeroportos maiores. Todavia, aproveitando-se o ensejo, informa-se que a tabela I do Apêndice B contida no PEA será revisada, de maneira a melhor refletir o modelo empregado por ocasião dos estudos.

Com relação aos horizontes de expansão, o Contrato de Concessão prevê a necessidade de investimentos imediatos na Fase I da Concessão, sobretudo para os terminais de passageiros e as infraestruturas diretamente associadas a este empreendimento, em função da demanda máxima representada pela(s) aeronave(s) de maior capacidade de passageiros que operem voos comerciais no aeroporto, adicionada uma margem de 30%, que representa um horizonte mínimo de capacidade até que o próximo gatilho seja disparado. Já na Fase II, a periodicidade de realização dos investimentos segue racional análogo ao das demais rodadas de Concessões de Aeroportos, em que o objetivo é o pleno atendimento ao nível de serviço durante todo o prazo da Concessão.

Por fim, entende-se que os requisitos de habilitação técnica definidos para o leilão pressupunham experiência e expertise necessárias para a garantia da execução do planejamento de uma infraestrutura balanceada e compatível à demanda e às necessidades dos usuários, dispensando a prescrição antecipada da demanda pelo Poder Público.

(iv) quanto ao prazo para apresentação do PGI, informa-se que este será alterado, acatando-se a sugestão, passando a ser de 12 (doze) meses, contados da eficácia do Contrato de Concessão.

No que se refere à participação das empresas aéreas, entende-se que o mecanismo previsto nos itens 15.2 e 15.3 do Contrato de Concessão, relativo ao processo de consulta às partes interessadas, seja suficiente para estimular que o plano seja discutido desde o início de sua elaboração.

O item 2.1.11 do PEA prevê que o Plano de Gestão da Infraestrutura deverá ser revisado antecipadamente, caso as demandas prevista e realizada em um determinado ano diverjam em 30%. Trata-se de um gatilho de revisão documental, pois as revisões ordinárias do PGI devem ser realizadas quinquenalmente e, neste intervalo, pode haver, em função de diversos fatores, esta diferença entre a demanda projetada e a realizada. Isto não significa que os parâmetros de nível de serviço na operação do aeroporto possam ser extrapolados em 30%. De acordo o item 3.1.5 do PEA, o nível de serviço deve, obrigatoriamente, a partir do início da Fase II, ser atendido durante todo o prazo da concessão.

Quanto à periodicidade de ocorrência das reuniões entre a Concessionária e as empresas aéreas, entende-se que a definição não deva ser objeto de regulação por meio do Contrato de Concessão. Acredita-se que os mecanismos contidos no Capítulo XV do Contrato sejam suficientes para estimular a discussão entre as partes, que deverá ocorrer conforme a necessidade. Entende-se que eventuais intervenções regulatórias nesse sentido possam ocasionar resultados indesejáveis.

No Contrato de Concessão, o planejamento da expansão balanceada, com o provimento de capacidade de infraestrutura dentro dos parâmetros de níveis de serviço contratuais, é apresentado pela Concessionária na forma do PGI, para o prazo de vigência da concessão, que varia entre 20 e 30 anos. A discussão com as partes interessadas deverá ocorrer conforme a necessidade, sem que o Poder Concedente precise atuar no estabelecimento de periodicidade específica, fixando-a no Contrato de Concessão.

Quanto à simulação aeroportuária, talvez não tenha ficado claro, devido a erros de referências contidos no Apêndice G disponibilizado à Audiência Pública. No entanto, esclarece-se que os requisitos de simulação são aplicáveis apenas para os aeroportos que processam mais de 1 milhão de pax/ano. Informa-se que o Apêndice G será revisado.

Por fim, esclarece-se que, tendo em vista que o ACI e o PMI são partes integrantes do PGI, entende-se que, nos termos dos itens 7.2 e 7.3 do PEA, tais documentos estejam contemplados no processo de consulta às partes interessadas.

(v) os incentivos relativos à qualidade do serviço previstos no contrato de concessão para aeroportos com movimentação igual ou superior a 5 mi/pax/ano englobam (i) penalidade por não cumprimento dos padrões definidos no contrato de concessão por dois períodos consecutivos ou não; (ii) decréscimo de até 7,5% a ser aplicado no reajuste anual com base na performance do serviço prestado pela concessionária; e (iii) bônus de até 2% a ser aplicado no reajuste anual com base na excelência do serviço prestado pela concessionária. Dessa forma, verifica-se que o contrato prevê uma gama de incentivos e um peso maiores para o caso de não atendimento dos padrões de qualidade esperados. Contudo, é prevista uma bonificação em casos de superação dos padrões mínimos de qualidade definidos, o que visa a estimular a prestação de serviço de excelência, em um setor reconhecidamente dinâmico e com uma evolução tecnológica constante, o que exige uma modernização e atualização continuada dos serviços prestados. Ademais, importante destacar que a concessão

de aeroportos no Brasil é recente, portanto o fator concorrencial que pode gerar um incentivo natural para a melhoria da prestação dos serviços ainda está em fase inicial, o que também corrobora a escolha regulatória da Agência nesta rodada de concessões em manter os incentivos supramencionados na classe de aeroportos que movimentam mais de 5 milhões de passageiros por ano. Destaca-se ainda que na busca de manter as obrigações contratuais de acordo com as melhores práticas internacionais foi realizado um benchmarking internacional - englobando países com maior experiência no campo de concessão de aeroportos, como por exemplo na Inglaterra e França -, que verificou como prática a adoção de mecanismo de incentivo à prestação de serviço com qualidade a possibilidade de obtenção de bônus pelos concessionários. Ainda no contexto de melhores práticas, foi incorporado ao contrato de concessão a possibilidade de apresentação de uma Proposta Apoiada - a ser apresentada pela Concessionária, com apoio das empresas aéreas -, oportunidade em que poderá ser discutido e apresentado para aprovação da ANAC novos mecanismos de incentivo à qualidade do serviço, incluindo as bandas de decréscimo e bônus previstas inicialmente para o Fator Q. Por fim, no âmbito legal, a Lei Nº 8.987, de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, define como incumbência do poder concedente, no caso a ANAC, o estímulo ao aumento da qualidade do serviço prestado pelos concessionários. Diante de todo o exposto, entende-se que a opção regulatória da Agência em prever a possibilidade de aplicação de bônus no reajuste de acordo com a qualidade do serviço prestado está justificada.

(vi) após a Concessionária inspecionar, analisar e avaliar criticamente as condições das instalações aeroportuárias existentes, de forma recorrente e criteriosa, é por meio do relatório "Avaliação das Condições das Instalações (ACI)" que se registra no Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI) o resultado da avaliação.

De forma coerente, estas análises subsidiam o planejamento e a implementação de ações corretivas e de melhorias, que são inseridas no "Plano de Melhorias da Infraestrutura (PMI)", cujo objetivo é garantir que as respectivas instalações permanecerão em condições operacionais seguras e adequadas, atualizadas tecnologicamente ou até mesmo substituídas. Portanto, entende-se que prescrever parâmetros de atendimento a um padrão previamente acordado não coaduna com o racional contratual do relatório proposto.

(vii) os parâmetros de nível de serviço adotados no PEA foram baseados em estudos que levaram em consideração, dentre outros aspectos, os preceitos contidos no ADRM da IATA. Referem-se a métricas de conforto e de desempenho de processamento e estão, em sua maioria, dentro dos limites do chamado "nível ótimo" do ADRM.

Em face da necessária segurança regulatória e previsibilidade para as partes, entende-se que deve-se prever claramente os valores a serem praticados quando da verificação do cumprimento às obrigações contratuais por parte da Concessionária. Outrossim, o Contrato também prevê mecanismos de revisão dos parâmetros da Concessão, de forma a permitir as repactuações consideradas necessárias.

(viii) o Plano de Qualidade de Serviço - PQS e o Acordo de Nível de Serviço - ANS não devem ser confundidos, apesar de buscarem sempre a melhoria da qualidade do serviço prestado. Diante disso e considerando a contribuição recebida, a ANAC revisou o texto referente a esses assuntos com o objetivo de esclarecer as disposições contratuais. O PQS é um documento em que a Concessionária deve demonstrar o planejamento realizado para assegurar a qualidade dos serviços prestados aos usuários, elaborado após consulta às empresas aéreas, contendo,

minimamente, o disposto no item 9. O Acordo de Nível de Serviço - ANS, por sua vez, trata-se de uma definição de compromissos celebrados entre a Concessionária do Aeroporto e as empresas aéreas com o objetivo de melhoria dos serviços prestados, e ganho de eficiência das operações, sempre respeitando os limites mínimos dos níveis de serviço estabelecidos no contrato. Assim, verifica-se que o PQS tem seu conteúdo mínimo definido no Contrato, o que não pode ser alterado por meio de acordo entre empresas aéreas e aeroporto, já na elaboração dos ANS as partes possuem total flexibilidade para definirem seu escopo e realizar alterações, não podendo contudo resultar em prestação do serviço abaixo dos padrões mínimos estabelecidos no contrato, e tampouco resultar em alteração dos termos do contrato de concessão. Importante reforçar que os protocolos de concordância dos ANS devem ser encaminhados pela Concessionária juntamente com o PQS e caso as partes não cheguem a um acordo, a Concessionária deverá encaminhar à ANAC, juntamente com o PQS, um relatório de consulta (conforme item 15.3 do Contrato de Concessão) contendo as divergências encontradas e justificativas para não realização do acordo.

No que tange às publicações dos resultados mensais dos IQS, informa-se que o item 19 já prevê a sua publicação mensal pelas concessionárias em seus sítios eletrônico. Em relação à sugestão de utilização do procedimento exposto no item 6 do documento ""SLA best practices"" relativo ao plano de ação, cabe informar que o procedimento proposto pode ser componente do ANS a ser celebrado entre a Concessionária e as empresas aéreas, uma vez que aborda procedimentos de gestão interna do aeroporto, e ademais demandaria um alto custo regulatório da ANAC para acompanhar/fiscalizar todos os níveis de abordagem previstos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4237
NOME DO CONTRIBUINTE
THIERRY MONTENEGRO BESSE
CONTRIBUIÇÃO
Ampliar a capacidade de processamento de passageiros e bagagens no aeroporto, incluindo área de movimento de aeronaves, terminal de passageiros, estacionamento de veículos, vias terrestres associadas, e outras infraestruturas de apoio, de modo a prover área e equipamentos adequados para processar no aeroporto, pelo menos, a demanda em embarque e em desembarque equivalente a 1,3 vezes a quantidade de assentos oferecidos para venda pela aeronave representativa de maior capacidade de passageiros a ter operado voos comerciais regulares no aeroporto, no período de 12 (doze) meses compreendidos entre o 23º (vigésimo terceiro) e o 34º (trigésimo quarto) mês da concessão, em embarque e em desembarque, ou 1,3 vezes a quantidade total de assentos oferecidos em simultaneidade.
JUSTIFICATIVA
Sugere-se que se adicione "assentos oferecidos para venda" para que o terminal não seja super dimensionado, em caso de restrições operacionais inerentes ao aeroporto.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. Em relação à sugestão, esclarece-se que o requisito mencionado visa propiciar a adequação da infraestrutura à aeronave que efetivamente tenha operado no aeroporto, independentemente do número de assentos oferecidos para venda, vez que, entre as obrigações para a Fase I-B, também se incluem melhorias que possibilitam a retirada de restrições operacionais (como, por exemplo, de peso máximo de decolagem) que afetem a oferta de assentos ou impossibilitem a venda da totalidade de assentos disponíveis em determinada aeronave da categoria para qual a infraestrutura tenha sido dimensionada.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4238
NOME DO CONTRIBUINTE
TATIANE NOVAES VIANA
CONTRIBUIÇÃO
Documento: Minuta Contrato Item: Anexo 2 – item 5 (Especificações Mínimas dos Terminais de Passageiros) Tipo de contribuição: INCLUSÃO
JUSTIFICATIVA
<p>Seria importante que a ANAC exigisse dos concessionários a elaboração de um Plano Diretor que considere todo o desenvolvimento potencial da infraestrutura até o ano-horizonte da concessão. Esse Plano Diretor deverá ser elaborado dentro de um processo de consultation e aprovado pelos stakeholders pertinentes.</p> <p>Nenhum projeto de infraestrutura deverá ser elaborado antes desse Plano Diretor estar em vigor, o qual deverá por sua vez orientar todos os desenvolvimentos futuros do aeroporto.</p>
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. A respeito do assunto objeto da manifestação, entende-se que o Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI), que a Concessionária, nos termos do contrato, deverá elaborar (em consulta às empresas aéreas, inclusive) e encaminhar à ANAC, contempla as preocupações trazidas pela contribuição.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4239
NOME DO CONTRIBUINTE
FREDERICO BOPP DIETERICH
CONTRIBUIÇÃO
<p>O item 6.8 do edital do leilão prevê que, cumpridas as exigências listadas, a concessionária, seu grupo controlador e o operador aeroportuário anterior serão convocados para assinar o contrato referente ao correspondente bloco de aeroportos. Muito embora o edital contenha dispositivos que versam sobre a recusa da adjudicatária ou de seus acionistas a assinar o contrato, o instrumento convocatório é omissivo sobre eventual recusa ou demora por parte do operador aeroportuário anterior em firmar o contrato de concessão.</p> <p>Ante o exposto, sugerimos que o edital passe a dispor sobre os efeitos do não comparecimento do operador aeroportuário anterior para assinar o contrato, ou ainda sobre os atrasos na celebração do instrumento da concessão por ele causados, sendo certo que nenhum desses eventos pode representar prejuízos para a concessionária.</p> <p>Exemplificativamente, sugerimos que o contrato de concessão passe a vigorar a partir da data de assinatura da concessionária e do Poder Concedente, independentemente do comparecimento do operador aeroportuário anterior.</p>
JUSTIFICATIVA
Justificativa contida na contribuição acima.
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a mesma não será acatada. Conquanto o operador aeroportuário atual dos aeroportos não seja parte da relação contratual estabelecida entre Poder Concedente e Concessionária, por meio da ratificação do instrumento, ele manifesta sua ciência e consentimento, na parte que lhe compete, no que tange à Concessão. Assim, não é conveniente a supressão de sua assinatura.</p> <p>Além disso, impende esclarecer que, para além da assinatura das partes, o contrato só tem plena eficácia quando estiverem implementadas todas as condições suspensivas indicadas no item 2.8 da minuta de contrato de concessão.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4240
NOME DO CONTRIBUINTE
Frederico Bopp Dieterich
CONTRIBUIÇÃO
<p>Conforme restou evidenciado pelas sessões presenciais da audiência pública, uma questão extremamente relevante tanto para os licitantes quanto para a ANAC é o equacionamento da eventual incidência e cobrança do IPTU sobre áreas dos complexos aeroportuários, à luz de recentes decisões proferidas pelo Supremo Tribunal Federal.</p> <p>Todavia, uma análise dos documentos submetidos à consulta pública revela que o contrato de concessão é omissivo sobre o tema, deixando de abordar, exemplificativamente, a dicotomia entre as áreas que geram receitas reguladas (tarifárias) e não reguladas.</p> <p>Sugerimos, assim, que o edital e contrato tragam critérios claros sobre a incidência do IPTU, ou seja, esclareçam de que forma os licitantes deverão considerar (ou não considerar) a incidência de tal tributo para fins de elaboração de seus planos de negócios e de suas propostas comerciais.</p> <p>É importante salientar que, sem o estabelecimento de uma premissa única a partir da qual cada licitante deverá desenvolver seus planos de negócios, torna-se impossível a equalização das propostas, visto que não há bases claras para precificação nas minutas atuais. Em outras palavras, cada proposta poderá se basear em diretrizes diversas, que seguramente ensejarão reiterados pleitos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.</p> <p>Recomendamos que essa alteração nas minutas seja promovida o quanto antes, de forma a evitar que, caso sobrevenham decisões judiciais sobre o tema após a publicação do edital, seja necessário republicá-lo, reabrindo-se o prazo para a elaboração das propostas e retardando a efetiva delegação, pagamento da outorga e início da operação pelas concessionárias.</p>
JUSTIFICATIVA
Justificativa contida na contribuição acima.
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que, acerca das obrigações tributárias, deverão ser as normas editadas pelo ente público a quem a Constituição Federal atribuiu competência legislativa para discipliná-las.</p> <p>Além disso, ressalta-se que segundo o artigo 123 do Código Tributário Nacional, salvo disposição legal em sentido contrário, o presente Contrato de Concessão não pode ser oposto à Fazenda Pública para modificar a definição legal de sujeito passivo das obrigações tributárias correspondentes.</p> <p>No que tange ao Contrato de Concessão, importa destacar que o tratamento a ser dispensado à eventual cobrança de Imposto sobre Propriedade Predial e Territorial Urbana consta do item 5.2.7, não demandando enfrentamento diferenciado frente às demais obrigações tributárias. Em tempo, de todo modo, a redação do item será adequada para melhor definição do risco suportado pelo Poder Concedente.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4241
NOME DO CONTRIBUINTE
Frederico Bopp Dieterich
CONTRIBUIÇÃO
<p>Verificamos que o contrato é omissivo sobre os efeitos de atrasos na concessão decorrentes da não obtenção de licenças, autorizações e permissões emitidas por órgãos da Administração Pública Federal, bem como da demora na obtenção de licenças ambientais.</p> <p>Com efeito, regras aparentemente similares, porém com profundas diferenças foram inseridas nos itens 6.13, 6.24 e 6.29 do Anexo 02 – Plano de Exploração Aeroportuária. Uma análise de tais dispositivos, todavia, revela que são insuficientes para equacionar e alocar riscos que fogem ao controle da concessionária, na medida em que: (i) passou-se a tratar apenas da possibilidade de ampliação de prazos, (ii) tal ampliação se refere apenas aos “investimentos necessários para adequação da infraestrutura e recomposição do nível de serviço”, não englobando outras obrigações da concessionária, e (iii) não há menção sobre isenção de responsabilidade da concessionária por atrasos a que não tenha dado causa.</p> <p>Pelos motivos expostos, recomenda-se sejam inseridos na minuta do contrato dispositivos que efetivamente aloquem os riscos relativos à obtenção do licenciamento necessário, tanto para a concessionária quanto para o Poder Concedente:</p> <p>“5.2. Constituem riscos suportados pelo Poder Concedente, que poderão ensejar Revisão Extraordinária, desde que impliquem alteração relevante de custos ou receitas da Concessionária, nos termos do item 6.24 deste contrato: (...)</p> <p>5.2.14 atrasos decorrentes da não obtenção de autorizações, licenças e permissões de órgãos da Administração Pública Federal exigidas para construção ou operação das novas instalações, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária;</p> <p>5.2.15. 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.”</p> <p>“5.6. Observado o disposto no item 5.5, constituem riscos suportados exclusivamente pela Concessionária: (...)</p> <p>5.6.29 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;”</p>
JUSTIFICATIVA
Justificativa contida na contribuição acima.
RESPOSTA
A ANAC agradece a sua contribuição e informa que em razão da ausência de ingerência do Poder Concedente sobre a atuação dos diversos órgãos públicos envolvidos na emissão das licenças necessárias para funcionamento do aeroporto e realização das obras, assim como diante da dificuldade presente na apuração das

razões que levam ao atraso na emissão dessas licenças, propõe-se que os riscos associados sejam repassados às Concessionárias, a quem cabe tomar as medidas que julgar necessárias para a obtenção das licenças devidas junto aos referidos órgãos.

Além disso, a inserção dos itens 6.19, 6.32 e 6.39 no Anexo 02 – Plano de Exploração Aeroportuária (PEA) tem como objetivo dar maior segurança à Concessionária em face de situações adversas que afetem a execução das obras obrigatórias e que fogem a seu controle, isentando-a dos prazos previstos no Anexo 02 – PEA.

Informa-se, adicionalmente, que será a incluído item, no Anexo 02 - PEA, para esclarecer que em caso de excessivas ampliações de prazos, em decorrência de atrasos imputáveis aos órgãos públicos licenciadores, que comprometam a utilidade do investimento para o Contrato de Concessão, o Poder Concedente poderá suprimir ou alterar a obrigação postergada, assegurada a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato em favor da Concessionária ou do Poder Concedente dependendo dos efeitos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4243
NOME DO CONTRIBUINTE
Frederico Bopp Dieterich
CONTRIBUIÇÃO
<p>Após análise pormenorizada do Anexo 03 – Procedimentos para aplicação das penalidades de multa, identificamos algumas incongruências na sistemática punitiva. De fato, o que se vê na modelagem proposta é que o cálculo da multa com base em percentual da receita bruta anual da Concessionária, além de afrontar os princípios constitucionais da razoabilidade e proporcionalidade, pode provocar o depauperamento da concessão.</p> <p>A aplicação de multa com base na receita do bloco, por infração cometida no âmbito de um aeroporto de menor porte (processamento igual ou inferior a 1mi pax/ano), por certo, comprometerá sobremaneira a gestão e a operação de tal aeroporto. A consequência não poderá ser outra que não o comprometimento da operação do próprio bloco.</p> <p>Por esta razão, sugerimos que, sempre que a infração cometida esteja relacionada ao descumprimento de obrigação contratual relativa a um aeroporto específico (p. ex. a concessionária deixar de manter atualizado o inventário de bens reversíveis de um determinado aeroporto), seja utilizada a receita bruta anual deste aeroporto como base de cálculo da multa a ser aplicada.</p> <p>Outro ponto que merece destaque quanto aos procedimentos de aplicação de multas definidos na minuta do contrato de concessão, são os percentuais de multa previstos no Anexo 3.</p> <p>Veja que, ao fixar multas no valor de 5% da receita anual do bloco, o poder punitivo, essencial para a manutenção do nível de serviço na concessão, se desvirtua de suas finalidades e assume caráter confiscatório.</p> <p>Este excesso de penalização deve ser corrigido, a princípio, para permitir a ampliação da concorrência, sempre desejável para a seleção da proposta mais vantajosa pela Administração Pública. Referida adequação no percentual da penalidade aplicável também terá o condão de assegurar que as penalidades aplicadas cumpram sua função. E, não menos importante, a fixação de valores justos e proporcionais à infração cometida vai garantir que o infrator, efetivamente, efetue o pagamento da multa que lhe for aplicada.</p> <p>Assim, propomos que todas as multas fixadas em 5% sejam reduzidas para 1% da receita bruta anual auferida com a exploração do aeroporto específico em que o evento punível tenha ocorrido.</p> <p>As sugestões propostas além de estarem em consonância com o ordenamento vigente, visam a garantir a viabilidade da concessão, a realização dos investimentos previstos e a melhoria do nível de qualidade dos serviços ofertados aos usuários.</p> <p>Alternativamente, se mesmo diante dos argumentos apresentados, o Poder Concedente entenda que as multas devem continuar a ser calculadas com base na receita bruta anual do bloco, sugerimos que os percentuais aplicáveis sejam reduzidos para 1/3 (um terço) para os aeroportos de menor porte, ou seja, para aqueles com processamento igual ou inferior a 1mi pax/ano, respeitando-se os</p>

princípios da proporcionalidade e razoabilidade na dosimetria da penalidade aplicada para infrações eventualmente cometidas em um aeroporto de menor porte.

Em resumo, sugerimos que:

(i) Os valores das multas sejam calculados com base em percentual da receita bruta auferida com a exploração do aeroporto específico em que o evento punível tenha ocorrido;

(ii) Os percentuais de multa fixados em 5% sejam reduzidos para 1%;

(iii) Alternativamente ao item (i), sugerimos que os percentuais de multas a serem aplicadas às infrações cometidas em aeroportos de menor porte, com processamento igual ou inferior a 1mi pax/ano, sejam reduzidas para 1/3 (um terço).

JUSTIFICATIVA

Justificativa contida na contribuição acima.

RESPOSTA

A ANAC agradece a contribuição, mas informa que, conforme já pontuado no item 199 da justificativa da audiência pública, a opção de cálculo dos valores de multa com base em percentual da receita bruta da Concessionária e de suas eventuais subsidiárias integrais como um todo se fundamentou no fato de que a Concessionária auferir vantagens de todo o bloco, beneficiando-se inclusive de eventuais sinergias que os aeroportos possuam entre si, bem como do sistema de subsídios cruzados.

Tal regra, portanto, encontra-se em perfeita consonância com os princípios da razoabilidade e da proporcionalidade que informam a atividade administrativa. Ademais, almeja-se igualmente evitar a utilização de estratégias contábeis com vistas a buscar reduzir artificialmente a base de cálculo da multa.

Ressalta-se, ainda, que algumas infrações, por sua própria natureza, são necessariamente praticadas no âmbito do bloco, não sendo individualizáveis por aeroporto, o que inviabiliza a adoção da redação alternativa proposta.

Já quanto à proposta de redução das multas fixadas em 5% da receita bruta, informa-se que estas foram previstas apenas em infrações de excepcional gravidade, após criteriosa ponderação. Por esse motivo, a sugestão não será acatada, tendo em vista que o percentual previsto foi estabelecido já considerando os princípios da proporcionalidade e da razoabilidade.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4244
NOME DO CONTRIBUINTE
Fernando Danesi Dzik
CONTRIBUIÇÃO
Considerando que a Contribuição Variável é calculada como um % da Receita Bruta, para evitar qualquer interpretação errônea, sugerimos que a definição de Receita Bruta, para os fins exclusivos deste item, exclua as Receitas de Construção.
JUSTIFICATIVA
Conforme é comum em contratos de concessão similares, e conforme refletido nos estudos financeiros fornecidos, é importante especificar que o cálculo da Contribuição Variável não considerará a Receita de Construção.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. Nos termos do item 2.16 do Contrato, a "A Contribuição Variável corresponderá ao montante anual em reais resultante da aplicação de alíquota sobre a totalidade da receita bruta da Concessionária e de suas eventuais subsidiárias integrais, auferida no ano anterior ao do pagamento". O subitem 2.16.1 especifica que para os efeitos do item 2.16, "será considerada receita bruta qualquer receita auferida pela Concessionária e por eventuais subsidiárias integrais a título de Remuneração, nos termos do presente Contrato". Por fim, o Contrato apresenta a definição do termo Remuneração como "Receitas Tarifárias e Receitas Não Tarifárias auferidas pela Concessionária em virtude da exploração do objeto da Concessão, conforme previsto no PEA". Assim, a regra contratual já exclui de forma satisfatória a Receita de Construção da base de cálculo da Contribuição Variável.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4245
NOME DO CONTRIBUINTE
Fernando Danesi Dzik
CONTRIBUIÇÃO
Poderiam, por favor, confirmar se os documentos financeiros, especialmente o Conjunto Completo de Demonstrações Financeiras auditado, precisam ser submetidos por aeroporto ou por bloco?
JUSTIFICATIVA
Como cada bloco terá que ser organizado e representado por uma única SPE, e toda a análise financeira para o leilão é feita por bloco, a nosso ver, faria mais sentido elaborar e apresentar estas declarações apenas para os blocos, e não individualmente. para os aeroportos.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o Conjunto Completo de Demonstrações Contábeis deve ser apresentado por cada Concessionária de bloco de aeroportos. Não obstante, poderão ser solicitadas informações contábeis específicas de determinados aeroportos conforme previsões em contrato ou em regulamentação da ANAC.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4246
NOME DO CONTRIBUINTE
Luiz Augusto de Teive e Argollo da Rocha
CONTRIBUIÇÃO
Itens 5.2 e 5.6 do Contrato - A matriz de risco do contrato deve ser ajustada, em razão da grande quantidade de riscos comumente alocados ao Poder Concedente que, na minuta de Contrato de Concessão proposta, estão alocados à Concessionária. Nesse sentido, sugere-se que os riscos descritos nos itens listados a seguir, todos alocados à Concessionária, sejam alocados ao Poder Concedente: 5.6.3., 5.6.5, 5.6.7 a 5.6.11, 5.6.22 a 5.6.27. Sugere-se que a Cláusula 5.6.28 seja alterada para prever que quaisquer outros riscos afetos à execução do objeto da Concessão que não estejam expressamente previstos no item 5.6 estarão alocados ao Poder Concedente.
JUSTIFICATIVA
A teoria geral de alocação de riscos prevê que riscos deverão ser alocados em quem melhor pode geri-los. Nesse sentido, entendemos que a matriz de riscos do contrato merece ser revista, com a finalidade de que riscos que sejam oriundos de decisão do Poder Concedente e de entes federativos (como criação de tributos, normativos e novas infraestruturas aeroportuárias) e de atos do operador aeroportuário anterior (quais sejam, aqueles pretéritos à concessão) devem estar alocados ao Poder Concedente.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a regra que norteia uma adequada alocação de riscos é a de atribuição do risco à parte que dispuser de melhores condições para gerenciá-lo. Dessa forma, entende-se que os riscos elencados nos itens 5.5.3, 5.5.5, 5.5.7 a 5.5.11, 5.5.22 a 5.5.27 são melhores gerenciados pela Concessionária. Ainda de acordo com essa racionalidade, o rol de riscos atribuídos ao Poder Concedente permanece exaustivo, enquanto o da Concessionária é exemplificativo e residual.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4247
NOME DO CONTRIBUINTE
THIERRY MONTENEGRO BESSE
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se esclarecer que a assinatura do Contrato de Concessão é por si só um compromisso para adequação da Infraestrutura e que, portanto, quaisquer restrições de slots existentes no aeroporto sejam levantadas a partir dessa data.
JUSTIFICATIVA
Sugere-se esclarecer que a assinatura do Contrato de Concessão é por si só um compromisso para adequação da Infraestrutura e que, portanto, quaisquer restrições de slots existentes no aeroporto sejam levantadas a partir dessa data.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. Em relação ao tema objeto da manifestação, esclarece-se que, da mesma maneira que nas rodadas de concessões aeroportuárias anteriores, as não-conformidades em relação aos regulamentos técnicos da ANAC existentes no aeroporto, quando da eficácia do Contrato, serão tratadas diretamente com a Concessionária no processo de Certificação Operacional.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4248
NOME DO CONTRIBUINTE
Luiz Augusto de Teive e Argollo da Rocha
CONTRIBUIÇÃO
Itens 5.2 e 5.6 do Contrato - A matriz de risco do contrato deve ser ajustada, em razão da grande quantidade de riscos comumente alocados ao Poder Concedente que, na minuta de Contrato de Concessão proposta, estão alocados à Concessionária. Nesse sentido, sugere-se que os riscos descritos nos itens listados a seguir, todos alocados à Concessionária, sejam alocados ao Poder Concedente: 5.6.3., 5.6.5, 5.6.7 a 5.6.11, 5.6.22 a 5.6.27. Sugere-se que a Cláusula 5.6.28 seja alterada para prever que quaisquer outros riscos afetos à execução do objeto da Concessão que não estejam expressamente previstos no item 5.6 estarão alocados ao Poder Concedente.
JUSTIFICATIVA
A teoria geral de alocação de riscos prevê que riscos deverão ser alocados em quem melhor pode geri-los. Nesse sentido, entendemos que a matriz de riscos do contrato merece ser revista, com a finalidade de que riscos que sejam oriundos de decisão do Poder Concedente e de entes federativos (como criação de tributos, normativos e novas infraestruturas aeroportuárias) e de atos do operador aeroportuário anterior (quais sejam, aqueles pretéritos à concessão) devem estar alocados ao Poder Concedente.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a regra que norteia uma adequada alocação de riscos é a de atribuição do risco à parte que dispuser de melhores condições para gerenciá-lo. Dessa forma, entende-se que os riscos elencados nos itens 5.5.3, 5.5.5, 5.5.7 a 5.5.11, 5.5.22 a 5.5.27 são melhores gerenciados pela Concessionária. Ainda de acordo com essa racionalidade, o rol de riscos atribuídos ao Poder Concedente permanece exaustivo, enquanto o da Concessionária é exemplificativo e residual.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4249
NOME DO CONTRIBUINTE
THIERRY MONTENEGRO BESSE
CONTRIBUIÇÃO
Nordeste: Sugere-se que o PEA estabeleça que não haja necessidade de modificar a estrutura da cobertura do TPS de RECIFE, para que o edifício esteja em conformidade com as normas aeronáuticas
JUSTIFICATIVA
A cobertura do TPS de Recife é um obstáculo à Segurança das Operações (superfície de aproximação), porém esta situação não foi identificada nos estudos do EVTEA. A obrigação de modificar tal estrutura traria um impacto significativo no CAPEX e no plano de negócios.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. Em relação à contribuição, esclarece-se que caberá à Concessionária adequar a infraestrutura aeroportuária, de forma a atender aos requisitos contratuais, aos regulamentos técnicos e demais dispositivos legais. Reitera-se, na oportunidade, que o EVETEA não é vinculante. Ou seja, da mesma forma que o proponente não precisará, necessariamente, executar o planejamento de expansão conforme previsto no EVETEA, caso identifique necessidade de realização de adequações para a observância das regras às quais o aeroporto está sujeito, deverá considerar tais adequações em sua proposta. Adicionalmente, lembre-se que há possibilidades diferentes para atingir o desempenho previsto, de forma que o proponente deverá avaliar e precificar sua decisão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4251
NOME DO CONTRIBUINTE
THIERRY MONTENEGRO BESSE
CONTRIBUIÇÃO
Sudeste: Acreditamos que os valores das Infrações Relacionadas com Obras e Investimentos, em particular a relacionada com as obras do lado ar de Macaé, calculados com base em um percentual da receita bruta da Concessionária, devem ser limitados a, no máximo, 2 meses.
JUSTIFICATIVA
<p>O limite de tempo proposto corresponde a uma penalidade total no valor de cerca de 50% da receita bruta do Concessionário. Acreditamos que tal penalidade, nesta proporção, permite alinhar os interesses entre os poder concedente/ interesse publico e o cumprimento das exigencias contratuais, buscadas no espirito do contrato.</p> <p>As multas ilimitadas têm um significativo impacto negativo na estratégia de financiamento e Contrato de Construção</p>
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. Esclarece-se que o valor da penalidade aplicável em caso de não realização de investimentos em infraestrutura aeroportuária, apesar de calculado com base na receita da Concessionária, tem seu valor de referência definido a partir do custo do empreendimento. O objetivo desse mecanismo, aplicável nos casos de infrações de natureza continuada, é penalizar o operador que descumpra a obrigação de forma proporcional ao tempo de atraso na realização do investimento, incentivando, desta forma, a conclusão das obras tanto mais rápida quanto possível.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4252
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida Lemos de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
Sugerimos a exclusão das cláusulas 4.18.2 e 5.28.1.
JUSTIFICATIVA
<p>A execução da Garantia de Proposta em razão da desconformidade dos documentos de habilitação com as regras do edital não possui base legal e viola os princípios da razoabilidade e proporcionalidade. Além disso, é importante lembrar que a conformidade dos documentos de habilitação com os requisitos do Edital, quando produzidos por empresas estrangeiras, não é um tópico tão objetivo quando pode parecer para as empresas locais/brasileiras.</p>
RESPOSTA
<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>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4253
NOME DO CONTRIBUINTE
THIAGO PEREIRA CARVALHO
CONTRIBUIÇÃO
Anexadas seguem as contribuições da JURCAIB para a audiência pública em questão.
JUSTIFICATIVA
Anexadas seguem as contribuições da JURCAIB para a audiência pública em questão.
RESPOSTA
Conforme subitens

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4254
NOME DO CONTRIBUINTE
ITALO EDUARDO BARBOSA BRITO
CONTRIBUIÇÃO
<p>Atual: 7.1. Em até 180 (cento e oitenta dias) dias a contar da Data de Eficácia do Contrato e a cada 5 (cinco) anos a partir de então, por meio da Revisão Ordinária do Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI), a Concessionária deverá apresentar à ANAC o PGI para cada Aeroporto do Bloco para todo o período da Concessão.</p> <p>Proposta: 7.1. Em até 12 (meses) dias a contar da Data de Eficácia do Contrato e a cada 5 (cinco) anos a partir de então, por meio da Revisão Ordinária do Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI), a Concessionária deverá apresentar à ANAC o PGI para cada Aeroporto do Bloco para todo o período da Concessão.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>O prazo de 180 dias para apresentação do PGI poderá não ser suficiente para uma adequada discussão e consulta às companhias aéreas. Sugerimos a alteração deste prazo para 12 meses.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição. Informa-se, a respeito do prazo para apresentação do PGI, que este será revisado, atendendo-se à proposta em análise, qual seja de 12 meses, contados da data de eficácia do Contrato de Concessão.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4255
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida Lemos de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
Sugerimos a inclusão da cláusula 4.42.5 no Edital, a qual deverá ser escrita como segue: “Para a comprovação da regularidade fiscal e trabalhista disposta nesta Subseção, a certidão positiva com efeitos de negativa será considerada suficiente para comprovar a regularidade da Proponente.”
JUSTIFICATIVA
Esta contribuição é necessária para assegurar que a certidão positiva com efeitos de negativa será aceita
RESPOSTA
A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que a previsão do Edital, da forma posta, já flexibiliza a possibilidade de comprovação de regularidade fiscal dos proponentes. Nesse sentido, o item 4.43 cuida da apresentação de certidão positiva, ocasião em que o Proponente poderá demonstrar, com documentação complementar, sua situação regular. Adicionalmente, informa-se que 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.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4256
NOME DO CONTRIBUINTE
GABRIEL AVENA PIRES DE SOUZA
CONTRIBUIÇÃO
Considerando que a Cláusula 4.2 do Contrato de Concessão estabelece que a Concessionária está autorizada a ceder fiduciariamente aos Financiadores, nos termos do artigo 28-A da Lei 8.987/95, os créditos decorrentes das Receitas Tarifárias e Não Tarifárias, com o objetivo de garantir contratos de financiamento, até o limite que não comprometa a operacionalização e a continuidade da prestação do serviço, é correto afirmar que a Concessionária também está autorizada a ceder fiduciariamente suas ações e também todos os direitos emergentes provenientes do Contrato de Concessão, como garantia para os contratos de financiamento de longo prazo, não sendo para isso necessária a autorização prévia da ANAC / Poder Concedente?
JUSTIFICATIVA
O pacote financeiro de garantias usual para concessões semelhantes inclui a criação de garantia sobre as ações da Concessionária, os direitos creditórios e os direitos emergentes do Contrato de Concessão.
RESPOSTA
Sim, o entendimento está correto. Não é necessária autorização prévia pela ANAC.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4257
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida Lemos de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
Sugerimos a alteração da redação da cláusula 1.6 da Minuta de Contrato para: “1.6. No caso de extinção dos índices econômicos indicados neste Contrato e seus Anexos, os índices que deverão substituí-los deverão ser acordados entre a ANAC e a Concessionária”.
JUSTIFICATIVA
A alteração dos índices econômicos indicados impacta a estrutura econômico-financeira contratual e, por isso, não pode ser definida de forma discricionária pela ANAC.
RESPOSTA
A Anac agradece a contribuição e informa que os índices econômicos utilizados no contrato são índices oficiais estabelecidos pelo governo, de forma que, em caso de extinção destes, é razoável que sejam substituídos por novos índices oficiais instituídos pelo órgão competente para tal e que, na ausência de índices oficiais substitutos, sejam definidos pelo órgão do governo responsável pela gestão do Contrato.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4258
NOME DO CONTRIBUINTE
Luiz Augusto de Teive e Argollo da Rocha
CONTRIBUIÇÃO
Itens 5.2., 6.24 e 6.24.1 do Contrato - A redação deve ser alterada para prever que, no caso de ocorrência de qualquer uma das hipóteses previstas como risco alocado ao Poder Concedente que impacte alteração de custos ou receitas, a Concessionária terá direito à revisão extraordinária do Contrato. A redação atual prevê que a revisão extraordinária só será cabível em caso de alteração relevante dos custos ou receitas da concessionária.
JUSTIFICATIVA
Se o risco é alocado ao Poder Concedente, deve ser assegurado à concessionária o direito a revisão extraordinária em caso de ocorrência do mesmo, independentemente da relevância do impacto. Tal premissa é assegurada às concessões pela Constituição Federal, pela Lei 8985/1995 e pela Lei 8.666/1993.
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o intuito desse requisito não é obstaculizar possíveis pedidos de Revisão Extraordinária, ou limitar consequências às alterações sofridas pela Concessionária no âmbito da exploração do serviço público, mas sim conferir a correta aplicabilidade dos preceitos teóricos envolvidos na questão, o cumprimento do critério presente em todos os demais Contratos de Concessão e com base em critério objetivo reduzir a insegurança jurídica associada à discricionariedade do regulador ao definir, caso a caso, quais alterações seriam consideradas (ir)relevantes.</p> <p>Cumprir registrar que o requisito da alteração relevante se faz presente desde a primeira rodada de Concessão, de forma que contribui para o aperfeiçoamento do processo de Revisão Extraordinária estabelecido pela Agência. Nesse sentido, o racional econômico da cláusula é justamente captar as alterações que tenham impacto na equação econômico-financeira, na mesma medida em que direciona o olhar do regulador para aquilo que realmente tenha o condão de causar impacto no Contrato, contribuindo com a própria noção da eficiência administrativa.</p> <p>Conforme dispôs a Justificativa submetida à Audiência Pública nº 12/2017, o critério de alteração relevante vigente (Resolução nº 355/2015), ao estabelecer vínculo entre eventos de diferentes naturezas, permite que qualquer impacto seja relevante em algum momento, dependendo apenas da cumulatividade de impactos ou do tempo, conforme estabelecem os §1º e §3º do artigo 2º da norma vigente. Com efeito, isso é o mesmo que ignorar o conceito de relevância trazido pelos Contratos de Concessão, tornando inócua sua aplicação. Nesse sentido, torna-se fundamental objetivar sua aplicação contratualmente.</p> <p>O texto constitucional, no que a doutrina se refere ao princípio da intangibilidade da equação econômico-financeira, revela que esse direito não é absoluto, visto que se deve interpretar e balizar tal princípio nos moldes da legislação infraconstitucional. Legislação que, por sua vez, também traz comandos claros de que o direito ao equilíbrio não se consubstancia como algo absoluto. A Lei 8.987/95, por exemplo,</p>

traz disposição expressa que condiciona o direito ao cumprimento de certos requisitos: “quando comprovado seu impacto”; “sempre que forem atendidas as condições do contrato”.

O Tribunal de Contas da União, por sua vez, estabeleceu requisitos para o reequilíbrio econômico-financeiro de contratos administrativos, notadamente quando da ocorrência de fato do príncipe. Os ensinamentos jurisprudenciais da Corte de Contas revelam que se deve respeitar três requisitos para a aplicabilidade da teoria em comento, quais sejam: nexa de causalidade, imprevisibilidade do ônus, materialidade. Nessa esteira, destaca-se o entendimento jurisprudencial do TCU em relação ao restabelecimento da equação econômico-financeira original em decorrência da instituição de tributos antes inexistentes, conforme Acórdão 45/1999, Acórdão 698/2000, Acórdão 538/2008.

O entendimento jurisprudencial da Corte de Contas afirma que a materialidade do fato é elemento necessário para que se configure a alteração do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, configurando-se como requisito necessário na análise da revisão extraordinária. Constata-se que alterações de baixa magnitude não apresentaram, na opinião do tribunal, materialidade suficiente a fim de ensejar o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos.

Do ponto de vista doutrinário, convém ressaltar que parcela importante do direito administrativo brasileiro (referenciada ao final) defende que não é qualquer alteração que abala a estabilidade da equação econômico-financeira do Contrato de Concessão, na medida em que termos como “reflexos fortes na sua execução”, “restabelecer equilíbrio toda vez que de alguma forma mais profunda for ele rompido”, “o impacto for relevante na quebra da equação”, “onera substancialmente a execução do contrato administrativo” são defendidos por essa importante parcela da doutrina administrativista para que se configure a possibilidade do reequilíbrio contratual. Nesse sentido, percebe-se que o requisito contratual da alteração relevante converge com os ensinamentos supracitados.

Portanto, a definição do critério de alteração relevante, ao passo que dá efetividade a um importante conceito presente nos Contratos de Concessão, o qual, diga-se, não deve ser ignorado, a fim de se atender ao interesse público, está investida de razoabilidade e balizada na experiência adquirida com a gestão dos Contratos de Concessão. Desse modo, com amparo nos estudos jurisprudenciais do Tribunal de Contas da União e nos entendimentos da doutrina administrativista, conclui-se que a melhor opção regulatória consiste em estabelecer parâmetro objetivo que de fato “implique em alteração relevante dos custos ou receitas da Concessionária”.

Referências

Acórdão TCU 45/1999, Processo n. 001.025/1998-8, DOU 19.05.1999.

Acórdão TCU 698/2000, Processo n. 675.047/1996-0, DOU 11.09.2000.

Acórdão TCU 538/2008, Processo n. 016.905/2002-3, DOU 04.04.2008.

CARVALHO FILHO, José dos Santos. Manual de direito administrativo. 25 ed. São Paulo: Atlas, 2012, p. 197, 211.

GASPARINI, Diógenes. Direito administrativo. 17 ed. São Paulo: Saraiva, 2012, p. 435, 822.

MEIRELLES, Hely Lopes. Direito Administrativo Brasileiro . 23. ed. São Paulo: Malheiros, 1998, p. 214.

MEDAUAR, Odete. Direito administrativo moderno. 17 ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2013, p. 256.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4259
NOME DO CONTRIBUINTE
Luiz Augusto de Teive e Argollo da Rocha
CONTRIBUIÇÃO
Itens 5.2., 6.24 e 6.24.1 do Contrato - A redação deve ser alterada para prever que, no caso de ocorrência de qualquer uma das hipóteses previstas como risco alocado ao Poder Concedente que impacte alteração de custos ou receitas, a Concessionária terá direito à revisão extraordinária do Contrato. A redação atual prevê que a revisão extraordinária só será cabível em caso de alteração relevante dos custos ou receitas da concessionária.
JUSTIFICATIVA
Se o risco é alocado ao Poder Concedente, deve ser assegurado à concessionária o direito a revisão extraordinária em caso de ocorrência do mesmo, independentemente da relevância do impacto. Tal premissa é assegurada às concessões pela Constituição Federal, pela Lei 8985/1995 e pela Lei 8.666/1993.
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o intuito desse requisito não é obstaculizar possíveis pedidos de Revisão Extraordinária, ou limitar consequências às alterações sofridas pela Concessionária no âmbito da exploração do serviço público, mas sim conferir a correta aplicabilidade dos preceitos teóricos envolvidos na questão, o cumprimento do critério presente em todos os demais Contratos de Concessão e com base em critério objetivo reduzir a insegurança jurídica associada à discricionariedade do regulador ao definir, caso a caso, quais alterações seriam consideradas (ir)relevantes.</p> <p>Cumpra registrar que o requisito da alteração relevante se faz presente desde a primeira rodada de Concessão, de forma que contribui para o aperfeiçoamento do processo de Revisão Extraordinária estabelecido pela Agência. Nesse sentido, o racional econômico da cláusula é justamente captar as alterações que tenham impacto na equação econômico-financeira, na mesma medida em que direciona o olhar do regulador para aquilo que realmente tenha o condão de causar impacto no Contrato, contribuindo com a própria noção da eficiência administrativa.</p> <p>Conforme dispôs a Justificativa submetida à Audiência Pública nº 12/2017, o critério de alteração relevante vigente (Resolução nº 355/2015), ao estabelecer vínculo entre eventos de diferentes naturezas, permite que qualquer impacto seja relevante em algum momento, dependendo apenas da cumulatividade de impactos ou do tempo, conforme estabelecem os §1º e §3º do artigo 2º da norma vigente. Com efeito, isso é o mesmo que ignorar o conceito de relevância trazido pelos Contratos de Concessão, tornando inócua sua aplicação. Nesse sentido, torna-se fundamental objetivar sua aplicação contratualmente.</p> <p>O texto constitucional, no que a doutrina se refere ao princípio da intangibilidade da equação econômico-financeira, revela que esse direito não é absoluto, visto que se deve interpretar e balizar tal princípio nos moldes da legislação infraconstitucional. Legislação que, por sua vez, também traz comandos claros de que o direito ao reequilíbrio não se consubstancia como algo absoluto. A Lei 8.987/95, por exemplo,</p>

traz disposição expressa que condiciona o direito ao cumprimento de certos requisitos: “quando comprovado seu impacto”; “sempre que forem atendidas as condições do contrato”.

O Tribunal de Contas da União, por sua vez, estabeleceu requisitos para o reequilíbrio econômico-financeiro de contratos administrativos, notadamente quando da ocorrência de fato do príncipe. Os ensinamentos jurisprudenciais da Corte de Contas revelam que se deve respeitar três requisitos para a aplicabilidade da teoria em comento, quais sejam: nexa de causalidade, imprevisibilidade do ônus, materialidade. Nessa esteira, destaca-se o entendimento jurisprudencial do TCU em relação ao restabelecimento da equação econômico-financeira original em decorrência da instituição de tributos antes inexistentes, conforme Acórdão 45/1999, Acórdão 698/2000, Acórdão 538/2008.

O entendimento jurisprudencial da Corte de Contas afirma que a materialidade do fato é elemento necessário para que se configure a alteração do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, configurando-se como requisito necessário na análise da revisão extraordinária. Constata-se que alterações de baixa magnitude não apresentaram, na opinião do tribunal, materialidade suficiente a fim de ensejar o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos.

Do ponto de vista doutrinário, convém ressaltar que parcela importante do direito administrativo brasileiro (referenciada ao final) defende que não é qualquer alteração que abala a estabilidade da equação econômico-financeira do Contrato de Concessão, na medida em que termos como “reflexos fortes na sua execução”, “restabelecer equilíbrio toda vez que de alguma forma mais profunda for ele rompido”, “o impacto for relevante na quebra da equação”, “onera substancialmente a execução do contrato administrativo” são defendidos por essa importante parcela da doutrina administrativista para que se configure a possibilidade do reequilíbrio contratual. Nesse sentido, percebe-se que o requisito contratual da alteração relevante converge com os ensinamentos supracitados.

Portanto, a definição do critério de alteração relevante, ao passo que dá efetividade a um importante conceito presente nos Contratos de Concessão, o qual, diga-se, não deve ser ignorado, a fim de se atender ao interesse público, está investida de razoabilidade e balizada na experiência adquirida com a gestão dos Contratos de Concessão. Desse modo, com amparo nos estudos jurisprudenciais do Tribunal de Contas da União e nos entendimentos da doutrina administrativista, conclui-se que a melhor opção regulatória consiste em estabelecer parâmetro objetivo que de fato “implique em alteração relevante dos custos ou receitas da Concessionária”.

Referências

Acórdão TCU 45/1999, Processo n. 001.025/1998-8, DOU 19.05.1999.

Acórdão TCU 698/2000, Processo n. 675.047/1996-0, DOU 11.09.2000.

Acórdão TCU 538/2008, Processo n. 016.905/2002-3, DOU 04.04.2008.

CARVALHO FILHO, José dos Santos. Manual de direito administrativo. 25 ed. São Paulo: Atlas, 2012, p. 197, 211.

GASPARINI, Diógenes. Direito administrativo. 17 ed. São Paulo: Saraiva, 2012, p. 435, 822.

MEIRELLES, Hely Lopes. Direito Administrativo Brasileiro . 23. ed. São Paulo: Malheiros, 1998, p. 214.

MEDAUAR, Odete. Direito administrativo moderno. 17 ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2013, p. 256.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4260
NOME DO CONTRIBUINTE
Luiz Augusto de Teive e Argollo da Rocha
CONTRIBUIÇÃO
Item 3.1.67 do Contrato - Sugere-se a inclusão de previsão de redução do valor da Garantia de Execução Contratual de forma faseada, pelo tempo de execução do contrato de concessão, utilizando como parâmetro, a título de exemplo, (i) o tempo de execução do contrato, de forma que a garantia de execução contratual reduza na proporção da quitação do pagamento das contribuições variáveis ao Poder Concedente; (ii) o término da fase i-B; (iii) a ocorrência dos gatilhos de investimento.
JUSTIFICATIVA
De acordo com a Cláusula 3.1.7.1 do Contrato de Concessão, uma das possibilidades de execução da Garantia de Execução Contratual englobam (i) o não cumprimento, pela Concessionária, das obrigações previstas no PEA, dentre as quais destaca-se a obra da Fase I-B (ii) o não pagamento da contribuição inicial e (iii) o não pagamento da contribuição variável. Nesse sentido, considerando-se que, ao longo da concessão, haverá o pagamento das contribuições devidas ao sistema e, logo nos primeiros anos, a entrega das principais (e relevantes) obrigações não financeiras assumidas pela Concessionária junto ao Poder Concedente, com a conseqüentemente redução do grau de exposição do Poder Concedente, solicita-se que seja feita a redução proporcional da Garantia de Execução Contratual.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a mesma não será acatada. A garantia de execução contratual será fixada em valor constante ao longo de toda vigência do contrato, correspondentes à 25% da receita média estimada nos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental, para assegurar ganho de eficiência e previsibilidade para a Concessionária e para o Poder Concedente. Afinal, como o objeto do Contrato será um bloco composto por mais de um aeroporto, a verificação dos chamados “gatilhos de investimento” de cada um destes, assim como o encerramento da Fase I-B, ocorrerá em momentos distintos, dependendo do Plano de Exploração Aeroportuária, da infraestrutura existente e do comportamento da demanda. Desse modo, se associada a garantia a referidos eventos, não haveria regularidade na sua variação, com a necessidade de várias alterações do quantum garantido pela Concessionária, para mais ou para menos, com intervalos de tempo indefinidos. Além disso, importa registrar o pagamento da contribuição variável é obrigação imposta ao durante todo o período de Concessão, de maneira que o risco da sua inadimplência deve ser acutelado, com seus valores efetivamente cobertos pela garantia proposta.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4261
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida Lemos de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
Favor incluir no Edital expressa referência à aplicabilidade da Instrução Normativa nº 143, publicada pelo Ministério dos Transportes para os aeroportos incluídos nesta rodada de concessões. Adicionalmente, favor confirmar que: (i) foram disponibilizados no data room todos os contratos vigentes celebrados pela Infraero para os aeroportos que serão concedidos, especialmente aqueles relacionados à exploração comercial de áreas aeroportuárias; e que (ii) não houve nenhuma autorização excepcional concedida pelo Ministério dos Transportes para contratos de exploração comercial de áreas aeroportuárias com prazo de 5 anos, que impactam os aeroportos a serem concedidos.
JUSTIFICATIVA
A Concessionária deve ter acesso a informações e documentos suficientes para a análise dos contratos de exploração comercial de áreas aeroportuárias, especialmente em virtude de dois fatores: (i) a Concessionária deverá assumir integralmente tais contratos, se subrogando integralmente em seus direitos e deveres (conforme cláusula 3.1.7 da minuta de Contrato); e (ii) contratos de exploração comercial representam uma parte significativa das receitas aeroportuárias e qualquer impacto no livre desenvolvimento destes contratos acarreta em impactos relevantes para o plano de negócios da futura Concessionária.
RESPOSTA
A ANAC agradece sua contribuição e informa que será acrescido ao item 3.1.7 o dispositivo contratual 3.1.7.2 que exclui a obrigação de sub-rogação compulsória pela Concessionária de contratos celebrados pelo Operador Aeroportuário atual que estejam em desacordo com o item 3.1.7.1 de mesmo Instrumento ou com a Portaria MTPA nº 143, de 06 de abril de 2017. No que tange aos demais questionamentos, importante mencionar que, nos termos dos itens 1.34 e 1.35 da minuta de Edital, 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, o que inclui informações quanto a contratos por ventura celebrados pelo atual Operador Aeroportuário. Ressalta-se, ainda, que as informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados aos respectivos Complexos Aeroportuários e/ou aos Blocos de Aeroportos objeto da Concessão e à sua exploração, disponibilizados no sítio da ANAC ou em Banco de Informações da SNAC, 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. Isto posto, a obrigação de levantar tal informação é das interessadas, que deverão fazê-lo diretamente junto aos atuais operadores aeroportuários.

Ademais, informa-se que a complementação de documentos do Banco de Informações disponibilizado pela SNAC pode ser solicitada pelo e-mail concessao.aeroportos@transportes.gov.br, esclarecendo ainda que, conforme mencionado acima, referido Banco de Informações constitui-se apenas em consolidação de informações e documentos, com objetivo de facilitar sua disponibilização aos interessados, a quem cabe realizar suas próprias diligências e avaliações.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4262
NOME DO CONTRIBUINTE
Luiz Augusto de Teive e Argollo da Rocha
CONTRIBUIÇÃO
Itens 3.1.45.2.3 e 3.1.46 do Contrato - Sugerimos a exclusão da cláusula 3.1.45.2.3 do Contrato de Concessão. Adicionalmente, sugerimos a alteração da cláusula 3.1.46 do Contrato de Concessão, de forma a prever a possibilidade de execução dos contratos com partes relacionadas descritos no corpo desta cláusula, desde que inferiores a 10% da receita bruta anual da Concessionária. Eventuais contratações que sejam superiores a esse valor poderão ser feitas, observada a aprovação pelo Poder Concedente.
JUSTIFICATIVA
As sugestões feitas nesse item tem objetivo de dar maior flexibilidade à administração da Concessionária, ressalvado o direito do Poder Concedente de atuar nos casos que fujam da delegação da Concessionária.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que não foi aceita. A vedação para a celebração de contratos com partes relacionadas para exploração de atividades econômicas que gerem receitas não tarifárias é justificada na medida em que existe o risco de que essas contratações possam ser firmadas em valores não compatíveis com os de mercado, o que, por sua vez, leva à subavaliação dos valores a serem recolhidos a título de Contribuição Variável em decorrência da redução da base de cálculo dessa Contribuição.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4263
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida Lemos de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
<p>Com relação aos compromissos financeiros (Edital: cláusulas 4.23, 4.24, 6.2.4.6, 6.2.4.7; Contrato de Concessão: cláusula 3.1.48), favor informar:</p> <p>(i) Qual foi a metodologia de cálculo adotada para a subscrição do Contribuição Mínimo antes da assinatura do Contrato de Concessão e durante o período da Concessão;</p> <p>(ii) Se este valor for calculado com base no Capital Social Mínimo subscrito para fins de pagamento do CAPEX (e para garantir a disponibilidade de financiamento do CAPEX), sugerimos a substituição desse valor / das referidas cláusulas pela obrigatoriedade de criação de uma Conta Reserva na qual será mantido um depósito mínimo em valor correspondente ao CAPEX de 1 (um) ano (a ser calculado com base na média aritmética do CAPEX total do projeto pelos 30 anos de concessão – “Conta Reserva”).</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Este montante de subscrição de capital não é prática de mercado e o valor estabelecido está muito acima do necessário para um projeto desta magnitude. A manutenção da obrigatoriedade deste montante de Capital Social na Concessionária será economicamente prejudicial à SPE e, eventualmente, também ao Poder Concedente.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a metodologia de cálculo do capital social mínimo foi alterada.</p> <p>O valor mencionado na cláusula 6.2.4.6 do Edital reflete , para cada aeroporto, os valores necessários para fazer frente a (i) 20% (vinte por cento) dos investimentos previstos para o primeiro quinquênio da concessão, (ii) ressarcimento do EVTEA; (iii) remuneração da entidade organizadora do Leilão, e (iv) valores atinentes ao programa de desligamento de funcionários da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO, quando aplicável. A estes valores deverá ser acrescido o valor referente à Contribuição Inicial. Ressalta-se também a possibilidade de redução posterior do capital social, nos termos previstos no contrato.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4264
NOME DO CONTRIBUINTE
João Paulo Correa Neves
CONTRIBUIÇÃO
<p>O edital de licitação estabelece no item 6.2.4.6 o capital social mínimo a ser subscrito pela Concessionária. De acordo com o ali disposto, o capital social deverá ser subscrito em montante suficiente ao pagamento da Contribuição Inicial, acrescido dos seguintes valores: (i) Bloco Nordeste: R\$ 484.228.546,00; (ii) Bloco Centro-Oeste: R\$ 217.172.596,00; (iii) Bloco Sudeste: R\$ 222.537.885,00.</p> <p>Contudo, o montante definido para o capital social é excessivamente alto, incompatível com os investimentos exigidos das concessionárias ao longo da concessão, razão pela qual se entende imprescindível a redução sensível das exigências previstas no item 6.2.4.6. do Edital de acordo com os seguintes parâmetros:</p> <p>6.2.4.6. o capital social mínimo da Concessionária, subscrito em montante suficiente ao pagamento da Contribuição Inicial, acrescido dos seguintes valores:</p> <p>(i) Bloco Nordeste: capital subscrito de R\$ [?];</p> <p>(ii) Bloco Centro-Oeste: capital subscrito de R\$ [?];</p> <p>(iii) Bloco Sudeste: capital subscrito de R\$ [?].</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Os valores atualmente previstos no item 6.2.4.6 para o capital social das concessionárias são excessivamente altos, totalmente desproporcionais com as características do objeto da concessão.</p> <p>De acordo com as obrigações definidas no Anexo 2 do Contrato de Concessão – Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), a maior parte dos investimentos a serem realizados pelas concessionárias, necessários para adequação da infraestrutura e recomposição total do nível de serviço, a fim de disponibilizar os sistemas permanentes que possibilitem a prestação de serviço adequado aos usuários, devem ser executados até o término da Fase I-B, com prazo máximo de duração de 36 meses a partir da Data de Eficácia do Contrato.</p> <p>Considerando as estimativas de investimentos para a Fase I-B verifica-se que estes são incompatíveis com as exigências de capital social da SPE.</p> <p>A título exemplificativo, para o Bloco Centro-Oeste estima-se investimentos da ordem de R\$392.000.000,00 para o período dos primeiros 36 meses da concessão, incluindo a execução de todos os investimentos previstos na Fase I-B. Para o mesmo bloco, exige-se que a SPE tenha capital social subscrito no valor de R\$ 217.172.596,00. Ou seja, o capital social a ser subscrito pela Concessionária corresponde a absurdos 55% do total de investimentos previstos até a conclusão da Fase I-B.</p> <p>Esta proporção está totalmente desequilibrada e em desacordo com outros projetos desenvolvidos pelo próprio governo federal, quanto em outros setores e esferas de governo. A análise de outros casos demonstra claramente que há um desequilíbrio. Na concessão do aeroporto de Guarulhos, os estudos produzidos pela EBP e que foram divulgados pelo governo federal previam um CAPEX de R\$ 3.405.000.000,00 para os primeiros 5 anos de concessão, enquanto o capital social</p>

do 5º ano da concessão deveria ser de R\$ 543.315.000,00, ou seja, uma proporção de 16%. Para o aeroporto de Viracopos esta proporção era ainda mais reduzida, no patamar de 11%, considerados os mesmos parâmetros de tempo.

Utilizando-se exemplos de outros setores esta falta de razoabilidade fica ainda mais clara, chegando-se a casos em que há uma proporção de 3% (PPP de Iluminação Pública do Município de São Paulo).

A definição do capital social mínimo da SPE deve guardar proporcionalidade com as características do objeto da concessão, sob o risco de tornar a licitação restritiva de maneira indevida e também acarretar em um aumento dos custos envolvidos na execução do objeto da concessão.

No tocante aos Blocos Centro-Oeste e Sudeste, o capital social exigido ultrapassa até mesmo o parâmetro de 10% do valor estimado da contratação. A redação atual do item 6.2.4.6. é contrária ao disposto ao princípio da razoabilidade insculpido no artigo 2º da Lei federal nº 9.784/99, e também contrária ao art. 2º, da Lei Federal nº 8.666/93, sendo impositiva a alteração deste item do edital.

RESPOSTA

A ANAC agradece a contribuição e informa que a metodologia de cálculo do capital social mínimo foi alterada.

O valor mencionado na cláusula 6.2.4.6 do Edital reflete , para cada aeroporto, os valores necessários para fazer frente a (i) 20% (vinte por cento) dos investimentos previstos para o primeiro quinquênio da concessão, (ii) ressarcimento do EVTEA; (iii) remuneração da entidade organizadora do Leilão, e (iv) valores atinentes ao programa de desligamento de funcionários da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO, quando aplicável. A estes valores deverá ser acrescido o valor referente à Contribuição Inicial. Ressalta-se também a possibilidade de redução posterior do capital social, nos termos previstos no contrato.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4265
NOME DO CONTRIBUINTE
Luiz Augusto de Teive e Argollo da Rocha
CONTRIBUIÇÃO
Item 2.22.8 do Contrato - A cláusula prevê que o estoque não integra o rol de bens da concessão, podendo o novo concessionário adquiri-lo do antigo operador aeroportuário. Sugerimos que o item 2.22.8 seja alterado, de forma a prever que o estoque será integralmente repassado à Concessionária, bem como que tal estoque deverá conter quantitativo necessário à operação do aeroporto durante o primeiro ano da concessão.
JUSTIFICATIVA
A cláusula deve ser alterada para prever que o estoque é bem integrante da concessão, não devendo ser devolvido ao operador aeroportuário anterior. Deve haver a transferência, no mínimo, de estoque para garantir a continuidade da operação e a segurança do aeroporto. Essa alteração é importante pois, sem a pronta existência de estoque, o funcionamento do aeroporto poderá ser afetado e, conseqüentemente, o serviço público prestado aos usuários também. É importante lembrar que algumas peças e maquinários do Aeroporto são fabricados no exterior e a existência desses itens em estoque precisa ser planejada com razoável antecedência.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a a Concessionária deverá adquirir os itens de estoque do operador aeroportuário anterior ou de outros fornecedores. Não haverá riscos em relação à continuidade porque o operador antigo deverá manter o estoque até o final do Estágio 2.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4266
NOME DO CONTRIBUINTE
João Paulo Correa Neves
CONTRIBUIÇÃO
<p>O edital de licitação estabelece no item 6.2.4.7 a parcela do capital social da Concessionária que deverá ser integralizado previamente à assinatura do contrato de concessão, como condição prévia à celebração do contrato de concessão. Contudo, os valores ali definidos são excessivamente altos. Se não bastasse o valor definido para o capital social ser totalmente desproporcional, esta marca de ilegalidade é duplamente verificada à medida que se exige como condição prévia à assinatura do contrato um valor excessivamente alto para integralização do capital social da SPE.</p> <p>Considerando os valores previstos para o capital social mínimo, exige-se para o Bloco Nordeste a integralização de 44% do capital social mínimo, e 28% e 37% para o Bloco Centro-Oeste e Bloco Sudeste, respectivamente. Este valor é muito acima das práticas de modelagem de processos licitatórios, sendo totalmente desarrazoada e devendo ser ajustada. Entende-se pertinente a alteração do disposto no item 6.2.4.7 para constar a seguinte redação:</p> <p>6.2.4.7. Antes da assinatura do Contrato, os acionistas da Concessionária deverão ter integralizado em moeda corrente nacional, o valor necessário ao pagamento da Contribuição Inicial, acrescido dos seguintes valores :</p> <p>(i) Bloco Nordeste: R\$ [?]; (ii) Bloco Centro-Oeste: R\$ [?]; (iii) Bloco Sudeste: R\$ [?].</p>
JUSTIFICATIVA
<p>A exigência do item 6.2.4.7. é totalmente incompatível com as características do projeto, revelando-se restrição indevida à participação de licitantes no certame, devendo ser reduzida a exigência, conforme sugerido na contribuição acima.</p> <p>A exigência de integralização de capital social como condição prévia à assinatura do contrato de concessão imporá aos licitantes que utilizem recursos próprios para capitalizar a concessionária, visto que não haverá tempo hábil para a obtenção de financiamentos ou qualquer captação de recursos junto a terceiros.</p> <p>Se for dilatado o prazo para a integralização do capital social, como ocorre na grande maioria dos projetos de concessões e parcerias público-privadas em todas as esferas do país, será possível a utilização de recursos obtidos por meio de financiamentos ou captação no mercado, não sendo necessária a utilização de capital próprio.</p> <p>Em vista disto, acaba se traduzindo em verdadeira restrição indevida à participação na licitação, que acabará reduzindo de maneira totalmente injustificada a competição na licitação, afastando-se empresas com reais condições e qualificações para a execução do objeto da concessão.</p> <p>Salienta-se que o valor estabelecido no item 6.2.4.7 deverá ser acrescido ao montante relativo à Contribuição Inicial, visando assegurar que a Concessionária tenha recursos suficientes para realizar tal pagamento. Dessa forma, não resta</p>

justificativa plausível para se manter esta restrição à participação de interessados na licitação. Portanto, verifica-se clara ofensa ao princípio da razoabilidade insculpido no artigo 2º da Lei federal nº 9.784/99, e também contrária ao art. 2º, da Lei Federal nº 8.666/93, sendo impositiva a alteração deste item do edital.

RESPOSTA

A ANAC agradece a contribuição e informa que a metodologia de cálculo do capital social mínimo foi alterada.

O valor mencionado na cláusula 6.2.4.6 do Edital reflete , para cada aeroporto, os valores necessários para fazer frente a (i) 20% (vinte por cento) dos investimentos previstos para o primeiro quinquênio da concessão, (ii) ressarcimento do EVTEA; (iii) remuneração da entidade organizadora do Leilão, e (iv) valores atinentes ao programa de desligamento de funcionários da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO, quando aplicável. A estes valores deverá ser acrescido o valor referente à Contribuição Inicial. Ressalta-se também a possibilidade de redução posterior do capital social, nos termos previstos no contrato.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4267
NOME DO CONTRIBUINTE
GABRIEL AVENA PIRES DE SOUZA
CONTRIBUIÇÃO
<p>De acordo com a fórmula para a Receita Teto: “RTt = RTt-1*(IPCA_t/IPCA_{t-1})*(1-X_t)*(1-Q_t)/(1-Q_t-1)” Se considerarmos que o Fator Qt5 é igual a 0%, Fator Qt6 é igual a 2% e o Fator Qt7 é igual a 1%, e assumindo que RT5=100, Fator X é igual a zero e não há variação do IPCA, para um cenário em que t>5 teremos: RT5 = 100 RT6 = 100 * (1-2%)/(1-0%) = 98 RT7 = 98 * (1-1%)/(1-2%) = 99 Poderiam por favor confirmar se esses cálculos estão corretos? Em caso positivo, entendemos que a formula deveria ser ajustada de “(1-Q_t)/(1-Q_t-1)” para “(1+Q_t)/(1+Q_t-1)”.</p>
JUSTIFICATIVA
De acordo com a fórmula atual e considerando que os cálculos acima estão corretos, aparentemente um Fator Q positivo tem um impacto negativo na Receita Teto, reduzindo o seu valor para o ano seguinte.
RESPOSTA
A ANAC agradece a sua contribuição e esclarece que o cálculo está correto porém, quando ocorre uma bonificação para a Concessionária o Fator Q tem valor negativo. O Apêndice C ao Anexo 02 do Contrato de Concessão apresenta a metodologia para o cálculo do Fator Q.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4268
NOME DO CONTRIBUINTE
Italo Eduardo Barbosa Brito
CONTRIBUIÇÃO
Documento: Minuta de Edital Contrato Item: Anexo 2 –Apêndice B Tipo de contribuição: ALTERAÇÃO OUTROS (CONSIDERAÇÕES)
JUSTIFICATIVA
<p>Acreditamos ser pertinente a utilização do nível de serviço “ótimo” para efeitos de dimensionamento e planejamento da infraestrutura, tal como elencado no Airport Development Reference Manual (ADRM) da IATA/ACI. Tal como estas organizações defendem, a revolução digital que os aeroportos e companhias aéreas estão atravessando é uma tendência que irá continuar a transformar a experiência de viagem, podendo alterar substancialmente os indicadores quantitativos presentes nas tabelas deste Apêndice, ou mesmo torná-los obsoletos.</p> <p>Parece então pouco aconselhável a adoção de parâmetros quantitativos rígidos conforme exposto. A adoção de uma referência internacionalmente aceite, tal como o ADRM, permitirá um uso mais simples, flexível e coerente dos parâmetros mínimos necessários ao longo da duração da concessão.</p> <p>Quanto à adoção de uma fórmula matemática para definição dos gatilhos de investimento, embasada num indicador de “tempo de ocupação por componente”, acreditamos que esta metodologia implica necessariamente num desfasamento entre demanda e capacidade, na medida em que necessidades de expansão serão identificadas apenas quando ($demanda/capacidade < 1$).</p> <p>Referimo-nos à manifestação da IATA a respeito deste mesmo Apêndice, para argumentação mais completa da pertinência de eliminar a fórmula sugerida, e substituí-la por gatilhos de demanda, de acordo com as melhores práticas internacionais. Remetemo-nos também a essa manifestação para identificação de exemplos desses gatilhos que seriam pertinentes.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição. Em relação à manifestação, esclarece-se que os parâmetros de nível de serviço adotados no PEA foram baseados em estudos que levaram em consideração, dentre outros aspectos, os preceitos contidos no ADRM da IATA. Referem-se a métricas de conforto e de desempenho de processamento e estão, em sua maioria, dentro dos limites do chamado "nível ótimo" do ADRM. Em face da necessária segurança regulatória e previsibilidade para as partes, entende-se que deve-se prever claramente os valores a serem praticados quando da verificação do cumprimento às obrigações contratuais por parte da Concessionária. Outrossim, o Contrato também prevê mecanismos de revisão dos parâmetros da Concessão, de forma a permitir as repactuações consideradas necessárias.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4270
NOME DO CONTRIBUINTE
Alexandre José Guerra de Castro Monteiro
CONTRIBUIÇÃO
Item 2.5 do Contrato - O item 2.5. do Contrato de Concessão deverá ser alterado para prever que será, ainda, de integral responsabilidade do Poder Concedente, a remoção de quaisquer bens para a liberação de áreas dos sítios aeroportuários que tenha origem prévia à concessão.
JUSTIFICATIVA
A grande quantidade de aeroportos em cada bloco e a existência de áreas ocupadas por terceiros, inclusive por “massas falidas”, previamente à celebração do Contrato de Concessão, torna necessária a participação ativa do Poder Concedente no processo de desocupação de tais áreas. Cabe ressaltar que o Poder Concedente possui poder de polícia e melhores condições de absorver o risco relacionado a eventuais desocupações.
RESPOSTA
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 2.5. e 3.1.49 da minuta de Contrato, ainda que os bens em questão não estejam relacionados expressamente. Por outro lado, havendo constrição judicial que implique a hipótese de que trata o item 5.2.4 do Contrato de Concessão, os danos daí decorrentes serão suportados pelo Poder Concedente, nos limites contratualmente estabelecidos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4271
NOME DO CONTRIBUINTE
ALEXANDRE JOSÉ GUERRA DE CASTRO MONTEIRO
CONTRIBUIÇÃO
O item 2.4. do Contrato de Concessão deverá ser alterado de forma a prever que eventuais desocupações de áreas localizadas nos sítios aeroportuários integrantes do Bloco, em posse ou detenção de terceiros, prévias à celebração do Contrato, serão de integral responsabilidade do Poder Concedente.
JUSTIFICATIVA
A grande quantidade de aeroportos em cada bloco e a existência de áreas ocupadas por terceiros, inclusive por comunidades, previamente à celebração do Contrato de Concessão, torna necessária a participação ativa do Poder Concedente no processo de desocupação de tais áreas. Cabe ressaltar que o Poder Concedente possui poder de polícia e melhores condições de absorver o risco relacionado a eventuais desocupações.
RESPOSTA
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. Portanto, 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 2.4, 3.1.51 e 5.5.23 da minuta de Contrato.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4274
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida Lemos de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
Sugerimos que a Cláusula 2.3.1 seja enunciada da seguinte forma: "2.3.1. As áreas que forem desapropriadas após a celebração do presente contrato terão sua posse transferida à Concessionária _____, observado ainda os dispostos nos itens 3.1.37 e 3.2.12."
JUSTIFICATIVA
Entendemos que a Concessionária deve ter a posse das áreas que terá de adquirir futuramente, independentemente da sua inclusão no PEA -Plano de Exploração Aeroportuária
RESPOSTA
A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que, segundo o item 4.1.5, caberá à Concessionária tomar todas as medidas administrativas e/ou judiciais necessárias para que seja imitada na posse das áreas descritas no item 4 do mesmo Apêndice F. Logo, em verdade, é desnecessário condicionar a transferência da posse de quaisquer das áreas do sítio aeroportuário à alteração do Plano de Exploração Aeroportuária, posto que a imissão da posse pela Concessionária se dará no âmbito dos próprios procedimentos administrativos ou judiciais, razão pela qual o item 2.3.1 será revisto.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4275
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida Lemos de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
Sugerimos acrescentar uma cláusula com redação similar à seguinte, a fim de esclarecer a questão: “2.3.2 A Concessionária poderá requerer e ser imitada provisoriamente na posse das áreas referidas no item 2.3.1 acima no âmbito dos procedimentos de desapropriação extrajudicial ou judicial que venha a promover nos termos do item 3.1.37. No entanto, a posse da Concessionária somente será considerada para efeitos do presente Contrato mediante sua incorporação ao Plano de Exploração Aeroportuária”.
JUSTIFICATIVA
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 incorporação ao PEA. Contudo, a Concessionária poderá necessitar ser imitada na posse dessas áreas durante procedimentos de desapropriação para fins de cumprimento de exigências legais.
RESPOSTA
A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que, segundo o item 4.1.5, caberá à Concessionária tomar todas as medidas administrativas e/ou judiciais necessárias para que seja imitada na posse das áreas descritas no item 4 do mesmo Apêndice F. Logo, em verdade, é desnecessário condicionar a transferência da posse de quaisquer das áreas do sítio aeroportuário à alteração do Plano de Exploração Aeroportuária, posto que a imissão da posse pela Concessionária se dará no âmbito dos próprios procedimentos administrativos ou judiciais, razão pela qual o item 2.3.1 será revisto.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4276
NOME DO CONTRIBUINTE
Alexandre José Guerra de Castro Monteiro
CONTRIBUIÇÃO
Itens 1.34 e 1.35 do Edital - A cláusula prevê que os estudos, informações, documentos e dados apresentados pelo Poder Concedente não são vinculativos, o que aumenta a insegurança jurídica quanto às informações que devem ser utilizadas para a elaboração das propostas. Sugere-se a alteração da cláusula, tornando vinculativas as informações de Data-Room apresentadas junto com o Edital, e que, conseqüentemente, esse seja um risco alocado ao Poder Concedente.
JUSTIFICATIVA
Dado o prazo exíguo de tempo para a análise dos documentos e a falta de conhecimento em detalhe das estruturas aeroportuárias em licitação (bem como de pormenores da administração do operador aeroportuário anterior), as informações do Data Room divulgadas devem ter efeito vinculante, sendo esse, portanto, um risco alocado ao Poder Concedente.
RESPOSTA
A ANAC agradece sua contribuição, mas ressalta que 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 SNAC/MTPA, 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. Adicionalmente, segundo o item 1.35 da minuta de Edital, 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. Para tanto, será facultado às interessadas a realização de visitas técnicas, a fim de vistoriar o Complexo Aeroportuário, na forma do item 1.17 do Edital. Tudo isso garantirá que a Concessionária prospecte todas as informações necessárias para gerenciar seus riscos e formular sua proposta econômica.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4277
NOME DO CONTRIBUINTE
ALEXANDRE JOSÉ GUERRA DE CASTRO MONTEIRO
CONTRIBUIÇÃO
O Anexo 21 indica requisitos mínimos que deverão constar do Estatuto Social da Concessionária. Considerando que a existência desse anexo impõe às Concessionárias obrigações societárias e de governança corporativa, cujo interesse são, precipuamente, dos acionistas, e, ademais, considerando que as Concessionárias já possuem obrigação de cumprir padrões de governança, nos termos da Cláusula 3.1.38 do Contrato de Concessão, solicitamos que o Anexo 21 seja excluído..
JUSTIFICATIVA
Cabe aos acionistas decidir a respeito do detalhamento de obrigações de governança corporativa e societárias as quais a Concessionária deverá ser submetida.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a mesma foi parcialmente acatada, excluindo-se o item 2.5 do Anexo 21 ao Edital.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4278
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida Lemos de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
Sugerimos a alteração da cláusula 13.17.3 na minuta do Contrato de Concessão, como segue: “13.17.3. 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 cujos valores indicados nas respectivas notas fiscais sejam diferentes daqueles efetivamente praticados.”
JUSTIFICATIVA
O conceito de fraude fiscal para fins de caducidade da concessão precisa de maior detalhamento, tendo em vista a consequência a ser gerada sem de potencial grande impacto.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. As hipóteses de fraude no cálculo do pagamento da Contribuição Variável não devem ser limitadas aos casos enumerados pela contribuição sob risco de lesão ao interesse público.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4279
NOME DO CONTRIBUINTE
GABRIEL AVENA PIRES DE SOUZA
CONTRIBUIÇÃO
Poderiam por favor esclarecer o motivo de a primeira revisão dos Parâmetros da Concessão referentes (i) aos IQS e (ii) a metodologia de cálculo dos Fatores Q não são realizadas junto com (iii) a metodologia de cálculo dos Fatores X e (iv) a Taxa de Desconto a ser utilizada?
JUSTIFICATIVA
<p>A primeira Revisão dos Parâmetros da Concessão afeta aos itens (i) e (ii) se encerrará em até 54 meses da Data de Eficácia do Contrato. As demais Revisões dos Parâmetros da Concessão ocorrerão a cada período de 05 anos, encerrando-se sempre em até 60 meses contados da data da Revisão dos Parâmetros da Concessão anterior.</p> <p>Enquanto a primeira Revisão dos Parâmetros da Concessão afeta aos itens (iii) e (iv) se encerrará até o dia 31 de dezembro do ano em que o contrato completar 05 anos de eficácia. As demais Revisões dos Parâmetros da Concessão ocorrerão a cada período de 05 anos, encerrando-se sempre até o dia 31 de dezembro do último ano de cada período.</p>
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a seção II do capítulo VI do Contrato de Concessão será revisada a fim de clarificar o período em que deverá ocorrer a Revisão dos Parâmetros das Concessão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4280
NOME DO CONTRIBUINTE
JULIANA GOMES PEREIRA
CONTRIBUIÇÃO
Discriminar no Anexo 3, as infrações do Grupo I, Tabelas "B", os critérios praticados por esta agência quando do reconhecimento da infraestrutura entregue de forma parcial.
JUSTIFICATIVA
<p>O Anexo 3 prevê 2 grupos de infração, I e II. Afirma o anexo que, para as infrações do grupo I poderão ser consideradas entregas parciais, desde que a parte da infraestrutura entregue se encontre efetivamente disponibilizada e apta à operação aeroportuária, tanto funcionalmente quanto tecnicamente. Ocorre que nos casos concretos, como já vivenciado com concessões atuais, p. ex. Viracopos, a aferição do que é considerada pela ANAC como entrega parcial é muito subjetiva e os critérios praticados não são imparciais, o que implica na falta de previsibilidade jurídica e administrativa que o mercado anseia. Por exemplo, para Terminais de Passageiros, seria apenas àquela parte do TPS em as obras estejam prontas, finalizadas, com equipamentos, ou poderia ser considerada apenas o critério se tem ou não possibilidade de processar o passageiro, ou ainda, o % de obra concluída conforme o cronograma físico-financeiro. Veja que em apenas 3 exemplos, os resultados podem variar de forma muito relevante, devendo, as futuras concessionárias, saberem previamente quais os critérios reconhecidos pela ANAC, tendo em vista o elevadíssimo % de incidência da multa! Obrigada.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição. Esclarece-se, em relação à manifestação, que, em razão da diversidade de situações possíveis e das características particulares inerentes a cada um dos investimentos previstos, não é possível - nem mesmo aconselhável - que se pré-estabeleça os critérios aplicáveis a cada caso para a avaliação da infraestrutura entregue de forma parcial. Informa-se, na oportunidade, que uma definição nesse sentido, se verificada a viabilidade de pré-estabelecimento, deverá ser objeto de regulamentação específica, a ser editada em momento oportuno.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4281
NOME DO CONTRIBUINTE
Italo Eduardo Barbosa Brito
CONTRIBUIÇÃO
Documento: Minuta de Contrato (Contrato Compilado) Atual: 2.25. A Concessionária, obrigatoriamente para os aeroportos acima de cinco milhões de passageiros, e facultativamente para os demais, em até 180 (cento e oitenta) dias da eficácia do contrato, deve: Proposta: 2.25. A Concessionária, obrigatoriamente para os aeroportos acima de cinco milhões de passageiros, e facultativamente para os demais, em até 12 (doze) meses da eficácia do contrato, deve:
JUSTIFICATIVA
Acreditamos que um prazo de 12 meses para apresentação do Anteprojeto (2.25.1) dos investimentos permitiria um processo adequado de consulta e acordo com as companhias aéreas interessadas. Obs: Não encontrei o contrato compilado nos itens, por isso coloquei anexo 7.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. Em relação ao tema trazido na manifestação, informa-se que, em relação à 4ª rodada de concessões, o prazo para apresentação do Anteprojeto já foi majorado, passando de 120 (cento e vinte) para 180 (cento e oitenta) dias, contados da data de eficácia do Contrato de Concessão. Entende-se que, considerando o nível de detalhe exigido para os documentos que o compõem, o prazo previsto seja suficiente.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4283
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida Lemos de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
Sugerimos a inclusão de uma cláusula no Capítulo XIII – Da Extinção da Concessão da minuta de Contrato de Concessão que estabeleça os mecanismos, procedimentos e metodologia de cálculo da indenização nas diferentes hipóteses de término do Contrato de Concessão.
JUSTIFICATIVA
Os mecanismos, procedimentos e cálculos para indenização não estão indicados. Desta forma, sugerimos a inclusão destes na minuta do Contrato de Concessão.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a metodologia de cálculo dos valores de indenização em caso de extinção antecipada será objeto de regulamentação futura, que contará com amplo espaço público para contribuições.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4284
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida Lemos de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
Sugerimos acrescentar uma cláusula com redação similar à seguinte, a fim de esclarecer a questão: “2.3.2 A Concessionária poderá requerer e ser imitada provisoriamente na posse das áreas referidas no item 2.3.1 acima no âmbito dos procedimentos de desapropriação extrajudicial ou judicial que venha a promover nos termos do item 3.1.37. No entanto, a posse da Concessionária somente será considerada para efeitos do presente Contrato mediante sua incorporação ao Plano de Exploração Aeroportuária”.
JUSTIFICATIVA
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 incorporação ao PEA. Contudo, a Concessionária poderá necessitar ser imitada na posse dessas áreas durante procedimentos de desapropriação para fins de cumprimento de exigências legais.
RESPOSTA
A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que, segundo o item 4.1.5, caberá à Concessionária tomar todas as medidas administrativas e/ou judiciais necessárias para que seja imitada na posse das áreas descritas no item 4 do mesmo Apêndice F. Logo, em verdade, é desnecessário condicionar a transferência da posse de quaisquer das áreas do sítio aeroportuário à alteração do Plano de Exploração Aeroportuária, posto que a imissão da posse pela Concessionária se dará no âmbito dos próprios procedimentos administrativos ou judiciais, razão pela qual o item 2.3.1 será revisto.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4285
NOME DO CONTRIBUINTE
VANESSA MARCHETTE REIS
CONTRIBUIÇÃO
Obrigação de realizar determinadas porcentagens dos embarques em pontes de embarque. Definição de que se, por requisicão do operador, o embarque de alguns ou todos seus voos sejam feitas por meio de escadas ou sistema "elo", que tal quantitativo de voos seja excluído das estatísticas observadas para este fim.
JUSTIFICATIVA
A busca de maior eficiência operacional e redução de custos, especialmente, mas não somente para modelos de operação "ultra low cost", levam a que determinadas empresas aéreas prefiram o embarque por escadas ou "elo" como método operacional, sem que o aeroporto tenha qualquer interferência nesta decisão. Não cabe ao poder concedente inviabilizar modelos de operação que possam beneficiar o público final, sem comprometer a seguranç�a ou o respeito às relações de consumo.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. Esclarece-se, em relação ao ponto mencionado na manifestação, que o estabelecimento de percentual mínimo de passageiros que devem ser atendidos em pontes de embarque visa proporcionar conforto aos passageiros, bem como melhorias na infraestrutura aeroportuária concedida, vez que incide inclusive sobre aeroportos que hoje não possuem tal equipamento. Entretanto, trata-se de um parâmetro da concessão que, nos termos do contrato, � passível de revisão, desde que devidamente fundamentado, do ponto de vista técnico, o pedido da Concessionária.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4286
NOME DO CONTRIBUINTE
ALEXANDRE JOSÉ GUERRA DE CASTRO MONTEIRO
CONTRIBUIÇÃO
Inclusão de novo anexo ao Edital contendo lista de bens e ativos da Concessão, no qual deverão constar todos os bens e ativos existentes em cada aeroporto integrante de determinado bloco que sejam necessários para a operação do aeroporto, bem como aqueles que, apesar de não serem necessários à operação do aeroporto, tenham valor de aquisição individual superior a R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais) (“Anexo de Bens e Ativos”). Em adição, inclusão de subitem na Cláusula 2.20.1, de forma a prever que o direito de retirada de bens e ativos da Concessão garantido ao Operador Aeroportuário anterior na Cláusula 2.20.1 do Contrato de Concessão está restrito aos bens e ativos que não constam do Anexo de Bens e Ativos.
JUSTIFICATIVA
A minuta proposta não traz lista de bens e ativos da Concessão, transferindo ao licitante a responsabilidade por vistoriar as instalações previamente à elaboração da proposta a fim de verificar os bens e ativos que integram o aeroporto. A ausência de lista de ativos gera um cenário de forte insegurança jurídica e dificuldade de precificação da eventual proposta, pois as visitas técnicas, por mais minuciosas que sejam, não são suficientes para um levantamento detalhado de todos os bens e ativos de um aeroporto, o que fica ainda mais agravado em razão da previsão contida na Cláusula 2.20.1 de que o antigo operador aeroportuário pode retirar bens do aeroporto até o início da Fase I-A.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que, por diretriz do Governo Federal, foi incluído um novo Anexo ao Edital contendo uma lista mínima de bens e equipamentos que serão entregues à nova concessionária. Caso tal transferência não seja realizada, a Concessionária fará jus a desconto, calculado pela Secretaria Nacional de Aviação Civil, sobre a contribuição variável ao sistema ou pagamento diretamente pela SNAC/MTPA, a critério da Secretaria.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4287
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida Lemos de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
Sugerimos a exclusão das Cláusulas 6.24.1 e 6.24.2 do Contrato de Concessão.
JUSTIFICATIVA
<p>Limitações ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão da forma como sugeridas não possuem embasamento legal. Adicionalmente, a redação das mencionadas cláusulas impacta as previsões financeiras da Concessionária, considerando que a classificação dos eventos que ensejam o reequilíbrio não podem se limitar àqueles que resultem a impactos maiores que 1% da receita anual da Concessionária.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o intuito desse requisito não é obstaculizar possíveis pedidos de Revisão Extraordinária, ou limitar consequências às alterações sofridas pela Concessionária no âmbito da exploração do serviço público, mas sim conferir a correta aplicabilidade dos preceitos teóricos envolvidos na questão, o cumprimento do critério presente em todos os demais Contratos de Concessão e com base em critério objetivo reduzir a insegurança jurídica associada à discricionariedade do regulador ao definir, caso a caso, quais alterações seriam consideradas (ir)relevantes.</p> <p>Cumprir registrar que o requisito da alteração relevante se faz presente desde a primeira rodada de Concessão, de forma que contribui para o aperfeiçoamento do processo de Revisão Extraordinária estabelecido pela Agência. Nesse sentido, o racional econômico da cláusula é justamente captar as alterações que tenham impacto na equação econômico-financeira, na mesma medida em que direciona o olhar do regulador para aquilo que realmente tenha o condão de causar impacto no Contrato, contribuindo com a própria noção da eficiência administrativa.</p> <p>Conforme dispôs a Justificativa submetida à Audiência Pública nº 12/2017, o critério de alteração relevante vigente (Resolução nº 355/2015), ao estabelecer vínculo entre eventos de diferentes naturezas, permite que qualquer impacto seja relevante em algum momento, dependendo apenas da cumulatividade de impactos ou do tempo, conforme estabelecem os §1º e §3º do artigo 2º da norma vigente. Com efeito, isso é o mesmo que ignorar o conceito de relevância trazido pelos Contratos de Concessão, tornando inócua sua aplicação. Nesse sentido, torna-se fundamental objetivar sua aplicação contratualmente.</p> <p>O texto constitucional, no que a doutrina se refere ao princípio da intangibilidade da equação econômico-financeira, revela que esse direito não é absoluto, visto que se deve interpretar e balizar tal princípio nos moldes da legislação infraconstitucional. Legislação que, por sua vez, também traz comandos claros de que o direito ao reequilíbrio não se consubstancia como algo absoluto. A Lei 8.987/95, por exemplo, traz disposição expressa que condiciona o direito ao cumprimento de certos</p>

requisitos: “quando comprovado seu impacto”; “sempre que forem atendidas as condições do contrato”.

O Tribunal de Contas da União, por sua vez, estabeleceu requisitos para o reequilíbrio econômico-financeiro de contratos administrativos, notadamente quando da ocorrência de fato do príncipe. Os ensinamentos jurisprudenciais da Corte de Contas revelam que se deve respeitar três requisitos para a aplicabilidade da teoria em comento, quais sejam: nexos de causalidade, imprevisibilidade do ônus, materialidade. Nessa esteira, destaca-se o entendimento jurisprudencial do TCU em relação ao restabelecimento da equação econômico-financeira original em decorrência da instituição de tributos antes inexistentes, conforme Acórdão 45/1999, Acórdão 698/2000, Acórdão 538/2008.

O entendimento jurisprudencial da Corte de Contas afirma que a materialidade do fato é elemento necessário para que se configure a alteração do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, configurando-se como requisito necessário na análise da revisão extraordinária. Constata-se que alterações de baixa magnitude não apresentaram, na opinião do tribunal, materialidade suficiente a fim de ensejar o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos.

Do ponto de vista doutrinário, convém ressaltar que parcela importante do direito administrativo brasileiro (referenciada ao final) defende que não é qualquer alteração que abala a estabilidade da equação econômico-financeira do Contrato de Concessão, na medida em que termos como “reflexos fortes na sua execução”, “restabelecer equilíbrio toda vez que de alguma forma mais profunda for ele rompido”, “o impacto for relevante na quebra da equação”, “onera substancialmente a execução do contrato administrativo” são defendidos por essa importante parcela da doutrina administrativista para que se configure a possibilidade do reequilíbrio contratual. Nesse sentido, percebe-se que o requisito contratual da alteração relevante converge com os ensinamentos supracitados.

Portanto, a definição do critério de alteração relevante, ao passo que dá efetividade a um importante conceito presente nos Contratos de Concessão, o qual, diga-se, não deve ser ignorado, a fim de se atender ao interesse público, está investida de razoabilidade e balizada na experiência adquirida com a gestão dos Contratos de Concessão. Desse modo, com amparo nos estudos jurisprudenciais do Tribunal de Contas da União e nos entendimentos da doutrina administrativista, conclui-se que a melhor opção regulatória consiste em estabelecer parâmetro objetivo que de fato “implique em alteração relevante dos custos ou receitas da Concessionária”.

Referências

Acórdão TCU 45/1999, Processo n. 001.025/1998-8, DOU 19.05.1999.

Acórdão TCU 698/2000, Processo n. 675.047/1996-0, DOU 11.09.2000.

Acórdão TCU 538/2008, Processo n. 016.905/2002-3, DOU 04.04.2008.

CARVALHO FILHO, José dos Santos. Manual de direito administrativo. 25 ed. São Paulo: Atlas, 2012, p. 197, 211.

GASPARINI, Diógenes. Direito administrativo. 17 ed. São Paulo: Saraiva, 2012, p. 435, 822.

MEIRELLES, Hely Lopes. Direito Administrativo Brasileiro. 23. ed. São Paulo: Malheiros, 1998, p. 214.

MEDAUAR, Odete. Direito administrativo moderno. 17 ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2013, p. 256.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4288
NOME DO CONTRIBUINTE
Camila do Prado Rocha Leão
CONTRIBUIÇÃO
Qual será a metodologia para definir o preço teto e os descontos? Os descontos sobre o modelo preço teto poderão ser negociados de forma individual pelas empresas aéreas? Quais serão os critérios adotados pelas concessionárias?
JUSTIFICATIVA
A falta de transparência na divulgação dos novos preços e nos critérios de descontos sobre o teto impedem que as empresas possam avaliar os impactos financeiros sobre seu negócio.
RESPOSTA
A Anac agradece a contribuição e informa que: (i) Os valores iniciais da Receita Teto por Passageiro foram calculados com base na receita tarifária e na quantidade de passageiros dos aeroportos da Infraero nos últimos 4 anos, de forma a se realizar uma transformação neutra em relação aos tetos tarifários vigentes. Estes valores serão reajustados anualmente conforme o item 6.5. Além disso, cabe esclarecer que a metodologia para definir se a Receita por Passageiro (Ajustada) respeita a Receita Teto por Passageiro encontra-se no Apêndice A do Anexo 4. (ii) As políticas de descontos tarifários podem ser motivadas por negociações individuais, porém, conforme disposto no item 4.4, devem ser informadas à ANAC e aos demais usuários e ser baseadas em critérios objetivos e não-discriminatórios - o que significa que devem ser estendidas a todos usuários que atendam aos critérios estabelecidos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4290
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida Lemos de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
<p>Solicitamos a alteração da cláusula 2.4 da minuta do Contrato de Concessão, conforme a redação abaixo:</p> <p>“2.4. Eventuais desocupações de áreas localizadas nos sítios aeroportuários integrantes do Bloco, em posse ou detenção de terceiros, prévias ou posteriores à celebração do Contrato, serão de integral responsabilidade do Poder Concedente ou das Autoridades Públicas”.</p> <p>Diante disso, sugerimos, ainda:</p> <p>(i) a inclusão de uma subcláusula 5.2.14 à cláusula 5.2 da minuta do Contrato de Concessão estabelecendo que os custos com desapropriações e reassentamento de comunidades necessários à regularização e/ou ampliação do aeroporto, assim como a situação geológica das áreas integrantes do aeroporto são responsabilidade do Poder Concedente;</p> <p>(ii) a exclusão da cláusula 5.6.8 da minuta do Contrato de Concessão;</p> <p>(iii) a exclusão da cláusula 5.6.23 da minuta do Contrato de Concessão;</p> <p>(iv) a alteração da cláusula 3.1.50 da minuta do Contrato de Concessão, conforme segue: “3.1.50. manter a integridade da área do aeroporto”.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Os custos de desocupações dos potenciais atuais ocupantes das áreas localizadas dentro do complexo aeroportuário, especialmente nas áreas de futura expansão do sítio, são de responsabilidade do Concessionário. Solicitamos que os custos dos aeroportos sejam alocados às autoridades públicas ou ao Poder Concedente.</p>
RESPOSTA
<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 2.4, 3.1.54 e 5.5.23 da minuta de Contrato. Portanto, cumpre às Proponentes considerarem em sua proposta econômica os potenciais custos relacionados à desapropriação.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4291
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida Lemos de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
Sugerimos a inclusão de subcláusulas à Cláusula 5.6.19 da minuta do Contrato de Concessão, a fim de: (i) incluir referência limitando a responsabilidade da Concessionária para contingências ambientais ocorridas após a execução do Contrato de Concessão; (ii) exclusão da responsabilidade administrativa, civil e criminal da Concessionária por eventos ocorridos antes da execução do Contrato de Concessão, transferindo tais obrigações para o Poder Concedente e/ou Infraero ou operador aeroportuário anterior.
JUSTIFICATIVA
A assunção de responsabilidades por danos ambientais causados por atividades anteriores pode resultar em relevante contingência financeira e riscos reputacionais para a futura Concessionária. Adicionalmente, responsabilidades criminais resultando de atos/omissões que caracterizam crimes ambientais não podem ser transferidos dos indivíduos que os causaram para terceiros.
RESPOSTA
A ANAC agradece sua contribuição e informa que, tratando-se de decorrência legal, não cabe ao contrato de concessão dispor sobre os limites temporais para a responsabilidade ambiental da Concessionária. Nesse sentido, cite-se, por exemplo, a compreensão do dever de reparar o dano ambiental como obrigação real, transmissível ao sucessor em caso de transferência de domínio ou posse do ativo. De toda forma, considerando que o contrato de concessão deve ser interpretado e aplicado como uma unidade coesa, com regras harmônicas entre si, é certo que se a Concessionária for instada a suportar passivo ambiental que tenha origem e não seja conhecido até a data da publicação do edital do leilão de concessão, as partes deverão adotar as medidas tendentes à revisão extraordinária do contrato, tendo em vista o item 5.2.9.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4292
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida Lemos de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
Sugerimos a exclusão da cláusula 2.7 da minuta do Contrato de Concessão.
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
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o prazo previsto na Cláusula 2.7 do Contrato obedece ao regramento disposto no artigo 6º, do Decreto nº 7.624, de 22 de novembro de 2011, que dispõe sobre as condições de exploração pela iniciativa privada da infraestrutura aeroportuária, por meio de concessão, e 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.”</p> <p>Portanto, não é possível dispor de forma diferente sobre a possibilidade de prorrogação do prazo da concessão.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4293
NOME DO CONTRIBUINTE
ALEXANDRE JOSÉ GUERRA DE CASTRO MONTEIRO
CONTRIBUIÇÃO
Inclusão de novo anexo ao Edital contendo lista de bens e ativos da Concessão, no qual deverão constar todos os bens e ativos existentes em cada aeroporto integrante de determinado bloco que sejam necessários para a operação do aeroporto, bem como aqueles que, apesar de não serem necessários à operação do aeroporto, tenham valor de aquisição individual superior a R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais) (“Anexo de Bens e Ativos”). Em adição, inclusão de subitem na Cláusula 2.20.1, de forma a prever que o direito de retirada de bens e ativos da Concessão garantido ao Operador Aeroportuário anterior na Cláusula 2.20.1 do Contrato de Concessão está restrito aos bens e ativos que não constam do Anexo de Bens e Ativos.
JUSTIFICATIVA
A minuta proposta não traz lista de bens e ativos da Concessão, transferindo ao licitante a responsabilidade por vistoriar as instalações previamente à elaboração da proposta a fim de verificar os bens e ativos que integram o aeroporto. A ausência de lista de ativos gera um cenário de forte insegurança jurídica e dificuldade de precificação da eventual proposta, pois as visitas técnicas, por mais minuciosas que sejam, não são suficientes para um levantamento detalhado de todos os bens e ativos de um aeroporto, o que fica ainda mais agravado em razão da previsão contida na Cláusula 2.20.1 de que o antigo operador aeroportuário pode retirar bens do aeroporto até o início da Fase I-A.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que, por diretriz do Governo Federal, foi incluído um novo Anexo ao Edital contendo uma lista mínima de bens e equipamentos que serão entregues à nova concessionária. Caso tal transferência não seja realizada, a Concessionária fará jus a desconto, calculado pela Secretaria Nacional de Aviação Civil, sobre a contribuição variável ao sistema ou pagamento diretamente pela SNAC/MTPA, a critério da Secretaria.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4294
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida Lemos de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
Sugerimos a alteração da cláusula 2.22.6 da minuta do Contrato de Concessão, conforme segue: "2.22.6. Caberá ao atual Operador Aeroportuário 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 implantação de todas as medidas necessárias à rescisão dos respectivos contratos, incluindo o pagamento das indenizações devidas."
JUSTIFICATIVA
Diante do fato de que esses contratos foram celebrados pelas atuais Operadoras Aeroportuárias, estas devem ser responsáveis por todas as medidas necessárias à rescisão de tais contratos, em especial o pagamento de eventuais indenizações / multas rescisórias.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que não se faz necessário o ajuste da redação da minuta de contrato, posto que as medidas necessárias à rescisão dos contratos já incluem os respectivos eventuais custos rescisórios dos contratos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4295
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida Lemos de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
Sugerimos a alteração da Cláusula 5.2.12 da Minuta do Contrato de Concessão, nos seguintes termos: "5.2.12. custos relacionados aos passivos ambientais que tenham origem até a Data de Eficácia do Contrato, conhecidos ou não".
JUSTIFICATIVA
<p>Custos relacionados aos passivos ambientais que tenham origem e não sejam conhecidos até a data da publicação do edital constituem riscos suportados pelo Poder Concedente que poderão ensejar revisão extraordinária.</p> <p>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.</p> <p>Caso a responsabilidade pelos custos seja transferida à Concessionária, é necessário incluir uma lista de todos os passivos ambientais conhecidos.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece sua contribuição, mas ressalta que 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 SNAC/MTPA, 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. Por isso, entende-se inviável a veiculação de anexo pretensamente exaustivo no que concerne ao passivo ambiental conhecido, assim considerado todo aquele cuja informação sobre sua existência esteja disponível para os Proponentes, inclusive que esteja contida: (i) em documentos emitidos por entidades e órgãos públicos no âmbito municipal, estadual, distrital e federal; e (ii) em quaisquer inquéritos, processos administrativos e processos judiciais.</p> <p>Adicionalmente, segundo o item 1.35 da minuta de Edital, 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. Para tanto, será facultado às interessadas a realização de visitas técnicas, a fim de vistoriar o Complexo Aeroportuário, na forma do item 1.17 do Edital. Tudo isso garantirá que a Concessionária prospecte todas as informações necessárias para gerenciar o risco decorrente do passivo ambiental conhecido, razão pela qual alocação deste e das obrigações decorrentes seguirá o disposto no Contrato de Concessão.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4297
NOME DO CONTRIBUINTE
THIERRY MONTENEGRO BESSE
CONTRIBUIÇÃO
Implantar Áreas de Segurança de Fim de Pista (RESA) de no mínimo 90m x 90m, nos termos do RBAC 154 vigente, nas cabeceiras das Pistas de Pouso e Decolagem, em até 36 (trinta e seis) meses após a data de eficácia do contrato;
JUSTIFICATIVA
<p>A seção 154.601 do RBAC 154 prevê disposições transitórias que permitiriam que sejam implantadas RESAS com dimensões inferiores ao disposto no item 154.209 do RBAC 154, na situação de aeródromo já existente. Em alguns aeroportos, para cumprimento do referido item 154.209 do RBAC 154, será necessária a implantação de RESAs com comprimentos tais que haverá necessidade de redução significativa dos comprimentos operacionais da pista, com o consequente aumento das limitações operacionais das aeronaves. Impactando, desta forma, o desenvolvimento do tráfego que vislumbramos para alguns aeroportos.</p> <p>No caso do aeroporto de Recife, a restrição do comprimento de decolagem em 2797m, sugerido pelo EVTEA, impõe restrições no tráfego que parecem não ter sido totalmente refletido no plano de negócios. Acreditamos também que a carga máxima de 76% declarada para o B767 inviabilizaria alguns destinos (atualmente a companhia aérea Condor opera este tipo de aeronave em Recife).</p> <p>Também deve ser mencionado que a aplicação do disposto no artigo mencionado não levaria ao comprimento de pista EVTEA, mas a um comprimento de decolagem semelhante ao LDA, ou seja, aproximadamente 2500m com implicações adicionais àquelas analisadas nos estudos.</p> <p>Por estas razões, sugerimos a implementação de RESAs de 90mx90m.</p>
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. Ressalta-se que a definição sobre a forma de atendimento ao requisito contratual para implantação de RESA é de responsabilidade exclusiva da Concessionária, desde que a solução proposta não ponha em risco questões afetas à segurança operacional do aeródromo (safety). Informa-se ainda que os itens relativos à implantação de RESA's no PEA sofreram alterações, de forma a esclarecer o conceito de implantação da RESA conforme o regulamento técnico vigente (RBAC 154).

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4298
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida Lemos de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
<p>Sugerimos a alteração da Cláusula 3.1.16 da minuta de Contrato de Concessão, conforme segue:</p> <p>“3.1.16: Providenciar todas as licenças ambientais necessárias para a execução das obras do Aeroporto junto aos órgãos públicos das esferas municipal, estadual e federal, devendo:</p> <p>3.1.16.1. Observar 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 existência de sítios ou bens arqueológicos na área do Aeroporto (cláusula 5.2.9).</p> <p>3.1.16.2: 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, 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”.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>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.</p> <p>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 caso o resultado da ação judicial seja desfavorável à Infraero será do Poder Concedente</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que será transferida para a Concessionária a obrigação de solucionar todas as questões ambientais relacionadas aos Aeroportos integrantes do bloco cuja exploração foi concedida. 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</p>

obtidas pelo Poder Concedente; e (c) atender as novas exigências dos órgãos ambientais. Assim, se 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 no item 3.1.16 da minuta de Contrato. A medida permite que a Concessionária tenha domínio de todas as questões que influenciam a operacionalização do projeto.

Nada obstante, considerando que o contrato deve ser interpretado de forma coesa e harmônica, ressalta-se que caso seja constatado um passivo ambiental que tenha origem na condução do empreendimento pelo Poder Concedente e que não seja conhecido até a data de publicação do edital da concessão, ou decorrente da presença de sítios arqueológicos no complexo aeroportuário, os seus custos serão suportados pelo Poder Concedente.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4299
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida Lemos de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
Sugerimos a inclusão de novo item na cláusula 5.2 da minuta do Contrato, alocando o risco ao Concedente: (i) 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 a cláusula 5.2.10, 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
A ANAC agradece a contribuição e esclarece 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.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4302
NOME DO CONTRIBUINTE
THIERRY MONTENEGRO BESSE
CONTRIBUIÇÃO
<p>“O terminal de passageiros, após a ampliação de que trata o item anterior, deve ser capaz de processar, pelo menos, 65% (sessenta e cinco por cento) dos passageiros domésticos e 95% (noventa e cinco por cento) dos passageiros internacionais em posições próximas – ponte de embarque.</p> <p>No cálculo destas porcentagens de passageiros, devem ser excluídos passageiros provenientes de aeronaves que, por razões técnicas/operacionais, não podem ser acopladas às pontes de embarque do aeroporto.”</p>
JUSTIFICATIVA
Aplicável aos aeroportos com mais de 1 milhão de passageiros.
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição. Em relação ao processo de verificação do cumprimento à obrigação de que trata a presente manifestação, informa-se que os dados remetidos pelos operadores aeroportuários à ANAC, nos termos da Resolução nº 464/2018, são analisados e, conforme entendimento firmado pela área técnica responsável pela matéria, não são computados nesses indicadores os movimentos de aeronaves que, por razões técnicas, não podem operar em pontes de embarque. Desse modo, entende-se desnecessário incluir tal redação no Contrato de Concessão, uma vez que o procedimento de verificação do atendimento à obrigação realizado pela Agência já observa essa restrição, excluindo do cálculo do indicador as ocorrências relacionadas com as operações realizadas por aeronaves que não acoplam em pontes de embarque.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4303
NOME DO CONTRIBUINTE
Camila do Prado Rocha Leão
CONTRIBUIÇÃO
Qual será a metodologia para definir a receita teto pax? Como será auditado e divulgado?
JUSTIFICATIVA
A ANAC deverá estabelecer regras claras de como será o monitoramento e divulgação dos valores de receita e pax transportados no modelo receita teto por passageiro, também deverá estabelecer auditorias periódicas para impedir abusos por parte das concessionárias de aeroportos. A falta de transparência impede que as empresas possam avaliar os impactos financeiros sobre seus negócios.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que os valores para a Receita Teto constantes na cláusula 3.2. do Anexo 04 ao Contrato de Concessão foram calculados utilizando os dados de Receita Regulada e movimentação de passageiros nos últimos três anos disponíveis. O reajuste da Receita Teto será calculado conforme a cláusula 6.5 do Contrato de Concessão, apenas pelo IPCA e Fatores X e Q, quando houver. Note que o reajuste independe do resultado operacional e financeiro da Concessionária nos períodos anteriores. Em relação a Receita por Passageiro Ajustada, que depende do resultado operacional do ano anterior, esta será objeto de parecer específico de auditoria independente, conforme preconiza item 3.2.1.2 do Anexo 4, e terá seu valor divulgado pela ANAC.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4304
NOME DO CONTRIBUINTE
ANGELICA LUCAS DA SILVA
CONTRIBUIÇÃO
<p>Texto Original Proposto na Consulta Pública</p> <p>6.1.2 O terminal de passageiros, após a ampliação de que trata o item 6.1.1, deve ser capaz de processar, pelo menos, 65% (sessenta e cinco por cento) dos passageiros domésticos e 95% (noventa e cinco por cento) dos passageiros internacionais em posições próximas – ponte de embarque, conforme as demandas dos subitens anteriores.</p> <p>Proposta de Alteração</p> <p>6.1.2 O terminal de passageiros, após a ampliação de que trata o item 6.1.1, deve estar dimensionado para processar, pelo menos, 65% (sessenta e cinco por cento) dos passageiros domésticos e 95% (noventa e cinco por cento) dos passageiros internacionais em posições próximas – ponte de embarque, conforme as demandas dos subitens anteriores.</p> <p>6.1.2.1. O dimensionamento poderá ser demonstrado por meio de simulação computacional."</p> <p>"Texto Original Proposto na Consulta Pública</p> <p>Seção III – Da Proposta Apoiada</p> <p>6.17. A Proposta Apoiada constitui mecanismo de flexibilização regulatória cujo objetivo é permitir a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da concessão e da eficiência na gestão aeroportuária ao longo do período da concessão.</p> <p>6.18. A Concessionária poderá, apoiada pelas Empresas Aéreas, apresentar Proposta Apoiada para:</p> <p>6.18.1. Alterar as restrições à tarifação de que trata a Capítulo 4 do Anexo 4 – Tarifas;</p> <p>6.18.2. Estabelecer um ou mais parâmetros da concessão que irão vigorar no quinquênio subsequente a partir da Revisão de Parâmetros da Concessão seguinte.</p> <p>6.19. A Agência deverá aprovar ou rejeitar a proposta levando em consideração (i) critérios de boas práticas em termos de tarifação, de investimentos ou de qualidade de serviço nos aeroportos e/ou (ii) os interesses dos usuários finais dos aeroportos.</p> <p>6.20. A Proposta Apoiada aprovada pela ANAC irá vigorar pelo período de 5 (cinco) anos entre as Revisões dos Parâmetros da Concessão, em período concomitante ao disposto no item 6.11.</p> <p>6.20.1. Será permitida a apresentação de Proposta Apoiada envolvendo mais de um período de 5 (cinco) anos caso fique demonstrada a necessidade de prazo mais longo para viabilizar o acordo.</p> <p>6.21. Enquanto vigente, a Proposta Apoiada aprovada pela ANAC prevalece sobre os dispositivos contratuais que disciplinam as restrições à tarifação e os parâmetros que compõem a RPC, no que couber, tendo em vista o escopo da proposta.</p> <p>6.22. Caso requerido, a ANAC poderá atuar como mediadora para facilitar o alcance de acordo entre as partes, inclusive podendo definir parâmetros com base em negociações que não tenham resultado em Proposta Apoiada.</p> <p>6.23. A ANAC poderá regulamentar regras e procedimentos que disciplinem a formulação e aprovação da Proposta Apoiada.</p>

Proposta de Alteração

Seção III – Da Proposta Apoiada

6.17. A Proposta Apoiada constitui mecanismo de flexibilização regulatória cujo objetivo é permitir a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da concessão e da eficiência na gestão aeroportuária ao longo do período da concessão.

6.18. A Concessionária poderá, apoiada pelas Empresas Aéreas, apresentar Proposta Apoiada para:

6.18.1. Alterar as restrições à tarifação de que trata a Capítulo 4 do Anexo 4 – Tarifas;

6.18.2. Estabelecer um ou mais parâmetros da concessão que irão vigorar no quinquênio subsequente a partir da Revisão de Parâmetros da Concessão seguinte.

6.18.3. Excluir ou alterar um ou mais parâmetros da concessão vigentes ou outra previsão contratual que possa impactar a eficiência do setor aéreo.

6.19. A Agência deverá aprovar ou rejeitar a proposta levando em consideração (i) critérios de boas práticas em termos de tarifação, de investimentos ou de qualidade de serviço nos aeroportos, (ii) eficiência operacional e/ou (iii) os interesses dos usuários finais dos aeroportos.

6.20. A Proposta Apoiada aprovada pela ANAC irá vigorar pelo período de 5 (cinco) anos entre as Revisões dos Parâmetros da Concessão, em período concomitante ao disposto no item 6.11.

6.20.1. Será permitida a apresentação de Proposta Apoiada envolvendo mais de um período de 5 (cinco) anos caso fique demonstrada a necessidade de prazo mais longo para viabilizar o acordo.

6.21. Enquanto vigente, a Proposta Apoiada aprovada pela ANAC prevalece sobre os dispositivos contratuais que disciplinam as restrições à tarifação e os parâmetros que compõem a RPC, no que couber, tendo em vista o escopo da proposta.

6.22. Caso requerido, a ANAC poderá atuar como mediadora para facilitar o alcance de acordo entre as partes, inclusive podendo definir parâmetros com base em negociações que não tenham resultado em Proposta Apoiada.

6.23. A ANAC poderá regulamentar regras e procedimentos que disciplinem a formulação e aprovação da Proposta Apoiada."

"Texto Original Proposto na Consulta Pública

CAPÍTULO XV – DAS CONSULTAS AOS USUÁRIOS

15.1. A Concessionária deverá consultar as partes interessadas relevantes em relação, pelo menos, ao seguinte:

15.1.1. Suas propostas para cumprimento das obrigações previstas no PEA, em particular no que se refere aos projetos de investimentos e à elaboração do Plano de Gestão da Infraestrutura – PGI, do Plano de Qualidade de Serviço – PQS e dos Acordos de Nível de Serviço;

15.1.2. Suas propostas para a remuneração pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais, nos termos da Seção II do Capítulo XI;

15.1.3. Suas propostas de tarifação, nos termos da Seção I do Capítulo IV.

15.2. O objetivo das consultas é induzir efetiva cooperação e compartilhamento de informações entre Concessionária e partes interessadas relevantes, promovendo acordos e soluções negociadas.

15.2.1. Para tanto, a Concessionária deve estipular os procedimentos de forma a promover a efetividade das consultas, seguindo boas práticas a exemplo daquelas recomendadas em manuais de organizações internacionais tais como ICAO, IATA e ACI, devendo, em particular:

15.2.1.1. Estabelecer prazo razoável para o recebimento de manifestações das partes interessadas relevantes e garantir que essas tenham acesso às informações necessárias para a elaboração de manifestações fundamentadas.

15.2.1.2. Levar essas manifestações em consideração na elaboração de suas propostas finais no que se refere, pelo menos, ao escopo definido pelo item 15.1.

15.3. A Concessionária deverá, por meio de protocolos ou relatórios, conforme previsto em cláusulas específicas nos Capítulos II, IV e XI e no Anexo 02 – PEA, comprovar o cumprimento, nos termos do item 15.2, das consultas previstas no item 15.1, descrevendo as negociações e apresentando os entendimentos alcançados entre as partes.

15.4. A Concessionária poderá, em acordo com as partes interessadas relevantes e comunicando previamente a ANAC, substituir os relatórios e protocolos vigentes por novos, observando as disposições contratuais referentes ao objeto da consulta.

15.5. A ANAC poderá publicar documentos de orientação sobre o escopo definido no item 15.1 e sobre procedimentos de consulta e publicação de documentos, sem prejuízo de regulamentação posterior.

15.6. Na ausência de cláusula específica que delimite as partes interessadas relevantes que deverão ser consultadas nos casos previstos no item 15.1, cabe à Concessionária identificá-las e consultá-las.

15.6.1. Caso seja necessário, a ANAC poderá definir quais partes interessadas devem ser consultadas.

15.7. As consultas às partes interessadas relevantes podem ser realizadas por meio de associações, comitês técnicos, fóruns de governança ou outros grupos capazes de intensificar a cooperação entre as partes e colaborar para o alcance de acordos e soluções negociadas.

Proposta de Alteração

CAPÍTULO XV – DO PRÉVIO CONHECIMENTO

15.1. A Concessionária deverá dar prévio conhecimento as partes interessadas relevantes em relação, pelo menos, ao seguinte:

15.1.1. Suas propostas para cumprimento das obrigações previstas no PEA, em particular no que se refere aos projetos de investimentos e à elaboração do Plano de Gestão da Infraestrutura – PGI, do Plano de Qualidade de Serviço – PQS e dos Acordos de Nível de Serviço;

15.1.2. Suas propostas para a remuneração pela utilização de Áreas e Atividades Operacionais, nos termos da Seção II do Capítulo XI;

15.1.3. Suas propostas de tarifação, nos termos da Seção I do Capítulo IV.

15.2. O objetivo do prévio conhecimento é de compartilhamento de informações entre Concessionária e partes interessadas relevantes.

15.2.1. A Concessionária deverá levar em consideração as eventuais contribuições que lhes sejam apresentadas.

15.3. A Concessionária deverá, por meio de termo de conhecimento, comprovar o cumprimento, nos termos do item 15.2, da prestação de informações previstas no item 15.1, informando sobre eventual recebimento de considerações das partes interessadas e apresentando as soluções propostas e/ou acordadas.

15.6. Na ausência de cláusula específica que delimite as partes interessadas relevantes que deverão ser consultadas nos casos previstos no item 15.1, cabe à Concessionária identificá-las e comunicá-las.

15.6.1. Caso seja necessário, a ANAC poderá definir quais partes interessadas devem ser comunicadas.

"

"Texto Original Proposto na Consulta Pública

5.2.7. alteração na legislação tributária que incida sobre receitas tarifárias ou afete os custos de obras ou de prestação de serviços associados às atividades remuneradas pelas Tarifas Aeroportuárias, exceto as mudanças nos Impostos sobre a Renda;

Proposta de Alteração

5.2.7. alteração na legislação tributária municipal, estadual ou federal que incida sobre receitas tarifárias e não-tarifárias ou afete os custos de obras ou de prestação de serviços associados às atividades remuneradas conforme contrato, exceto as mudanças nos Impostos sobre a Renda;

5.2.7.1. entende-se por alteração na legislação municipal, estadual ou federal toda mudança de interpretação da norma tributária pelo Ente Tributante ou modificação da jurisprudência dos Tribunais Superiores que resulte na imposição de um novo dever tributário não originalmente previsto no momento da celebração do contrato de concessão"

"Texto Original Proposto na Consulta Pública

% sobre receita bruta

Proposta de Alteração

importante criar mecanismo de aplicação de multas em valores próximos àqueles previstos na legislação da ANAC para descumprimentos de menor potencial ofensivo."

"Texto Original Proposto na Consulta Pública

15. A Concessionária deverá encaminhar juntamente com o PQS, os protocolos de concordância, elaborados nos termos do item 15.3 do Contrato, referentes aos Acordos de Nível de Serviço entre a Concessionária e Empresas Aéreas atuantes no Aeroporto.

15.1 Considera-se Acordo de Nível de Serviço aquele celebrado entre a Concessionária de Infraestrutura Aeroportuária e as Empresas Aéreas com o objetivo de proporcionar a melhoria dos serviços prestados, a eficiência das operações e definir os compromissos alocados às partes envolvidas.

15.2 A cada atualização dos Acordos de Nível de Serviços, o novo protocolo deverá ser encaminhado à ANAC no prazo de 30 dias.

15.3 Caso as partes não cheguem a um acordo, a Concessionária deverá encaminhar à ANAC, juntamente com o PQS, relatório de consulta, elaborado nos termos do item 15.3 do Contrato, que comprove a realização da negociação entre as partes, contendo ainda as divergências encontradas e justificativas para não realização do Acordo.

Proposta de Alteração

15. A Concessionária deverá encaminhar juntamente com o PQS, eventuais Acordos de Nível de Serviço vigentes entre a Concessionária e Empresas Aéreas atuantes no Aeroporto.

15.1 Considera-se Acordo de Nível de Serviço aquele celebrado entre a Concessionária de Infraestrutura Aeroportuária e as Empresas Aéreas, quando conveniente para as partes, com o objetivo de proporcionar a melhoria dos serviços prestados, a eficiência das operações e definir os compromissos alocados às partes envolvidas.

15.1.1. Os Acordos de Nível de Serviço deverão levar em conta os parâmetros internacionais e as consequências do descumprimento dos mesmos será objeto de regulamentação por parte da ANAC.

15.2 (exclusão)

15.3 (exclusão)"

"Texto Original Proposto na Consulta Pública

4. A Concessionária deverá encaminhar, periodicamente à ANAC, as informações coletadas por meio do sistema de registro, juntamente com as seguintes considerações:

4.1 Análise crítica das causas dos principais problemas identificados;

4.2 Plano de ação para mitigar ou corrigir os problemas identificados por meio de sistema utilizado pela Concessionária para verificar as necessidades dos Usuários, documentá-las e rastreá-las;

4.3 Registro das ações já realizadas e análise de efetividade dessas na solução dos problemas.

Proposta de Alteração
exclusão"

"Texto Original Proposto na Consulta Pública

7.11.2 Programa de Melhorias da Infraestrutura;

7.11.2.1 A Concessionária deverá apresentar um relatório contendo a avaliação da capacidade atual, a previsão de demanda e os investimentos necessários para assegurar que as instalações serão capazes de atender à Demanda Prevista, conforme o nível de serviço estabelecido e demais regras da Concessão relativas à garantia da qualidade de serviço.

7.11.2.2 O relatório deverá avaliar o nível de serviço atualmente provido, a capacidade e o balanceamento da infraestrutura do Aeroporto, incluindo todos os componentes operacionais, tais como sistemas de pistas, pátio de aeronaves e terminais.

7.11.2.2.1 A cada apresentação da Revisão Ordinária ou Antecipada do PGI, com a finalidade de demonstrar o balanceamento da infraestrutura planejada para os próximos 5 (cinco) anos, o PMI deverá apresentar o relatório da simulação computacional realizada por meio de software dedicado, de modelo em tempo acelerado com abordagem sistêmica, sequencial e de natureza estocástica, dos principais processadores dos sistemas de pista, pátio e terminal, incluindo a documentação completa das premissas utilizadas e a previsão de desempenho em relação ao nível de serviço estabelecido.

7.11.2.2.2 Simulações específicas de sistemas individualizados ou de partes destes, podem ser solicitadas quando da apresentação dos anteprojetos, conforme item 2.25. do Contrato de Concessão.

Proposta de Alteração

7.11.2.2.1 A cada apresentação da Revisão Ordinária ou Antecipada do PGI, com a finalidade de demonstrar o balanceamento da infraestrutura planejada para os próximos 5 (cinco) anos, o PMI deverá, quando a situação assim exigir, apresentar o relatório da simulação computacional realizada por meio de software dedicado, de modelo em tempo acelerado com abordagem sistêmica, sequencial e de natureza estocástica, dos principais processadores dos sistemas de pátio e terminal, incluindo a documentação completa das premissas utilizadas e a previsão de desempenho em relação ao nível de serviço estabelecido.

JUSTIFICATIVA

Encontram-se no material em anexo

RESPOSTA

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que:

(i) a redação original atinge os objetivos do requisito contratual, uma vez que uma infraestrutura apenas "estar dimensionada" para um determinado desempenho pode não ter, de fato, a capacidade para atingir a performance esperada. A capacidade de que trata o item inclui, além do dimensionamento da infraestrutura, uma análise sistêmica e sinérgica da operação, considerando as ineficiências e as variáveis inerentes.

(ii) Ao permitir que os parâmetros da RPC sejam definidos por meio de Proposta Apoiada, o Contrato conseqüentemente permite que eles sejam alterados ou excluídos.

(iii) Embora não estivesse claro, já era intenção da Agência que a Proposta Apoiada pudesse alterar outras obrigações contratuais (além dos parâmetros da RPC) em decorrência de alterações das restrições tarifárias - não qualquer obrigação, apenas aquelas relativas à oferta de infraestrutura e serviços aeroportuários. Será realizada alteração contratual para deixar mais claro o escopo da Proposta Apoiada.

(iv) Será acrescentada a eficiência operacional como critério de aprovação de Proposta Apoiada.

(v) A ANAC agradece a contribuição e esclarece que um dos objetivos do mecanismo previsto no Capítulo XV é promover a cooperação entre Concessionária e seus usuários, favorecendo acordos e soluções negociadas. Para tanto, faz-se necessária a consulta aos usuários nos moldes propostos, sendo o prévio conhecimento insuficiente. Não obstante, cumpre esclarecer que as prerrogativas dos usuários nos processos de consulta limitam-se a manifestar posicionamento em relação às propostas apresentadas pela Concessionária e, eventualmente, apresentar propostas alternativas. As partes consultadas não terão prerrogativa de aprovar ou reprovar as propostas, poder esse que estará, em última instância, sempre a cargo da ANAC, e nem mesmo terão poder de decisão sobre as propostas que serão submetidas à ANAC, prerrogativa da Concessionária (embora seja evidente que as manifestações dos usuários serão levadas em consideração pela ANAC em suas análises e natural que a concordância destes facilite a aprovação das propostas). Por fim, cabe ainda notar que as cláusulas relativas às consultas aos usuários foram redigidas de forma pouco prescritiva para garantir flexibilidade à Concessionária para colocar as consultas em prática utilizando procedimentos céleres e adequados a cada caso, evitando engessamento da dinâmica aeroportuária e obstáculos ao cumprimento dos prazos.

(vi) informa que a redação será alterada de modo a esclarecer que, para fins do item 5.2.7, entende-se por alteração na legislação tributária, inclusive, aquelas decorrentes de consolidação de entendimento jurisprudencial de Tribunais Superiores.

(vii) mas informa que a fixação dos valores de multa com base em percentuais da receita bruta visa, precisamente, conferir maior grau de proporcionalidade entre o valor da sanção e o porte financeiro da Concessionária, buscando, igualmente, conferir à sanção o necessário caráter de desestímulo de práticas infracionais. Aduz-se, ainda, que, nos casos de cometimento de infração contratual de baixa lesividade, o Contrato de Concessão prevê a possibilidade de aplicação da penalidade de advertência.

(viii) o Acordo de Nível de Serviço - ANS constitui uma definição de compromissos celebrados entre a Concessionária do Aeroporto e as empresas aéreas com o objetivo de melhoria dos serviços prestados, e ganho de eficiência das operações, sempre respeitando os limites mínimos dos níveis de serviço estabelecidos no

contrato. Assim, verifica-se que na elaboração dos ANS as partes possuem total flexibilidade para definirem seu escopo e realizar alterações, não podendo contudo resultar em prestação do serviço abaixo dos padrões mínimos estabelecidos no contrato, e tampouco resultar em alteração dos termos do contrato de concessão.

Importante reforçar a necessidade de encaminhar os protocolos de concordância dos ANS juntamente com o PQS. Contudo, caso as partes não cheguem a um acordo, a Concessionária deverá encaminhar à ANAC, juntamente com o PQS, um relatório de consulta (conforme item 15.3 do Contrato de Concessão) contendo as divergências e justificativas para não realização do acordo, a fim de comprovar que a Concessionária envidou esforços para atingir a celebração do acordo. Nesse sentido, a sugestão de exclusão dos itens 15.3 e 15.4 da minuta de contrato não será acatada.

(ix) A nova rodada de concessão de aeroportos, diferente dos casos anteriores, ocorrerá por meio de blocos de aeroportos, os quais apresentam perfis bastante diferenciados.

Sendo assim, no que tange aos aspectos de qualidade de serviço a serem monitorados nos aeroportos, e com o objetivo de garantir o acompanhamento mais estruturado da qualidade na prestação do serviço em todos os aeroportos a serem concedidos, foi elaborada nova obrigação contratual, comum a todos os aeroportos, sobre a inclusão da seção “Do Sistema de registro e tratamento das demandas relacionadas à prestação do serviço”.

Tal obrigação decorre da necessidade de que a Concessionária disponha de mecanismos de monitoramento das demandas relacionadas à prestação do Serviço, bem como seja capaz de prover informações mínimas que permitam a identificação, classificação e tratamento estruturado dos eventuais gargalos e, por consequência, o planejamento de ações mitigadoras dos problemas apontados. Para os aeroportos de menor porte, inicialmente, este será o instrumento de monitoramento/fiscalização da ANAC no que se refere a qualidade na prestação dos serviços, sendo imperioso o reporte mensal das informações, a fim de prover melhores condições para o acompanhamento permanente da qualidade do serviço prestado.

É importante assinalar ainda que a proposta é aderente ao objetivo de prover o estímulo à melhoria da qualidade do serviço oferecido aos passageiros, assim como estabelecer requisitos para monitorar a qualidade de serviço entregue e estimular ações do regulado no sentido de melhorar a qualidade de seus serviços aos passageiros. Ademais, destaca-se que já consta como obrigação nos modelos de concessão anteriores o estabelecimento de canais de comunicação com a comunidade aeroportuária, tais como ouvidoria e outros, para recebimento de manifestações gerais, principalmente aqueles referentes à prestação do serviço. Contudo a obrigação anterior, constante em contratos de concessão já vigentes, não previa um rol de informações mínimas, organização dessas informações, possibilidade de auditoria dos dados e definição clara de procedimentos sistemáticos para uma célere resposta aos reclamantes. Assim, a intenção principal é fomentar ações por parte dos regulados de forma não prescritiva, destacando-se que, para os aeroportos de menor porte, resta clara a necessidade de que essa primeira abordagem considere um nível mínimo de complexidade organizacional do regulado para que esses estímulos sejam efetivamente percebidos, processados e efetivamente direcionem suas ações.

Tal alternativa se mostra de baixo custo de implementação e de acompanhamento regulatório, uma vez que tal sistema deverá estar disponível para todos os aeroportos do bloco, sendo seu custo de implementação e de manutenção assumido por todo bloco. Na parte regulatória, a organização mínima das informações, o

estabelecimento dos procedimentos sistemáticos, seus tempos de resposta, a possibilidade de auditoria e o acesso por parte do regulado a todo sistema, permitirá um acompanhamento e avaliação da prestação de serviço de forma remota, em um primeiro momento, e com baixo custo para a ANAC."

(x) o requisito de elaboração de simulação computacional já existe nos contratos das rodadas anteriores de concessão. A ferramenta de simulação computacional tem apresentado resultados importantes junto às atuais concessões, sendo seu benefício percebido na melhoria da eficiência operacional dos aeroportos, e com isso seus resultados financeiros, que de longe superam os custos de implantação e treinamento iniciais. Além disso, entende-se que as concessões em bloco podem diluir este custo para os aeroportos menores, dado que o custo marginal de aplicação da ferramenta aos menores seria baixo. Assim, informa-se que será mantido o requisito contratual, em face dos benefícios apresentados para o processo de gestão do Contrato de Concessão e para os usuários da infraestrutura.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4306
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida Lemos de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
Sugerimos a exclusão da parte final da Cláusula 3.1.37 da minuta do Contrato de Concessão, a qual dispõe que "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", bem como a 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
<p>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.</p> <p>Reforça-se que a emissão de declaração de utilidade pública está compreendida na fase declaratória da desapropriação, de modo que, nos termos da minuta de Contrato de Concessão, caberá à Concessionária a promoção das desapropriações e pagamento da indenização dos proprietários das áreas que encontrem-se na referida situação.</p> <p>Portanto, a fase executória a que se refere o item 3.1.37 da minuta de Contrato de Concessão diz respeito exclusivamente àqueles imóveis nos quais já tenham 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.</p> <p>Por outro lado, o próprio item 3.1.37 é explícito quanto à necessidade de solicitação pela Concessionária ao Poder Concedente de realização da fase declaratória quando, ao longo da concessão, se fizer necessário desapropriar imóveis não listados no PEA como pertencentes ao sítio aeroportuário, para cumprimento dos termos do próprio Contrato de Concessão.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4308
NOME DO CONTRIBUINTE
THIERRY MONTENEGRO BESSE
CONTRIBUIÇÃO
Nordeste: Acreditamos que os valores das Infrações Relacionadas com Obras e Investimentos, os quais são calculados com base em um percentual da receita bruta da Concessionária, devem ser limitados a, no máximo, 3 meses.
JUSTIFICATIVA
<p>O limite de tempo proposto corresponde a uma penalidade total no valor de cerca de 50% da receita bruta do Concessionário. Acreditamos que tal penalidade, nesta proporção, permite alinhar os interesses entre o Poder Concedente/ Interesse Público e o cumprimento das exigências contratuais, buscadas no espírito do contrato.</p> <p>As multas ilimitadas têm um significativo impacto negativo na estratégia de financiamento e contrato de construção.</p>
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. Esclarece-se que o valor da penalidade aplicável em caso de não realização de investimentos em infraestrutura aeroportuária, apesar de calculado com base na receita da Concessionária, tem seu valor de referência definido a partir do custo do empreendimento. O objetivo desse mecanismo, aplicável nos casos de infrações de natureza continuada, é penalizar o operador que descumpra a obrigação de forma proporcional ao tempo de atraso na realização do investimento, incentivando, desta forma, a conclusão das obras tanto mais rápida quanto possível.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4309
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida Lemos de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
Sugerimos que o risco previsto na Cláusula 5.6.8 da minuta do Contrato de Concessão (relacionado com propriedades em situação geológica diferente da prevista) seja alocado como risco do Poder Concedente (cf. Cláusula 5.2 do Contrato de Concessão). Alternativamente, sugerimos que, se esta obrigação se mantiver sob responsabilidade da Concessionária, que seja estabelecido um valor máximo ao qual a responsabilidade da Concessionária seja limitado, a fim de estabelecer um teto para a exposição da Concessionária a este risco.
JUSTIFICATIVA
O Poder Concedente tem mais condição de assumir o risco da propriedade em condições diferentes daquelas verificadas antes da execução das obras e, por isso, deve assumi-las (considerando que o Concedente tem melhores condições de gerenciar este risco).
RESPOSTA
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 1.34 e 1.35 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 1.17 e 1.18 do Edital.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4312
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida Lemos de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
Com relação à cláusula 3.1.42 da minuta do Contrato de Concessão, sugerimos a inclusão de previsões específicas sobre os procedimentos para a solicitação de auditorias pelo Poder Concedente, sua frequência, as circunstâncias nas quais os poderes de veto podem ser exercidos e os requisitos mínimos que tal auditoria deve observar.
JUSTIFICATIVA
Os poderes do Poder Concedente referente à contratação de auditores independentes devem estar expressamente previstos no Contrato de Concessão, a fim de permitir que a Concessionária conheça todos os procedimentos que deverá cumprir diante do pedido de auditoria pelo Poder Concedente. Adicionalmente, a contratação de auditores independentes resultam em custos à Concessionária e, sabendo no início as hipóteses em que a obrigação poderá ser imposta é essencial para permitir que a Concessionária tenha visibilidade destes custos durante a execução do Contrato de Concessão.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. A realização de auditorias previstas na cláusula 3.1.42 refere-se a situações excepcionais na gestão do contrato de concessão. Sendo assim, os procedimentos para sua realização serão avaliados pelo Poder Concedente conforme as especificidades que cada caso concreto requerer.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4314
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida Lemos de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
Da mesma forma como a redação das rodadas de concessões anteriores contemplou, sugerimos a re-inclusão dos seguintes riscos para serem alocados como riscos do Poder Concedente, previstos na Cláusula 5.2 do Contrato de Concessão, como os seguintes: (i) atrasos para obtenção de autorizações, licenças e permissões de órgãos da Administração Pública; (ii) atrasos nas obras decorrentes de atrasos na obtenção de licenças ambientais quando os prazos de análise do órgão ambiental ultrapassarem as previsões legais, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária; (iii) Custos relacionados à confirmação de existência de contaminação do solo que decorram de atos ou fatos anteriores à data de publicação do edital.
JUSTIFICATIVA
estes riscos devem ser alocados ao Poder Concedente, tendo em vista que estão relacionados com interações com entes públicos ou com fatos que ocorreram antes da publicação do Edital.
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o Anexo 02 – Plano de Exploração Aeroportuária (PEA) já prevê que a Concessionária poderá ser desobrigada da entrega, no prazo indicado, das obras descritas no referido anexo em razão de atrasos ou não obtenção de autorizações, licenças e permissões de órgãos da administração pública ou de órgãos ambientais, exceto, naturalmente, se os atrasos forem imputáveis à própria Concessionária.</p> <p>Tal medida tem como objetivo, por um lado, dar maior segurança à Concessionária em face de situações adversas que afetem a execução das obras obrigatórias e que fogem a seu controle, isentando-a dos prazos previstos no Anexo 02 – PEA. Por outro lado, em razão da ausência de ingerência do Poder Concedente sobre a atuação dos diversos órgãos públicos envolvidos na emissão das licenças necessárias para funcionamento do aeroporto e realização das obras, assim como diante da dificuldade presente na apuração das razões que levam ao atraso na emissão dessas licenças, propõe-se que, à exceção do cumprimento dos prazos previstos no PEA, demais riscos associados sejam repassados às Concessionárias, a quem cabe tomar as medidas que julgar necessárias para a obtenção das licenças devidas junto aos referidos órgãos.</p> <p>Informa-se, adicionalmente, que será a incluído item, no Anexo 02 - PEA, para esclarecer que em caso de excessivas ampliações de prazos, em decorrência de atrasos imputáveis aos órgãos públicos licenciadores, que comprometam a utilidade do investimento para o Contrato de Concessão, o Poder Concedente poderá suprimir ou alterar a obrigação postergada, assegurada a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato em favor da Concessionária ou do Poder Concedente dependendo dos efeitos.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4315
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida Lemos de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
Sugerimos que o Contrato de Concessão disponha sobre uma definição do que deve ser entendido por "termos e condições equitativas de mercado", conforme previsto na Cláusula 3.1.44 da minuta do Contrato de Concessão. A definição poderia, a título ilustrativo, se dar da seguinte forma: "termos e condições de mercado são aqueles atestados como tais por opinião independente emitida por auditor externo"
JUSTIFICATIVA
O Poder Concedente tem o dever de definir corretamente e de forma transparente os parâmetros que definem a regularidade dos valores acordados contratualmente com as Partes Relacionadas, a fim de esclarecer os requisitos para a correspondente execução daqueles contratos.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e dada a complexidade do tema, entende ser adequada a definição no caso concreto, de forma motivada, considerando as normas vigentes e o direito ao contraditório.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4316
NOME DO CONTRIBUINTE
Italo Eduardo Barbosa Brito
CONTRIBUIÇÃO
Atual: 2.25. A Concessionária, obrigatoriamente para os aeroportos acima de cinco milhões de passageiros, e facultativamente para os demais, em até 180 (cento e oitenta) dias da eficácia do contrato, deve: Proposta: 2.25. A Concessionária, obrigatoriamente para os aeroportos acima de cinco milhões de passageiros, e facultativamente para os demais, em até 12 (doze) meses da eficácia do contrato, deve:
JUSTIFICATIVA
Acreditamos que um prazo de 12 meses para apresentação do Anteprojeto (2.25.1) dos investimentos permitiria um processo adequado de consulta e acordo com as companhias aéreas interessadas.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. Em relação ao tema trazido na manifestação, informa-se que, em relação à 4ª rodada de concessões, o prazo para apresentação do Anteprojeto já foi majorado, passando de 120 (cento e vinte) para 180 (cento e oitenta) dias, contados da data de eficácia do Contrato de Concessão. Entende-se que, considerando o nível de detalhe exigido para os documentos que o compõem, o prazo previsto seja suficiente.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4317
NOME DO CONTRIBUINTE
Camila do Prado Rocha Leão
CONTRIBUIÇÃO
O novo modelo de regime tarifário deverá entrar em vigor no mínimo em Janeiro de 2020.
JUSTIFICATIVA
Tal vacatio tem por objetivo garantir que as empresas tenham previsibilidade de custos no seu planejamento de frota, malha e orçamento anual.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a publicidade e transparência desta proposta visa antecipar aos agentes econômicos os possíveis impactos financeiros do novo regime tarifário de forma que o setor aéreo possa se adaptar ao novo ambiente regulatório. É importante frisar que a alteração dos valores das tarifas ainda deverá ser objeto de consulta aos principais usuários e informada pela Concessionária com no mínimo 30 dias de antecedência.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4319
NOME DO CONTRIBUINTE
VANESSA MARCHETTE REIS
CONTRIBUIÇÃO
Clarificar o entendimento na Minuta de Contrato que as normas aeroportuárias asseguram as Empresas Aéreas o direito de requerer dos futuros operadores aeroportuários o ressarcimento dos custos incorridos na arrecadação da “tarifa de embarque”, determinando prazo máximo e parâmetros para a conclusão da livre negociação entre os futuros operadores aeroportuários e empresas aéreas sobre o tema.
JUSTIFICATIVA
Conforme expressamente previsto no Art. 3º da Lei 6.009/1973 e no Art. 4º da Resolução 432/2017 da ANAC, o processamento, a cobrança e a arrecadação das “tarifas de embarque” são de responsabilidade do próprio aeródromo tarifador. No entanto, por uma questão de prática setorial, oriunda na década de 1990, a arrecadação da tarifa de embarque vem sendo realizada pelas Empresas Aéreas e posteriormente repassadas aos aeródromos. Vale ressaltar que tal arrecadação e repasse de tarifas de embarque requer recursos operacionais e financeiros por parte das Empresas Aéreas, sobretudo no pagamento de taxas de cartão de crédito e gestão financeira dos valores arrecadados. Observa-se ainda que, após concessões já realizadas e em andamento, os exploradores dos aeroportos vêm adotando a postura de impedir todo e qualquer ressarcimento de custos referentes a arrecadação das tarifas de embarque, impondo às Empresas Aéreas um ônus desmedido e sem qualquer respaldo legal ou regulamentar.
RESPOSTA
A Anac agradece a contribuição e esclarece que a regulamentação vigente não garante às empresas aéreas o direito ao ressarcimento de custos pela arrecadação das tarifas de embarque por meio da retenção de percentual da referida tarifa. A norma tão somente explicita a possibilidade de negociação entre as partes (o que poderia ser feito mesmo sem a previsão normativa). Vale ressaltar que sequer existe a intenção da ANAC de regulamentar o tema, que é claramente de caráter negocial a ser tratado diretamente entre as partes. Tampouco cumpre à ANAC determinar negociação sobre o assunto, mormente não há direito adquirido pelas empresas aéreas no tocante ao ressarcimento dos alegados custos com a cobrança e repasse das tarifas de embarque, mas tão somente a possibilidade de que o fato se torne objeto de negociações mais amplas, caso haja interesse de ambas as partes.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4320
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida Lemos de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
Sugerimos incluir um item à Cláusula 4.4 definindo os exatos termos do que seria interpretado e considerado como "boas práticas de precificação de infraestrutura e serviços aeroportuários".
JUSTIFICATIVA
A cláusula atual não estabelece as regras gerais sobre o que seria considerado por boas práticas, a fim de identificar o cumprimento pela Concessionária. No entanto, considerando que cabe à Concessionária definir os valores das tarifas, é muito importante identificar inicialmente os exatos termos das disposições que devem ser cumpridas pela Concessionária, incluindo o que deve ser compreendido por boas práticas".
RESPOSTA
A Anac agradece a contribuição e esclarece que a implementação de uma regulação tarifária menos interventiva tem por objetivo permitir que o operador aeroportuário tenha flexibilidade para estabelecer a precificação de forma eficiente. A definição em termos exatos do que seria interpretado como boa prática de precificação seria, portanto, contraditória com a flexibilização promovida, uma vez que geraria o efeito contrário, engessando a capacidade de precificação do operador. De fato, a prescrição de tais termos no Contrato os tornaria de observância obrigatória, com efeito prático similar ao restabelecimento da regulação direta de preços. Não obstante, cabe notar que existem manuais de organizações internacionais que podem servir de referência, conforme destacado no item 4.4.1.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4323
NOME DO CONTRIBUINTE
Italo Eduardo Barbosa Brito
CONTRIBUIÇÃO
Os requisitos do Anteprojeto, em termos de elementos necessários e suficientes, deveriam ser mais detalhados. Tomando como exemplo as concessões atuais, verifica-se que o entendimento do que são esses elementos diverge.
JUSTIFICATIVA
É fundamental que o Anteprojeto contemple todos os principais subsistemas processadores do Terminal de Passageiros (ex: quantidade e layout de: infraestrutura de check-in, sistema de bagagens, canais de inspeção de segurança, balcões de emigração/imigração).
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. Em relação à manifestação, entende-se que as prescrições contidas no PEA em relação às melhorias na infraestrutura aeroportuária devam estabelecer diretrizes gerais para a elaboração de projetos, ficando a cargo da Concessionária aspectos mais detalhados, conforme seu planejamento. Acredita-se que, ao se requerer que sejam incorporadas, nesse processo, "as melhores práticas nacionais e internacionais em projetos de edificações similares", estejam contempladas as preocupações trazidas pela contribuição, no nível de profundidade que se estabeleceu para o documento.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4324
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida Lemos de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
Sugerimos a alteração da cláusula 3.1.46 da minuta do Contrato de Concessão 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 e sejam devidamente justificadas pela Concessionária.
JUSTIFICATIVA
A restrição para celebrar contratos com Partes Relacionadas visando à exploração de atividades econômicas que gerem Receitas Não-Tarifárias não possui base legal. Ainda, muitos grandes operadores aeroportuários estrangeiros possuem participação acionária em empresas que são especializadas na execução de tais atividades, portanto, capazes de prestar serviços de alto nível para os passageiros. O estabelecimento de parâmetros de mercado para esses contratos deve ser medida suficiente para eliminar / reduzir o risco contra o qual o Poder Concedente pretende se proteger com a proibição (de que o pagamento de outorgas pelas partes relacionadas abrangidas por tais contratos sejam artificialmente reduzidas e acabem por comprometer o percentual das receitas da Concessionária a serem pagas ao Concedente.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. A vedação para a celebração de contratos com partes relacionadas para exploração de atividades econômicas que gerem receitas não tarifárias é justificada na medida em que existe o risco de que essas contratações possam ser firmadas em valores não compatíveis com os de mercado, o que, por sua vez, leva à subavaliação dos valores a serem recolhidos a título de Contribuição Variável em decorrência da redução da base de cálculo dessa Contribuição.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4325
NOME DO CONTRIBUINTE
VANESSA MARCHETTE REIS
CONTRIBUIÇÃO
Implantar áreas de segurança de fim de pista (RESA) nos termos da seção 154.209, do RBAC 154 vigente, nas cabeceiras das pistas de pouso e decolagem, em até 36 meses após a data de eficácia do contrato sem que haja o deslocamento de cabeceiras e a redução das distâncias declaradas de TORA, ASDA e LDA na dimensão longitudinal existente nas pistas de pouso e decolagem dos aeroportos que serão concessionados
JUSTIFICATIVA
Em aeroportos que possuem atuais pista de pouso e decolagem com dimensões até 2.000m, a possível redução das atuais distâncias declaradas de TORA, ASDA e LDA com a finalidade de implantação de RESA poderá trazer impactos operacionais com a possibilidade de redução de payload das aeronaves, visto que seria necessária uma adequação dos parâmetros de performance para operação em pista menores.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. Em relação à manifestação, informa-se que não é objeto de prescrição objetiva, nessa rodada de concessões, o comprimento da pista de pouso e decolagem. Esclarece-se que, do ponto de vista de diretriz contratual, a solução a ser executada para implantação da RESA deverá ser tal que seja compatível com o código de referência de aeródromo estabelecido no PEA para o aeroporto.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4326
NOME DO CONTRIBUINTE
vanessa marchette reis
CONTRIBUIÇÃO
Definição de um número mínimo de posições de pátio de aeronaves que o aeroporto deverá disponibilizar durante a hora pico, após o prazo máximo de duração de 36 (trinta e seis) meses a partir da data de eficácia do contrato.
JUSTIFICATIVA
A definição de um número mínimo de posições suportaria o desenvolvimento das atividades de planejamento das Empresas Aéreas em função da possibilidade de incremento de demanda do transporte aéreo no período subsequente aos 36 meses após a data de eficácia do contrato de concessão de cada respectivo aeroporto.
RESPOSTA
Agradecemos a contribuição. O quantitativo de posições de pátio de aeronaves para o aeroporto deverá ser definido pela Concessionária, dentro de seu planejamento para o desenvolvimento da infraestrutura ao longo do período da Concessão, em face da demanda a ser atendida. Lembramos que há no Contrato a exigência de consulta, pela Concessionária, às empresas aéreas que operam (ou que desejem operar) no aeroporto, quanto aos Anteprojetos e ao Plano de Gestão da Infraestrutura por ela elaborados, oportunidade em que as empresas, enquanto usuárias da infraestrutura, poderão manifestar-se acerca do planejamento apresentado pela Concessionária.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4327
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida Lemos de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
Sugerimos a inclusão de uma nova cláusula 3.2.14 da minuta de Contrato de Concessão, com a seguinte redação: "3.2.14. 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
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, exceto quanto expressamente prevista eventual atuação do Poder Concedente. Isso possibilita melhor o gerenciamento do momento e da medida que melhor se coaduna com a situação.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4328
NOME DO CONTRIBUINTE
GABRIEL AVENA PIRES DE SOUZA
CONTRIBUIÇÃO
Considerando que, no caso de uma Relicitação, a indenização para a Concessionária deve ser calculada levando em consideração o valor dos investimentos vinculados a Bens Reversíveis ainda não amortizados, as multas e demais obrigações de natureza não tributária devidas, bem como o valor relacionado à outorga originalmente pactuada, calculado conforme ato do Poder Concedente, sugerimos que a mesma metodologia seja aplicada em uma situação de Caducidade.
JUSTIFICATIVA
Considerando que a Contribuição Inicial é paga antecipadamente por todo o período de concessão, entendemos que a indenização por uma situação de Caducidade também deve considerar a Contribuição Inicial não amortizada.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a metodologia de cálculo dos valores de indenização em caso de extinção antecipada será objeto de regulamentação futura, que contará com amplo espaço público para contribuições.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4329
NOME DO CONTRIBUINTE
Alexandre José Guerra de Castro Monteiro
CONTRIBUIÇÃO
Cláusula 6.5 do Contrato - Deve ser alterada a fórmula de cálculo do reajuste da Receita Teto no que diz respeito à aplicação do Fator Q, para que permita ao menos o reajuste anual pela inflação para os casos de atingimento do bônus do fator Q, independente da comparação com a performance do ano anterior.
JUSTIFICATIVA
<p>Se mantida a fórmula proposta na minuta, as tarifas nominais podem ter reajuste anual abaixo da inflação ainda que a concessionária tenha superado as metas previstas para o ano considerado. Exemplo: caso a Concessionária tenha uma variação de seu bônus do Fator Q de 1,0% no ano “t-1” para 0,8% no ano “t”, isto resultará em um fator de reajuste referente ao Fator Q de 0,9, portanto reduzindo o reajuste tarifário devido pelo IPCA acumulado em 10%, ou seja, proporcionando um reajuste anual abaixo da inflação, contrariando o disposto no Art. 40, X da Lei 8.666/93. A sugestão de redação do Poder Concedente cria um incentivo ao descumprimento eficiente das metas pelas Concessionárias, não promovendo a melhoria da prestação de serviços, objetivo maior do Fator Q.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que:</p> <p>(i) O Art. 40, X, da Lei 8.666/93 não trata de reajuste tarifário e não há dispositivo na referida lei que impeça um reajuste abaixo da inflação.</p> <p>(ii) O bônus tarifário que pode ser obtido com o Fator Q representa um aumento do teto tarifário em relação ao nível de preços originalmente pactuado (observado o reajuste por inflação e Fator X). Assim, se no primeiro reajuste em que o Fator Q é aplicado esse consistir em um bônus de 1,0%, o teto tarifário do ano posterior ficará 1,0% acima do nível de preços original e, se no segundo reajuste seguinte o Fator Q consistir em um bônus de 0,8%, o teto tarifário do ano seguinte ficará 0,8% acima do nível de preços original. Naturalmente isso significa que a variação do Fator Q de 1,0% para 0,8% de bônus implicará em uma redução do teto tarifário entre os anos. Esse resultado é intuitivo, visto que o que a variação exemplificada do Fator Q ilustra é justamente uma redução da qualidade de serviço medida pelo desempenho nos IQS.</p> <p>(iii) O Fator Q representa mecanismo de equilíbrio do contrato que busca ajustar as tarifas auferidas pela Concessionária à qualidade do serviço entregue aos usuários durante um determinado período. Visa-se, com isso, remunerar de forma proporcional a qualidade de serviço prestada de maneira superior aos padrões mínimos definidos contratualmente, os quais seriam remunerados pelos preços originariamente pactuados, assim como promover o correspondente decréscimo nos preços quando o serviço for prestado com qualidade inferior ao contratado. Nesse sentido, vale destacar que o serviço remunerado com incremento de Fator Q em um determinado ano da concessão já se exauriu, razão pela qual não cabe falar em acúmulo de Fator Q nos tetos tarifários. Por fim, importante salientar que o objetivo do Fator Q não é</p>

financiar infraestrutura, mas, novamente, balancear o teto tarifário de acordo com a qualidade do serviço prestado, seja com decréscimo, seja com bônus.

(iv) A proposta de reajuste apenas pela inflação (além do Fator X, presume-se) nos casos em que o Fator Q consistir em bônus inferior ao do ano anterior distorce os incentivos do mecanismo. A Concessionária teria, no primeiro ano, incentivo a atingir todas as metas de forma a obter o bônus máximo e alcançar o nível de preços mais alto possível. Porém, nos anos seguintes seria indiferente entre atingir todas as metas, apenas algumas ou mesmo se manter nos padrões mínimos, pois em todos os casos conseguiria manter o nível de preços alcançado no primeiro ano. Em oposição, com as regras atuais, a Concessionária tem incentivo a atingir todas as metas no primeiro ano para obter o bônus máximo e alcançar o nível de preços mais alto possível, e a continuar atingindo as metas nos anos seguintes, caso contrário não conseguirá manter seus tetos tarifários nesse nível de preços mais alto

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4330
NOME DO CONTRIBUINTE
Camila do Prado Rocha Leão
CONTRIBUIÇÃO
A livre negociação das tarifas e, portanto, não divulgação dos contratos no modelo de tarifas monitoradas poderá limitar a possibilidade de denuncia por parte das empresas aéreas e usuários.
JUSTIFICATIVA
Sendo a negociação
RESPOSTA
A Anac agradece a contribuição e esclarece que nos casos em que as tarifas não estão submetidas a teto tarifário ou receita teto por passageiro (aeroportos de menor porte, operações de Grupo II e atividade armazenagem e capatazia exceto da carga em trânsito) o operador aeroportuário ainda assim deverá observar o disposto no item 4.4.3, que exige que as propostas de tarifação que envolvam aumentos tarifários sejam precedidas de consulta às partes interessadas relevantes, e no item 4.4, que requer que alterações dos valores das Tarifas sejam informadas à ANAC, ao público e às empresas aéreas e demais usuários dos aeroportos com no mínimo 30 (trinta) dias de antecedência.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4331
NOME DO CONTRIBUINTE
Italo Eduardo Barbosa Brito
CONTRIBUIÇÃO
<p>Atual: 4.4.2. A tarifação deverá ser baseada em critérios objetivos e não discriminatórios, tais como horário, dia, temporada, facilidades disponíveis e nível de serviço.</p> <p>Proposta: 4.4.2. A tarifação deverá ser baseada em critérios objetivos e não discriminatórios.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>O texto da cláusula deveria consistir somente em “A tarifação deverá se baseada em critérios objetivos e não discriminatórios”. Fazer depender a tarifação, por exemplo, do horário ou dia de operação, é de fato uma prática discriminatória.</p> <p>Ressaltamos que as políticas de itinerário e oferta das companhias aéreas são norteadas por fatores relacionados com a demanda (necessidades/desejos dos passageiros), frota (necessidade de racionalizar e otimizar o uso das aeronaves) ou mesmo restrições de infraestrutura (ex: nos aeroportos com disponibilidade limitada de slots). Aplicar tarifas mais baixas em horários/dias de menor apelo comercial não fará a princípio as companhias aéreas mudarem suas políticas de malha, pois dificilmente tornarão lucrativa uma operação deficitária. A inversa, por sua vez, pode ser verdadeira, na medida em que aumentar as tarifas de operações em horários pico e/ou dias de maior apelo comercial irá repercutir-se no preço cobrado do passageiro final, ou, em casos extremos, inviabilizar economicamente algumas operações.</p> <p>Adicionalmente, interessa entender se será permitido ao concessionário estabelecer suas políticas de tarifação a nível Bloco.</p> <p>Caso seja permitido, o subsídio cruzado resultará em que os usuários de um aeroporto irão pagar pelos custos da infraestrutura e facilidades de outro aeroporto, prática altamente contestada pela IATA e contrária ao princípio do “usuário-pagante” defendido pela ICAO.</p>
RESPOSTA
<p>A Anac agradece a contribuição e esclarece que esquemas de precificação "modulados" (atrelados ao período e/ou situação de uso da facilidade ou serviço em questão) consistem em prática reconhecida pela ICAO, conforme previsto no Doc 9082 - ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services e detalhado no Doc 9562 - Airport Economics Manual.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4333
NOME DO CONTRIBUINTE
Vanessa Marchette Reis
CONTRIBUIÇÃO
Inclusão de dispositivo contratual que responsabilize os novos concessionários, perante terceiros usuários da infraestrutura (empresas aéreas), em caso de prejuízos decorrentes de não cumprimento da legislação aplicável ou deficiência na manutenção aeroportuária (Ex: Bird Strike).
JUSTIFICATIVA
É um ponto que tem sido recorrentemente encontrado nas atuais concessões, sem uma clarificação e detalhamento dos responsáveis, criando disputas e desgastes litigiosos entre as empresas aéreas e concessionários.
RESPOSTA
A Anac agradece a contribuição e esclarece que o Contrato de Concessão estabelece uma relação direta de direitos e deveres entre Poder Concedente e Concessionária. No presente caso, parece mais razoável que eventual mecanismo de compensação entre aeroporto e usuários aconteça a mercado ou pelos meios de direito disponíveis. Cabe destacar que a Concessionária já é obrigada a cumprir os regulamentos da Anac e cláusulas contratuais sob pena de aplicação das penalidades administrativas cabíveis.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4334
NOME DO CONTRIBUINTE
Vanessa Marchette Reis
CONTRIBUIÇÃO
Esclarecer a obrigação de realizar determinadas porcentagens dos embarques por meio das pontes de embarque. Definição de que se, por requisição do operador, o embarque de alguns ou todos seus voos sejam feitas por meio de escadas ou sistema “elo”, que tal quantitativo de voos seja excluído das estatísticas observadas para este fim.
JUSTIFICATIVA
A busca de maior eficiência operacional e redução de custos, especialmente, mas não somente para modelos de operação “ultra low cost”, levam a que determinadas empresas aéreas prefiram o embarque por escadas ou “elo” como método operacional, sem que o aeroporto tenha qualquer interferência nesta decisão. Não cabe ao poder concedente inviabilizar modelos de operação que possam beneficiar o público final, sem comprometer a segurança ou o respeito às relações de consumo.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. O estabelecimento de percentual mínimo de passageiros que devem ser atendidos em pontes de embarque visa proporcionar conforto aos passageiros, bem como induzir melhorias relevantes e contínuas na infraestrutura aeroportuária concedida, vez que incide inclusive sobre aeroportos que hoje não possuem tal equipamento. Entretanto, nos termos do contrato de concessão, o parâmetro pode ser atualizado durante o processo de Revisão dos Parâmetros da Concessão, precedido de ampla discussão pública. Dessa forma, não há necessidade de alteração do requisito contratual, uma vez que a flexibilidade da regra vem, no entender da Agência, ao encontro de eventuais demandas futuras do mercado regulado.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4336
NOME DO CONTRIBUINTE
Juliana Gomes Pereira
CONTRIBUIÇÃO
A ANAC deve, de forma obrigatória, analisar e aprovar, previamente, os projetos que as concessionárias pretendem executar nas etapas de expansão do aeroporto, tanto para as infraestruturas do Lado Ar como do Lado Terra.
JUSTIFICATIVA
O custo-benefício regulatório é muito elevado e deve ser considerado, em processos nos quais a mitigação de riscos de falta de alinhamento de expectativas iniciais em contratos que envolvem a execução de investimentos com custo afundado astronômico! Os regulamentos técnicos das Agências são muito complexos e confusos (digo em sua forma de aplicação e exceções) permitindo diversos entendimentos quando das alterações e operações das infraestruturas que compõem o sistema de pistas e pátios. Por outro lado, as regras contratuais para construções e ampliações de TPS são muito elementares, dada por meio de diretrizes gerais e por uma tabela numérica de áreas a serem disponibilizadas aos passageiros, as quais, também ensejam em diversas interpretações quando de sua aplicação, com vários vieses técnicos viáveis. O custo afundado dos investimentos versus o custo de análise h/h de servidor público, justifica a mitigação do risco de desencontro de expectativas, pois depois das obras concluídas, passando ambos (ANAC, Concessionárias e Usuários) à exposição ao caso concreto - multas elevadíssimas, restrições operacionais, TPS que não atendem ao nível de serviço esperado, e várias outras situações - são indesejáveis ao interesse público!
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. Esclarece, com relação ao tema objeto da manifestação, que, em que pese não haja a obrigação positivada no Contrato de Concessão, é facultada à Concessionária a apresentação prévia à Agência, garantindo ao regulado, se assim desejar, o alinhamento de expectativas entre as partes, antes da execução dos investimentos sob sua responsabilidade.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4337
NOME DO CONTRIBUINTE
vanessa marchette reis
CONTRIBUIÇÃO
Seria importante que a ANAC exigisse dos concessionários a elaboração de um Plano Diretor que considere todo o desenvolvimento potencial da infraestrutura até o ano-horizonte da concessão. Esse Plano Diretor deverá ser elaborado dentro de um processo de consultation e aprovado pelos stakeholders pertinentes. Nenhum projeto de infraestrutura deveria ser elaborado antes desse Plano Diretor estar em vigor, o qual deverá por sua vez orientar todos os desenvolvimentos futuros do aeroporto.
JUSTIFICATIVA
A elaboração do Plano Diretor garantiria a previsibilidade de investimentos de todos os stakeholders e os níveis de serviços a serem prestados ao usuário final adequados à capacidade requerida e planejada para a realidade cada aeroporto.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. Em relação ao tema objeto da manifestação, esclarece-se que os requisitos do Plano Diretor estão definidos em regulação técnica da ANAC, os quais também tem interface com a Autoridade Aeronáutica brasileira. No Contrato de Concessão, o planejamento da expansão balanceada, com o provimento de capacidade de infraestrutura dentro dos parâmetros de níveis de serviço contratuais, é apresentado pela Concessionária na forma do PGI, para o prazo de vigência da concessão, que varia entre 20 a 30 anos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4338
NOME DO CONTRIBUINTE
Alexandre José Guerra de Castro Monteiro
CONTRIBUIÇÃO
Itens 1.4.1 e 3.13 do Edital - Alterar cláusula de modo a prever flexibilidade para a Proponente optar por uma das seguintes opções: (i) realizar a gestão dos aeroportos de um determinado bloco por diferentes SPE's, sendo cada SPE responsável por um único aeroporto; ou (ii) realizar a gestão dos aeroportos de um determinado bloco por uma única SPE, podendo essa SPE constituir filiais para a administração de cada aeroporto em si; (iii) realizar a gestão dos aeroportos de determinado bloco por uma única SPE, podendo essa SPE constituir uma subsidiária integral para a administração de cada aeroporto em si; (iv) realizar a gestão dos aeroportos de um determinado bloco por uma única SPE, podendo essa SPE executar essa administração de cada aeroporto por filiais ou subsidiárias integrais, a seu exclusivo critério.
JUSTIFICATIVA
O fato de existir um único contrato de concessão por bloco e uma única SPE por bloco pode causar dificuldades na gestão das concessões, como no caso de licenciamento ambiental (se a SPE possui impedimentos ambientais em um determinado aeroporto, poderia impactar o licenciamento dos demais), pré-requisitos para financiamentos e potencialização de penalidades.
RESPOSTA
A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que, uma vez definido como diretriz de política pública, o leilão de aeroportos reunidos em blocos, estes serão adjudicados àquele que sagrar-se vencedor no certame como um objeto único e indissociável, a medida que sua oferta econômica é igualmente una, sem a indicação de valor individualizado para cada aeroporto. Assim, tratando-se de um único objeto licitado, o contrato deverá ser ratificado com uma única pessoa jurídica, vencedora do leilão, sem embargo das soluções de engenharia empresarial por ela escolhida para a gestão do empreendimento da forma que entender conveniente, como, por exemplo, a constituição de filiais ou subsidiárias integrais.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4339
NOME DO CONTRIBUINTE
Italo Eduardo Barbosa Brito
CONTRIBUIÇÃO
<p>Item: 11.7 e 11.8.</p> <p>Os valores de aluguel de áreas operacionais/essenciais à prestação do serviço de transporte aéreo, utilizadas quer pelas companhias aéreas, quer pelos seus fornecedores (tais como os agentes identificados na cláusula 11.6) deveriam ser sujeitos a regulação direta. O mecanismo de livre negociação comercial pode incorrer em práticas discriminatórias e/ou abusivas, bem como gerar lucros excessivos para os concessionários.</p> <p>Seria importante sujeitar a regulação direta (ou pelo menos obrigação de transparência e/ou precedência de processo de consulta) também a remuneração variável prevista nos contratos de aluguel de áreas operacionais para essas atividades essenciais à operação (combustível, catering, ground handling, lavanderia, etc.). Atualmente essa remuneração se manifesta através da cobrança de percentuais do faturamento desses agentes (inclusive podendo ser de forma discriminatória, devido à confidencialidade das tratativas), os quais por sua vez os repassam às companhias aéreas, refletindo-se no preço final da passagem. Note-se ainda a elevada assimetria de informação e o baixo poder de negociação dos fornecedores nesta situação.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Essa é a realidade das concessões atuais, com especial impacto nas atividades de fornecimento de combustível e catering, com cobrança de percentuais sobre o faturamento que alcançam a os 10%, os quais são totalmente repassados pelos fornecedores às companhias aéreas. Pelos montantes envolvidos e impacto na precificação final do transporte aéreo, é fundamental que o Regulador atue neste quesito.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a obrigação de precedência de processo de consulta se aplica a todos os componentes da remuneração pela cessão de áreas operacionais (incluindo eventual remuneração variável) estando as alterações da remuneração sujeitas à concordância dos usuários ou ao arbitramento pela ANAC, no caso dos aeroportos de maior porte. Quanto à possibilidade de prática discriminatória devido à confidencialidade das tratativas entre as partes contratantes, entende-se que esta é mitigada pela submissão dos critérios de remuneração de áreas operacionais ao procedimento de consulta, de forma que mesmo que os contratos sejam firmados em tratativas bilaterais, seus termos deverão estar baseados em critérios discutidos publicamente.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4340
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
O Relatório de Estudos Ambientais indica a existência de diversos processos administrativos em tramitação na Receita Federal do Brasil, no Ministério Público do Pernambuco, no Ministério Público Federal, ANVISA e ANAC. Favor confirmar se há qualquer obrigação ou riscos decorrente dos resultados destes processos para a futura Concessionária.
JUSTIFICATIVA
Não está claro se a Concessionária poderia ter alguma obrigação decorrente do resultado das ações em comento, as quais podem acarretar impactos financeiros.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que o compartilhamento de responsabilidades e riscos entre o futuro concessionário e o Poder Concedente são regrados conforme disposto nos Capítulos III e V da minuta de Contrato de Concessão. Adicionalmente, esclarece que 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 SNAC/MTPA, 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.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4341
NOME DO CONTRIBUINTE
Camila do Prado Rocha Leão
CONTRIBUIÇÃO
Sendo a negociação livre entre as partes, no modelo de tarifa monitorada, portanto, protegida por sigilo comercial como poderá ser denunciada a ocorrência de abusos?
JUSTIFICATIVA
A livre negociação das tarifas e, portanto, não divulgação dos contratos no modelo de tarifas monitoradas poderá limitar a possibilidade de denuncia por parte das empresas e usuários.
RESPOSTA
A Anac agradece a contribuição e esclarece que nos casos em que as tarifas não estão submetidas a teto tarifário ou receita teto por passageiro (aeroportos de menor porte, operações de Grupo II e atividade armazenagem e capatazia exceto da carga em trânsito) o operador aeroportuário ainda assim deverá observar o disposto no item 4.4.3, que exige que as propostas de tarifação que envolvam aumentos tarifários sejam precedidas de consulta às partes interessadas relevantes, e no item 4.4, que requer que alterações dos valores das Tarifas sejam informadas à ANAC, ao público e às empresas aéreas e demais usuários dos aeroportos com no mínimo 30 (trinta) dias de antecedência.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4342
NOME DO CONTRIBUINTE
Vanessa Marchette Reis
CONTRIBUIÇÃO
<p>Contribuição: Atual: 7.1. Em até 180 (cento e oitenta dias) dias a contar da Data de Eficácia do Contrato e a cada 5 (cinco) anos a partir de então, por meio da Revisão Ordinária do Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI), a Concessionária deverá apresentar à ANAC o PGI para cada Aeroporto do Bloco para todo o período da Concessão.</p> <p>Proposta: 7.1. Em até 12 (meses) dias a contar da Data de Eficácia do Contrato e a cada 5 (cinco) anos a partir de então, por meio da Revisão Ordinária do Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI), a Concessionária deverá apresentar à ANAC o PGI para cada Aeroporto do Bloco para todo o período da Concessão.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>A determinação conjunta com as empresas aéreas que voam para um determinado aeroporto de requisitos operacionais, previsões de tráfego, custos operacionais e de capital, entre outros itens relevantes do projeto é o único processo comprovado para fornecer um plano consistente e coerente para o desenvolvimento futuro do aeroporto. Com relação à revisão do PGI, o entendimento sobre o texto atual pressupõe que a degradação do nível de serviço é intrínseca para o período entre a demanda excessiva verificada em relação ao volume originalmente planejado de passageiros e o comissionamento de novas instalações. A fim de estimular um melhor alinhamento entre aeroportos e empresas aéreas (consultation), recomenda-se que as partes se reúnam pelo menos uma vez por ano para revisar certos indicadores de negócios, incluindo a demanda antecipada para os próximos 5 anos, tal como recomendado pela IATA.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição. Informa-se, a respeito do prazo para apresentação do PGI, que este será revisado, atendendo-se à proposta em análise, qual seja de 12 meses, contados da data de eficácia do Contrato de Concessão.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4343
NOME DO CONTRIBUINTE
Alexandre José Guerra de Castro Monteiro
CONTRIBUIÇÃO
Itens 1.4.1 e 3.13 do Edital - Alterar cláusula de modo a prever flexibilidade para a Proponente optar por uma das seguintes opções: (i) realizar a gestão dos aeroportos de um determinado bloco por diferentes SPE's, sendo cada SPE responsável por um único aeroporto; ou (ii) realizar a gestão dos aeroportos de um determinado bloco por uma única SPE, podendo essa SPE constituir filiais para a administração de cada aeroporto em si; (iii) realizar a gestão dos aeroportos de determinado bloco por uma única SPE, podendo essa SPE constituir uma subsidiária integral para a administração de cada aeroporto em si; (iv) realizar a gestão dos aeroportos de um determinado bloco por uma única SPE, podendo essa SPE executar essa administração de cada aeroporto por filiais ou subsidiárias integrais, a seu exclusivo critério.
JUSTIFICATIVA
O fato de existir um único contrato de concessão por bloco e uma única SPE por bloco pode causar dificuldades na gestão das concessões, como no caso de licenciamento ambiental (se a SPE possui impedimentos ambientais em um determinado aeroporto, poderia impactar o licenciamento dos demais), pré-requisitos para financiamentos e potencialização de penalidades.
RESPOSTA
A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que, uma vez definido como diretriz de política pública, o leilão de aeroportos reunidos em blocos, estes serão adjudicados àquele que sagrar-se vencedor no certame como um objeto único e indissociável, a medida que sua oferta econômica é igualmente una, sem a indicação de valor individualizado para cada aeroporto. Assim, tratando-se de um único objeto licitado, o contrato deverá ser ratificado com uma única pessoa jurídica, vencedora do leilão, sem embargo das soluções de engenharia empresarial por ela escolhida para a gestão do empreendimento da forma que entender conveniente, como, por exemplo, a constituição de filiais ou subsidiárias integrais.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4344
NOME DO CONTRIBUINTE
Italo Eduardo Barbosa Brito
CONTRIBUIÇÃO
Documento: Minuta de Contrato (Contrato Compilado) Item: 14.2
JUSTIFICATIVA
A necessidade de amortização de todo e qualquer investimento realizado pelo concessionário dentro do período de concessão, resulta em incentivo ao sub-investimento (ou alternativamente ao agravamento de taxas e tarifas) na etapa final do contrato de concessão. É importante criar um mecanismo que permita ao concessionário ser indenizado (ou pelo Governo, ou pelo concessionário subsequente) por eventuais investimentos não amortizados.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a contribuição não foi aceita. Os licitantes deverão precificar a necessidade de investimentos até o final da concessão, sem direito a indenização ao final do prazo contratual. Lembra-se que "Os bens revertidos à União 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 (vinte e quatro) meses, salvo nos casos excepcionais quando tiverem vida útil menor."

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4345
NOME DO CONTRIBUINTE
Vanessa MArchette Reis
CONTRIBUIÇÃO
Consideramos ser pertinente a utilização do nível de serviço “ótimo” para efeitos de dimensionamento e planejamento da infraestrutura, tal como elencado no Airport Development Reference Manual (ADRM) da IATA/ACI.
JUSTIFICATIVA
<p>Tal como estas organizações defendem, a revolução digital que os aeroportos e as empresas aéreas estão atravessando é uma tendência que irá continuar a transformar a experiência de viagem, podendo alterar substancialmente os indicadores quantitativos presentes nas tabelas deste Apêndice, ou mesmo torná-los obsoletos. Parece pouco aconselhável a adoção de parâmetros quantitativos rígidos conforme exposto no item apreciado. A adoção de uma referência internacionalmente aceita, tal como o ADRM, permitirá um uso mais simples, flexível e coerente dos parâmetros mínimos necessários ao longo da duração da concessão. Quanto à adoção de uma fórmula matemática para definição dos gatilhos de investimento, embasada num indicador de “tempo de ocupação por componente”, acreditamos que esta metodologia implica necessariamente num desfasamento entre demanda e capacidade, na medida em que necessidades de expansão serão identificadas apenas quando (demanda/capacidade <1). Referimo-nos à manifestação da IATA a respeito deste mesmo Apêndice, para argumentação mais completa da pertinência de eliminar a fórmula sugerida, e substituí-la por gatilhos de demanda, de acordo com as melhores práticas internacionais. Remetemo-nos também a essa manifestação para identificação de exemplos desses gatilhos que seriam pertinentes.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição. Em relação à manifestação, esclarece-se que os parâmetros de nível de serviço adotados no PEA foram baseados em estudos que levaram em consideração, dentre outros aspectos, os preceitos contidos no ADRM da IATA. Referem-se a métricas de conforto e de desempenho de processamento e estão, em sua maioria, dentro dos limites do chamado "nível ótimo" do ADRM. Em face da necessária segurança regulatória e previsibilidade para as partes, entende-se que deve-se prever claramente os valores a serem praticados quando da verificação do cumprimento às obrigações contratuais por parte da Concessionária. Outrossim, o Contrato também prevê mecanismos de revisão dos parâmetros da Concessão, de forma a permitir as repactuações consideradas necessárias.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4346
NOME DO CONTRIBUINTE
Vanessa Marchette Reis
CONTRIBUIÇÃO
O potencial bônus de até 2% do Fator Q (Apêndice C, item 33, Tabela 2 (Indicadores de Qualidade de Serviço para composição do Fator Q) constitui um incentivo à provisão de níveis de serviço acima do estritamente necessário e/ou economicamente viável. Na prática, será imputado aos usuários do aeroporto (empresas aéreas e passageiros) um custo excedente por um acréscimo de nível de serviço que estes não necessariamente estão dispostos a pagar.
JUSTIFICATIVA
<p>Acreditamos na necessidade de mecanismos de penalização para prestação de níveis de serviço abaixo do pretendido, porém não concordamos na pertinência de premiar níveis acima da meta. Especialmente quando esse prêmio consiste em onerar a indústria através de aumentos tarifários. Além disso, para evitar dúvidas, um mecanismo de desconto deveria ser mantido se as empresas reguladas fornecerem um nível de serviço inferior ao acordado. Empresas aéreas e passageiros pagam um preço por um nível de serviço esperado. Se esse serviço for menor do que o esperado, isso significaria que os usuários pagaram mais do que deveriam e, portanto, deveriam receber um desconto por terem pago excessivamente, tal como recomendado pela IATA.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que os incentivos relativos à qualidade do serviço previstos no contrato de concessão para aeroportos com movimentação igual ou superior a 5 mi/pax/ano englobam (i) penalidade por não cumprimento dos padrões definidos no contrato de concessão por dois períodos consecutivos ou não; (ii) decréscimo de até 7,5% a ser aplicado no reajuste anual com base na performance do serviço prestado pela concessionária; e (iii) bônus de até 2% a ser aplicado no reajuste anual com base na excelência do serviço prestado pela concessionária. Dessa forma, verifica-se que o contrato prevê uma gama de incentivos e um peso maiores para o caso de não atendimento dos padrões de qualidade esperados. Contudo, é prevista uma bonificação em casos de superação dos padrões mínimos de qualidade definidos, o que visa a estimular a prestação de serviço de excelência, em um setor reconhecidamente dinâmico e com uma evolução tecnológica constante, o que exige uma modernização e atualização continuada dos serviços prestados. Ademais, importante destacar que a concessão de aeroportos no Brasil é recente, portanto o fator concorrencial que pode gerar um incentivo natural para a melhoria da prestação dos serviços ainda está em fase inicial, o que também corrobora a escolha regulatória da Agência nesta rodada de concessões em manter os incentivos supramencionados na classe de aeroportos que movimentam mais de 5 milhões de passageiros por ano. Destaca-se ainda que na busca de manter as obrigações contratuais de acordo com as melhores práticas internacionais foi realizado um benchmarking internacional - englobando países com maior experiência no campo de concessão de aeroportos, como por exemplo na Inglaterra e França - ,</p>

que verificou como prática a adoção de mecanismo de incentivo à prestação de serviço com qualidade a possibilidade de obtenção de bônus pelos concessionários. Ainda no contexto de melhores práticas, foi incorporado ao contrato de concessão a possibilidade de apresentação de uma Proposta Apoiada - a ser apresentada pela Concessionária, com apoio das empresas aéreas -, oportunidade em que poderá ser discutido e apresentado para aprovação da ANAC novos mecanismos de incentivo à qualidade do serviço, incluindo as bandas de decréscimo e bônus previstas inicialmente para o Fator Q. Por fim, no âmbito legal, a Lei Nº 8.987, de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, define como incumbência do poder concedente, no caso a ANAC, o estímulo ao aumento da qualidade do serviço prestado pelos concessionários. Diante de todo o exposto, entende-se que a opção regulatória da Agência em prever a possibilidade de aplicação de bônus no reajuste de acordo com a qualidade do serviço prestado está justificada.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4348
NOME DO CONTRIBUINTE
Camila do Prado Rocha Leão
CONTRIBUIÇÃO
Deve ser definido quais serviços são remunerados pelas tarifas aeroportuárias de embarque, conexão, pouso e permanência.
JUSTIFICATIVA
A falta de definição poderá causar discussões e litígios entre as empresas aéreas e as concessionárias.
RESPOSTA
A Anac agradece a contribuição e informa que o Anexo 4 do Contrato de Concessão - Tarifas dispõe sobre os serviços remunerados pelas tarifas aeroportuárias. Cabe ressaltar, contudo, que será realizada alteração contratual para resumir as citadas informações, visto que o detalhamento das facilidades remuneradas por cada tarifa já consta da Resolução nº 432/2017.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4349
NOME DO CONTRIBUINTE
Italo Eduardo Barbosa Brito
CONTRIBUIÇÃO
Documento: Minuta de Edital Contrato. Item: Anexo 2 – item 5 (Especificações Mínimas dos Terminais de Passageiros)
JUSTIFICATIVA
<p>Seria importante que a ANAC exigisse dos concessionários a elaboração de um Plano Diretor que considere todo o desenvolvimento potencial da infraestrutura até o ano-horizonte da concessão. Esse Plano Diretor deverá ser elaborado dentro de um processo de consultation e aprovado pelos stakeholders pertinentes.</p> <p>Nenhum projeto de infraestrutura deverá ser elaborado antes desse Plano Diretor estar em vigor, o qual deverá por sua vez orientar todos os desenvolvimentos futuros do aeroporto.</p>
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. A respeito do assunto objeto da manifestação, entende-se que o Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI), que a Concessionária, nos termos do contrato, deverá elaborar (em consulta às empresas aéreas, inclusive) e encaminhar à ANAC, contempla as preocupações trazidas pela contribuição.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4352
NOME DO CONTRIBUINTE
VANESSA MARCHETTE REIS
CONTRIBUIÇÃO
Contribuição: Atual: 2.25. A Concessionária, obrigatoriamente para os aeroportos acima de cinco milhões de passageiros, e facultativamente para os demais, em até 180 (cento e oitenta) dias da eficácia do contrato, deve: Proposta: 2.25. A Concessionária, obrigatoriamente para os aeroportos acima de cinco milhões de passageiros, e facultativamente para os demais, em até 12 (doze) meses da eficácia do contrato, deve:
JUSTIFICATIVA
O prazo sugerido para a apresentação do Anteprojeto garantiria a previsibilidade de investimentos de todos os stakeholders e os níveis de serviços a serem prestados ao usuário final adequados à capacidade requerida e planejada para cada aeroporto. Com tal prazo poderia se garantir um ambiente operacional estável e preditivo, que afete positivamente os passageiros de forma positiva, visando o custo reduzido. Além disso, acreditamos que um prazo de 12 meses para apresentação do Anteprojeto (2.25.1) dos investimentos permitiria um processo adequado de consulta e acordo com as companhias aéreas interessadas.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. Em relação ao tema trazido na manifestação, informa-se que, em relação à 4ª rodada de concessões, o prazo para apresentação do Anteprojeto já foi majorado, passando de 120 (cento e vinte) para 180 (cento e oitenta) dias, contados da data de eficácia do Contrato de Concessão. Entende-se que, considerando o nível de detalhe exigido para os documentos que o compõem, o prazo previsto seja suficiente.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4353
NOME DO CONTRIBUINTE
GABRIEL AVENA PIRES DE SOUZA
CONTRIBUIÇÃO
Apêndice A: Com relação a fórmula da Receita por Passageiro – RP, poderiam por favor confirmar se a expressão da Taxa de Desconto – TD deveria integrar a referida fórmula?
JUSTIFICATIVA
A expressão TD, referente a Taxa de Desconto estabelecida pela ANAC vigente no ano t, aparentemente está faltando na fórmula do documento em português. No documento em inglês a fórmula da RP apresenta a expressão TD.
RESPOSTA
A ANAC agradece a sua contribuição e informa que, por um erro na geração do arquivo pdf, o termo TD não constava na fórmula constante da minuta de contrato. Além disso, serão acrescentados os índices temporais de TA e TD e feitos alguns ajustes de notação na fórmula. A fórmula será corrigida no Anexo 04 do Contrato .

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4355
NOME DO CONTRIBUINTE
Vanessa Marchette Reis
CONTRIBUIÇÃO
Consideramos que os requisitos do Anteprojeto, em termos de elementos necessários e suficientes, deveriam ser revisados e mais detalhados. Tomando como exemplo as concessões atuais, verifica-se que o entendimento do que são esses elementos diverge consideravelmente
JUSTIFICATIVA
É fundamental que o Anteprojeto contemple todos os principais subsistemas processadores do Terminal de Passageiros (ex: quantidade e layout de infraestrutura, de check-in, de sistema de bagagens, de canais de inspeção de segurança, de balcões de emigração/imigração). Sem tais detalhamentos a infraestrutura pode ser dimensionada e executada de maneira não adequada a realidade operacional do aeroporto prejudicando as empresas aéreas.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. Em relação à manifestação, entende-se que as prescrições contidas no PEA em relação às melhorias na infraestrutura aeroportuária devam estabelecer diretrizes gerais para a elaboração de projetos, ficando a cargo da Concessionária aspectos mais detalhados, conforme seu planejamento. Acredita-se que, ao se requerer que sejam incorporadas, nesse processo, "as melhores práticas nacionais e internacionais em projetos de edificações similares", estejam contempladas as preocupações trazidas pela contribuição, no nível de profundidade que se estabeleceu para o documento.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4358
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT Szentivanyi
CONTRIBUIÇÃO
<p>É preferível que a base de reembolso das tarifas dos aeroportos “não regulamentados” seja também compreendida no conceito de Receita Teto e não um Preço Teto.</p> <p>No entanto, para os aeroportos com menor movimentação de passageiros, um limite de receita vinculado ao trânsito e não à movimentação de passageiros é mais razoável e adequado. Caso contrário, o limite de receita vinculado ao trânsito e o limite de receita de movimentação de passageiro deverão funcionar de maneira semelhante ou idêntica.</p> <p>1.2.1.XX – Receita Teto Por Movimento (RTM): Máximo valor, determinado pela ANAC, da Receita Regulada por Movimento que pode ser obtido pela operadora aeroportuária;</p>
JUSTIFICATIVA
<p>É preferível que a base de reembolso das tarifas dos aeroportos “não regulamentados” seja também compreendida no conceito de Receita Teto e não um Preço Teto.</p> <p>No entanto, para os aeroportos com menor movimentação de passageiros, um limite de receita vinculado ao trânsito e não à movimentação de passageiros é mais razoável e adequado. Caso contrário, o limite de receita vinculado ao trânsito e o limite de receita de movimentação de passageiro deverão funcionar de maneira semelhante ou idêntica.</p> <p>Para efeitos de coerência com a nossa contribuição para a cláusula 4.4.3, é essencial introduzir uma definição para Receita Teto Por Movimento (RTM).</p>
RESPOSTA
A Anac agradece a contribuição e informa que a contribuição não será incorporada, visto que tratava da inclusão de definição que seria relevante apenas caso as contribuições 4382 e 4386 fossem incorporadas, o que não ocorreu.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4359
NOME DO CONTRIBUINTE
Vanessa Marchette Reis
CONTRIBUIÇÃO
<p>Contribuição: Atual: 4.4.2. A tarifação deverá ser baseada em critérios objetivos e não discriminatórios, tais como horário, dia, temporada, facilidades disponíveis e nível de serviço.</p> <p>Proposta: 4.4.2. A tarifação deverá ser baseada em critérios objetivos e não discriminatórios.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>: O texto da cláusula deveria consistir somente em “A tarifação deverá se baseada em critérios objetivos e não discriminatórios”. Fazer depender a tarifação, por exemplo, do horário ou dia de operação, é de fato uma prática discriminatória. Ressaltamos que as políticas de itinerário e oferta das companhias aéreas são norteadas por fatores relacionados com a demanda (necessidades/desejos dos passageiros), frota (necessidade de racionalizar e otimizar o uso das aeronaves) ou mesmo restrições de infraestrutura (ex: nos aeroportos com disponibilidade limitada de slots). Aplicar tarifas mais baixas em horários/dias de menor apelo comercial não fará a princípio as companhias aéreas mudarem suas políticas de malha, pois dificilmente tornarão lucrativa uma operação deficitária. A inversa, por sua vez, pode ser verdadeira, na medida em que aumentar as tarifas de operações em horários pico e/ou dias de maior apelo comercial irá repercutir-se no preço cobrado do passageiro final, ou, em casos extremos, inviabilizar economicamente algumas operações. Adicionalmente, interessa entender se será permitido ao concessionário estabelecer suas políticas de tarifação a nível Bloco. Caso seja permitido, o subsídio cruzado resultará em que os usuários de um aeroporto irão pagar pelos custos da infraestrutura e facilidades de outro aeroporto, prática altamente contestada pela IATA e contrária ao princípio do “usuário-pagante” defendido pela ICAO.</p>
RESPOSTA
<p>A Anac agradece a contribuição e esclarece que esquemas de precificação "modulados" (atrelados ao período e/ou situação de uso da facilidade ou serviço em questão) consistem em prática reconhecida pela ICAO, conforme previsto no Doc 9082 - ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services e detalhado no Doc 9562 - Airport Economics Manual.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4361
NOME DO CONTRIBUINTE
Camila do Prado Rocha Leão
CONTRIBUIÇÃO
Deverá ser informado pelas concessionárias na declaração de capacidade operacional, claramente o número de posições e as regras para alocação das áreas de permanência, manobra e estadia.
JUSTIFICATIVA
A disponibilidade de áreas de permanência, a distribuição das posições de manobra e estadia e a regra para alocação em cada posição, devem ser informadas periodicamente pelas concessionárias.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição. Em relação à manifestação, esclarece-se que proposta já é objeto de regulação específica, relacionada a procedimentos operacionais aos quais os aeroportos estão sujeitos, não se constituindo, portanto, requisito a ser tratado no âmbito dos Contratos de Concessão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4363
NOME DO CONTRIBUINTE
Vanessa Marchette Reis
CONTRIBUIÇÃO
Consideramos que os valores de aluguel de áreas operacionais/essenciais à prestação do serviço de transporte aéreo, utilizadas quer pelas companhias aéreas, quer pelos seus fornecedores (tais como os agentes identificados na cláusula 11.6) deveriam ser sujeitos a regulação direta. O mecanismo de livre negociação comercial pode incorrer em práticas discriminatórias e/ou abusivas, bem como gerar lucros excessivos para os concessionários.
JUSTIFICATIVA
Seria importante sujeitar a regulação direta (ou pelo menos obrigação de transparência e/ou precedência de processo de consulta) também a remuneração variável prevista nos contratos de aluguel de áreas operacionais para essas atividades essenciais à operação (combustível, catering, ground handling, lavanderia, etc.). Atualmente essa remuneração se manifesta através da cobrança de percentuais do faturamento desses agentes (inclusive podendo ser de forma discriminatória, devido à confidencialidade das tratativas), os quais por sua vez os repassam às companhias aéreas, refletindo-se no preço final da passagem. Note-se ainda a elevada assimetria de informação e o baixo poder de negociação dos fornecedores nesta situação. Essa é a realidade das concessões atuais, com especial impacto nas atividades de fornecimento de combustível e catering, com cobrança de percentuais sobre o faturamento que alcançam a os 10%, os quais são totalmente repassados pelos fornecedores às companhias aéreas. Pelos montantes envolvidos e impacto na precificação final do transporte aéreo, é fundamental que o Regulador atue neste quesito.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a obrigação de precedência de processo de consulta se aplica a todos os componentes da remuneração pela cessão de áreas operacionais (incluindo eventual remuneração variável) estando as alterações da remuneração sujeitas à concordância dos usuários ou ao arbitramento pela ANAC, no caso dos aeroportos de maior porte. Quanto à possibilidade de prática discriminatória devido à confidencialidade das tratativas entre as partes contratantes, entende-se que esta é mitigada pela submissão dos critérios de remuneração de áreas operacionais ao procedimento de consulta, de forma que mesmo que os contratos sejam firmados em tratativas bilaterais, seus termos deverão estar baseados em critérios discutidos publicamente.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4367
NOME DO CONTRIBUINTE
VANESSA MARCHETTE REIS
CONTRIBUIÇÃO
Consideramos ser importante que seja criado um mecanismo que permita ao concessionário ser indenizado (ou pelo Governo, ou pelo concessionário subsequente) por eventuais investimentos não amortizados.
JUSTIFICATIVA
No regime de concessões pode existir a necessidade de amortização de todo e qualquer investimento realizado pelo concessionário dentro do período de concessão, resultando em incentivo ao subinvestimento (ou alternativamente ao agravamento de taxas e tarifas) na etapa final do contrato de concessão, prejudicando demasiadamente as empresas aéreas.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a contribuição não foi aceita. Os licitantes deverão precificar a necessidade de investimentos até o final da concessão, sem direito a indenização ao final do prazo contratual. Lembra-se que "Os bens revertidos à União 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 (vinte e quatro) meses, salvo nos casos excepcionais quando tiverem vida útil menor."

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4369
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
O Relatório de Estudos Ambientais do EVTEA referente ao Aeroporto de João Pessoa indica a existência de processos envolvendo a Infraero e a Anvisa, acerca de possível não cumprimento de obrigações por parte da Infraero. Favor confirmar se a Concessionária poderia ter alguma obrigação adicional àquelas previstas contratualmente decorrente deste processo.
JUSTIFICATIVA
Não há informações precisas sobre a quais seriam as responsabilidades da futura Concessionária decorrentes deste fato.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que o compartilhamento de responsabilidades e riscos entre o futuro concessionário e o Poder Concedente são regrados conforme disposto nos Capítulos III e V da minuta de Contrato de Concessão. Adicionalmente, esclarece que 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 SNAC/MTPA, 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.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4370
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida Lemos de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
O Relatório de Estudos Ambientais do EVTEA referente ao Aeroporto de Maceió indica a existência de despejo irregular de efluentes próximo ao site aeroportuário. Favor confirmar se esta irregularidade gera riscos/obrigações adicionais para a futura Concessionária. Em havendo, sugerimos que este risco seja transferido ao Poder Concedente ou, alternativamente, que haja a devida previsão no CAPEX estimado do projeto.
JUSTIFICATIVA
Não há informações precisas sobre a quais seriam as responsabilidades da futura Concessionária decorrentes deste fato. Além disso, o Poder Concedente tem melhores condições de gerenciar este risco, razão pela qual este deve ser transferido.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que o compartilhamento de responsabilidades e riscos entre o futuro concessionário e o Poder Concedente são regrados conforme disposto nos Capítulos III e V da minuta de Contrato de Concessão. Nesse sentido, destaca-se que segundo o item 5.2.12 do Contrato de Concessão, somente serão 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. Não sendo esta a hipótese mencionada na contribuição, o fato narrado constitui risco suportado pela Concessionária.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4374
NOME DO CONTRIBUINTE
Luis Felipe de Oliveira
CONTRIBUIÇÃO
Comments to “Anexo 4 do Contrato de Concessão – Tarifas
JUSTIFICATIVA
Comments to “Anexo 4 do Contrato de Concessão – Tarifas
RESPOSTA

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4375
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida Lemos de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
Sugerimos alterar a redação da cláusula 17.15 da minuta do Contrato de Concessão, a fim de determinar explicitamente que a competência judicial seria residual quando comparada à arbitragem.
JUSTIFICATIVA
A alteração sugerida tem por objetivo garantir que potencial litígio entre as partes seria decidido principalmente por meio de arbitragem, não o contrário.
RESPOSTA
A ANAC agradece sua contribuição e informa que a mesma não será acatada, pois o item 17.16 já ressalva a competência do juízo arbitral presente no item 17.5, excluindo a possibilidade de conflito entre as disposições.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4376
NOME DO CONTRIBUINTE
Camila do Prado Rocha Leão
CONTRIBUIÇÃO
O novo modelo deverá garantir que as empresas aéreas sejam remuneradas pelo recolhimento e repasse das tarifas de embarque.
JUSTIFICATIVA
Conforme expressamente previsto no art. 3º, da Lei 6.009/73 e art. 4º, da Resolução 432/17 da ANAC, o processamento, a cobrança e a arrecadação das tarifas de embarque são de responsabilidade do próprio aeródromo tarifador. No entanto, por uma questão de prática setorial, desde a década de 90, a arrecadação da tarifa de embarque vem sendo realizada pelas empresas aéreas e posteriormente repassadas aos aeródromos. Vale ressaltar que tal arrecadação e repasse de tarifa de embarque requer recursos operacionais e financeiros por parte das empresas aéreas, sobretudo, no pagamento de taxas de cartão de crédito e gestão financeira dos valores arrecadados. Observa-se ainda que, após concessões já realizadas as concessionárias vem adotando postura de não ressarcir os custos da arrecadação às empresas aéreas.
RESPOSTA
A Anac agradece a contribuição e esclarece que a regulamentação vigente não garante às empresas aéreas o direito ao ressarcimento de custos pela arrecadação das tarifas de embarque por meio da retenção de percentual da referida tarifa. A norma tão somente explicita a possibilidade de negociação entre as partes (o que poderia ser feito mesmo sem a previsão normativa). Vale ressaltar que sequer existe a intenção da ANAC de regulamentar o tema, que é claramente de caráter negocial a ser tratado diretamente entre as partes. Tampouco cumpre à ANAC determinar negociação sobre o assunto, mormente não há direito adquirido pelas empresas aéreas no tocante ao ressarcimento dos alegados custos com a cobrança e repasse das tarifas de embarque, mas tão somente a possibilidade de que o fato se torne objeto de negociações mais amplas, caso haja interesse de ambas as partes.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4378
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida Lemos de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
Favor excluir a cláusula 17.12 da minuta do Contrato de Concessão.
JUSTIFICATIVA
Tal como redigida, a cláusula 17.12 pode representar um problema, especialmente quando existirem pedidos contrapostos. A administração poderá exigir que a Concessionária pague todos os custos, mesmo existindo pedidos da administração na arbitragem, o que não seria razoável.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que o item não será suprimido do contrato, a fim de mantê-lo em conformidade com a Lei nº 13.448/2017, notadamente o artigo 31, §2º.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4379
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida Lemos de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
<p>Com relação à cláusula 17.5 do Contrato de Concessão, sugerimos a exclusão do seguinte:</p> <p>(i) Segunda expressão "relativos a direitos patrimoniais disponíveis";</p> <p>(ii) Requisito de decisão definitiva da autoridade competente (o que acarretaria na exclusão da cláusula 17.6);</p> <p>(iii) A expressão final desta cláusula ("ressalvadas matérias especificadas em ato regulamentar superveniente").</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Com relação à primeira sugestão de exclusão, entendemos que não seria necessário incluir tal expressão, considerando que já está mencionada previamente. No que se refere ao segundo pedido, o requisito de decisão definitiva pode ser considerada inconstitucional, considerando que a Constituição Federal proíbe as limitações ao acesso à justiça, ainda que relacionado à arbitragem. Ainda assim que não consideremos a referida cláusula como inconstitucional, ela cria empecilhos para a instauração da arbitragem desproporcionalmente. Por fim, com relação à terceira sugestão, nosso entendimento é de que não deve haver exceções especificadas em atos supervenientes, considerando a impossibilidade da Concessionária conhecer previamente os riscos decorrentes de tais normativos.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece sua contribuição e informa que será alterada para excluir a segunda expressão "relativos à direitos patrimoniais disponíveis".</p> <p>No que tange à exclusão do requisito de decisão definitiva, a contribuição não será acatada por estar em conformidade com o art. 31 da Lei 13.448/2017.</p> <p>Também não será acatada quanto à supressão da referência à ato normativo superveniente, porque não é possível limitar, no Contrato de Concessão, o exercício do poder regulamentar ou normativo, inclusive no que diga respeito ao instituto da arbitragem. Assim, eventual conflito entre as normas genéricas e contratos previamente firmados serão analisados e resolvidos no caso concreto, em conformidade com o ordenamento jurídico vigente. De todo modo, será feito ajuste na redação do item para melhor elucidação.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4380
NOME DO CONTRIBUINTE
Marcel Fleury Pinto
CONTRIBUIÇÃO
Com o objetivo de ampliar essa capacidade atual de monitoração e da fiscalização do espectro envolvendo os diversos sistemas utilizados para navegação aérea, solicitamos que seja considerado nas futuras concessões de exploração dos Aeroportos a previsão de fornecimento de infraestrutura de forma não onerosa para instalação de equipamentos de monitoramento do espectro. Ressalte-se que a monitoração realizada por tais equipamentos não possui outra aplicação além do controle e da fiscalização do espectro por esta Agência e não emite sinais.
JUSTIFICATIVA
Conforme Ofício anexo
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, conforme previsto no item 3.2 do Anexo 2 - PEA, não se inclui no objeto da Concessão a prestação dos serviços destinados a apoiar e garantir segurança à navegação aérea em área de tráfego aéreo dos Aeroportos. Sendo assim, as áreas ocupadas por equipamentos que tenham sido indicados pelos órgãos competentes como destinados a apoiar e garantir segurança à navegação aérea não fazem parte do objeto da Concessão e, portanto, não podem ser fonte de receita não-tarifária da Concessionária.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4381
NOME DO CONTRIBUINTE
Luis Felipe de Oliveira
CONTRIBUIÇÃO
<p>Comments to “Justificativa para a Concessão para Ampliação, Manutenção e Exploração do Aeroportos dos Blocos Nordeste, Centro-Oeste e Sudeste”</p> <p>En nombre de la Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA) y sus 85 miembros, recibad un cordial saludo. Nos dirigimos respetuosamente a usted con relación a la última ronda de concesiones.</p> <p>Persiguiendo el fin último de ALTA que es facilitar el desarrollo de un transporte aéreo más seguro, eficiente y responsable con el medioambiente en la región de América Latina y el Caribe para el desarrollo social y económico de los países, la industria y las poblaciones servidas por el transporte aéreo, nos permitimos enumerar una serie de consideraciones a tomar en cuenta los siguientes comentarios en beneficio de la próxima ronda de concesiones:</p> <p>Ítem 9: En términos de las garantías de empleo para el personal de Infraero, se recomienda especificar y demostrar las posibles consecuencias financieras sobre las tarifas y los cargos aeroportuarios."</p> <p>Ítem 41 (3.1.43.2): Como en una compañía pública, recomendamos que la información requerida bajo este ítem sea de conocimiento público, no solo para ANAC, publicada en la página web de concesiones.</p> <p>Ítem 71: Se debe buscar un sistema equilibrado entre el estado, sus constituyentes, concesionarios y líneas aéreas.</p> <p>Ítem 73: La mayoría de los aeropuertos más pequeños de esta ronda de concesiones a pesar de no tener un poder de mercado similar a los más grandes, tampoco tienen alternativas reales debido a las distancias geográficas. Esperamos que el modelo implementado genere incentivos para aumentar la demanda.</p> <p>Ítem 106: Se solicita amablemente considerar incluir las modificaciones realizadas en los contratos de concesión anteriores mediante algún nexo de contrato.</p> <p>Ítem 119: Recomendamos que el derecho a revisión extraordinaria pueda ser también ejecutado por las aerolíneas y no solo por el concesionario.</p> <p>Ítem 136: Refiérase al punto 41.</p> <p>Ítem 138: Para mitigar el riesgo respecto a la disposición de bienes muebles, se sugiere aumentar el plazo de 2 a 5 años antes del final del contrato de concesión.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Comments to “Justificativa para a Concessão para Ampliação, Manutenção e Exploração do Aeroportos dos Blocos Nordeste, Centro-Oeste e Sudeste”</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que:</p> <p>(i) as garantias de emprego dos funcionários da Infraero não tem qualquer relação com a regulação tarifária estabelecida pela ANAC.</p> <p>(ii) A cláusula 3.1.39 do Contrato de Concessão já estabelece a obrigatoriedade de publicação de demonstrações financeiras de acordo com a lei aplicável.</p>

- (iii) nos aeroportos de menor porte, embora a Concessionária não esteja submetida a tetos tarifários, os usuários deverão ser consultados antes de aumentos tarifários e a ANAC terá a prerrogativa de suspender alterações tarifárias que não observem boas práticas de precificação e a consulta aos usuários ou que não estejam alinhadas aos interesses dos usuários finais. Dessa forma, entende-se que há mecanismos para garantir que seja praticada uma precificação adequada, que incentive o crescimento da demanda nesses aeroportos.
- (iv) o objetivo de não definir um intervalo para o Fator X foi o de incentivar que Concessionária e Empresas Aéreas alcancem um acordo sobre o tema por meio da Proposta Apoiada. A chance de engajamento das partes em uma negociação sobre os parâmetros diminui caso o contrato limite seus valores ou sinalize como a ANAC os calcularia, tornando os parâmetros muito previsíveis. Dessa forma, como forma de incentivar a negociação, a Anac propôs a retirada do intervalo para os valores do Fator X e a exclusão do Anexo 11.
- (v) os procedimentos de Revisão Extraordinária objetivam a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, de forma que os riscos decorrentes da execução da Concessão são alocados ao Poder Concedente e à Concessionária. Assim, especialmente por não fazerem parte da relação contratual, não faz sentido que as companhias aéreas tenham qualquer relação com os procedimentos de Revisão Extraordinária.
- (vi) pretende publicar essas informações em seu site, não sendo necessário exigir a publicação pela Concessionária.
- (vii) entende o prazo de 2 anos como suficiente para mitigar os riscos existentes.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4382
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT szentivanyi
CONTRIBUIÇÃO
<p>4.4.3.2. Para os demais aeroportos, a Concessionária deverá, sempre que solicitado, submeter à ANAC um relatório de consulta elaborado nos termos do item 15.3 somente para qualquer aumento de tarifas que resulte em aumento de 2 vezes em qualquer Tarifa Aeroportuária, as quais estão definidos no Anexo 4 - 2.1.3, referente às últimas cobranças aplicáveis antes da Data de Eficácia do Contrato, acrescidas de inflação.</p> <p>4.4.3.3 Para tais outros aeroportos, a base para qualquer aumento de tarifa será: A Receita Teto (RT) referida na Cláusula 1.2.1.10 e resultado da média ponderada das Tarifas Aeroportuárias referida no ponto 2.1.3 do Anexo 4, com base nos variados volumes referidos no ano anterior para os aeroportos em que mais de 50% das receitas reguladas são geradas pelos Passageiros Embarcados definidos no 1.2.1.7 do Anexo 4, juntamente com as referidas Tarifas de Pouso e as Tarifas de Permanência de aeronaves; referidas no ponto 1.2.1.10; ii) O Receita Teto por Movimento (RTM) referida no ponto 1.2.1.XX e resultado da média ponderada das Tarifas Aeroportuárias referidas no ponto 2.1.3 do Anexo 4, com base nos variados referidos volumes no ano anterior para os aeroportos em que mais de 50 % das receitas reguladas são geradas somente por tarifas de movimentação de aeronaves como, por exemplo, aviação geral e helicópteros.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Esta contribuição deve ser lida em conjunto com a do ponto 4.5, em que se propõe estabelecer um limite de 30% de aumento no lucro por passageiro ou rendimento por movimento para os aeroportos não regulamentados.</p> <p>No entanto, para os aeroportos com menor movimentação de passageiros, um limite de receita vinculado ao trânsito e não à movimentação de passageiros é mais razoável e adequado. Caso contrário, o limite de receita vinculado ao trânsito e o limite de receita de movimentação de passageiro deverão funcionar de maneira semelhante ou idêntica.</p> <p>É muito importante introduzir alguma certeza aos potenciais proponentes sobre o regime de tarifas aeroportuárias (regime regulamentar) para os aeroportos não regulados.</p> <p>Para esses aeroportos não regulados, certas regras sobre o modo como as tarifas devem ser aumentadas devem ser descritas de forma detalhada para garantir segurança jurídica a todas as partes relevantes, não apenas ao operador aeroportuário.</p> <p>Portanto, para esses aeroportos, a metodologia de limite de receita deve ser introduzida com base nos volumes do ano anterior.</p> <p>Dentro deste conceito, há a necessidade de fazer uma distinção clara para considerar os diferentes perfis de tráfego nesses outros aeroportos. Esses outros aeroportos devem ser diferenciados com base na fonte de receita - isto é, aeroportos</p>

conduzidos por passageiros embarcados versus aeroportos movidos por movimentos como helicópteros e aviação geral.

Nos últimos aeroportos, como Macaé, no bloco sudeste, predominantemente impulsionado pelo tráfego de helicópteros e, portanto, pelos movimentos, um limite de receita baseado no rendimento de passageiros é um conceito ineficiente e distorcido.

Isso significa que, devido ao número relativamente baixo de passageiros por movimento, o rendimento da receita por passageiro é extremamente alto.

Ao mesmo tempo, esta proposta visa a aplicação de um limite de receita adequado, dependendo do padrão de tráfego no respectivo aeroporto. Esta é a razão pela qual a Subseção 4.4.3.3 se refere a um ou outro tipo de limite de receita.

Essa proposta também reduz a carga regulatória e traz mais flexibilidade para a concessionária, a fim de maximizar o tráfego geral dentro do Bloco de Aeroportos e aumentar a frequência de vôos em aeroportos com menor tráfego de passageiros.

Desde que o limite de receita considerado não seja aumentado em mais de 30%, o operador teria a flexibilidade de aumentar qualquer tarifa aeroportuária em até 2 vezes sem qualquer aprovação explícita da ANAC ou consulta pública, supondo que outro item de taxas aeroportuárias individuais precisam ser proporcionalmente reduzidos.

Estas medidas visam trazer segurança jurídica e um pouco mais de atratividade para o processo de licitação.

RESPOSTA

A Anac agradece a contribuição e esclarece que a consulta aos usuários sobre as propostas de tarifação constitui mecanismo essencial de transparência, especialmente no caso dos aeroportos não submetidos a regulação direta de preços - de fato, a flexibilidade promovida para a tarifação nesses aeroportos em grande medida se apoia na existência do mecanismo de consulta. Sendo assim, não caberia acatar proposta que extingue a exigência de consulta para propostas envolvendo aumentos de até 100% em uma tarifa ou aumentos reais de até 30% na receita por passageiro (ou por movimento de aeronave).

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4383
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida Lemos de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
Sugerimos a exclusão da Cláusula 17.14 da minuta do Contrato de Concessão.
JUSTIFICATIVA
A manutenção da Cláusula 17.14 na minuta do Contrato de Concessão garante amplos poderes discricionários ao Poder Concedente, considerando que a ANAC poderia publicar regulamentação superveniente e alterar disposições acerca da arbitragem previstas no Contrato de Concessão.
RESPOSTA
A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que a mesma não será acatada. Independentemente de qualquer previsão contratual, a Agência pode, no exercício regular de seu poder regulamentar ou normativo, editar normas aplicáveis às concessionárias, inclusive no que diga respeito ao instituto da arbitragem. Eventual conflito entre as normas genéricas e contratos previamente firmados serão analisados e resolvidos no caso concreto, em conformidade com o ordenamento jurídico vigente.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4384
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida Lemos de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
Sugerimos a exclusão da Cláusula 17.14 da minuta do Contrato de Concessão.
JUSTIFICATIVA
A manutenção da Cláusula 17.14 na minuta do Contrato de Concessão garante amplos poderes discricionários ao Poder Concedente, considerando que a ANAC poderia publicar regulamentação superveniente e alterar disposições acerca da arbitragem previstas no Contrato de Concessão.
RESPOSTA
A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que a mesma não será acatada. Independentemente de qualquer previsão contratual, a Agência pode, no exercício regular de seu poder regulamentar ou normativo, editar normas aplicáveis às concessionárias, inclusive no que diga respeito ao instituto da arbitragem. Eventual conflito entre as normas genéricas e contratos previamente firmados serão analisados e resolvidos no caso concreto, em conformidade com o ordenamento jurídico vigente.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4385
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
Com relação à cláusula 17.7 do Contrato de Concessão, sugerimos a exclusão do seguinte trecho: "podendo ato regulamentar superveniente propor outras instituições ou câmaras arbitrais"
JUSTIFICATIVA
O dispositivo autorizando ato regulamentar superveniente propondo instituições ou câmaras arbitrais diversas contrariam os seguintes aspectos: (i) o Contrato de Concessão determina previamente uma instituição arbitral; (ii) cláusula 17.7.3 do Contrato de Concessão define que modificações na instituição arbitral devem ser decididas por acordo mútuo entre as partes.
RESPOSTA
A ANAC agradece sua contribuição e informa que a redação será alterada com alguns ajustes devidos. Reconheceu-se a necessidade de suprimir do contrato previsões que pudessem possibilitar a alteração da câmara arbitral unilateralmente, com base em ato normativo superveniente, a fim de privilegiar-se ao máximo o consenso inerente à cláusula arbitral.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4386
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT szentivanyi
CONTRIBUIÇÃO
4.5. A ANAC poderá avaliar e suspender a implementação de propostas tarifárias quando estas estiverem em desacordo com os dispostos no item 4.4 ou quando o aumento for superior a 1,3 vezes do Receita Teto (RT) ou o Receita Teto por Movimento (RTM) implícita na média ponderada das Tarifas Aeroportuárias referida no ponto 2.1.3 do Anexo 4 mais a inflação anual, referente às últimas cobranças aplicáveis antes da Data de Eficácia acrescidas de inflação.
JUSTIFICATIVA
<p>Esta contribuição está relacionada com a 4.4.3.2 e 4.4.3.3.</p> <p>Desde que o limite de receita considerado não seja aumentado em mais de 30%, a operadora teria a flexibilidade de aumentar qualquer tarifa aeroportuária em até 2 vezes sem qualquer aprovação explícita da ANAC ou consulta pública, supondo que outros itens de taxas aeroportuárias individuais precisam ser proporcionalmente reduzidos para permanecer dentro da valor da Receita Teto para evitar o requisito de aprovação.</p> <p>A mudança proposta visa dar ao operador mais flexibilidade para maximizar o tráfego geral dentro do Bloco de Aeroportos e aumentar a frequência de vôos para aeroportos menores, reduzindo a carga regulatória e mantendo um grau de “não-regulamentação” antes da intervenção ANAC.</p>
RESPOSTA
<p>A Anac agradece a contribuição e esclarece que a possibilidade de suspensão pela ANAC da implementação de propostas de tarifação em desacordo com as diretrizes de tarifação e o interesse do usuário constitui mecanismo essencial de garantia do interesse público, especialmente no caso dos aeroportos não submetidos a regulação direta de preços - de fato, a flexibilidade promovida para a tarifação nesses aeroportos em grande medida se apoia na possibilidade de veto pela ANAC. Sendo assim, não caberia acatar proposta que limita a possibilidade de veto pela ANAC às propostas envolvendo aumentos reais superiores a 30% na receita por passageiro (ou por movimento de aeronave).</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4387
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT SZENTIVANYI
CONTRIBUIÇÃO
<p>5.2.8. Ocorrência de eventos de força maior ou caso fortuito, exceto quando a sua cobertura puder ser contratada com instituições seguradoras, no mercado brasileiro, na data da ocorrência ou quando houver políticas vigentes prontamente disponíveis a preços razoáveis cobrindo o evento;</p> <p>5.6. Observado o disposto no item 5.5, há riscos assumidos exclusivamente pelo Concessionário:</p>
JUSTIFICATIVA
<p>A redação proposta da Cláusula 5.2.8, ao mesmo tempo em que atribui ao Poder Concedente o risco de ocorrência de força maior ou imprevisto, exclui sua responsabilidade quando sua cobertura puder ser contratada com instituições seguradoras no mercado brasileiro.</p> <p>Como é sabido, geralmente não há impedimento legal para qualquer risco a ser segurado, mas o cerne da questão é quanto esse risco é precificado para viabilizar sua aquisição.</p> <p>Assim, quando os riscos de caso fortuito ou força maior forem eliminados da esfera de responsabilidade do Poder Concedente, o resultado prático disso é, de maneira transversal, excluir completamente a responsabilidade do Poder Concedente, em flagrante descumprimento o disposto no art. 65, II, d, da Lei Federal nº 8.666 / 1993, que estabelece que o risco em caso de caso fortuito e de força maior deverá ser alocado ao Poder Concedente.</p> <p>Além disso, o art. 7 da Resolução do PPI No. 1 estabelece que "Na preparação do Edital e do Projeto do Contrato de Concessão, deve-se prever a adoção da matriz de compartilhamento de riscos da empresa e, pelo menos, a identificação, avaliação e alocação de riscos para a parte que melhor pode gerenciá-los, com o menor custo para o processo, a fim de minimizar futuras revisões contratuais extraordinárias".</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece sua contribuição e esclarece, inicialmente, que o risco descrito pela cláusula 5.2.8 tem sido classicamente alocado ao Poder Concedente nos moldes em que se encontra, não tendo se vislumbrado, até o momento, a situação narrada pela contribuição.</p> <p>É importante ressaltar que o risco descrito no item 5.2.8 foi inserido na matriz de risco como responsabilidade do Poder Concedente justamente com o intuito de assegurar que as situações de elevada gravidade e que não encontram seguro disponível no mercado brasileiro sejam passíveis de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato. Assim, com exceção das coberturas obrigatórias previstas na cláusula 3.1.57 e subcláusulas da minuta do Contrato de Concessão, caberá à Concessionária avaliar</p>

quais riscos pretende proteger por meio de seguros, em especial considerando o disposto na cláusula 5.2.8 da minuta do Contrato de Concessão.

Adicionalmente, cumpre observar que, para que determinada apólice de seguro exista no mercado competitivo, o preço deve ser justo e razoável. Caso o preço seja muito alto, os usuários procurarão outra instituição seguradora ou, na falta desta, preferirão assumir o risco. Assim, se a cobertura para determinado evento existe no mercado brasileiro, é porque existem usuários dispostos a pagar pelo preço, logo ele é razoável .

Dessa forma, a cláusula 5.2.8 do Contrato estabelece que é risco da Concessionária a ocorrência de eventos de força maior ou caso fortuito quando a sua cobertura puder ser contratada junto a instituições seguradoras, no mercado brasileiro, na data da ocorrência, não havendo qualquer referência ao valor de contratação de tais seguros. Portanto, é de responsabilidade da Concessionária a contratação e manutenção de tais seguros e a sua precificação em sua proposta econômica.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4388
NOME DO CONTRIBUINTE
Luis Felipe de Oliveira
CONTRIBUIÇÃO
<p>Comments to Annex 2</p> <p>En nombre de la Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA) y sus 85 miembros, recíbad un cordial saludo. Nos dirigimos respetuosamente a usted con relación a la última ronda de concesiones.</p> <p>Persiguiendo el fin último de ALTA que es facilitar el desarrollo de un transporte aéreo más seguro, eficiente y responsable con el medioambiente en la región de América Latina y el Caribe para el desarrollo social y económico de los países, la industria y las poblaciones servidas por el transporte aéreo, nos permitimos enumerar una serie de consideraciones a tomar en cuenta los siguientes comentarios en beneficio de la próxima ronda de concesiones:</p> <p>Especificaciones mínimas para el Master Plan: El Mater plan debe considerar el máximo potencial del sitio del aeropuerto a 50 años. El Master Plan debe considerar acuerdos con todos los usuarios mediante un proceso de consulta integrando la retroalimentación hasta lograr un acuerdo. Cada proyecto de infraestructura debe ser vinculado y guiado por los acuerdos logrados en el Master Plan. Este plan, debe ser realizado por un tercero independiente y calificado considerando las capacidades necesarias para cubrir la demanda informada por las aerolíneas."</p> <p>Mejoras de la infraestructura aeroportuaria: Las mejoras de capacidad deben ser siempre planificadas en un horizonte de planificación de 5 años para definir la capacidad adicional, más allá de la fecha de apertura de las instalaciones, más allá de planificar o tomar acciones de para mitigar efectos en épocas de congestión. Se propone considerar las características de diseño para todos los aeropuertos, de acuerdo al horario de mayor congestión, por lo tanto una condición homogénea para todos los aeropuertos.</p> <p>Calidad de Servicio, Factor Q: Se considera que el Factor Q solo sirve en beneficio del propio concesionario, dando la oportunidad de generar de algún retorno sobre la inversión extraordinario. En este sentido, la recomendación es que se pague por una tarifa que sea basada en costos eficientes y reflejo de un nivel de servicio razonable, que no exceda las necesidades de los consumidores. No se debiera generar un ingreso adicional por las mejoras de un nivel de servicio, más bien ser considerado desde la concepción de la concesión, que debería tener un servicio óptimo como incentivo natural. En este sentido, debería existir un sistema de reembolso, donde un pasajero que pagó por un servicio que no fue entregado, debería recibir su compensación.</p> <p>Anexo C: Aeropuertos con más de cinco millones de pasajeros por año: Las aerolíneas deben ser consultadas con respecto al Plan de calidad del servicio. creemos que el enfoque deseado debería ser ordenar el establecimiento de un Acuerdo de Nivel de Servicio (SLA) entre el aeropuerto y las aerolíneas, lo que les da a las partes más flexibilidad para priorizar los elementos que son importantes para la operación.</p>

Los acuerdos de nivel de servicio (SLA) generalmente incluyen los servicios de aerolínea provistos por el aeropuerto, lo que fomenta la alineación operacional y el aumento de la eficiencia. Los artículos actualmente propuestos en virtud del SLA deben ampliarse para incluir otros servicios orientados a la línea aérea.

Además, los SLA permiten a las aerolíneas determinar conjuntamente con el aeropuerto la "relación calidad-precio" de los servicios que se entregan, ya que estos son típicamente de naturaleza monopólica. Además, el objetivo final de los SLA debe ser que las partes garanticen un entorno operativo estable y predictivo, que afecta intrínsecamente a los pasajeros de manera positiva, al tiempo que apunta a un costo unitario reducido.

Se recomienda agregar una cláusula en la que todos los parámetros incluidos en el apéndice del PQS (SLA) puedan modificarse si se llega a un acuerdo entre el concesionario y los usuarios a través de una consulta.

Con respecto a las concesionarias que divulgan su desempeño para los índices de calidad, se recomienda que se solicite a los concesionarios que publiquen los resultados mensuales en una sección clara y fácilmente identificable en sus sitios web.

Para los eventos en los que el concesionario incurre en una falla en la prestación del servicio, ANAC requiere que el concesionario elabore un plan de acción en el que se incluya la consulta. A fin de garantizar el nivel necesario de atención y acción, se recomienda introducir una cláusula de escalamiento.

JUSTIFICATIVA

Comments to Annex 2

RESPOSTA

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que:

(i) os requisitos do Plano Diretor estão definidos em regulação técnica da ANAC, os quais também tem interface com a Autoridade Aeronáutica brasileira.

No Contrato de Concessão, o planejamento da expansão balanceada, com o provimento de capacidade de infraestrutura dentro dos parâmetros de níveis de serviço contratuais, é apresentado pela Concessionária na forma do PGI, para o prazo de vigência da concessão, que varia entre 20 a 30 anos. Autores referenciados, a exemplo de Neufville & Odoni, sugerem que um horizonte de 20 anos representa prazo razoável para realização de planejamentos de longo prazo em aeroportos, devido às grandes variações de demanda ao longo dos anos e das alterações de condições de contorno de planejamento, além do surgimento de novas técnicas construtivas e de novas tecnologias. Portanto, considerando o propósito do PGI, já praticado nas outras rodadas de concessão de aeroportos, entende-se que o prazo a ser considerado nos estudos de planejamento está coerente com o objetivo almejado."

Agradecemos a Contribuição e informamos que, por meio das prescrições do Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), anexo 2 ao Contrato de Concessão, assim como do Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI) que a Concessionária deverá elaborar para todos os aeroportos (em consulta às empresas aéreas, inclusive), há instrumentos suficientes para se garantir um adequado dimensionamento da infraestrutura frente à demanda a ser atendida, bem como o faseamento dos investimentos ao longo do período da Concessão, de forma a se garantir a prestação de serviço adequado pelo aeroporto e evitar a degradação do nível de serviço.

(ii) os incentivos relativos à qualidade do serviço previstos no contrato de concessão para aeroportos com movimentação igual ou superior a 5 mi/pax/ano englobam (i) penalidade por não cumprimento dos padrões definidos no contrato de concessão por dois períodos consecutivos ou não; (ii) decréscimo de até 7,5% a ser aplicado no reajuste anual com base na performance do serviço prestado pela concessionária; e (iii) bônus de até 2% a ser aplicado no reajuste anual com base na excelência do serviço prestado pela concessionária. Dessa forma, verifica-se que o contrato prevê uma gama de incentivos e um peso maiores para o caso de não atendimento dos padrões de qualidade esperados. Contudo, é prevista uma bonificação em casos de superação dos padrões mínimos de qualidade definidos, o que visa a estimular a prestação de serviço de excelência, em um setor reconhecidamente dinâmico e com uma evolução tecnológica constante, o que exige uma modernização e atualização continuada dos serviços prestados. Ademais, importante destacar que a concessão de aeroportos no Brasil é recente, portanto o fator concorrencial que pode gerar um incentivo natural para a melhoria da prestação dos serviços ainda está em fase inicial, o que também corrobora a escolha regulatória da Agência nesta rodada de concessões em manter os incentivos supramencionados na classe de aeroportos que movimentam mais de 5 milhões de passageiros por ano. Destaca-se ainda que na busca de manter as obrigações contratuais de acordo com as melhores práticas internacionais foi realizado um benchmarking internacional - englobando países com maior experiência no campo de concessão de aeroportos, como por exemplo na Inglaterra e França -, que verificou como prática a adoção de mecanismo de incentivo à prestação de serviço com qualidade a possibilidade de obtenção de bônus pelos concessionários. Ainda no contexto de melhores práticas, foi incorporado ao contrato de concessão a possibilidade de apresentação de uma Proposta Apoiada - a ser apresentada pela Concessionária, com apoio das empresas aéreas -, oportunidade em que poderá ser discutido e apresentado para aprovação da ANAC novos mecanismos de incentivo à qualidade do serviço, incluindo as bandas de decréscimo e bônus previstas inicialmente para o Fator Q. Por fim, no âmbito legal, a Lei Nº 8.987, de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, define como incumbência do poder concedente, no caso a ANAC, o estímulo ao aumento da qualidade do serviço prestado pelos concessionários. Diante de todo o exposto, entende-se que a opção regulatória da Agência em prever a possibilidade de aplicação de bônus no reajuste de acordo com a qualidade do serviço prestado está justificada.

(iii) o Plano de Qualidade de Serviço - PQS e o Acordo de Nível de Serviço - ANS não devem ser confundidos. Diante disso e considerando a contribuição recebida, a ANAC revisou o texto referente a esses assuntos com o objetivo de esclarecer as disposições contratuais. O PQS é um documento em que a Concessionária deve demonstrar o planejamento realizado para assegurar a qualidade dos serviços prestados aos usuários, elaborado após consulta às empresas aéreas, contendo, minimamente, o disposto no item 9. O Acordo de Nível de Serviço - ANS, por sua vez, trata-se de uma definição de compromissos celebrados entre a Concessionária do Aeroporto e as empresas aéreas com o objetivo de melhoria dos serviços prestados, e ganho de eficiência das operações, sempre respeitando os limites mínimos dos níveis de serviço estabelecidos no contrato. Assim, verifica-se que o PQS tem seu conteúdo mínimo definido no Contrato, o que não pode ser alterado, já na elaboração dos ANS as partes possuem total flexibilidade para definirem seu escopo, não podendo contudo resultar em prestação do serviço abaixo dos padrões mínimos estabelecidos no contrato, e tampouco alteração contratual. Importante reforçar que

os protocolos de concordância dos ANS devem ser encaminhados juntamente com o PQS e caso as partes não cheguem a um acordo, a Concessionária deverá encaminhar à ANAC, juntamente com o PQS, um relatório de consulta (conforme item 15.3 do Contrato de Concessão) contendo as divergências encontradas e justificativas para não realização do acordo. No que tange às publicações dos resultados mensais dos IQS, informa-se que o item 19 já prevê a sua publicação mensal pelas concessionárias em seus sítios eletrônico. Em relação à sugestão de utilização do procedimento exposto no item 6 do documento "SLA best practices" relativo ao plano de ação, cabe informar que o procedimento proposto pode ser componente do ANS a ser celebrado entre a Concessionária e as empresas aéreas, uma vez que a proposta demandaria um alto custo regulatório da ANAC para acompanhar/fiscalizar todos os níveis de abordagem previstos, além de abordar procedimentos de gestão interna do aeroporto.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4390
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT SZENTIVANYI
CONTRIBUIÇÃO
5.2.9. existência de sítios ou bens arqueológicos na área do Aeroporto que não sejam indicados na EVTEA ou em documentos disponíveis pela ANAC ou pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, assim como os custos decorrentes de tal evento;
JUSTIFICATIVA
<p>A alteração é necessária para esclarecer que a expressão "não conhecida" se refere à indicação no EVTEA e nos documentos disponibilizados para a realização da due diligence.</p> <p>Esta interpretação está de acordo com o item 1.34 do Edital, que estabelece que "informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados aos respectivos Complexos Aeroportuários e/ou aos Blocos de Aeroportos objeto da Concessão e à sua exploração, disponibilizados no sítio da ANAC, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação da Concessão (...)"</p> <p>Assim, se tais documentos tiverem sido preparados e disponibilizados especialmente com o objetivo de orientar a precificação da Concessão, os Licitantes deverão contar com eles para elaborar sua proposta econômica.</p> <p>O Poder Concedente (Governo Federal), por meio da ANAC ou dos Ministérios dos Transportes, Portos e Aviação Civil, está em posição privilegiada para obter informações sobre a operação dos aeroportos, bem como solicitá-los ao atual operador aeroportuário.</p> <p>Isso porque, de acordo com o art. 21, XII, c da Constituição Federal, é de exclusiva responsabilidade do Governo Federal explorar a infraestrutura aeroportuária diretamente ou por meio de autorização, concessão ou permissão. Assim, por ser o titular do serviço, fica claro que a obtenção das informações pelo Poder Concedente é muito mais fácil do que para as Proponentes.</p> <p>Além disso, a medida visa compatibilizar a informação que deve ser de conhecimento de todos os Licitantes, a fim de eliminar qualquer assimetria de informação, o que causa impactos diretos nas propostas econômicas que serão apresentadas.</p> <p>E ainda, não é razoável atribuir à Concessionária a responsabilidade pelos danos ambientais decorrentes de fatos praticados quando ainda não assumiu a operação aeroportuária, dos quais não tenha efetivo conhecimento.</p> <p>Por conseguinte, a alteração proposta visa conferir maior segurança jurídica ao evento e evitar que a assimetria de informação possa beneficiar ou prejudicar determinados Proponentes.</p>
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA, assim como os outros documentos

disponibilizados pela ANAC, não encerram todas as informações referentes aos futuros aeroportos concedidos, ou seja, é considerado como conhecida a existência de sítio arqueológico na área do Aeroporto cujo registro esteja disponível em outra fonte oficial.

Além disso, é importante ressaltar que os EVTEA, conforme o próprio item 1.34 do Edital, não apresentam qualquer caráter vinculativo que responsabilize o Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Concessionária.

Por conseguinte, cabe às Proponentes, de acordo com item 1.35 do Edital, a responsabilidade pela análise direta das condições dos respectivos Complexos Aeroportuários integrantes dos Blocos 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.

Por último, o Poder Concedente responderá pela existência de sítios ou bens arqueológicos na área do Aeroporto, assim como os custos decorrentes de tal evento, que não sejam conhecidos até a data de publicação do edital. De modo contrário, situações arqueológicas previamente documentadas em fontes oficiais devem ser avaliadas e precificadas pela Concessionária.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4391
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT SZETIVANYI
CONTRIBUIÇÃO
<p>Tabela do item 4.2 do Apêndice A do Anexo 4 do Contrato de Concessão.</p> <p>Dif. (%) Taxa de Atualização</p> <p>Até 2%</p> <p>1.0</p> <p>Mais que 2% até 5%</p> <p>1.5</p> <p>Mais que 5% 2.0</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Tabela do item 4.2 do Apêndice A do Anexo 4 do Contrato de Concessão.</p> <p>Dif. (%) Taxa de Atualização</p> <p>Até 3%</p> <p>1.0</p> <p>Mais que 3% até 7,5%</p> <p>1.5</p> <p>Mais que 7,5% 2.0</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão será acatada parcialmente. As margens de desvio da Receita Teto para determinação da Taxa de Atualização, bem como para aplicação de multa, foram elevadas. Nos primeiros 5 (cinco) reajustes, com faixas delimitadas por 5% e 10%. A partir do 6º reajuste, as delimitações serão de 3,5% e 7,0%.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4392
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT SZENTIVANYI
CONTRIBUIÇÃO
<p>6.7.2. Por ocasião das Revisões dos Parâmetros da Concessão, os IQS, assim como a metodologia de cálculo do Fator Q, poderão ser revistos pela ANAC, após audiência pública, com vistas a criar incentivos para melhoria da qualidade dos serviços prestados, a ser aplicado a cada reajuste até a próxima Revisão dos Parâmetros da Concessão.</p> <p>6.7.2.1. Em cada Revisão dos Parâmetros da Concessão a ANAC poderá avaliar e definir ou redefinir um Sistema de Indicadores atrelados ou não a um mecanismo de incentivo representado pelo Fator Q para todos os aeroportos, independentemente da movimentação de passageiros, desde que não demandem a realização de investimentos relevantes que não estejam sujeitos ao reequilíbrio econômico-financeiro.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Nossa intenção é que fique antecipadamente claro: para que o Fator Q seja um mecanismo relativamente bom para garantir que aeroportos privatizados sejam operados com um nível elevado de qualidade, mas a forma como a cláusula está redigida é, de facto, uma autorização em branco para que a ANAC revise o contrato de concessão sem restrições e previsibilidade para a concessionária.</p> <p>Além disso, deve-se ressaltar que, ao contrário das rodadas anteriores, os estudos desta rodada mostram que, na prática, os aeroportos estão muito próximos do ponto de equilíbrio e uma redução de até 7,5% ao ano prejudicará qualquer licitante a apresentar ofertas.</p> <p>Assim, a modificação do Fator Q teria consequências na criação de requisitos de investimentos imprevistos que tornam o planejamento de CAPEX extremamente difícil ou mesmo impraticável.</p> <p>Os estudos não assumiram uma dedução para o Fator Q ao determinar a Contribuição Inicial.</p> <p>Em termos práticos, mudanças na forma de cálculo do Fator Q afetam diretamente o estabelecimento do índice de reajuste tarifário, que, nos contratos de longo prazo, constitui uma verdadeira cláusula econômico-financeira, especialmente sensível.</p> <p>Assim, é compreensível que o fator Q esteja dentro do escopo das chamadas cláusulas econômicas do contrato administrativo, que não podem ser unilateralmente modificadas pela Administração Pública.</p> <p>O reajuste de preço, bem como a previsão dos investimentos que devem ser feitos, são, certamente, pressupostos fundamentais para todo o planejamento financeiro da Concessionária, e, portanto, são fatores ponderados no momento da formulação da proposta econômica apresentada no certame. O reajuste de preços, é claro, compõe a cláusula econômico-financeira do contrato, razão pela qual não podem ser unilateralmente modificados pela Administração sem que o reequilíbrio econômico-financeiro seja salvaguardado.</p>

Esta limitação é necessária porque o art. 58, §1º, da Lei da Licitação Pública, proporciona concretude à orientação constitucional inserida no art. 37, inciso XXI, da CRFB/1988, estabelecendo que "as cláusulas econômico-financeiras e monetárias dos contratos administrativos não poderão ser alteradas sem prévia concordância do contratado."

Portanto, a Administração Pública não pode unilateralmente criar obstáculos para que a Concessionária tenha acesso à integralidade do ajuste do valor do Contrato, considerando que, quando ele é determinado, uma mudança nos IQS's que servem como parâmetros para o cálculo do Fator Q, para que sejam novos investimentos não previstos inicialmente no Contrato, o equilíbrio econômico-financeiro deve ser preservado.

RESPOSTA

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a Revisão dos Parâmetros da Concessão (RPC) representa mecanismo pelo qual se prevê, a cada 5 anos, a incorporação ao contrato de concessão de melhorias de prática regulatória e ajustes nos incentivos contratuais motivados por resultados da concessionária, fatos ocorridos no setor aeroportuário, experiência adquirida na gestão e fiscalização dos contratos de concessão, eventuais avanços científicos e tecnológicos referentes a ontologia acerca da qualidade de serviços e seus conceitos, entre outros. No que tange à abrangência do instrumento, destaca-se que o Contrato de Concessão permite, dentre outros, a revisão dos Indicadores de Qualidade do Serviço - IQS e da metodologia de cálculo do Fator Q.

A Revisão dos Parâmetros da Concessão, a qual inclui a possibilidade de alteração do Fator Q, é uma das ferramentas para preservar o equilíbrio econômico-financeiro, conforme expresso no item 6.2 da minuta do Contrato. Cumpre esclarecer que no item 6.15 está estabelecido que os procedimentos relativos às Revisões dos Parâmetros de Concessões serão precedidos de ampla discussão pública (procedimentos de participação social representados por Audiências e Consultas Públicas) para assegurar o direito ao contraditório e à ampla defesa e, deste modo, diminuir o risco regulatório. Portanto, haverá espaço para que a Concessionária apresente suas preocupações quanto à possível avaliação, definição ou redefinição do sistema de indicadores. Assim, caso a Concessionária discorde dos parâmetros apresentados durante a Revisão dos Parâmetros da Concessão, esta poderá manifestar suas considerações no decorrer das consulta e audiências públicas, que instruirão todo o processo. Além disso, vale ressaltar que todo ato administrativo do Poder Público deve ser motivado.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4393
NOME DO CONTRIBUINTE
Luis Felipe de Oliveira
CONTRIBUIÇÃO
<p>Comments to “Anexo 4 do Contrato de Concessão – Tarifas”</p> <p>En nombre de la Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA), cuyo objetivo consiste en contribuir al desarrollo de la economía de la región a través de la industria del transporte aéreo en Latino América y el Caribe, nos dirigimos a usted en esta oportunidad para poner en su conocimiento la visión de ALTA respecto a la consulta pública sobre la regulación económica de la próxima ronda de concesiones aeroportuarias en Brasil.</p> <p>Como institución, nuestra misión es apoyar a que se genere un ambiente propicio que facilite el desarrollo de un transporte aéreo más seguro, eficiente, económico y respetuoso con el medio ambiente. En este contexto, queremos manifestar nuestro interés en participar del proceso regulatorio actual y entregar algunas recomendaciones que garanticen la libre competencia, las que se describen a continuación.</p> <p>Sobre las planta de combustible, se deben considerar los aspectos Técnicos, Legales y Comerciales, creando con una combinación de estos 3 criterios un promedio ponderado, junto con un "Gran Ranking Total" y nombrando al mejor concurrente en base al criterio. Los licitadores han de presentar separadamente la Propuesta Técnica y la Comercial. Esta última solamente deberá ser abierta si la propuesta Técnica es satisfactoria. Será responsabilidad del licitante decidir los porcentuales y valores de estos 3 elementos.</p> <p>Todos los requisitos técnicos para los servicios de los nuevos operadores tienen que estar incluidos en las Bases de la licitación y ser aclarados e incluidos las Adendas que serán enviadas a los licitantes por aeropuerto. Es importante que ocurra una consulta pública durante el proceso para así oír a las partes que tienen interés en el tema y tener un proceso transparente.</p> <p>Las operaciones de combustibles de aviación en todos los aeropuertos en cuestión, deben obedecer las mejores prácticas de la industria, acompañando principalmente el contenido integral del JIG - "Joint Inspection Group", especialmente en cuanto a las instrucciones del JIG-1 – “Aviation Fuel Quality Control & Operating Standards for Into-Plane Fueling Services”, y del JIG-2 – “Aviation Fuel Quality Control & Operating Standard for Airport Depots & Hydrants“, y del AFQRJOS – “Aviation Fuel International Check List”, para los productos."</p> <p>"Sobre los aspectos regulatorios, el objetivo es privilegiar la libre competencia facilitando el acceso a la infraestructura e Intoplane, con costos competitivos, niveles de servicio adecuados, manteniendo los estándares técnicos, operaciones y de seguridad que la industria requiere.</p> <p>El objetivo, es que los aeropuertos en licitación tengan un Operador tanto de la planta de combustibles como de Intoplane, con experiencia técnica internacional comprobada en el manejo de combustibles de aviación y alineada con las directrices de la IATA y del “Joint Inspection Group – JIG”, así como del “Energy Institute”.</p>

El criterio para la elección del nuevo Operador no debería permitir la selección de una empresa petrolera, para evitar conflicto de intereses y de ventaja competitiva con los competidores del mercado de combustibles de la aviación. Tampoco una "Joint Venture" deberá tener una petrolera como socio. Lo recomendable será realizar una subasta internacional para definir la mejor infraestructura, los planes de construcción y operación con empresas que operan aeropuertos similares en el mundo. Generando así un libre acceso al mejor costo para los usuarios con una planta única y precios establecidos por el ente regulador.

Hoy las plantas de combustibles por los contratos de concesión son de responsabilidad del concesionario del aeropuerto, lo que genera una disfunción en relación con el interés de la industria y el interés de grupos de petroleras o aeropuertos. Brasil ya tiene uno de los costos de combustibles más elevados del mundo y cerrar la posibilidad de agregar competencia en los aeropuertos, limita drásticamente el interés de grupos internacionales de entrar en el mercado brasileño."

"Sobre aspectos vinculados al Servicio, Respecto al servicio de Intoplane, la prioridad es que sea realizado por compañías especializadas; distintas a las comercializadoras, sin exclusividad (al menos dos), con acuerdos de nivel de servicio (SLA) establecidos y que proporcionen un servicio abierto. Su tarifa, al igual que para la infraestructura de Tanques e Hidrantes antes mencionada, debiese tener costos regulados, transparentes y ser regida por estándares operacionales internacionales. Como alternativa, se puede considerar que cada comercializadora desarrolle su propio servicio de Intoplane y lo negocie de manera independiente con sus clientes. Existen diversas empresas especializadas en servicios de manipulación de tanques, hidrantes e Intoplane en el mundo. También es de esperar que el nuevo Operador tenga al menos 10 años de experiencia en aeropuertos de similares características, tanto referente al volumen de combustible abastecido diariamente, como a grandes volúmenes en los depósitos de los aeropuertos.

Cuando la subasta sea definida y los participantes presenten sus propuestas es importante que los participantes tengan las propuestas con los costos operacionales transparentes y representen la realidad del mercado. Se recomienda que las aerolíneas y sus asociaciones tengan participación en la validación del modelo de la propuesta generando mayor transparencia en el proceso.

Los expertos de ALTA se encuentran a su disposición para dialogar y discutir con mayor detalle la posición de la industria aérea de la región.

JUSTIFICATIVA

Comments to "Anexo 4 do Contrato de Concessão – Tarifas"

RESPOSTA

A ANAC agradece a contribuição e informa que, será incluída cláusula no Capítulo XI tratando especificamente do abastecimento de combustíveis de aviação, a qual irá prever a possibilidade, por motivos concorrenciais, de determinação da ANAC à Concessionária para que restrinja a participação das empresas operadoras de infraestruturas de dutos e hidrantes nas atividades de distribuição e revenda de combustíveis nos aeroportos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4394
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT SZENTIVANYI
CONTRIBUIÇÃO
<p>5.2.12. custos relacionados aos passivos ambientais que tenham origem antes da assunção das operações do aeroporto pelo Concessionário e não estão indicados em documentos disponibilizados pela ANAC ou pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil aos licitantes.</p> <p>5.6.26. custos incorridos para cumprimento de condicionantes ambientais que surjam após a Concessionária assumir o controle exclusivo da operação aeroportuária ou aqueles indicados em documentos disponibilizados pela ANAC ou pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil aos licitantes;</p>
JUSTIFICATIVA
<p>A alteração é necessária para (i) declarar que os passivos ambientais alocados ao Concessionário são apenas aqueles posteriores à assunção do controle exclusivo da operação aeroportuária, não a data de publicação do aviso público; (ii) esclarecer que a expressão "não conhecida" se refere à indicação no EVTEA e nos documentos disponibilizados para a realização da due diligence.</p> <p>Esta interpretação está de acordo com o item 1.34 do Edital, que estabelece que “informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados aos respectivos Complexos Aeroportuários e/ou aos Blocos de Aeroportos objeto da Concessão e à sua exploração, disponibilizados no sítio da ANAC, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação da Concessão (...)”</p> <p>Assim, se tais documentos tiverem sido preparados e disponibilizados especialmente com o objetivo de orientar a precificação da Concessão, os licitantes deverão contar com eles para elaborar sua proposta econômica.</p> <p>O Poder Concedente (Governo Federal), por meio da ANAC ou dos Ministérios dos Transportes, Portos e Aviação Civil, está em posição privilegiada para obter informações sobre a operação dos aeroportos, bem como solicitá-los ao atual operador aeroportuário.</p> <p>Isso porque, de acordo com o art. 21, XII, c da Constituição Federal, é de exclusiva responsabilidade do Governo Federal explorar a infraestrutura aeroportuária diretamente ou por meio de autorização, concessão ou permissão. Assim, por ser o titular do serviço, fica claro que a obtenção das informações pelo Poder Concedente é muito mais fácil do para as Proponentes.</p> <p>Além disso, a medida visa compatibilizar a informação que deve ser de conhecimento de todos os Licitantes, a fim de eliminar qualquer assimetria de informação, o que causa impactos diretos nas propostas econômicas que serão apresentadas.</p> <p>E ainda, não é razoável atribuir à Concessionária a responsabilidade pelos danos ambientais decorrentes de fatos praticados quando ainda não assumiu a operação aeroportuária, dos quais não tenha efetivo conhecimento.</p>

Por conseguinte, a alteração proposta visa conferir maior segurança jurídica ao evento e evitar que a assimetria de informação possa beneficiar ou prejudicar determinados Proponentes.

Por questão de coerência, a Cláusula 5.6.26 do Contrato de Concessão também é alterada em conformidade com a proposta apresentada.

RESPOSTA

A ANAC agradece sua contribuição, mas ressalta que 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 SNAC/MTPA, 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. Por isso, entende-se inviável a veiculação de anexo pretensamente exaustivo no que concerne ao passivo ambiental conhecido, assim considerado todo aquele cuja informação sobre sua existência esteja disponível para os Proponentes, inclusive que esteja contida: (i) em documentos emitidos por entidades e órgãos públicos no âmbito municipal, estadual, distrital e federal; e (ii) em quaisquer inquéritos, processos administrativos e processos judiciais.

Adicionalmente, segundo o item 1.35 da minuta de Edital, 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. Para tanto, será facultado às interessadas a realização de visitas técnicas, a fim de vistoriar o Complexo Aeroportuário, na forma do item 1.17 do Edital. Tudo isso garantirá que a Concessionária prospecte todas as informações necessárias para gerenciar o risco decorrente do passivo ambiental conhecido, razão pela qual alocação deste e das obrigações decorrentes seguirá o disposto no Contrato de Concessão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4396
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT SZENTIVANYI
CONTRIBUIÇÃO
Excluir a cláusula 5.3.
JUSTIFICATIVA
<p>A ANAC justifica a exclusão de aeroportos cuja receita não é regulada pela matriz de risco do Contrato, pois "tais aeroportos, por não estarem sujeitos à limitação de receita mencionada no Anexo 4 - Tarifas, podem ajustar livremente suas tarifas às condições de mercado". "</p> <p>No entanto, não é possível justificar a retirada do Poder Concedente da alocação de risco em razão da flexibilização das tarifas, com base no argumento de que eventual rebalanceamento poderia ser transferido diretamente para a tarifa, uma vez que, conforme reconhecido no parágrafo 73 das justificativas , a decisão de liberdade tarifária foi "possibilitada pela pequena dimensão dos aeroportos, o que reduz sua capacidade de exercer poder de mercado".</p> <p>Assim, verifica-se que não há flexibilidade do valor da tarifa como sugerido, de forma que não é possível à Concessionária repassar integralmente os danos sofridos em função do possível risco que deveria ser do Poder Concedente.</p> <p>Dessa forma, esta questão é novamente reconhecida no parágrafo 100, que, ao lidar com os demais riscos que ainda são alocados ao Poder Concedente, como eventos de força maior, passivos ambientais desconhecidos, deixa claro o "potencial de afetar de forma relevante a sustentabilidade econômica e financeira da Concessão, considerando que os aeroportos propostos são precisamente aqueles aeroportos que recebem o menor volume de tráfego e, portanto, sua capacidade de recompor os efeitos desses eventos por meio de taxas aeroportuárias".</p> <p>A justificativa apresentada pela ANAC baseia-se nas seguintes premissas:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) a ocorrência dos fatos alocados como risco do Poder Concedente exige o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato; (ii) o reequilíbrio econômico é realizado por meio do aumento da taxa; (iii) certos aeroportos têm liberdade tarifária; (iv) para estes aeroportos, o Concessionário poderá aumentar a tarifa livremente para reequilibrar o Contrato; (v) Portanto, em tais casos, a alocação de risco do Poder Concedente deve ser limitada como forma de limitar a possibilidade de reequilíbrio do Contrato. <p>No entanto, trata-se de um falso silogismo baseado em (i) razões econômicas, devido à inflexibilidade do aumento tarifário, e (ii) motivos legais, uma vez que a Cláusula 6.26 do Contrato de Concessão prevê outras formas de reequilibrar alternativas ao aumento tarifário.</p> <p>Nesse ponto, é importante mencionar que, antes da impossibilidade de incorporar todos os custos na tarifa, a Cláusula 6.26 do Contrato de Concessão prevê várias formas de exercício do reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.</p> <p>Nos documentos divulgados até o momento, considera-se que várias situações adversas que podem impactar negativamente o Bloco de Aeroportos e suas</p>

receitas podem ser compensadas pelo aumento de tarifas. No entanto, essa não é a realidade, já que qualquer aumento de tarifa sempre agrega um impacto negativo na demanda. Isso é ainda mais verdadeiro em um mercado de preços elásticos como o Brasil.

Assim, a alteração proposta prevê que, em caso de ocorrência de fatos alocados ao Poder Concedente, o reequilíbrio econômico-financeiro do Acordo será realizado com base nas demais medidas estabelecidas na Cláusula 6.26, excluindo o aumento da tarifa.

RESPOSTA

A Anac agradece a contribuição e esclarece que diante das contribuições recebidas sobre o assunto decidiu por excluir o item originariamente numerado como 5.3 do Contrato de Concessão. Desse modo, não haverá distinção entre os aeroportos no que tange à revisão extraordinária com fito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, o qual deve observar, no entanto, os critérios de relevância e tempestividade trazidos pelo o item 6.23 do Contrato de Concessão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4397
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT SZENTIVANYI
CONTRIBUIÇÃO
Seguem anexas as Contribuições
JUSTIFICATIVA
Seguem anexas as Contribuições
RESPOSTA

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4398
NOME DO CONTRIBUINTE
Balint Szentivanyi
CONTRIBUIÇÃO
<p>Incluir a subcláusula:</p> <p>5.2.xx Custos relacionados a informações ou documentos enganosos, intempestivos e imprecisos divulgados no data room ou informações ou informação ou documento não divulgados, se isso tiver afetado materialmente aos preços da taxa de Contribuição Inicial.</p> <p>5.2.xx.1 – Para os fins desta cláusula, considera-se intempestivo qualquer documento ou informação disponibilizada após 15 (quinze) dias da publicação dos documentos do Edital.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Não há dúvida de que a viabilidade da Concessão depende da certeza jurídica que deve ser consagrada no Contrato. Por esse motivo, a Resolução PPI n ° 1/2016 exige a elaboração da matriz de riscos para alocá-la à parte que melhor possa gerenciar os riscos.</p> <p>Na verdade, art. 7 da Resolução do PPI No. 1 estabelece que “Na elaboração do edital e da minuta de contrato, a adoção de matriz de repartição de riscos do empreendimento deverá ser prevista e deverão ser consideradas, no mínimo, a identificação, a avaliação e a alocação dos riscos à parte que melhor puder gerenciá-los, com o menor custo para o processo, de maneira a minimizar futuras revisões contratuais extraordinárias.”.</p> <p>Portanto, é mais do que razoável que o Governo Federal seja responsável pela qualidade das informações e dados fornecidos no data room. Além disso, para proporcionar segurança jurídica e permitir que os licitantes considerem corretamente informações relevantes que possam afetar o modelo de negócios e a avaliação do ativo, deve haver um cronograma claro no qual novas informações ou documentos devem ser disponibilizados. A proposta é muito confortável para o Governo Federal no sentido de que ainda há muito tempo até que a versão final dos documentos da Licitação seja publicada.</p> <p>Portanto, no pior cenário, no qual a apresentação das propostas ocorrerá dentro de 45 (quarenta e cinco) dias da publicação do Edital, a proposta aqui oferece apenas 30 (trinta) dias para que os licitantes avaliem novos documentos e informações para que façam todos os ajustes em suas propostas financeiras e modelos de negócios.</p> <p>Deverá abranger a existência de um contrato não divulgado que promete exclusividade para uma determinada atividade geradora de receita. Por exemplo, em aeroportos com menor trânsito de passageiros que têm grandes áreas de terra, localizadas no lado interior dos Estados, em outros países foram identificadas pessoas alugando essas terras para a fazenda, mas sem contrato escrito ou divulgado.</p> <p>Dada a falta de informações disponíveis, e até mesmo a falta de cooperação da administração em alguns aeroportos ao tentar obter informações, ter</p>

a capacidade de confiar em componentes selecionados dos EVTEAs como pontos de referência para o plano de negócios da licitação pode significar a diferença em poder apresentar proposta ou não para alguns Blocos de Aeroportos.

RESPOSTA

A ANAC agradece a contribuição e informa que, conforme expresso na cláusula 1.34 do Edital, as informações prestadas pelo EVTEA não são vinculantes, uma vez que tem como fito exclusivo o de permitir ao Poder Concedente a precificação da concessão. Nesse sentido, o Edital, em seu item 1.35, é explícito quanto à responsabilidade do Proponente em analisar todas as informações necessárias para exploração da concessão e formulação da respectiva proposta econômica.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4399
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT SZENTIVANYI
CONTRIBUIÇÃO
4.1.6 Caberá à Concessionária tomar todas as medidas, administrativas e/ou judiciais necessárias para aquisição das áreas necessárias à ampliação do sítio aeroportuário civil e realização dos investimentos durante a concessão e readequações para atendimento às normas de segurança operacional.
JUSTIFICATIVA
O objetivo da alteração é esclarecer como as medidas devem ser adotadas, esclarecendo a divisão de competências do Concessionário e da ANAC.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a realização dos investimentos necessários durante a Concessão se encontram discriminadas na minuta de Contrato e no Anexo 02 – Plano de Exploração aeroportuária, e deverão ser realizados durante a concessão e nos prazos previstos, sendo desnecessário esse esclarecimento.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4400
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT SZENTIVANYI
CONTRIBUIÇÃO
<p>5.6. Observado o disposto no item 5.5, constituem riscos suportados exclusivamente pela Concessionária:</p> <p>5.6.3. não efetivação da demanda projetada ou sua redução por qualquer motivo, a não ser que decorra da melhora de aeroportos existentes por meio de financiamento público ou da implantação de novas infraestruturas aeroportuárias dentro da área de influência do Aeroporto, com exceção apenas do disposto no item 5.2.3;</p>
JUSTIFICATIVA
<p>A Concessionária exerce a atividade por sua conta e risco, assumindo a responsabilidade pela não implementação da demanda.</p> <p>Entretanto, o risco de demanda deve estar atrelado a um evento futuro e incerto, desde que sua ocorrência não possa estar sujeita à vontade de uma das partes, como a implementação de nova infra-estrutura aeroportuária.</p> <p>Nesse sentido, deve-se ressaltar que, nos termos do art. 21, XII, c, da Constituição Federal brasileira, é de exclusiva responsabilidade do Governo Federal (Poder Concedente) operar a infra-estrutura aeroportuária diretamente ou por meio de autorização, concessão ou permissão.</p> <p>Da mesma forma, o Poder Concedente tem o poder de permitir a implementação de novas estruturas aeroportuárias. Portanto, não há dúvida de que o risco deve ser alocado ao Poder Concedente.</p> <p>A redação atual poderia levar ao absurdo de permitir ao Governo Federal receber a outorga da concessão para exploração da atividade, e então implantar um novo aeroporto próximo a ele, reduzindo drasticamente a demanda.</p> <p>A intenção aqui não é tolir o Governo Federal de sua vocação constitucional, ou seja, se é a decisão que melhor se enquadra no interesse público, pode ser adotado, entretanto, o Poder Concedente deve assumir a responsabilidade por essa decisão unilateral.</p> <p>O recente incidente envolvendo o aeroporto da Pampulha confirma essa questão. Este assunto, atualmente está no escopo do Tribunal de Contas da União (TCU), que emitiu uma medida cautelar para suspender os efeitos da decisão do Ministro dos Transportes. Se não fosse a dita medida concedida pelo Tribunal de Contas da União (TCU), a operadora aeroportuária do Estado de Minas Gerais teria sido muito afetada por tal decisão política, que não foi precedida de debates e discussões públicas.</p> <p>Não há dúvida de que a viabilidade da Concessão depende da certeza jurídica que deve ser consagrada no Contrato. Por esse motivo, a Resolução PPI n ° 1/2016 exige a elaboração da matriz de riscos para alocá-la à parte que melhor possa gerenciar os riscos.</p> <p>Se isso acontecesse nas rodadas anteriores, como a história recente nos mostrou no aeroporto da Pampulha, especialmente nesta quinta rodada, onde os municípios que não gostavam da concessão de alguns aeroportos poderiam tentar</p>

pedir autorização do governo federal para construir novos aeroportos. a região. Portanto, é de suma importância a alteração desta cláusula, de modo a vincular futuras Administrações (Governo Federal) a não tomar decisões políticas e frustrar os investimentos das Concessionárias sobre os ativos que estão sendo leiloados nesta rodada. A cláusula em si funcionaria como um mecanismo de controle contra futuras administrações.

RESPOSTA

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 5.6.3 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.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4401
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT SZENTIVANYI
CONTRIBUIÇÃO
6.7.2.1. Na Revisão dos Parâmetros da Concessão dos aeroportos com fluxo mínimo de 1 (um) milhão de passageiros, a ANAC poderá avaliar e definir ou redefinir um Sistema de Indicadores atrelados ou não a um mecanismo de incentivo representado pelo Fator Q para todos os aeroportos, com base no número de passageiros, conforme o Apêndice D da PEA.
JUSTIFICATIVA
<p>A revisão dos IQS's, bem como a metodologia de cálculo do Fator Q, traz muita insegurança à Concessão, tendo em vista que, dependendo da alteração pode desestruturar o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, em função dos padrões que podem exigir novos investimentos.</p> <p>No entanto, cabe ressaltar que, nesta rodada, a licitação está sendo realizada em blocos considerando a existência de aeroportos com menor movimentação de passageiros que não se mostram rentáveis, cuja concessão individual não seria viável.</p> <p>Nesses casos, conforme mencionado nas justificativas apresentadas pela ANAC, a concessão do bloco é viabilizada devido à possibilidade de compensação decorrente de eventuais sinergias.</p> <p>No entanto, não é razoável a possibilidade de alterar o IQS, bem como a metodologia de cálculo do Factor Q, no caso de aeroportos com um fluxo anual de passageiros inferior a 1 (um) milhão, considerando que, para além do aeroporto não ser rentável, uma questão que já tenha sido calculada pelo licitante e possa ser compensada pelo bloco, pode haver um ônus não calculado devido à mudança nos IQSs.</p> <p>Ademais, se esta sistemática prevalecer, aeroportos com menos de 1 (um) milhão de passageiros não terão a tarifa regulada e o Fator Q não será aplicado a esses aeroportos.</p> <p>Além disso, a qualidade do serviço definida no Anexo 2, Apêndice D, só deve ser aplicável a aeroportos com um tamanho mínimo, ou seria virtualmente impraticável oferecer certos tipos de serviços, como casas de câmbio e qualidade e variedade de restaurantes. Ou seja, alguns serviços não podem ser artificialmente criados pela concessionária, mas são implementados como uma exigência do próprio mercado.</p>
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que para o modelo ora proposto é essencial se trabalhar com duas casas decimais após a vírgula, sem as quais a sensibilidade da aferição perderia o sentido e a precisão, bem como os incentivos postos restariam prejudicados, o que invalidaria o prosseguimento da proposta da Agência em adotar o modelo contínuo e híbrido. Ademais, para o modelo a ser utilizado pela ANAC para o cálculo do IQS, o uso de duas casas decimais torna os resultados mais representativos e precisos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4402
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT SZENTIVANYI
CONTRIBUIÇÃO
5.6.7. prejuízos decorrentes de falha na segurança do sítio aeroportuário ou no local de realização obras que surjam após o início da Fase 1-B, na qual a Concessionária assumirá o controle exclusivo da operação aeroportuária;
JUSTIFICATIVA
A Concessionária só pode ser responsabilizada por danos que surjam após ela assumir as operações aeroportuárias.
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a redação será alterada para indicar que a Concessionária será responsável pelos prejuízos decorrentes de falhas de segurança no local das obras. Destaca-se, contudo, que os prejuízos decorrentes de falhas de segurança do sítio aeroportuário incide, naturalmente, sobre a Concessionária após a assunção da concessão.</p> <p>Ainda, cumpre observar que o rol de riscos assumidos pelo Poder Concedente é exaustivo e corresponde àqueles elencados pelo Contrato de Concessão, enquanto que o rol de riscos alocados à Concessionária no presente contrato é meramente exemplificativo.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4403
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT SZENTIVANYI
CONTRIBUIÇÃO
<p>5.2. Constituem riscos suportados pelo Poder Concedente, que poderão ensejar Revisão Extraordinária:</p> <p>6.24. Os procedimentos de Revisão Extraordinária objetivam a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a fim de compensar as perdas ou ganhos da Concessionária, devidamente comprovados, em virtude da ocorrência dos eventos elencados no CAPÍTULO V – Seção I do Contrato, nos termos descritos nos itens a seguir:</p> <p>exclusão CLÁUSULA 6.24.3</p>
JUSTIFICATIVA
<p>A Constituição Federal Brasileira estabelece a necessidade de observar o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos administrativos no art. 37, XXI, que dispõe que os contratos administrativos devem conter cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, mantendo as condições efetivas da proposta, nos termos da lei.</p> <p>O Art. 65, II da Lei Federal nº 8.666/1993, também enuncia tal norma constitucional, bem como o § 4º do art. 9 da Lei Federal nº 8.987/1995, que dispõe que, havendo alteração do equilíbrio econômico-financeiro inicial do Contrato, o Poder Concedente deverá reintegrá-lo, concomitantemente à alteração.</p> <p>O reequilíbrio do Contrato é o resultado do cumprimento da matriz de risco do contrato, ou seja, seu objetivo é imunizar as partes dos efeitos dos riscos que foram atribuídos pelo contrato ou pela lei ao outro.</p> <p>Além disso, o art. 7 da Resolução do PPI No. 1 estabelece que “Na elaboração do edital e da minuta de contrato, a adoção de matriz de repartição de riscos do empreendimento deverá ser prevista e deverão ser consideradas, no mínimo, a identificação, a avaliação e a alocação dos riscos à parte que melhor puder gerenciá-los, com o menor custo para o processo, de maneira a minimizar futuras revisões contratuais extraordinárias.”.</p> <p>Ao definir a matriz de risco, o Poder Concedente deve estudar suas consequências, entender os possíveis impactos dos riscos que lhe são atribuídos a fim de determinar se a concessionária é capaz de arcar com sua gestão.</p> <p>Isso porque, se o Concessionário não tiver controle sobre um risco que lhe seja atribuído pelo Contrato, mesmo que seja por sua responsabilidade financeira, deverá fornecer em sua proposta econômica os valores do risco que lhe é atribuído.</p> <p>É importante ressaltar que o que está sendo apontado não é a distribuição dos riscos do Poder Concedente e do próprio Concessionário. Verifica-se que na elaboração da matriz de riscos foram analisados os riscos em que o Concessionário não possui qualquer poder de intervenção nem as informações necessárias para alocá-los ao Poder Concedente e, por outro lado, todos os demais riscos foram alocados ao Concessionário.</p>

No entanto, foi criada uma fuga para caracterizar esse risco do Poder Concedente, que é o conceito de impacto relevante.

Quando uma condição é criada para caracterizar o risco alocado ao Poder Concedente, que a Concessionária não tem o poder de prever e intervir, fica claro que o resultado produz um esvaziamento dos riscos cuja alocação é necessariamente para o Poder Concedente e, com isso, impossibilita qualquer eventual reequilíbrio econômico do Contrato.

Portanto, considerando que a Cláusula 6.24.1 determina que será considerada uma alteração significativa o evento que cause impacto maior que 1% da receita bruta anual média da Concessão, os licitantes deverão incluir em suas propostas o reflexo dessa despesa por ano, mesmo que o risco não seja efetivamente verificado, reduzindo a oferta da outorga inicial e, conseqüentemente, prejudicando o interesse público.

As justificativas apresentadas pela ANAC destacam a existência prévia do conceito de impacto relevante. No entanto, deve-se ressaltar que o impacto relevante não foi utilizado como condição para caracterizar a alocação de risco ao Poder Concedente, mas apenas como uma forma de determinação de procedimentos que seria adotada nos processos de revisão extraordinária dos Contratos de Concessão, conforme previsto no Resolução ANAC 355/2015.

Nesse ponto, é importante mencionar que, por meio da Audiência Pública nº 12/2017, foi proposta uma proposta de audiência pública para discutir a alteração da Resolução acima mencionada, a partir da qual a definição de impacto relevante seria suprimida em favor do princípio da eficiência. A ANAC propôs claramente excluir esse conceito. No entanto, até o momento, um novo regulamento não foi emitido pela ANAC, embora a audiência pública tenha sido efetivamente concluída.

Como o conceito de impacto relevante tem sido destinado apenas a definir o procedimento que seria seguido para revisão, ou seja, se serão analisados imediatamente ou somente no momento da Revisão dos Parâmetros da Concessão, conforme as justificativas apresentadas pela ANAC durante a Audiência Pública, o conceito não cumpriria seu propósito, já que "qualquer impacto será relevante em algum momento, dependendo apenas da cumulatividade de impactos ou do tempo".

Assim, no sistema atual, embora o conceito de impacto relevante não seja condicional para caracterizar o risco assumido pelo Poder Concedente, ainda é possível ser uma soma do impacto de dois ou mais eventos com o propósito de iniciar o tempo de verificação de reclamações.

Portanto, verifica-se que a redação proposta esvazia a alocação de risco do Poder Concedente e, com isso, impede o exercício da garantia do reequilíbrio econômico financeiro do Contrato, conforme estabelecido no art. 37, XXI da Constituição Federal. O conceito de impacto relevante foi relevantemente distorcido para servir como uma barreira de facto ao reequilíbrio do Contrato de Concessão, em vez de um mecanismo apenas para determinar quando o reequilíbrio será avaliado pela Agência Reguladora.

Fica claro que a redação proposta pela ANAC e a inclusão do conceito de impacto relevante dentro dos riscos alocados ao Poder Concedente, além de sua potencial inconstitucionalidade, também tem grande impacto na atratividade dos ativos e pode comprometer a competitividade do certame.

Não é razoável nem prático exigir dos potenciais licitantes que façam cálculos com variáveis imprevistas que não estão sob o controle do licitante. No entanto, mesmo se considerarmos apenas 1 evento por ano abaixo do limite - ou seja, 0,99% - isso resultaria em uma redução do Valor Presente Líquido em comparação

com os estudos dos 3 Blocos de Aeroportos de cerca de 100 milhões de reais - o que é aproximadamente uma redução de 25% da Contribuição Inicial.

Na prática, poderia haver vários eventos por ano e esse risco ilimitado de facto torna a licitação dos Blocos de Aeroportos inviável, o que não deveria ser permitido pela ANAC, pelo Ministério dos Transportes, Portos e Agência Civil ou até pelo Tribunal de Contas da União (TCU).

RESPOSTA

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o intuito desse requisito não é obstaculizar possíveis pedidos de Revisão Extraordinária, ou limitar consequências às alterações sofridas pela Concessionária no âmbito da exploração do serviço público, mas sim conferir a correta aplicabilidade dos preceitos teóricos envolvidos na questão, o cumprimento do critério presente em todos os demais Contratos de Concessão e com base em critério objetivo reduzir a insegurança jurídica associada à discricionariedade do regulador ao definir, caso a caso, quais alterações seriam consideradas (ir)relevantes.

Cumprir registrar que o requisito da alteração relevante se faz presente desde a primeira rodada de Concessão, de forma que contribui para o aperfeiçoamento do processo de Revisão Extraordinária estabelecido pela Agência. Nesse sentido, o racional econômico da cláusula é justamente captar as alterações que tenham impacto na equação econômico-financeira, na mesma medida em que direciona o olhar do regulador para aquilo que realmente tenha o condão de causar impacto no Contrato, contribuindo com a própria noção da eficiência administrativa.

Conforme dispôs a Justificativa submetida à Audiência Pública nº 12/2017, o critério de alteração relevante vigente (Resolução nº 355/2015), ao estabelecer vínculo entre eventos de diferentes naturezas, permite que qualquer impacto seja relevante em algum momento, dependendo apenas da cumulatividade de impactos ou do tempo, conforme estabelecem os §1º e §3º do artigo 2º da norma vigente. Com efeito, isso é o mesmo que ignorar o conceito de relevância trazido pelos Contratos de Concessão, tornando inócua sua aplicação. Nesse sentido, torna-se fundamental objetivar sua aplicação contratualmente.

O texto constitucional, no que a doutrina se refere ao princípio da intangibilidade da equação econômico-financeira, revela que esse direito não é absoluto, visto que se deve interpretar e balizar tal princípio nos moldes da legislação infraconstitucional.

Legislação que, por sua vez, também traz comandos claros de que o direito ao reequilíbrio não se consubstancia como algo absoluto. A Lei 8.987/95, por exemplo, traz disposição expressa que condiciona o direito ao cumprimento de certos requisitos: “quando comprovado seu impacto”; “sempre que forem atendidas as condições do contrato”.

O Tribunal de Contas da União, por sua vez, estabeleceu requisitos para o reequilíbrio econômico-financeiro de contratos administrativos, notadamente quando da ocorrência de fato do príncipe. Os ensinamentos jurisprudenciais da Corte de Contas revelam que se deve respeitar três requisitos para a aplicabilidade da teoria em comento, quais sejam: nexos de causalidade, imprevisibilidade do ônus, materialidade. Nessa esteira, destaca-se o entendimento jurisprudencial do TCU em relação ao restabelecimento da equação econômico-financeira original em decorrência da instituição de tributos antes inexistentes, conforme Acórdão 45/1999, Acórdão 698/2000, Acórdão 538/2008.

O entendimento jurisprudencial da Corte de Contas afirma que a materialidade do fato é elemento necessário para que se configure a alteração do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, configurando-se como requisito necessário na análise da revisão extraordinária. Consta-se que alterações de baixa magnitude não apresentaram, na opinião do tribunal, materialidade suficiente a fim de ensejar o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos.

Do ponto de vista doutrinário, convém ressaltar que parcela importante do direito administrativo brasileiro (referenciada ao final) defende que não é qualquer alteração que abala a estabilidade da equação econômico-financeira do Contrato de Concessão, na medida em que termos como “reflexos fortes na sua execução”, “restabelecer equilíbrio toda vez que de alguma forma mais profunda for ele rompido”, “o impacto for relevante na quebra da equação”, “onera substancialmente a execução do contrato administrativo” são defendidos por essa importante parcela da doutrina administrativista para que se configure a possibilidade do reequilíbrio contratual. Nesse sentido, percebe-se que o requisito contratual da alteração relevante converge com os ensinamentos supracitados.

Portanto, a definição do critério de alteração relevante, ao passo que dá efetividade a um importante conceito presente nos Contratos de Concessão, o qual, diga-se, não deve ser ignorado, a fim de se atender ao interesse público, está investida de razoabilidade e balizada na experiência adquirida com a gestão dos Contratos de Concessão. Desse modo, com amparo nos estudos jurisprudenciais do Tribunal de Contas da União e nos entendimentos da doutrina administrativista, conclui-se que a melhor opção regulatória consiste em estabelecer parâmetro objetivo que de fato “implique em alteração relevante dos custos ou receitas da Concessionária”.

Referências

Acórdão TCU 45/1999, Processo n. 001.025/1998-8, DOU 19.05.1999.

Acórdão TCU 698/2000, Processo n. 675.047/1996-0, DOU 11.09.2000.

Acórdão TCU 538/2008, Processo n. 016.905/2002-3, DOU 04.04.2008.

CARVALHO FILHO, José dos Santos. Manual de direito administrativo. 25 ed. São Paulo: Atlas, 2012, p. 197, 211.

GASPARINI, Diógenes. Direito administrativo. 17 ed. São Paulo: Saraiva, 2012, p. 435, 822.

MEIRELLES, Hely Lopes. Direito Administrativo Brasileiro . 23. ed. São Paulo: Malheiros, 1998, p. 214.

MEDAUAR, Odete. Direito administrativo moderno. 17 ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2013, p. 256.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4404
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT SZENTIVANYI
CONTRIBUIÇÃO
Excluir item 34 do Anexo 2 - PEA
JUSTIFICATIVA
<p>No caso de medidas que tratam de porcentagem, o arredondamento para duas casas decimais causa grandes impactos para a Concessionária.</p> <p>Para entender melhor o efeito prático da questão, deve-se mencionar que, sem o uso de duas casas decimais, para que uma meta de 100% seja alcançada, uma falha de 0,5% seria permitida pelo uso de regras matemáticas de arredondamento. No entanto, com a medida proposta para alcançar o mesmo objetivo, apenas uma taxa de falha de 0,005% seria permitida.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que para o modelo ora proposto é essencial se trabalhar com duas casas decimais após a vírgula, sem as quais a sensibilidade da aferição perderia o sentido e a precisão, bem como os incentivos postos restariam prejudicados, o que invalidaria o prosseguimento da proposta da Agência em adotar o modelo contínuo e híbrido. Ademais, para o modelo a ser utilizado pela ANAC para o cálculo do IQS, o uso de duas casas decimais torna os resultados mais representativos e precisos.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4405
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT SZENTIVANYI
CONTRIBUIÇÃO
13.12.1. Ao termo da concessão retornarão à União os bens reversíveis.
JUSTIFICATIVA
<p>A redação proposta na minuta do edital, que retira do Concessionário o direito à indenização em razão da reversão dos bens ao final da Concessão, viola flagrantemente o art. 36 da Lei Federal nº 8.987/1995, que estabelece que "A reversão no advento do termo contratual far-se-á com a indenização das parcelas dos investimentos vinculados a bens reversíveis, ainda não amortizados ou depreciados, que tenham sido realizados com o objetivo de garantir a continuidade e atualidade do serviço concedido."</p> <p>É verdade que o objetivo da determinação legal é estimular a realização de investimentos pela Concessionária para a melhoria do serviço público.</p> <p>No presente caso, esse desencorajamento é claro, especialmente no final da execução do Contrato de Concessão, uma vez que a Cláusula 14.2. estabelece que "Os bens reversíveis decorrentes de investimentos realizados pela Concessionária deverão ser amortizados no prazo da Concessão, nos termos da regulação vigente."</p> <p>Assim, a alteração da cláusula é necessária para garantir a continuidade e a qualidade dos serviços públicos prestados.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a contribuição não foi aceita. Os licitantes deverão precificar a necessidade de investimentos até o final da concessão, sem direito a indenização ao final do prazo contratual. Lembra-se que "Os bens revertidos à União 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 (vinte e quatro) meses, salvo nos casos excepcionais quando tiverem vida útil menor."</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4406
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT SZENTIVANYI
CONTRIBUIÇÃO
5.6.19. responsabilidade civil, administrativa e criminal por danos ambientais, resultantes de atos praticados após a Data de Eficácia do Contrato.
JUSTIFICATIVA
<p>O parágrafo 3º, do artigo 225, da Constituição Federal prevê que "as condutas e atividades consideradas lesivas ao meio ambiente sujeitarão os infratores, pessoas físicas ou jurídicas, a sanções penais e administrativas, independentemente da obrigação de reparar os danos causados".</p> <p>Assim, em breve síntese, tem-se que a responsabilidade ambiental no direito brasileiro pode ocorrer em 3 esferas distintas e independentes: cível, administrativa e criminal.</p> <p>Conforme entendimento da doutrina e jurisprudência majoritária, inclusive do Supremo Tribunal de Justiça, a responsabilidade ambiental administrativa e criminal é subjetiva, ao passo que a responsabilidade ambiental civil é objetiva.</p> <p>A inclusão sugerida "decorrentes de atos praticados antes do início da operação aeroportuária pela Concessionária" tem por objetivo delimitar a responsabilidade ambiental em conformidade com a legislação ambiental vigente e posicionamento do Superior Tribunal de Justiça.</p> <p>Isso porque, conforme mencionado, a responsabilidade ambiental administrativa e criminal são subjetivas isto é, dependem da avaliação da culpa do agente.</p> <p>Assim, a Concessionária não pode ser, administrativa e criminalmente, responsável por danos ambientais decorrentes de atos praticados por terceiros. Caso contrário, o próprio Contrato de Concessão entraria em conflito com os precedentes judiciais.</p> <p>A responsabilidade civil, por sua vez, é objetiva, ou seja, não depende da comprovação de culpa do agente.</p> <p>No entanto, tampouco é razoável que a Concessionária seja responsável pela reparação ou indenização de danos decorrentes de atos praticados por terceiros, EVTEA ou nos documentos disponibilizados pela ANAC ou pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil , antes do início de sua efetiva operação aeroportuária.</p> <p>Desta forma, a inclusão proposta visa trazer maior segurança jurídica e possibilitar a correta precificação dos passivos ambientais a serem assumidos para fins de elaboração da proposta econômica.</p>
RESPOSTA
A ANAC agradece sua contribuição e informa que, tratando-se de decorrência legal, não cabe ao contrato de concessão dispor sobre os limites temporais para a responsabilidade ambiental da Concessionária, de modo que eventuais ações ou medidas adotadas por órgãos ambientais ou de fiscalização nesse sentido

observarão as normas e entendimentos vigentes. Inexiste, portanto, conflito entre a disciplina normativa vigente acerca da responsabilidade ambiental e o item 5.5.19, cuja redação, da forma posta, justamente conforma-se àquela. De toda forma, considerando que o contrato de concessão deve ser interpretado e aplicado como uma unidade coesa, com regras harmônicas entre si, é certo que se a Concessionária for instada a suportar passivo ambiental que tenha origem e não seja conhecido até a data da publicação do edital do leilão de concessão, as partes deverão adotar as medidas tendentes à revisão extraordinária do contrato, tendo em vista o item 5.2.9.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4407
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT SZENTIVANYI
CONTRIBUIÇÃO
2.2 Os valores das multas serão calculados com base em percentual da receita bruta do aeroporto onde a penalidade será aplicada, apurada pela ANAC, no ano calendário anterior à prática da infração que ensejou a aplicação da penalidade, exceto quanto às condutas descritas na tabela D, cujo cálculo observará os critérios nela previstos.
JUSTIFICATIVA
<p>Embora as justificativas mencionem que nesta nova rodada de Concessões o sistema de penalidades adotado na rodada anterior foi preservado, deve-se ressaltar que, na proposta em análise, os valores das multas devem ser calculados com base em uma porcentagem da receita bruta da concessionária e de suas eventuais subsidiárias integrais como um todo.</p> <p>Em outras palavras, a penalidade por inadimplência em relação a um dos aeroportos será aplicada com base na receita bruta de todo o bloco.</p> <p>De acordo com as justificativas emitidas pela ANAC, a opção baseia-se no fato de a Concessionária se beneficiar do bloco como um todo, aproveitando inclusive as possíveis sinergias que os aeroportos possuem entre si, bem como o sistema de subsídios cruzados.</p> <p>Vale ressaltar que a Concessão é realizada em bloco exatamente para viabilizar a Concessão de aeroportos que, por sua movimentação muito baixa, pode ter baixo interesse de mercado ou mesmo se provar ser um déficit.</p> <p>Desta forma, não é justo, razoável ou proporcional que qualquer inadimplência cometida em um aeroporto, que já seja deficiente ou com baixa rentabilidade, seja penalizada pela receita bruta de toda a Concessionária. De fato, isso pode ser visto como um enriquecimento indevido do Poder Concedente.</p> <p>Tal desproporção pode afetar o interesse do setor na participação no certame e limitar desnecessariamente sua concorrência.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição, mas informa que, conforme já pontuado no item 199 da justificativa da audiência pública, a opção de cálculo dos valores de multa com base em percentual da receita bruta da Concessionária e de suas eventuais subsidiárias integrais como um todo se fundamentou no fato de que a Concessionária auferir vantagens de todo o bloco, beneficiando-se inclusive de eventuais sinergias que os aeroportos possuam entre si, bem como do sistema de subsídios cruzados. Tal regra, portanto, encontra-se em perfeita consonância com os princípios da razoabilidade e da proporcionalidade que informam a atividade administrativa. Ademais, almeja-se igualmente evitar a utilização de estratégias contábeis com vistas a buscar reduzir artificialmente a base de cálculo da multa.</p>

Ressalta-se, ainda, que algumas infrações, por sua própria natureza, são necessariamente praticadas no âmbito do bloco, não sendo individualizáveis por aeroporto, o que inviabiliza a adoção da redação alternativa proposta.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4408
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT SZENTIVANYI
CONTRIBUIÇÃO
16.1.1. A Concessionária poderá realizar entrevistas durante o Estágio 1 da Fase I-A, sendo proibido apresentar ofertas de emprego durante este Estágio.
JUSTIFICATIVA
Essa medida permitirá melhor planejamento por parte das Concessionárias, pois pode iniciar os processos de seleção dos funcionários da INFRAERO, mesmo não podendo apresentar nenhuma oferta de emprego.
RESPOSTA
A ANAC agradece sua contribuição e informa que a mesma será acatada, com ajustes redacionais devidos. Registre-se que a alteração implementada repercute, sem impacto de mérito, no item 16.2, onde será consignado expressamente, sem a remissão até então existente, o marco temporal que assegura direitos específicos aos empregados da Infraero transferidos à Concessionária.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4409
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT SZENTIVANYI
CONTRIBUIÇÃO
5.2.4. danos decorrentes do atraso na disponibilização das áreas da concessão; Excluir as cláusulas 6.13.3, 6.24.3 e 6.29.3 do PEA
JUSTIFICATIVA
<p>Entende-se que a inclusão do período de 12 meses poderia fornecer ao Poder Concedente tempo para agir em situações que não puderam ser observadas ou corrigidas antes da data de imissão da posse, bem como o fato de que o Poder Concedente não possui interferência com as várias razões que podem levar à constrição das áreas do aeroporto.</p> <p>Ao mesmo tempo, um período de 12 meses, ou qualquer outro período para esses assuntos, poderia criar custos indevidos ou resultar na perda de receitas para a Concessionária, sendo que se esses custos ou perdas decorrerem do não cumprimento de obrigações estipuladas no Contrato de Concessão pela autoridade governamental, tais responsabilidades não devem ser atribuídas à Concessionária.</p> <p>Mesmo no cenário em que a Concessionária receba uma prorrogação do limite de prazo para cumprimento de suas obrigações constantes do Anexo 2 do Contrato de Concessão, ainda deveria ser compensada pela receita perdida devido ao atraso da infraestrutura melhorada e do aumento da capacidade. Essa receita perdida pode atingir de 20- 30% da receita total em um ano, o que para alguns Blocos de Aeroportos é uma proporção muito significativa do valor mínimo da Contribuição Inicial usada para determinar a viabilidade financeira do Bloco de Aeroportos.</p> <p>A menos que ocorra a alteração da Cláusula 5.2.4, ao final, poderá haver o desencorajamento e redução da participação de possíveis licitantes para determinados Blocos de Aeroportos no qual tal perda de receita pode representar uma parte relevante do valor real líquido da concessão.</p> <p>Quanto a este ponto, deve-se ressaltar que (i) o lapso de tempo estabelecido não interfere de forma alguma nas ações que devem ser tomadas pelo Poder Concedente; (ii) que se o Poder Concedente, que tem muito mais informações sobre situações que possam causar atraso na disponibilidade das áreas de concessão do aeroporto do que os futuros Concessionários, precisar de tempo para agir, há mais motivos para os futuros Concessionários precisarem de tempo; (iii) que, em relação à ausência de interferência em tais fatos, mais uma vez é lembrado que o Poder Concedente é representado pela ANAC, órgão regulador que deve ser comunicado sobre todas as questões relevantes do sítio aeroportuário, e por isso tem maior interferência que o futuro Concessionário.</p> <p>Dentro dessa clara assimetria de informações, não há dúvida de que o Poder Concedente tem maior capacidade de gerenciar riscos do que o Concessionário.</p> <p>Adicionalmente, como a disponibilidade da área é de responsabilidade do Poder Concedente, criar uma condição de atraso superior a 12 meses desestimula a</p>

Concessionária a adotar medidas que viabilizem a disponibilidade de forma mais rápida, o que acarreta danos inegáveis ao interesse público.

Além disso, cabe ressaltar que o item 6.13.3, 6.24.3 e 6.29.3 do PEA permite a prorrogação de prazos quando o atraso na execução das obras decorre do atraso na liberação das áreas, mesmo quando por um período menor que aquele especificado no item 5.2.4. do Contrato de Concessão, alocando o risco para o Poder Concedente e a redação proposta na minuta do PEA em audiência pública foi um mecanismo para não garantir o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, de acordo com o disposto no art. 37, XXI da Constituição Federal. Além disso, só reduzirá a competitividade, uma vez que potenciais licitantes interessados podem achar essa provisão muito incerta.

Por questão de coerência, como estamos propondo em outra contribuição para trazer de volta cláusulas em vigor nos Contratos de Concessão de rodadas anteriores, estamos propondo a exclusão de cláusulas no PEA.

RESPOSTA

A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que o item 5.2.4 pretende o compartilhamento de parte do risco inerente ao atraso na disponibilização das áreas dos sítios aeroportuários, considerando que experiências pretéritas de concessões de infraestrutura aeroportuária em andamento evidenciam a complexidade da referida providência, sujeita a incontingências cuja gestão suplanta o alcance do Poder Concedente. Assim, entende-se que a prefixação do interstício máximo de doze meses permite que a Concessionária anteveja atrasos na liberação das áreas e prepare seu plano de negócio ciente desta possibilidade, tomando as medidas necessárias à mitigação dos seus impactos de forma mais consciente e menos abrupta se comparada à necessidade de instauração de procedimento administrativo contencioso de revisão extraordinária do contrato, como ocorreria se o risco fosse integralmente alocado ao Poder Concedente.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4410
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT SZENTIVANYI
CONTRIBUIÇÃO
5.6.24 custos com a remoção de quaisquer bens para a liberação de áreas dos sítios aeroportuários, necessários à realização de investimentos ao longo da concessão;
JUSTIFICATIVA
O mesmo raciocínio aplicável aos procedimentos de desapropriações estabelecidos na Cláusula 3.1.37, que exige que o Concessionário exija as terras necessárias para a realização dos investimentos, deve se aplicar também à remoção de qualquer ativo para a liberação de áreas dentro do local do aeroporto.
RESPOSTA
A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que o item 5.5.24 não veicula uma obrigação para o Concessionário. Desse modo, a remoção de quaisquer bens, se implementada, seguirá o plano de exploração definido pela Concessionária, que responderá integralmente pelos seus custos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4411
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT SZENTIVANYI
CONTRIBUIÇÃO
<p>6.26. O restauração do equilíbrio econômico-financeiro será implementada adotando, individual ou conjuntamente, uma das seguintes formas, observando a ordem de prioridades abaixo elencadas, sendo que a ANAC deverá justificar suas razões para o deferimento de uma opção fora da ordem prioritária estabelecida:</p> <p>6.26.1. revisão da Contribuição ao Sistema devida pela Concessionária, mediante comum acordo entre ANAC e Concessionária, após prévia aprovação do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil;</p> <p>6.26.2 alteração do prazo da Concessão;</p> <p>6.26.3 outra forma definida de comum acordo entre ANAC e Concessionária, mediante prévia aprovação do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.</p> <p>6.26.4 alteração das obrigações contratuais da Concessionária; ou</p> <p>6.26.5 alteração do valor das Tarifas;.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>O objetivo da emenda é estabelecer uma ordem de prioridade na implementação das maneiras pelas quais o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão pode ser recomposto.</p> <p>O objetivo da medida é, por um lado, trazer maior atratividade ao processo licitatório, uma vez que confere maior segurança jurídica à aplicação das melhores formas de reequilíbrio econômico-financeiro como prioridade.</p> <p>A ANAC teria que justificar a adoção de uma forma sobre a outra, caso a caso.</p> <p>É importante ressaltar que, nos documentos divulgados até o momento, considera-se que várias situações adversas que podem impactar negativamente o Bloco de Aeroportos e suas receitas podem ser compensadas pelo aumento das tarifas.</p> <p>No entanto, essa não é a realidade, já que qualquer aumento de tarifa sempre agrega um impacto negativo na demanda. Isso é ainda mais verdadeiro em um mercado de preços elásticos como o Brasil, e para os aeroportos que são objeto da próxima rodada.</p> <p>Portanto, qualquer alteração no valor das tarifas deve ser o último recurso regulatória.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, nos moldes do art. 18 do Decreto nº 7.624, de 22 de novembro de 2011, que dispõe sobre as condições de exploração pela iniciativa privada da infraestrutura aeroportuária, por meio de concessão, “caberá ao poder concedente estabelecer a forma pela qual será recomposto o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, em favor do poder</p>

concedente ou concessionário, podendo ser utilizada as seguintes medidas, individual ou conjuntamente, sem exclusão de outras cabíveis (...).”

Nesse sentido, destaca-se que a escolha da ANAC pela forma de recomposição deve sempre se dar de forma motivada, o que a leva a buscar pela forma que melhor se amolda à situação fática em análise. Ademais, cumpre observar que a forma pela qual será implementada a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro compõe o espectro do processo de revisão extraordinária, oportunidade em que é garantido à Concessionária ampla manifestação processual, sobretudo, respeitando-se o direito ao contraditório e à ampla defesa.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4412
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT SZENTIVANYI
CONTRIBUIÇÃO
5.6.25. custos incorridos para adequação razoável da infraestrutura e serviços prestados aos normativos da ANAC e demais órgãos públicos, incluindo os preexistentes à assinatura do contrato, de acordo com o item 5.2.2.
JUSTIFICATIVA
<p>A emenda é necessária para esclarecer o objetivo da cláusula e para ser consistente com a cláusula 5.2.2. Assim, é certo que a alocação do risco de custo em relação à adequação da infraestrutura requerida pela nova legislação da ANAC deve ser assumida pelo Poder Concedente, uma vez que a ocorrência depende exclusivamente do critério do Poder Concedente.</p> <p>Por outro lado, quando os custos incorridos para adaptar a infraestrutura dos serviços prestados pela Concessionária de acordo com as regulamentações da ANAC e de outros órgãos públicos, que devem ser razoáveis, sejam similares àqueles pré-existentes na data de assinatura do Contrato de Concessão, a alocação de responsabilidade será da Concessionária.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição, todavia informa que a lógica da concessão da infraestrutura aeroportuária no Brasil é permitir que sejam executados os investimentos necessários para a melhoria, expansão e manutenção da infraestrutura aeroportuária no país. Nesse sentido, o consórcio vencedor do leilão assume a operação do Aeroporto tendo consciência de que reformas são necessárias, assim como adaptações, adequações, expansão da infraestrutura e outros tipos de melhorias.</p> <p>Dessa forma, os custos incorridos para adequação da infraestrutura e serviços prestados aos normativos da ANAC e demais órgãos públicos pré-existentes à assinatura do Contrato cumpre à Concessionária.</p> <p>Ressalte-se que, conforme disposto pelo item 5.2.2, os investimentos em equipamentos ou obras de infraestrutura decorrentes de nova exigência da ANAC ou regulamentação pública e legislação brasileiras supervenientes à assinatura do Contrato de Concessão é um risco alocado ao Poder Concedente. Assim, o item 5.5.25, ao fazer referência ao item 5.2.2 está excetuando dos riscos assumidos pela Concessionária os investimentos decorrentes de regulamentação superveniente à assinatura do Contrato.</p> <p>Adicionalmente, deve ser observada a regra disposta nos itens 1.34 e 1.35 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. Nesse sentido, cabe destacar que será</p>

facultada às interessadas a realização de visitas técnicas, a fim de vistoriar o Complexo Aeroportuário, na forma dos itens 1.17 e 1.18 do Edital.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4413
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT SZENTIVANYI
CONTRIBUIÇÃO
<p>14.7. A partir da assunção das operações pela Concessionária, esta deverá enviar o RMB à ANAC, em até 45 (quarenta e cinco) dias após o encerramento de cada semestre, refletindo a situação dos bens em 30 de junho e 31 de dezembro de cada ano, exceto pelo RMB referente ao primeiro semestre após a assunção da operação do aeroporto, que será entregue à ANAC no prazo de 180 (cento e oitenta) dias após o término do primeiro semestre.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>A presente rodada cancelou a aceitação provisória e definitiva dos bens, Anexos 7 e 8 dos antigos contratos de concessão, com base na experiência na gestão de contratos efetivos, o que demonstra que o controle de ativos da INFRAERO é de baixa qualidade e não se mostrou fiável na avaliação das condições de recepção do aeroporto.</p> <p>Em substituição, os Concessionários são obrigados a apresentar três relatórios: Relatório Externo de Bens - REB, Relatório Interno de Bens - RIB e Relatório de Movimentação de Bens - RMB.</p> <p>Considerando que o novo Concessionário não terá um relatório base da INFRAERO para confiar e verificar o status atual e quais são os ativos disponíveis, muito mais tempo será requerido pelo Concessionário para prepará-lo sem qualquer informação preliminar, especialmente considerando a quantidade de obrigações contratuais em paralelo.</p> <p>Portanto, para o primeiro semestre, parece razoável que o Concessionário tenha, pelo menos, 180 dias para preparar o relatório para o primeiro semestre.</p> <p>Além disso, dependendo da lacuna entre a lista de bens divulgada de acordo com a nossa Contribuição para a Cláusula 3.2 (na qual deve haver uma Lista de Bens) e o estoque real, será do interesse da Concessionária agilizar o RMB referente ao primeiro semestre.</p> <p>No entanto, à luz das obrigações paralelas que a Concessionária terá, é razoável conceder-lhe um prazo mais alargado antes de ter a obrigação de submetê-la à ANAC, especialmente quando se trata de um Bloco e não de aeroportos individuais.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que alterou o prazo para o envio do primeiro Relatório Externo de Bens para 180 dias após a assunção das operações do aeroporto pela Concessionária.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4414
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT SZENTIVANYI
CONTRIBUIÇÃO
5.2.7. alteração na legislação tributária ou na sua aplicação que afete os custos de obras, de operação e de manutenção de equipamentos, exceto as mudanças nos Impostos sobre a Renda e de impostos que não incidam diretamente em receitas não tarifárias;
JUSTIFICATIVA
<p>As justificativas mencionam que o item 5.2.7 "foi alterado para tornar explícito que o reequilíbrio contratual permite mudanças que afetam os custos operacionais ou de investimentos remunerados por taxas aeroportuárias, bem como as mudanças que afetam diretamente as receitas tarifárias".</p> <p>Assim, em comparação com a redação do Contrato da rodada anterior, verifica-se que a mudança limita a alocação de risco à mudança de custos relacionados à receita tarifária.</p> <p>As justificativas também esclarecem que a alteração "reflete as melhores práticas de alocação de risco, uma vez que atividades ou receitas não reguladas podem ser livremente ajustadas pelo Concessionário de acordo com as condições de mercado".</p> <p>Entretanto, esse não é o único efeito produzido pela emenda, uma vez que a redação proposta elimina as responsabilidades do Poder Concedente sobre os tributos que não estão diretamente relacionados à atividade tarifária ou à atividade não tarifária, mas que não podem ser repassados nos preços cobrados sobre os serviços que compõem a receita não-tarifária.</p> <p>Um exemplo dessa situação é a carga tributária relacionada à possível incidência de impostos sobre a propriedade que pode ser cobrada ou mesmo sobre as obras que devem ser realizadas no local do aeroporto.</p> <p>Nesses casos, a carga tributária impacta diretamente a proposta apresentada e tais valores não podem ser repassados na remuneração por serviços relacionados a receitas não tarifárias.</p> <p>Assim, a redação proposta pela minuta do edital viola a garantia do reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato no caso de criação ou alteração de quaisquer tributos ou encargos legais após a data da previsão da proposta, conforme previsto no art. 65, § 5º, da Lei Federal nº 8.666/1993, bem como pelo art. 9, §3 da Lei Federal nº 8.987/1995.</p> <p>Portanto, a sugestão apresentada permite sanar a preocupação apresentada acima e, ao mesmo tempo, promover a exclusão do reequilíbrio nos casos de tributos sobre serviços relacionados a receitas não tarifárias, objeto da alteração, conforme proposta as justificativas apresentadas pela ANAC.</p>
RESPOSTA

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que impostos sobre a propriedade quando incidirem sobre áreas remuneradas por tarifas reguladas poderão ensejar o reequilíbrio contratual. Diferentemente, quando as áreas forem exploradas por receitas não-tarifárias, cabe à Concessionária ajustar o impacto nos preços. Ainda, informa-se que a redação será alterada de modo a esclarecer que, para fins do item 5.2.7, entende-se por alteração na legislação tributária, inclusive, aquelas decorrentes de consolidação de entendimento jurisprudencial de Tribunais Superiores.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4415
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT SZENTIVANYI
CONTRIBUIÇÃO
Incluir Cláusula 10.3.1 10.3.1. O Capital Social da Concessionária poderá ser reduzido sem autorização prévia da ANAC ao Capital Social Mínimo do Projeto, desde que a Concessionária tenha cumprido suas obrigações de Fase I-B nos termos do Contrato de Concessão.
JUSTIFICATIVA
<p>Nós não vemos a necessidade de diminuir os requisitos de investimento inicial. É compreensível que o Poder Concedente deseje proteger os aeroportos privatizados com uma estrutura de capital acionário ligeiramente sobrecarregada no início.</p> <p>No entanto, uma vez que a maioria dos investimentos (tipicamente realizados na Fase 1-B) foi feita, não há mais a necessidade de manter isso. Além disso, a contabilização da Contribuição Inicial de acordo com as regras do IFRS reduz as reservas distribuíveis na primeira metade dos prazos da concessão, exigindo maiores despesas não realizáveis (non-cash expenses) serem reconhecidas na demonstração do resultado. Isso leva a um fenômeno que chamamos de “caixa preso” (“trapped cash”), em que a concessão tem mais dinheiro do que é capaz de distribuir via dividendos aos seus acionistas. Essa situação de caixa preso pode ser resolvida permitindo-se a repatriação do excesso de caixa para os acionistas por meio de uma redução de capital.</p> <p>O Capital Social Mínimo implicaria em um patrimônio residual de 23% a 34% do total de CAPEX, incluindo Fase I-B e manutenção de CAPEX ao longo do período da concessão de acordo com os estudos.</p> <p>Além disso, até a finalização dos pagamentos realizados durante a Fase I-B, o patrimônio líquido residual deve situar-se entre 81% e 106% da margem residual do Bloco e CAPEX de manutenção até o final da concessão.</p> <p>Todos os índices têm as mesmas condições exigidas pelas instituições no Brasil.</p> <p>As justificativas apresentadas pela ANAC indicam que o montante do Capital Social da Concessionária foi calculado "para cobrir 37% dos investimentos previstos para os primeiros 5 anos da Concessão, no valor devido como Contribuição Inicial e, também, para os seguintes parcelas: (i) reembolso EVTEA, (ii) remuneração do organizador da proposta e (iii) valores relacionados ao programa de desligamento de pessoal da INFRAERO. "</p> <p>Uma vez efetuados tais pagamentos, não há motivos para o Concessionário mantenha um capital corporativo tão elevado, uma vez que seu objetivo parcial, que era o de garantir tais pagamentos, já foi cumprido e, portanto, pode ser reduzido nessa proporção.</p> <p>Além disso, deve-se ressaltar que, para garantir as obrigações da Concessionária, além do já alto capital corporativo subsistente, há a garantia de cumprimento do Contrato, excluindo a necessidade de uma dupla garantia.</p>

RESPOSTA

A ANAC agradece a contribuição e informa que a metodologia de cálculo do capital social mínimo foi alterada.

O valor mencionado na cláusula 6.2.4.6 do Edital reflete , para cada aeroporto, os valores necessários para fazer frente a (i) 20% (vinte por cento) dos investimentos previstos para o primeiro quinquênio da concessão, (ii) ressarcimento do EVTEA; (iii) remuneração da entidade organizadora do Leilão, e (iv) valores atinentes ao programa de desligamento de funcionários da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO, quando aplicável. A estes valores deverá ser acrescido o valor referente à Contribuição Inicial. Ressalta-se também a possibilidade de redução posterior do capital social, nos termos previstos no contrato.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4416
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT SZENTIVANYI
CONTRIBUIÇÃO
15.6. O Concessionário identificará e consultará as partes interessadas relevantes que deverão ser consultadas nos casos previstos no item 15.1. 15.6.1. Em caso de omissão ou dúvida da concessionária, a ANAC poderá definir quais partes interessadas devem ser consultadas.
JUSTIFICATIVA
Esta alteração é necessária para conferir maior segurança jurídica à futura Concessionária no momento da consulta. Nos termos propostos não ficou claro qual a exata competência do Concessionário na definição das partes interessadas.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que ela será parcialmente incorporada, com ajustes. A previsão das situações em que a ANAC poderá definir as partes a serem consultadas confere maior segurança jurídica ao processo de consulta. Contudo, faz-se necessário explicitar que a definição das partes a serem consultadas nessas situações não constituirá uma obrigação da ANAC. Caso contrário, ficaria enfraquecido o disposto no item 15.7, que aloca à Concessionária a responsabilidade de identificar as partes interessadas relevantes.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4417
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT SZENTIVANYI
CONTRIBUIÇÃO
Criar novas subcláusulas: 11.4.1. A ANAC definirá quais mensagens publicitárias institucionais serão transmitidas, verificando a existência de interesse público. 11.4.2 A publicidade institucional de interesse público mencionada no caput está limitada a 5% (cinco por cento) da receita bruta anual de publicidade
JUSTIFICATIVA
<p>As novas subcláusulas são necessárias para trazer aos Licitantes maior segurança no cumprimento de suas obrigações, bem como limitar a receita não-tarifária.</p> <p>Ao centralizar a verificação na ANAC, é possível que a agência supervisione diretamente o cumprimento da obrigação contratual, assim como impede os Concessionários de reivindicar o descumprimento do interesse público da mensagem publicitária a ser atendida.</p> <p>Por outro lado, a limitação percentual permite que os Licitantes e os futuros Concessionários quantifiquem a limitação que será sofrida na obtenção de receitas não tarifárias, a fim de viabilizar uma proposta que seja mais consistente com a realidade da execução contratual.</p>
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a redação atual pressupõe que os termos em que se dará a cessão não onerosa dos espaços e pontos destinados à veiculação de publicidade institucional serão definidos em comum acordo. Dessa forma, entende-se que a Concessionária está suficientemente protegida de possíveis demandas do poder público por espaços de publicidade em termos não razoáveis.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4418
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT SZENTIVANYI
CONTRIBUIÇÃO
<p>Criação de um anexo com a regulamentação da metodologia de cálculo do Fator X para os 30 anos completos da Concessão, considerando somente o aumento da movimentação de passageiros e não considerando os custos de construção e alterar a cláusula 6.6.2 e a cláusula 6.19, com a seguinte redação:</p> <p>6.6.2. O Fator X terá valor igual a zero nos 10 (dez) primeiros anos da Concessão, contados a partir da Data de Eficácia do Contrato.</p> <p>6.16. Ao longo do período da Concessão, o Fator X poderá apresentar qualquer valor desde que não seja abaixo de -1,00% e acima de 1,00%, com limitação de -15,00% ao longo do prazo da Concessão.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>A ausência de critérios objetivos para calcular o fator X implica em grande risco regulatório. Portanto, é necessário que a ANAC publique regras claras para todos os 30 anos de Concessão.</p> <p>Os Contratos das últimas rodadas limitaram os valores do Fator X ao intervalo entre -2% e 2%, e o Anexo 11 forneceu indicadores de como o Fator X foi calculado em outras ocasiões para reduzir as incertezas relacionadas ao cálculo feito pela ANAC.</p> <p>No entanto, a nova rodada de concessões não fornece os critérios para o cálculo do Fator X. Tal omissão é justificada pela ANAC no estabelecimento do mecanismo de Proposta Apoiada. Esse mecanismo permite que a Concessionária, juntamente pelas companhias aéreas, apresente, por exemplo, uma proposta para definir os parâmetros discutidos na RPC, reservando à ANAC a revisão dos parâmetros apenas em eventos quando não houver acordo entre as partes ou tal acordo não for aprovado pela Agência.</p> <p>Não obstante a ANAC focar na aplicação das melhores práticas regulatórias, deve-se ressaltar que, quando não for possível chegar a um acordo entre as partes, o Concessionário estará sujeito à aplicação do Fator X calculado pela ANAC, sem nenhum critério previamente estabelecido.</p> <p>Assim, para os licitantes, a falta de critérios para o cálculo do Fator X, quando a ausência de acordo entre as partes ou quando tal acordo não for aprovado pela ANAC, poderá importar na redução ou eliminação do direito de reajuste do Contrato de Concessão, o que poderá culminar em a limitação da concorrência no procedimento de licitação.</p> <p>Do ponto de vista econômico, as concessões atingem o fechamento financeiro (Índice de Cobertura do Serviço da Dívida – ICSD) apenas após o 10º ano de operação. Nessa rodada especificamente, todas as novas concessões aeroportuárias terão fluxos de caixa negativos ou nulos para os investidores nos primeiros 15 anos ou mais, devido aos altos investimentos obrigatórios iniciais.</p>

Além disso, os investidores precisam de uma certeza regulatória muito alta para os retornos de caixa positivos, que só devem começar a ser gerados nos últimos 15 anos da Concessão.

Portanto, a aplicação do Fator X nos primeiros 10 (dez) anos da Concessão deverá ter valor igual a zero.

Em relação à proposta de regulamentação do Fator X, a ser fornecida em um Anexo específico pela ANAC, também é importante mencionar que o índice Tornqvist utilizado anteriormente, ligando o número de movimentos de aeronaves ou passageiros com receitas e custos nem sempre é adequado.

Por exemplo, devido à alta parcela de custos fixos do aeroporto com funcionários, não é possível aumentar/diminuir a equipe do aeroporto tão rapidamente quanto o número de passageiros pode diminuir. Ligar as tarifas aos investimentos é contraproducente e recompensa os custos de construção mais elevados sem qualquer benefício óbvio para os passageiros.

Uma metodologia do Fator X que estabeleça que o crescimento de passageiros é o único fundamento para o cálculo do fator é o mais apropriado. As medições de crescimento dos passageiros que desencadeiam as reduções das tarifas devem, no entanto, ser ajustadas para corresponder às expectativas médias anuais de crescimento dos estudos de viabilidade (EVTEA). Um crescimento de 4% deve resultar em redução tarifária de 1%.

Além disso, deve-se ressaltar que, ao contrário das rodadas anteriores, os estudos para esta rodada mostram que, na prática, os aeroportos estão muito mais próximos do ponto de equilíbrio (break even) . E o mais preocupante é que esses estudos consideraram um cenário de Fator X zero.

Portanto, a implementação do Fator X só pode servir para remover qualquer vantagem que a Concessionária trabalhe arduamente para criar, como no caso de sinergias eficientes entre os ativos dentro do Bloco.

Essa motivação/incentivo para criar vantagens e crescimento é um componente atrativo fundamental da regulamentação brasileira que não deve ser comprometida, especialmente em uma rodada de concessão tão desafiadora.

RESPOSTA

A Anac agradece a contribuição e esclarece que:

(i) Será mantido o valor do Fator X igual a zero nos primeiros 5 anos (primeiro ciclo regulatório). Com efeito, esse é o período que concentra a maior necessidade de investimentos, gerando previsibilidade e aderência ao fluxo de caixa da Concessionária. A partir do segundo ciclo regulatório a ANAC calculará o valor do Fator X mediante ampla discussão pública, podendo, inclusive, considerar as sugestões de metodologia de cálculo ora apresentadas. Outra possibilidade é que a Concessionária, por meio de negociação direta com seus principais usuários, apresente uma Proposta Apoiada que poderá dispor sobre os tetos tarifários ao longo do ciclo regulatório, determinando implicitamente o Fator X (sem regulação).

(ii) Mantém sua posição de que a definição de um intervalo para o Fator X reduz o incentivo para que Concessionária e Empresas Aéreas alcancem um acordo por meio da Proposta Apoiada. A chance de engajamento das partes em uma negociação sobre os parâmetros diminui caso o contrato limite seus valores ou sinalize como a ANAC os calcularia, tornando-os muito previsíveis. Assim, como forma de incentivar a negociação (e privilegiá-la em relação à regulação), a Anac propôs a retirada do intervalo para os valores do Fator X e a exclusão do Anexo 11.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4419
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT SZENTIVANYI
CONTRIBUIÇÃO
<p>6.4 Em se tratando de Adjudicatária que tenha participado do certame na qualidade de Proponente individual, a Concessionária será criada direta ou indiretamente como uma subsidiária.</p> <p>6.4.1. No caso de controle indireto da Concessionária por parte do Proponente, será permitida a participação de outro acionista dentro do mesmo Grupo Econômico e com participação máxima de 0,1% de ações, nos termos da Lei 6.404/76.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Essa proposta serve ao propósito de permitir maior flexibilidade aos proponentes estrangeiros analisar os impactos e benefícios tributários entre a criação de uma subsidiária integral ou uma subsidiária, que terá como acionista uma empresa brasileira com o propósito único de deter participação societária (holding) em projetos de infraestrutura. Neste último caso, como forma de conferir as garantias e proteções societárias da ANAC, propõe-se que, no caso de controle indireto da concessionária, a empresa holding deverá ser composta por 99,9% pela Proponente e 0,1% por outra empresa do mesmo Grupo Econômico.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que é premissa do procedimento licitatório que todas as pessoas que integram a Sociedade de propósito específico que virá a se tornar concessionária tenham seus requisitos de habilitação verificados e atendam plenamente e individualmente as exigências relativas à apresentação das declarações preliminares, regularidade jurídica, fiscal, trabalhista e econômico-financeira, no que couber. Tal regra está materializada no item 3.10.2 da minuta de edital.</p> <p>Nesse sentido, não se vislumbra a possibilidade de que pessoa jurídica estranha ao certame venha a compor a SPE, conforme proposta formulada, pelo que a sugestão não será acatada.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4420
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT SZENTIVANYI
CONTRIBUIÇÃO
Incluir as sub cláusulas 5.2.14 e 5.2.15: 5.2.14 Custos relacionados a atrasos em obras decorrentes da não obtenção de autorizações, licenças e permissões de quaisquer entidades Públicas necessárias para a construção ou operação das novas instalações, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária; e 5.2.15 Custos relacionados a atrasos em obras decorrentes do atraso na obtenção de licenças ambientais quando os prazos de análise do órgão ambiental, responsável pela emissão das licenças, ultrapassarem as disposições legais, salvo se resultar de fato imputável à Concessionária.
JUSTIFICATIVA
<p>Entendemos que o risco de atrasos nas obras em decorrência da demora na obtenção das licenças ambientais deve ser expressamente atribuído ao Poder Concedente quando o tempo de análise do órgão ambiental responsável pela emissão das licenças ultrapassar os prazos legais.</p> <p>Isso porque, a Concessionária não pode assumir riscos que não estão sob seu controle, como a demora na emissão de licenças pelas autoridades competentes, que não seja causada por falta de apresentação de documentos e informações de sua parte.</p> <p>Ademais, vale observar que a Concessionária não tem ingerência nas diversas razões que podem acarretar atrasos na análise dos processos de licenciamento/autorização por parte dos órgãos ambientais.</p> <p>Assim, a inclusão proposta visa dar mais segurança jurídica em relação a responsabilidade pelos atrasos nas obras decorrentes da demora do processo de licenciamento, sem culpa da Concessionária, o qual pode ser motivado por diversas razões alheias à vontade da Concessionária.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o Anexo 02 – Plano de Exploração Aeroportuária (PEA) já prevê que a Concessionária poderá ser desobrigada da entrega, no prazo indicado, das obras descritas no referido anexo em razão de atrasos ou não obtenção de autorizações, licenças e permissões de órgãos da administração pública ou de órgãos ambientais, exceto, naturalmente, se os atrasos forem imputáveis à própria Concessionária.</p> <p>Tal medida tem como objetivo, por um lado, dar maior segurança à Concessionária em face de situações adversas que afetem a execução das obras obrigatórias e que fogem a seu controle, isentando-a dos prazos previstos no Anexo 02 – PEA. Por outro lado, em razão da ausência de ingerência do Poder Concedente sobre a atuação dos diversos órgãos públicos envolvidos na emissão das licenças necessárias para funcionamento do aeroporto e realização das obras, assim como diante da dificuldade presente na apuração das razões que levam ao atraso na emissão dessas licenças, propõe-se que, à exceção do cumprimento dos prazos previstos no PEA, demais</p>

riscos associados sejam repassados às Concessionárias, a quem cabe tomar as medidas que julgar necessárias para a obtenção das licenças devidas junto aos referidos órgãos.

Informa-se, adicionalmente, que será a incluído item, no Anexo 02 - PEA, para esclarecer que em caso de excessivas ampliações de prazos, em decorrência de atrasos imputáveis aos órgãos públicos licenciadores, que comprometam a utilidade do investimento para o Contrato de Concessão, o Poder Concedente poderá suprimir ou alterar a obrigação postergada, assegurada a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato em favor da Concessionária ou do Poder Concedente dependendo dos efeitos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4421
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT SZENTIVANYI
CONTRIBUIÇÃO
<p>6.7.2. Por ocasião das Revisões dos Parâmetros da Concessão, os IQS, assim como a metodologia de cálculo do Fator Q, poderão ser revistos pela ANAC, após audiência pública, com vistas a criar incentivos para melhoria da qualidade dos serviços prestados, a ser aplicado a cada reajuste até a próxima Revisão dos Parâmetros da Concessão.</p> <p>6.7.2.1. Em cada Revisão dos Parâmetros da Concessão a ANAC poderá avaliar e definir ou redefinir um Sistema de Indicadores atrelados ou não a um mecanismo de incentivo representado pelo Fator Q para todos os aeroportos, independentemente da movimentação de passageiros, desde que não demandem a realização de investimentos relevantes que não estejam sujeitos ao reequilíbrio econômico-financeiro.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Nossa intenção é que fique antecipadamente claro: para que o Fator Q seja um mecanismo relativamente bom para garantir que aeroportos privatizados sejam operados com um nível elevado de qualidade, mas a forma como a cláusula está redigida é, de facto, uma autorização em branco para que a ANAC revise o contrato de concessão sem restrições e previsibilidade para a concessionária.</p> <p>Além disso, deve-se ressaltar que, ao contrário das rodadas anteriores, os estudos desta rodada mostram que, na prática, os aeroportos estão muito próximos do ponto de equilíbrio e uma redução de até 7,5% ao ano prejudicará qualquer licitante a apresentar ofertas.</p> <p>Assim, a modificação do Fator Q teria consequências na criação de requisitos de investimentos imprevistos que tornam o planejamento de CAPEX extremamente difícil ou mesmo impraticável.</p> <p>Os estudos não assumiram uma dedução para o Fator Q ao determinar a Contribuição Inicial.</p> <p>Em termos práticos, mudanças na forma de cálculo do Fator Q afetam diretamente o estabelecimento do índice de reajuste tarifário, que, nos contratos de longo prazo, constitui uma verdadeira cláusula econômico-financeira, especialmente sensível.</p> <p>Assim, é compreensível que o fator Q esteja dentro do escopo das chamadas cláusulas econômicas do contrato administrativo, que não podem ser unilateralmente modificadas pela Administração Pública.</p> <p>O reajuste de preço, bem como a previsão dos investimentos que devem ser feitos, são, certamente, pressupostos fundamentais para todo o planejamento financeiro da Concessionária, e, portanto, são fatores ponderados no momento da formulação da proposta econômica apresentada no certame. O reajuste de preços, é claro, compõe a cláusula econômico-financeira do contrato, razão pela qual não podem ser unilateralmente modificados pela Administração sem que o reequilíbrio econômico-financeiro seja salvaguardado.</p>

Esta limitação é necessária porque o art. 58, §1º, da Lei da Licitação Pública, proporciona concretude à orientação constitucional inserida no art. 37, inciso XXI, da CRFB/1988, estabelecendo que "as cláusulas econômico-financeiras e monetárias dos contratos administrativos não poderão ser alteradas sem prévia concordância do contratado."

Portanto, a Administração Pública não pode unilateralmente criar obstáculos para que a Concessionária tenha acesso à integralidade do ajuste do valor do Contrato, considerando que, quando ele é determinado, uma mudança nos IQS's que servem como parâmetros para o cálculo do Fator Q, para que sejam novos investimentos não previstos inicialmente no Contrato, o equilíbrio econômico-financeiro deve ser preservado.

RESPOSTA

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a Revisão dos Parâmetros da Concessão (RPC) representa mecanismo pelo qual se prevê, a cada 5 anos, a incorporação ao contrato de concessão de melhorias de prática regulatória e ajustes nos incentivos contratuais motivados por resultados da concessionária, fatos ocorridos no setor aeroportuário, experiência adquirida na gestão e fiscalização dos contratos de concessão, eventuais avanços científicos e tecnológicos referentes a ontologia acerca da qualidade de serviços e seus conceitos, entre outros. No que tange à abrangência do instrumento, destaca-se que o Contrato de Concessão permite, dentre outros, a revisão dos Indicadores de Qualidade do Serviço - IQS e da metodologia de cálculo do Fator Q.

A Revisão dos Parâmetros da Concessão, a qual inclui a possibilidade de alteração do Fator Q, é uma das ferramentas para preservar o equilíbrio econômico-financeiro, conforme expresso no item 6.2 da minuta do Contrato. Cumpre esclarecer que no item 6.15 está estabelecido que os procedimentos relativos às Revisões dos Parâmetros de Concessões serão precedidos de ampla discussão pública (procedimentos de participação social representados por Audiências e Consultas Públicas) para assegurar o direito ao contraditório e à ampla defesa e, deste modo, diminuir o risco regulatório. Portanto, haverá espaço para que a Concessionária apresente suas preocupações quanto à possível avaliação, definição ou redefinição do sistema de indicadores. Assim, caso a Concessionária discorde dos parâmetros apresentados durante a Revisão dos Parâmetros da Concessão, esta poderá manifestar suas considerações no decorrer das consulta e audiências públicas, que instruirão todo o processo. Além disso, vale ressaltar que todo ato administrativo do Poder Público deve ser motivado.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4422
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT SZENTIVANYI
CONTRIBUIÇÃO
<p>Alteração do Item 6 do PEA</p> <p>Parte dos investimentos a serem feitos durante a Fase I-B se relacionam ao lado ar. De acordo com a nossa experiência em projetos similares, um prazo de 36 meses é bastante desafiador para concluir todas as obras de infraestrutura, levando-se em consideração as atividades de desenho do projeto, obtenção de todas as licenças e autorizações de órgãos públicos e o próprio trabalho de construção.</p> <p>Assim, para a construção de novas pistas de pouso ou expansão de pistas de pouso existentes, o prazo mais razoável e adequado seria de 60 meses, especialmente em se tratando de uma situação em que o operador aeroportuário terá que executar diversas obras em paralelo dentro de um mesmo Bloco. Trata-se da lógica adotada para o aeroporto de Macaé, que ora se propõe seja ampliada como um conceito geral</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Parte dos investimentos a serem feitos durante a Fase I-B se relacionam ao lado ar. De acordo com a nossa experiência em projetos similares, um prazo de 36 meses é bastante desafiador para concluir todas as obras de infraestrutura, levando-se em consideração as atividades de desenho do projeto, obtenção de todas as licenças e autorizações de órgãos públicos e o próprio trabalho de construção.</p> <p>Assim, para a construção de novas pistas de pouso ou expansão de pistas de pouso existentes, o prazo mais razoável e adequado seria de 60 meses, especialmente em se tratando de uma situação em que o operador aeroportuário terá que executar diversas obras em paralelo dentro de um mesmo Bloco. Trata-se da lógica adotada para o aeroporto de Macaé, que ora se propõe seja ampliada como um conceito geral</p>
RESPOSTA
<p>Agradecemos a sua contribuição. Para a atual rodada de concessões, foi estabelecido como diretriz de política pública emanada da SAC, refletida no Anexo 2 do Contrato de Concessão, que o concessionário deverá realizar adequações de infraestrutura necessárias para que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, em Regras de Voo por Instrumento (IFR) não precisão sem restrição, noturno e diurno, aeronaves código 3C, até o final da Fase I-B do contrato de concessão (importante ressaltar que para o Aeroporto de Cuiabá há exigência de operação código 4C). A determinação do prazo de 36 meses para o cumprimento dos investimentos obrigatórios iniciais, a chamada Fase 1B do Contrato de Concessão, foi estabelecida a partir da análise do cronograma de obras e prazos para obtenção de licenças ambientais dos estudos de viabilidade. Somente para os Aeroportos de Cuiabá (SBCY) e de Macaé (SBME), estão previstas a construção de novas Pistas de Pouso e Decolagem (PPD), tendo em vista que os EVTEA apontaram que essa é a alternativa mais viável para a solução dos gargalos, os quais impedem a plena</p>

operação dos aeródromos segundo os requisitos mínimos solicitados, referentes ao sistema de pistas e pátio destes aeroportos. Nesse sentido, para as adequações "lado ar" desses aeroportos, está previsto um prazo de 60 meses, tendo em vista a necessidade de obtenção de licenciamentos ambientais mais complexos e realização das obras. Nesse contexto, considera-se que o prazo proposto de 36 meses para a fase I-B é adequado e guarda consonância com as alternativas de desenvolvimento propostas pelos EVTEAs. Por fim, cumpre ressaltar que os investimentos da Fase I-B tem por finalidade adequação da infraestrutura e recomposição do nível de serviço, afim de disponibilizar os sistemas permanentes que possibilitem a prestação de serviço adequado aos Usuários, fato que demonstra a importância de que os investimentos sejam tempestivos e realizados de acordo com prazos estimados como adequados pelos estudos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4423
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT SZENTIVANYI
CONTRIBUIÇÃO
<p>Excluir a cláusula 5.3: 4.4. As Tarifas aplicadas pela Concessionária serão limitadas aos limites máximos estabelecidos no Anexo 4 - Tarifas, sujeitas às regras de ajuste e Revisão dos Parâmetros da Concessão presentes no Contrato e demais disposições aplicáveis.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>A ANAC justifica a exclusão de aeroportos cuja receita não é regulada pela matriz de risco do Contrato, pois "tais aeroportos, por não estarem sujeitos à limitação de receita mencionada no Anexo 4 - Tarifas, podem ajustar livremente suas tarifas às condições de mercado". "</p> <p>No entanto, não é possível justificar a retirada do Poder Concedente da alocação de risco em razão da flexibilização das tarifas, com base no argumento de que eventual rebalanceamento poderia ser transferido diretamente para a tarifa, uma vez que, conforme reconhecido no parágrafo 73 das justificativas , a decisão de liberdade tarifária foi "possibilitada pela pequena dimensão dos aeroportos, o que reduz sua capacidade de exercer poder de mercado".</p> <p>Assim, verifica-se que não há flexibilidade do valor da tarifa como sugerido, de forma que não é possível à Concessionária repassar integralmente os danos sofridos em função do possível risco que deveria ser do Poder Concedente.</p> <p>Dessa forma, esta questão é novamente reconhecida no parágrafo 100, que, ao lidar com os demais riscos que ainda são alocados ao Poder Concedente, como eventos de força maior, passivos ambientais desconhecidos, deixa claro o "potencial de afetar de forma relevante a sustentabilidade econômica e financeira da Concessão, considerando que os aeroportos propostos são precisamente aqueles aeroportos que recebem o menor volume de tráfego e, portanto, sua capacidade de recompor os efeitos desses eventos por meio de taxas aeroportuárias "</p> <p>A justificativa apresentada pela ANAC baseia-se nas seguintes premissas:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) a ocorrência dos fatos alocados como risco do Poder Concedente exige o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato; (ii) o reequilíbrio econômico é realizado por meio do aumento da taxa; (iii) certos aeroportos têm liberdade tarifária; (iv) para estes aeroportos, o Concessionário poderá aumentar a tarifa livremente para reequilibrar o Contrato; (v) Portanto, em tais casos, a alocação de risco do Poder Concedente deve ser limitada como forma de limitar a possibilidade de reequilíbrio do Contrato. <p>No entanto, trata-se de um falso silogismo baseado em (i) razões econômicas, devido à inflexibilidade do aumento tarifário, e (ii) motivos legais, uma vez que a Cláusula 6.26 do Contrato de Concessão prevê outras formas de reequilibrar alternativas ao aumento tarifário.</p> <p>Nesse ponto, é importante mencionar que, antes da impossibilidade de incorporar todos os custos na tarifa, a Cláusula 6.26 do Contrato de Concessão prevê várias formas de exercício do reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.</p>

Nos documentos divulgados até o momento, considera-se que várias situações adversas que podem impactar negativamente o Bloco de Aeroportos e suas receitas podem ser compensadas pelo aumento de tarifas. No entanto, essa não é a realidade, já que qualquer aumento de tarifa sempre agrega um impacto negativo na demanda. Isso é ainda mais verdadeiro em um mercado de preços elásticos como o Brasil.

Assim, a alteração proposta prevê que, em caso de ocorrência de fatos alocados ao Poder Concedente, o reequilíbrio econômico-financeiro do Acordo será realizado com base nas demais medidas estabelecidas na Cláusula 6.26, excluindo o aumento da tarifa.

RESPOSTA

A Anac agradece a contribuição e esclarece que diante das contribuições recebidas sobre o assunto decidiu por excluir o item originariamente numerado como 5.3 do Contrato de Concessão. Desse modo, não haverá distinção entre os aeroportos no que tange à revisão extraordinária com fito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, o qual deve observar, no entanto, os critérios de relevância e tempestividade trazidos pelo o item 6.23 do Contrato de Concessão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4424
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT SZENTIVANYI
CONTRIBUIÇÃO
<p>4.4.3.2. Para os demais aeroportos, a Concessionária deverá, sempre que solicitado, submeter à ANAC um relatório de consulta elaborado nos termos do item 15.3 somente para qualquer aumento de tarifas que resulte em aumento de 2 vezes em qualquer Tarifa Aeroportuária, as quais estão definidos no Anexo 4 - 2.1.3, referente às últimas cobranças aplicáveis antes da Data de Eficácia do Contrato, acrescidas de inflação.</p> <p>4.4.3.3 Para tais outros aeroportos, a base para qualquer aumento de tarifa será: A Receita Teto (RT) referida na Cláusula 1.2.1.10 e resultado da média ponderada das Tarifas Aeroportuárias referida no ponto 2.1.3 do Anexo 4, com base nos variados volumes referidos no ano anterior para os aeroportos em que mais de 50% das receitas reguladas são geradas pelos Passageiros Embarcados definidos no 1.2.1.7 do Anexo 4, juntamente com as referidas Tarifas de Pouso e as Tarifas de Permanência de aeronaves; referidas no ponto 1.2.1.10; ii) O Receita Teto por Movimento (RTM) referida no ponto 1.2.1.XX e resultado da média ponderada das Tarifas Aeroportuárias referidas no ponto 2.1.3 do Anexo 4, com base nos variados referidos volumes no ano anterior para os aeroportos em que mais de 50 % das receitas reguladas são geradas somente por tarifas de movimentação de aeronaves como, por exemplo, aviação geral e helicópteros.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Esta contribuição deve ser lida em conjunto com a do ponto 4.5, em que se propõe estabelecer um limite de 30% de aumento no lucro por passageiro ou rendimento por movimento para os aeroportos não regulamentados.</p> <p>No entanto, para os aeroportos com menor movimentação de passageiros, um limite de receita vinculado ao trânsito e não à movimentação de passageiros é mais razoável e adequado. Caso contrário, o limite de receita vinculado ao trânsito e o limite de receita de movimentação de passageiro deverão funcionar de maneira semelhante ou idêntica.</p> <p>É muito importante introduzir alguma certeza aos potenciais proponentes sobre o regime de tarifas aeroportuárias (regime regulamentar) para os aeroportos não regulados.</p> <p>Para esses aeroportos não regulados, certas regras sobre o modo como as tarifas devem ser aumentadas devem ser descritas de forma detalhada para garantir segurança jurídica a todas as partes relevantes, não apenas ao operador aeroportuário.</p> <p>Portanto, para esses aeroportos, a metodologia de limite de receita deve ser introduzida com base nos volumes do ano anterior.</p> <p>Dentro deste conceito, há a necessidade de fazer uma distinção clara para considerar os diferentes perfis de tráfego nesses outros aeroportos. Esses outros aeroportos devem ser diferenciados com base na fonte de receita - isto é, aeroportos</p>

conduzidos por passageiros embarcados versus aeroportos movidos por movimentos como helicópteros e aviação geral.

Nos últimos aeroportos, como Macaé, no bloco sudeste, predominantemente impulsionado pelo tráfego de helicópteros e, portanto, pelos movimentos, um limite de receita baseado no rendimento de passageiros é um conceito ineficiente e distorcido.

Isso significa que, devido ao número relativamente baixo de passageiros por movimento, o rendimento da receita por passageiro é extremamente alto.

Ao mesmo tempo, esta proposta visa a aplicação de um limite de receita adequado, dependendo do padrão de tráfego no respectivo aeroporto. Esta é a razão pela qual a Subseção 4.4.3.3 se refere a um ou outro tipo de limite de receita.

Essa proposta também reduz a carga regulatória e traz mais flexibilidade para a concessionária, a fim de maximizar o tráfego geral dentro do Bloco de Aeroportos e aumentar a frequência de vôos em aeroportos com menor tráfego de passageiros.

Desde que o limite de receita considerado não seja aumentado em mais de 30%, o operador teria a flexibilidade de aumentar qualquer tarifa aeroportuária em até 2 vezes sem qualquer aprovação explícita da ANAC ou consulta pública, supondo que outro item de taxas aeroportuárias individuais precisam ser proporcionalmente reduzidos.

Estas medidas visam trazer segurança jurídica e um pouco mais de atratividade para o processo de licitação.

RESPOSTA

A Anac agradece a contribuição e esclarece que a consulta aos usuários sobre as propostas de tarifação constitui mecanismo essencial de transparência, especialmente no caso dos aeroportos não submetidos a regulação direta de preços - de fato, a flexibilidade promovida para a tarifação nesses aeroportos em grande medida se apoia na existência do mecanismo de consulta. Sendo assim, não caberia acatar proposta que extingue a exigência de consulta para propostas envolvendo aumentos de até 100% em uma tarifa ou aumentos reais de até 30% na receita por passageiro (ou por movimento de aeronave).

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Externo
NOME DO CONTRIBUINTE
Filipe Pereira dos Reis (IATA)
CONTRIBUIÇÃO
<p>Item 2.25 – IATA is concerned that the presentation of the preliminary investment plan 180 days after signature of contract does not allow time for proper consultation with the airlines. For the sake of proper</p> <p>Item 2.27 – The master plan should be done in formal consultation with stakeholders and shall be signed off by the same stakeholders before it is finalized. In this sense, this item stipulates the presentation of investment plan to the airlines. IATA kindly requests that this be amended so that a thorough consultation process is put in place from the very early stages of the planning process. Joint determination with the airlines flying to a given airport of operational requirements, traffic forecasts, operational and capital costs, amongst other relevant project items is the only proven process to deliver a consistent a coherent plan for the future development of the site.</p> <p>discussion and agreement on the capital expenditure, IATA suggests using 12 months as reference for the parties to come to an understanding for the requirements for each site.</p> <p>As an initial step, IATA strongly recommends that the concessionaires should produce a 50 years master plan which considers the ultimate development potential of the airport site. No airport infrastructure project should proceed until the agreed Master Plan is in place. Every airport infrastructure project should be linked to and guided by the Master Plan.</p> <p>Item 2.39 – IATA recommends that the proposal to invest, based on the triggering of an investment, should be discussed in consultation with airlines and ANAC. It is important for airlines to understand the proposal and comment on the investment to improve the probability of achieving an optimal investment.</p> <p>Although it is important to invest based on the PGI, it is equally important to review the PGI and determine if it still reflects the optimal path for the airport.</p> <p>On an additional note, IATA believes that the proposed 90-day period is too short. IATA recommends increasing it to 180 days.</p> <p>Item 3.1.19 – In order to allow for the proper functioning of the airport systems during the intervention works and that no operational impacts are imposed on travelers, IATA recommends at least 6 months –aligned to the IATA scheduling seasons – anticipated notice to the airlines. For more significant interventions at airports with more than 5 million yearly passengers, such as the repaving of entire runways or redevelopment of entire airport facilities, 12 months prior notice should be given to the airlines.</p> <p>Item 3.1.24 – International best practice recommends that at least 90 days prior notice to airlines and passengers be given in the event of changes to tariffs and user fees.</p> <p>Item 3.1.32 – IATA understands it is the concessionaire’s obligation to invest to meet the PEA, service levels and the balancing of the airport components. In that sense, and looking towards the later part of the concession contract, IATA could not identify a mechanism in this document or the PEA that provides the concessionaire with enough incentives to produce the necessary capital expenditures, while guaranteeing these will be recovered or re-paid at the term of the contract. To clarify, IATA did note</p>

the proposed disincentives. However, we believe that incorporating incentives would further mitigate the risk of no investment. There is specific mention about this risk in document “Justificativa”, items 66 and 67.

As per item 14.2, all facilities should be depreciated by the end of the contract, which implies the need to increase charges and tariffs during the later years to recover such investments. Accelerating investment recovery is not an acceptable practice. IATA would be delighted to share best practices in this regards with ANAC. For example, IATA would support a mechanism whereby either the State or the incoming concessionaire would need to “indemnify” the outgoing concessionaire for the remaining net book value of assets that could not be fully depreciated by using generally accepted standard asset lives during the

concession period. Should IATA’s understanding of the above scenario be incorrect, IATA kindly request that ANAC indicates where such incentive mechanisms can be found.

Item 3.3.1 – IATA kindly request that ANAC indicates where to find the conditions stipulated by the Agency in regards to the services provided by the concessionaire to the airlines. IATA’s understanding is that ANAC is referring to the PQS (SLA) under Appendix C of the PEA. In that sense, IATA would welcome an explicit mention of the reference and that stipulations are made for the establishment of an SLA between the concessionaire and the airlines operating at the airport.

Item 3.3.2 – In regards to “issues related to the tariff value,” ICAO Doc. 9082 promotes transparency. As such, it is important that it is specified that this includes specific data on how the tariff is calculated, on the methodology, on financial information (historic & forecast) with adequate justification of the assumptions utilized, and other relevant documents, as mentioned in “Justificativa,” Item 41. Please refer to the attached documents to Chapter XV for a proposed consultation schedule and data to be provided by the concessionaire for the purpose of an educated constructive engagement.

Item 4.4.2 – IATA requests ending the paragraph for such item at “discriminatórios,” i.e. remove the examples. As mentioned in “Justificativa”, Item 74 – ICAO Doc. 9082 states that charges should be nondiscriminatory.

The criteria noted in this item “schedule, day, season, available facilities and level of service” are cited as examples of non-discrimination. However, IATA considers that charging differently based on the day, schedule, and season are actually examples of discrimination, as the service delivered is the same irrespective of these timing categories. As such, we recommend removing these three categories. Please see attached IATA position papers on peak pricing and discounts.

Item 4.4.3.1 – As per item 3.1.24 above, IATA recommends increasing the period from 30 to 90 days.

Item 4.9 – please refer to IATA’s comments for item 11.7

Item

Item 6.7.2.1 – please refer to IATA’s comments for Appendixes B and C for the PEA.

Item 6.17 to 6.23 – IATA welcomes the inclusion of the consultation principle for the current round of concessions, as international practice demonstrates that airports at which a proper consultation process is carried out between the parties, including the necessary oversight by the Regulator, there is better alignment in regards to business objectives, thus better serving the travelling public and the associated local and regional economies.

In regards to item 6.23, please see attached IATA position papers on financial and infrastructure consultations. Please note that the infrastructure consultation document is still in its “draft version”.

Item 11.7 – In regards to the concessionaire’s incomes derived from operational activities, IATA understands that ANAC consider these as non-tariffed revenues, subjected to free-market negotiation.

Nevertheless, IATA would like to draw the attention of the Agency to a practice being adopted by several airports, which consists of abusing its economic power to increase, without due justification, the “access fees” to be paid by service providers, such as fuel suppliers, catering and ground service providers.

These increases translate into an automatic “pass-through” to the airlines, which clearly convert into a new fee or tariff.

IATA clearly advocates for suppliers that meet technical and operational standards to be given open access under clear rules to provide services at an airport. Nevertheless, this should not translate into a license for the concessionaire to extract excess profits at will, imposing excessive costs to airlines and their passengers.

In that sense, IATA would welcome ANAC evaluating this current development and stipulating a specific ruling or regulation for such non-tariffed revenues as a means to inhibiting abuse of market power. Any such ruling could be that access fees should only be related to the costs of providing any centralized infrastructure to these service providers. An alternative, as suggested in other parts of this submission, is to include such fees as part of the regulated revenue per passenger.

Chapter XV: User’s consultation – IATA welcomes the inclusion of the consultation principle for the current round of concessions, as international practice demonstrates that airports at which a proper consultation process is carried out between the parties, including the necessary oversight by the Regulator, there is better alignment in regards to business objectives, thus better serving the travelling public and the associated local and regional economies.

Please see attached IATA position papers on financial and infrastructure consultations. Please note that the infrastructure consultation document is still in its “draft version”.

As mentioned in Item 3.3.2 – transparency is crucial for the process, as only with transparent and relevant information parties involved in consultation can arrive at educated recommendations. As such, IATA recommends that ANAC add emphasis on the requirement to adhere to ICAO’s transparency principle by providing the information noted in “Justificativa,” Item 41, specific data on how the tariff is calculated, the methodology, traffic, and the information provided in the attached documents.

JUSTIFICATIVA

Email 01

RESPOSTA

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que:

i) em relação ao item 2.25 - em relação à 4ª rodada de concessões, o prazo para apresentação do Anteprojeto já foi majorado, passando de 120 (cento e vinte) para 180 (cento e oitenta) dias, contados da data de eficácia do Contrato de Concessão. Entende-se que, considerando o nível de detalhe exigido para os documentos que o compõem, o prazo previsto seja suficiente. Em relação ao Master Plan, esclarece-se que os requisitos do Plano Diretor estão definidos em regulação técnica da ANAC, os quais também tem interface com a Autoridade Aeronáutica

brasileira. No Contrato de Concessão, o planejamento da expansão balanceada, com o provimento de capacidade de infraestrutura dentro dos parâmetros de níveis de serviço contratuais, é apresentado pela Concessionária na forma do PGI, para o prazo de vigência da concessão, que varia entre 20 a 30 anos. Autores referenciados, a exemplo de Neufville & Odoni, sugerem que um horizonte de 20 anos representa prazo razoável para realização de planejamentos de longo prazo em aeroportos, devido às grandes variações de demanda ao longo dos anos e das alterações de condições de contorno de planejamento, além do surgimento de novas técnicas construtivas e de novas tecnologias.

ii) em relação ao item 2.27 - no âmbito do Contrato de Concessão, o documento que atende à demanda apresentada é o Plano de Gestão da Infraestrutura, que, nos termos do Capítulo XV, deverá ser objeto de consulta às partes interessadas, que terão a oportunidade de se manifestar em relação à proposta da Concessionária, de forma ampla e tempestiva para o processo de expansão da infraestrutura aeroportuária.

iii) em relação ao item 2.39 - o prazo mínimo de 90 dias é considerado adequado. Informa-se que, caso a Concessionária julgue oportuno/necessário submeter seu planejamento aos operadores com um prazo maior, não há dispositivo que impeça. Além disso, a gestão operacional do aeroporto é responsabilidade da Concessionária, cabendo-lhe gerir e responder finalmente pelo desenvolvimento do aeroporto. Entende-se, por fim, que as partes interessadas devem, sempre, manter diálogo amplo e irrestrito a respeito das ações previstas no PGI, que, nos termos do Capítulo XI do Contrato de Concessão, deverão ser submetidas aos procedimentos de consulta.

iv) em relação ao item 3.1.19 - a obrigatoriedade de a Concessionária informar previamente aos Usuários sobre o cronograma das obras a serem realizadas no Complexo Aeroportuário, a fim de assegurar a previsibilidade sobre o funcionamento da infraestrutura, conforme já prescrito na cláusula 3.1.19 mencionada, já contempla de forma apropriada essa exigência, não havendo necessidade de se detalhar de forma mais aprofundada os prazos e antecedências - que são, em última análise, boas práticas de gestão aeroportuária, esperadas dos operadores.

v) em relação ao item 3.1.32 - está ciente da questão levantada, a qual afeta não só a presente rodada, mas todos os Contratos de Concessão de Aeroportos vigentes, e estuda, nesse sentido, a implementação de mecanismos regulatórios que venham a mitigar os riscos apontados, de forma a garantir a consecução adequada dos investimentos em infraestrutura nos aeroportos concedidos, no período final de execução dos Contratos de Concessão.

vi) em relação ao item 3.3.1 - o Plano de Qualidade de Serviço - PQS e o Acordo de Nível de Serviço - ANS não devem ser confundidos. Diante disso e considerando a contribuição recebida, a ANAC revisou o texto referente a esses assuntos com o objetivo de esclarecer as disposições contratuais. O PQS é um documento em que a Concessionária deve demonstrar o planejamento realizado para assegurar a qualidade dos serviços prestados aos usuários, elaborado após consulta às empresas aéreas, contendo, minimamente, o disposto no item 9. O Acordo de Nível de Serviço - ANS, por sua vez, trata-se de uma definição de compromissos celebrados entre a Concessionária do Aeroporto e as empresas aéreas com o objetivo de melhoria dos serviços prestados, e ganho de eficiência das operações, sempre respeitando os limites mínimos dos níveis de serviço estabelecidos no contrato.

O contrato prevê o monitoramento dos Indicadores de Qualidade de Serviço, previstos na tabela 1 do Apêndice C, os quais englobam indicadores objetivos diretamente relacionadas ao serviço prestado pelo aeroporto às empresas aéreas, como disponibilidade de equipamentos, tempo de atendimento a PNAE, e atendimento em ponte de embarque. Frisa-se que a cada 5 anos os indicadores de qualidade de serviço podem ser revistos, conforme termos da Proposta Apoiada presente no Contrato, que constitui um mecanismo de flexibilização regulatória cujo objetivo é permitir a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da concessão e da eficiência na gestão aeroportuária ao longo do período da concessão - a ser apresentada pela Concessionária, com apoio das empresas aéreas -, que deverá ser aprovada ou rejeitada pela Agência.

Além disso, como já citado, o PQS é um documento em que a Concessionária deve demonstrar o planejamento realizado para assegurar a qualidade dos serviços prestados aos usuários, incluindo as empresas aéreas, elaborado após consulta às próprias empresas aéreas, contendo, minimamente, o disposto no item 9 do Anexo 2, entre eles pode-se destacar a Sistematização das Necessidades dos Usuários e Padrões Mínimos de Serviço.

Adicionalmente, o contrato busca incentivar a realização de um Acordo de Nível de Serviço - ANS ao exigir da concessionária a apresentação de um protocolo de concordância com os acordos realizados entre as empresas aéreas e a concessionária, além de um relatório que comprove a realização da negociação entre as partes, contendo as divergências encontradas e justificativas para eventual não realização do acordo.

vii) em relação ao item 3.3.2 - esquemas de precificação "modulados" (atrelados ao período e/ou situação de uso da facilidade ou serviço em questão) consistem em prática reconhecida pela ICAO, conforme previsto no Doc 9082 - ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services e detalhado no Doc 9562 - Airport Economics Manual.

viii) em relação ao item 4.4.2 - a antecedência de 30 dias aplica-se à notificação final dos novos valores das tarifas antes da implementação e à apresentação do relatório de consulta. As propostas de tarifação terão sido informadas aos usuários em momento anterior, em atenção ao requerimento de consulta aos usuários. Dessa forma, entende-se que não há necessidade de ampliação do prazo dos itens 3.1.24 e 4.4.3.1.

ix) em relação ao item 4.4.3.1 - a remuneração pela utilização de áreas operacionais por empresas prestadoras de serviços auxiliares (como abastecimento de combustíveis, catering e ground handling) deve ser submetida a consulta aos usuários, estando as alterações da remuneração sujeitas à concordância destes ou ao arbitramento pela ANAC, no caso dos aeroportos de maior porte. Com isso, entende-se que o Contrato prevê os meios necessários para prevenir eventual exercício de poder de mercado, ao mesmo tempo em que evita a rigidez de uma regulação direta de preços.

x) em relação aos itens 6.17 a 6.23 - o material será considerado quando da eventual formulação dos documentos previstos no item 6.23.

xi) em relação ao item 11.7 - a remuneração pela utilização de áreas operacionais por empresas prestadoras de serviços auxiliares (como abastecimento de combustíveis, catering e ground handling) deve ser submetida a consulta aos usuários, estando as alterações da remuneração sujeitas à concordância destes ou ao arbitramento pela ANAC, no caso dos aeroportos de maior porte. Com isso, entende-se que o Contrato prevê os meios necessários para prevenir eventual

exercício de poder de mercado, ao mesmo tempo em que evita a rigidez de uma regulação direta de preços.

xii) em relação ao capítulo XV - o item 15.3.1.1 da minuta de Contrato prevê que a a Concessionária deve garantir que os usuários tenham acesso às informações necessárias para a elaboração de manifestações fundamentadas durante a consulta. Não obstante, acatando parte da contribuição foi incluído novo dispositivo estabelecendo a obrigatoriedade de consultas anuais, especificando o escopo mínimo de informações a serem trocadas pelas partes (tanto aeroporto quanto seus usuários): projeções de demanda (aeronaves, passageiros e carga), projeções de receitas (tarifárias e não tarifárias), estrutura tarifária, custos operacionais e investimentos.

Vale destacar que as cláusulas relativas às consultas foram redigidas de forma pouco prescritiva para garantir flexibilidade para a definição de procedimentos adequados a cada caso. No entanto, destaca-se que a ANAC poderá publicar documentos de orientação sobre procedimentos de consulta, sem prejuízo de eventual regulamentação posterior, conforme previsto no item 15.5 do Contrato de Concessão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Externo
NOME DO CONTRIBUINTE
Filipe Pereira dos Reis (IATA)
CONTRIBUIÇÃO
<p>As the global trade association representing the world’s leading airlines, the International Air Transport Association (IATA) is pleased to provide a submission on ANAC’s consultation paper mentioned above. IATA’s membership includes some 280 passenger and cargo airlines comprising 83% of global air traffic and IATA’s mission is to represent, lead and serve the airline industry. In relation to the latest round of concessions, IATA would appreciate for ANAC to take into account the following comments:</p> <p>Item 9 – In terms of the employment guarantees for Infraero staff, IATA recommends that it is made unequivocally clear that such requirement will have no potential financial consequences on airport rates and charges.</p> <p>Item 41– Similar to the requirements for public companies, noted on Item 44, IATA recommends that the information requested under this item is made public, not just available for ANAC. IATA proposes that this information is published in a clearly and easily identifiable section of the concessionaire’s websites.</p> <p>Item 73 – IATA cannot agree to the statement that smaller airports have lower market power in a scenario where there are no true alternatives to it. Most of the smaller airports in the current concession process are at least 150 kilometers geographically away from the next airport. Although the market impact is not as significant as the one in airports with more than 5 million passengers per year, IATA is concerned that the travelers and businesses depending on air connectivity at these locations might end up paying “too high of a price” for a less rigorous regulation model.</p> <p>Item 74 – Similar to what is noted in Item 4.4.2 of “Contrato”, IATA requests ending item 74 (i) after the word “discriminatórios”, so removing the specific examples. ICAO Doc. 9082 states that charges should be non-discriminatory. The criteria noted in this item “schedule, day, season, available facilities and level of service” are cited as examples of non-discrimination. However, IATA considers that charging differently based on the day, schedule, and season are actually examples of discrimination, as the service delivered is the same irrespective of these timing categories. As such, IATA requests removing these three categories. Please refer to IATA position papers on peak pricing and discounts. Moreover, scarce facility availability does not seem to be an appropriate criterion for tariff differentiation, as it will also end up in discrimination (no cost relation) and could actually create a perverse incentive within the concessionaire to not invest in capacity.</p> <p>Item 75 – In addition to the mentioned charges categories, we request that “access fees” are also regulated, as not doing so may allow the concessionaire to extract excessive profit. Please refer to our comments in the Contrato under 11.7.</p> <p>Item 106 – IATA was pleased to recognize that its submission to “Audiência Pública 11” and further engagements during the first half of 2018 conferred to ANAC the necessary level of comfort to eliminate the bandwidth for Factor X, which gives the parties a true incentive to engage in a constructive discussion. In that sense, IATA</p>

kindly requests ANAC to consider immediately amending, legal conditions allowing, the previous concession contracts. Alternatively, ANAC could consider making use of the RPC to incorporate similar wording to the previous contracts.

Item 136 – Similar to what is noted on Item 41 above, IATA recommends that this information is publicly available. We propose that this information is published in a clearly and easily identifiable section of the concessionaire's websites.

Item 138 – IATA supports the concept of risk mitigation in regards to the disposal of movable goods towards the end of the concession contract. To further mitigate such risks, IATA suggests increasing the timeframe from 2 to 5 years prior to the concession ending. IATA believes that 2 years is a short enough timeframe to allow inconclusive actions to remedy service failures and infrastructure shortfalls, giving the Regulator more space to demand corrective actions.

Item 153 – IATA was pleased to notice the introduction of requirement for the adequate balance of the airport components. As per the comments to item 106 above, IATA kindly requests ANAC to consider immediately amending, legal conditions allowing, the previous concession contracts. Alternatively, ANAC could consider making use of the RPC to incorporate similar wording to the previous contracts. The demonstration of the balance of the airport system through computational simulation should be required for every airport with more than 5 million annual passengers.

Item 156 – IATA welcomes the decision of less prescriptive determinations in regards to the

specifications of passenger terminals for the upcoming concession round. The above, coupled with more time for a constructive engagement between the airport and the airlines operating at the site in regards to the operational and financial aspects of the expansions will result in infrastructure more efficient and better suited to serve its operational demands. Such flexibility further supports the need to incorporate the concept of cost relatedness. Different specifications and timing of investments will have different effects on costs. Not having such alignment could create perverse incentives on what should be built. Please refer to IATA's comments to the PEA.

JUSTIFICATIVA

Email 02

RESPOSTA

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que:

i) em relação ao item 9 - as garantias de emprego dos funcionários da Infraero não tem qualquer relação com a regulação tarifária estabelecida pela ANAC.

ii) em relação ao item 41 - o item 3.1.39 do Contrato de Concessão já estabelece a obrigatoriedade de publicação de demonstrações financeiras de acordo com a lei aplicável.

iii) em relação ao item 73 - nos aeroportos de menor porte, embora a Concessionária não esteja submetida a tetos tarifários, os usuários deverão ser consultados antes de aumentos tarifários e a ANAC terá a prerrogativa de suspender alterações tarifárias que não observem boas práticas de precificação e a consulta aos usuários ou que não estejam alinhadas aos interesses dos usuários finais. Dessa forma, entende-se que há mecanismos para garantir que seja praticada uma precificação adequada, que incentive o crescimento da demanda nesses aeroportos.

iv) em relação ao item 74 - esquemas de precificação "modulados" (atrelados ao período e/ou situação de uso da facilidade ou serviço em questão) consistem em prática reconhecida pela ICAO, conforme previsto no Doc 9082 -

ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services e detalhado no Doc 9562 - Airport Economics Manual.

v) em relação ao item 75 - a remuneração pela utilização de áreas operacionais por empresas prestadoras de serviços auxiliares (como abastecimento de combustíveis, catering e ground handling) deve ser submetida a consulta aos usuários, estando as alterações da remuneração sujeitas à concordância destes ou ao arbitramento pela ANAC, no caso dos aeroportos de maior porte. Com isso, entende-se que o Contrato prevê os meios necessários para prevenir eventual exercício de poder de mercado, ao mesmo tempo em que evita a rigidez de uma regulação direta de preços.

vi) em relação ao item 138 - entende o prazo de 2 anos como suficiente para mitigar os riscos existentes.

vii) em relação ao item 153 - estudos nesse sentido estão sendo conduzidos, com o intuito de estender o conceito de balanceamento da infraestrutura também aos contratos de concessão vigentes, dentro do espírito de constante aprimoramento do ambiente regulatório.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Externo
NOME DO CONTRIBUINTE
Filipe Pereira dos Reis (IATA)
CONTRIBUIÇÃO
<p>Chapter 1 – Introduction</p> <p>While the document mentions (like in the past consultation) that the main driver for the concessions is to expand and improve the Brazilian infrastructure. However, this is only coming at a great cost to users, since, once again, the winning bid is the one that offers the highest fee to be paid to the government. As mentioned in the introduction comment in “Contrato,” we believe the three drivers behind the concessions can be improved by adding a fourth item: achieving cost efficient charges. Additionally, IATA recommends that the concessionaire is not mainly chosen based on the size of its bid. It is important for the Agency to ensure the bid is realistic and more importantly, that the bidding team is qualified to perform the task.</p> <p>Chapter 3 – Prior consultation In regards to the comments submitted by ACI, IATA emphatically disagrees that a “light touch” regulation approach is the best method to regulate de facto monopolies, as users are not in the same level playing field with the airports. Additionally, most of the airports in the current concession process are at least 150 kilometers away from each other, which significantly limits the option to consider any airport other than the one in your own city a viable alternative. IATA would agree that smaller airports may not have similar market power to the ones with more than 5 million passengers per year, but is concerned that the travelers and business depending on air connectivity at these locations might end up paying “too high of a price” for a less rigorous regulation model.</p> <p>While ACI mentions consultation in its submission, the first bullet is very telling of the behaviors to be expected without proper safeguards by the Regulator: “The objective of the consultation process is to obtain consensus whenever possible, but the operator shall retain the prerogative to determine pricing even without airlines agreement.”</p> <p>In regards to transparency, and as noted in “Justificativa”, one of the stated objectives of the concession is to emulate a competitive market. Therefore, transparency should be dealt with in accordance with best practices of the financial market so to promote the necessary level of disclosure and allow users to make informed decisions on the airport’s operational efficiencies and proposed tariff levels. IATA is of the firm opinion that there needs to be a clear link between quality of service and the price paid, with a consequence if the expected (and paid for) service level is not met. For such matter, IATA proposes the adoption of Service Level Agreements between the parties, which should include airlinefacing services provided by the airport, fostering operational alignment and efficiencies gains.</p> <p>SLA’s, defined in consultation, allow airlines to co-determine with the airport the “value for money” for the services being delivered, as these are typically of a monopolistic nature. Furthermore, the ultimate objective of SLA’s should be for the parties to</p>

guarantee a stable and predictive operational environment, which positively affects passengers, while aiming at achieving cost efficient charges.

As per IATA's previous submission, airlines strongly believe that single till is the pricing mechanism that best mimics a competitive market. Moreover, a dual till assumes that commercial activities would exist without passenger traffic (which is absurd). IATA also rejects ACI's claims that a single till would lead to underinvestment in infrastructure, since all assets (aeronautical and commercial) would be remunerated with a reasonable return.

In regards to ACI's request to allow for charges to be set at a network level, IATA opposed such approach as it infringes ICAO's cost-relatedness principle. Users should only pay for the cost of facilities and services they actually use. The same view is shared by LATAM Airlines in its submission and by some cities which believe charges would have to increase unfairly at their airports to subsidize others.

IATA is very pleased to see that Fraport, a current concessionaire in Brazil and one of the more relevant and recognized international players in this segment, supports the concept of cost-based tariffs. IATA further agrees with Fraport's assessment on the duration of the tariff review periods and that investments should not be fixed in the contract, but determined in consultation between the parties.

Section 4: Tariff regulation 4.1 Benefits of more flexible regulation IATA supports ANAC's proposal to adopt an overall revenue per passenger amount, rather than setting individual tariffs, as it reflects normal regulatory practice. However, as mentioned in IATA's previous

contribution, ANAC should be extremely careful in allowing the airport to set the tariff structure as it sees

fit, as this can easily lead to discrimination between the airlines.

Linked to the above, IATA is convinced that the lack infrastructure as stated by the Agency is not a consequence of a pricing structure. This is a complete misinterpretation of the scenario discussed.

Airlines serve passengers, and their schedules are based on market demand. Therefore, increasing charges at peak times would not lead to a lowering in utilization or to spreading out schedules to fill-up

the valleys, merely because there might be no demand at all during the valleys, resulting in flights being non-efficient economically speaking. The only practical consequence of such proposition will be for airlines – and ultimately the passengers – to pay higher prices for operating during a peak hour.

The argument proposed by the Agency reminds IATA of considerations put forward by Infraero during the initial years of the infrastructure crisis, by which it were the needs of the society (their travel demands, and by consequence the airline schedules) that needed to adapt to the available infrastructure, and not the infrastructure to evolve to meet travelers' demands. As stated by the Agency, one of the primary objectives of the concession program is to increase and improve infrastructure. This is clearly addressed in the PEA that requests, among other things, that investments are made to meet forecasted passenger volumes and flight numbers.

To clarify, IATA supports the introduction of what ANAC calls "revenue cap", but the justification provided is incorrect and may leads to discrimination.

As demonstrated to the Agency in 2009, peak-pricing (congestion pricing) doesn't yield the same results in the aviation sector as in other transportation modes, merely because there is no true alternative to it.

While an individual may opt to drive its car during a period of lower toll charges, it is not a credible alternative for an airline to re-schedule its flights to take advantage of potential lower costs. Airlines run very complex and integrated networks, which – especially for international segments and locations with lower levels of demand – depend heavily on connectivity at the two ends of the segment. So, having to depart or arrive at a time where there is no adequate connectivity and/or where passenger demand or willingness to pay is lower will most likely result in an unprofitable business proposition. Furthermore, if the flight in question originates or ends at a congested airport, the operational times will very likely be dictated by the congested airport's slots.

Given the above, and assuming IATA's interpretation of the second and third paragraphs of item 4.1. is correct, IATA refutes such arguments.

Bi-lateral discussions Changes in structure of charges can be used as a as per above scenario can also be characterized as a "divide and conquer" strategy by the airports, which results in a complete loss of trust between the parties. As such, such, IATA's experience demonstrates that the discussions will move away from achieving cost and operational efficiencies, towards each party solely worrying about getting a better deal the most beneficial deal for itself than its competitor. In these types of scenarios, constructive engagement is virtually impossible. This is why it is extremely important that tariff differentiations are only made on the basis of truly objective criteria, such as facility costs (e.g. open access to a low-cost terminal).

Given the above dynamics and accepting that the consultation process supported by the regulator for the joint development of the business between the parties is the best and more efficient way to deal with such matters, IATA kindly requests that any reference to differentiating charges on the basis of time, day, season or availability of infrastructure, peak-pricing and/or the possibility for differentiated pricing be removed from the concession framework.

To sustain its arguments for the proposed revenue cap per passenger, ANAC indicates Australia as a good example of tariff monitoring. This is far from being accurate, as the Australian Competition and Consumer Commission (ACCC), the agency in charge of monitoring Australian airports, has repeatedly indicated that price monitoring does not work for these airports and that a more robust regulatory regime is necessary. As per a recent statement of Qantas' CEO, the main operator in Australia, infrastructure costs grew significantly (over 25%) over the last years, while investments in infrastructure were very limited leading to degraded level of service.

In the case of the United States, passenger facility charges (the equivalent to "tarifas de embarque" in Brazil), are not determined by the airport or the local governments which own these airports. Instead, the

program is regulated by the Federal Aviation Administration, which only approves a PFC for a specific project presented by the airport, which enhances safety, security, or capacity; reduce noise; or increase air carrier competition. Scrutiny and approval by the airlines is another requirement before an airport can get funds for a specific project.

4.2 Alternative Models – Revenue-cap

IATA could not understand the proposed logic whereby moving from a price cap regime to revenue cap regime would change the behavior of the airport towards maximizing passenger processing rather than maximizing revenues. Concessionaire are investors in infrastructure and as such are required by its shareholders to always seek maximizing revenues. IATA kindly ask the Agency to elaborate the reasoning behind such argument.

4.3 Monitored tariffs

The fact that traffic at a given airport is low doesn't necessarily mean that this airport has no market power. For instance, in Africa a number of capital airports collect extremely high charges from users despite their relative low traffic. This demonstrates that market power is closely linked to the need of passengers to fly to/from certain locations and the lack of alternatives to fly to/from those destinations.

This is especially critical for locations that heavily depend of air connectivity for their inclusion in the national and regional economies (i.e. tourism, business, etc.). As such, the determination of market power cannot be simply linked to the size of the operation, but needs to consider other factors.

Although we recognize that While setting regulating charges ex-ante may not be desirable for very small airports due to the cost of regulation could, it is necessary that the ICAO's principles on charges are fully complied with. Moreover, there should be an appeal mechanism available for ANAC to intervene in case of non-agreement.

5. Agreements between airports and users

5.1.2 International experience

For the reasons stated above, IATA fully supports the concept of consultation and constructive engagement between airports and airlines.

To clarify, IATA would like to highlight a few attributes of some of the examples mentioned by ANAC in its documents that do not quite reflect business reality. In Portugal, the price cap charges are pre-determined by a formula that is embedded in the concession contract. As such, the regulator has no influence on the setting of charges. The price cap formula also predefines a series of adjustments that bear no relation to the costs of operating the airport. Such framework led ANA Airports of Portugal to, in practical terms, overcharge users as the level of economic profits is almost double than the WACC used by the regulator as reference for ANA. Roughly,

a third of ANA's revenues are profits above its WACC. While there are consultations and a revenue cap in place, the process is meaningless since the maximum level of charges is predetermined in the contract. This situation prompted users to complain to the European Commission that Portugal is not in line with the European Airport Charges Directive. Based on these arguments, the Portugal case is an extremely bad example that should not be followed and used as best-practice reference.

For the case of Australia, the Australian Competition and Consumer Commission (ACCC), agency in charge of price monitoring for airports, has been very critical regarding the price monitoring. In October 2015, the Chairman of the ACCC asserted that "the regulation of monopoly infrastructure With regards to Argentina, the document notes that AA2000 can propose a creation of new tariffs if they yield technical and economic improvements. IATA and airlines support this concept, but only if the proposal is designed in consultation with airlines. In other words, a concessionaire should not be allowed to directly request a change to the Regulator, if it has not agreed on it with airlines. Moreover, the simpler, the better. To this sense, there might not be a need to create a new tariff. Adjusting a current one would have the same desired effect. would require, at a minimum, the implementation of a negotiate/arbitrate framework". Furthermore, the ACCC "would like to suggest that the current interpretation of light-handed regulation of monopoly infrastructure, which in essence has come to mean price monitoring, is not only ill-conceived in economic theory, it has failed in practice".

In regards to the United States, and as demonstrated above in item 4.1, ANAC's statement that the airport is free to determine its tariffs and fees has to be adequately framed, as it does not reflect the reality in the marketplace.

JUSTIFICATIVA

Email 03 - sobre aspectos de regulação econômica

RESPOSTA

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que:

(i) Um dos principais objetivos regulatórios para a atual rodada é promover a flexibilização da regulação tarifária com o intuito de possibilitar uma precificação mais eficiente da infraestrutura. Nesse sentido, a inclusão das tarifas como critério de licitação seria uma medida contraditória, visto que engessaria a capacidade de precificação.

(ii) Nos aeroportos de menor porte, embora a Concessionária não esteja submetida a tetos tarifários, o Contrato prevê que a tarifação deve seguir boas práticas de precificação de infraestrutura e serviços aeroportuários, a exemplo daquelas descritas em manuais de organizações internacionais tais como ICAO, IATA e ACI. Determina ainda que os usuários deverão ser consultados antes de aumentos tarifários - tendo acesso a informações e prazo suficientes para formular suas manifestações - e que seus posicionamentos deverão ser levados em consideração na elaboração das propostas finais de tarifação. Por fim, dispõe que a ANAC terá a prerrogativa de suspender alterações tarifárias que não observem boas práticas de precificação e a consulta aos usuários ou que não estejam alinhadas aos interesses dos usuários finais. Dessa forma, entende-se que há mecanismos para garantir que seja praticada uma precificação adequada, que incentive o crescimento da demanda nesses aeroportos.

(iii) A concordância dos usuários de fato não é condição necessária para a implementação de uma proposta de tarifação – caso o fosse, todo o poder de barganha seria dos usuários. Contudo, o operador aeroportuário tampouco possui prerrogativa irrestrita de implementação de sua proposta, visto que a ANAC poderá suspender as propostas que não tenham observado as diretrizes de boas práticas ou que sejam contrárias aos interesses dos usuários finais.

(iv) O item 15.3.1.1 da minuta de Contrato prevê que a Concessionária deve garantir que os usuários tenham acesso às informações necessárias para a elaboração de manifestações fundamentadas durante a consulta. Não obstante, cabe informar que foi incluído novo dispositivo estabelecendo a obrigatoriedade de consultas anuais, especificando o escopo mínimo de informações a serem trocadas pelas partes (tanto aeroporto quanto seus usuários): projeções de demanda (aeronaves, passageiros e carga), projeções de receitas (tarifárias e não tarifárias), estrutura tarifária, custos operacionais e investimentos.

(v) O Contrato de Concessão aplica aos reajustes dos tetos tarifários o Fator Q, obtido mediante avaliação do cumprimento de Indicadores de Qualidade de Serviço selecionados, que estabelece uma ligação entre qualidade de serviço ofertado e o preço pago pelos usuários do aeroporto, tal qual sugere a presente contribuição da IATA. Destaca-se ainda que os acordos de nível de serviço (SLA) são incentivados pelo Contrato de Concessão e que estes acordos podem estar atrelados às propostas de tarifação da Concessionária ou mesmo motivar alteração das restrições à tarifação de que trata o Capítulo 4 do Anexo 4 – Tarifas, por meio de uma Proposta Apoiada.

(vi) As tarifas nos aeroportos de médio e grande porte – que, pela lógica de um modelo de subsídios cruzados, poderiam subsidiar as tarifas dos aeroportos de pequeno porte – são limitadas por uma Receita Teto por Passageiro, a qual foi definida com base nos valores vigentes dos tetos tarifários. Dessa forma, a Concessionária não poderia estabelecer nos aeroportos de maior porte um nível de tarifas acima do verificado atualmente (na média) para subsidiar os de menor porte, a não ser que obtivesse o apoio dos usuários para alterar os valores de Receita Teto por meio de uma Proposta Apoiada.

(vii) Esquemas de precificação "modulados" (atrelados ao período e/ou situação de uso da facilidade ou serviço em questão) são práticas reconhecidas pela ICAO, conforme previsto no Doc 9082 - ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services e detalhado no Doc 9562 - Airport Economics Manual. Especificamente quanto à diferenciação tarifária em função da utilização da infraestrutura em períodos de pico de demanda, é importante notar que, na medida em que a demanda nos períodos de pico pode levar à necessidade de investimentos de expansão de capacidade, esta pode impor ao operador aeroportuário um custo (capex) adicional em comparação com a utilização da infraestrutura em outros períodos. Dessa forma, é perfeitamente justificável que esse custo adicional seja repassado de forma diferenciada entre os usuários que se beneficiam do investimento e aqueles que são indiferentes. Ademais, o custo de oportunidade da infraestrutura varia conforme o nível de sua utilização.

(viii) O valor de Receita Teto a que se refere o Contrato corresponde ao valor máximo que pode ser obtido, na média, por passageiro e não de um valor máximo da receita tarifária total. Assim, o incentivo gerado é o de maximizar o número de passageiros processados, uma vez que a receita tarifária por passageiro está limitada pelo teto estabelecido pelo regulador, de forma que apenas com a expansão do tráfego seria possível expandir a receita tarifária total (o que naturalmente é o

objetivo final da concessionária ao definir suas tarifas, e que está alinhado, por sinal, ao objetivo das empresas aéreas).

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Externo
NOME DO CONTRIBUINTE
Filipe Pereira dos Reis (IATA)
CONTRIBUIÇÃO
<p>As the global trade association representing the world's leading airlines, the International Air Transport Association (IATA) is pleased to provide a submission on ANAC's consultation paper mentioned above. IATA's membership includes some 280 passenger and cargo airlines comprising 83% of global air traffic and IATA's mission is to represent, lead and serve the airline industry.</p> <p>In relation to the latest round of concessions, Anexo Document, we would appreciate for ANAC to take into account the following comments:</p> <p>Item 1.2.8.1 & Item 2 – As highlighted in other parts of our submission we believe that any access fees (i.e. fuel, catering or ground handling concession fees) should be considered as part of regulated revenue.</p> <p>Item 3.2.1 – As previously noted on IATA's comments to ANAC's consultation on economic regulation, we recommend adhering to ICAO's principle of cost-relatedness. Moreover, ANAC mentions the possibility to move to a more cost-related environment in the Supported Proposal section of the public hearing on Economic regulation, as well as in the concession contract (since it leaves open as to how the X will be calculated¹). However, we see again that the starting RT for the airports indicated in the table do not appear to be cost-related. It is important that the starting point follows ICAO's principles, as otherwise, it could cause a detriment during the constructive engagement period.</p> <p>Appendix A:</p> <p>General comment: The link between the formula for RPt provided in this appendix and the formula for RT provided in paragraph 6.5 of the concession contract remains unclear.</p> <p>It appears that the formula in the contract (RT) is forward looking (i.e. how the revenue cap per pax will be adjusted for the following year), whereas the formulas in the appendix are more backward looking (i.e. what was actually collected vs. what the concessionaire was allowed to collect, and determines adjustments on the basis of those differences). What appears to be missing is how these adjustments affect RT directly.</p> <p>For instance, If RP is higher than RT for a given year, we understand that this means that the concessionaire over-collected from users. In that case, RT should be automatically adjusted (i.e. lowered) in order to compensate users for being overcharged. In the UK and in Spain, this is called the "K" factor.</p> <p>It is important for ANAC to clarify the relation between the calculations in this appendix and the formula in the concession agreement.</p> <p>Other points:</p> <ul style="list-style-type: none"> - TD is defined in section 3, but it is not used in the formula. Kindly elaborate on why this is

happening. If it is missing, and ANAC intends to include it in the formula, then it should remove any inflation adjustments (as otherwise there would be a double counting of inflation).

- The formula in item 4 appears to be incomplete. Instead of R_t , it should be R_{Pt} .

In closing, IATA would appreciate the opportunity to discuss the above proposals and views in more detail during a meeting at your offices in Brasilia, and remain available to meet at your best convenience.

JUSTIFICATIVA

Email 04

RESPOSTA

A ANAC agradece a sua contribuição e esclarece que:

i) Em relação aos itens 1.2.8.1 & I 2A - a remuneração pela utilização de áreas operacionais por empresas prestadoras de serviços auxiliares (como abastecimento de combustíveis, catering e ground handling) deve ser submetida a consulta aos usuários, estando as alterações da remuneração sujeitas à concordância destes ou ao arbitramento pela ANAC, no caso dos aeroportos de maior porte. Com isso, entende-se que o Contrato prevê os meios necessários para prevenir eventual exercício de poder de mercado, ao mesmo tempo em que evita a rigidez de uma regulação direta de preços.

ii) Em relação ao item 3.2.1 - além de permitir a definição do fator X que irá ser aplicado nos reajustes da Receita Teto inicialmente estabelecida pela ANAC, a Proposta Apoiada também permite uma completa repactuação da Receita Teto, sendo possível inclusive que o novo teto não guarde necessariamente relação com o valor inicialmente estabelecido no Contrato.

iii) Em relação ao Apêndice A - (a) A RT de fato será reajustada apenas com base na fórmula constante do item 6.5 e não sofrerá ajustes em função do cumprimento ou não desse teto. Os ajustes serão feitos na aferição da RPA (nova notação da RP) do ano seguinte a eventual desvio. Assim, uma RPA superior à RT em um dado ano resultará em um acréscimo à RPA do ano seguinte e não em um decréscimo da RT do ano seguinte. Caso o ajuste fosse feito por meio da RT, haveria necessidade de realização de previsão de demanda para definir o ajuste necessário, o que, por sua vez, demandaria novos ajustes anuais em função dos erros de previsão, trazendo complexidade ao mecanismo de ajuste. (b) Por um erro na geração do arquivo pdf, o termo TD não aparecia na fórmula constante da minuta de contrato. A fórmula será corrigida no Anexo 04 do Contrato para incluir esse termo e, além disso, serão acrescentados os índices temporais de TA e TD e feitos alguns ajustes de notação na fórmula. Será ainda esclarecido que a Taxa de Desconto (TD) constante na fórmula do Anexo 04 do Contrato de Concessão é a mesma Taxa de Desconto utilizada no Fluxo de Caixa Marginal, a qual é estabelecida na cláusula 1.5 do Anexo 05. Cabe notar que esta é calculada em termo reais, não incluindo, portanto, ajustes inflacionários. (c) Por um erro na geração do arquivo pdf, o termo R_{Pt} aparecia na fórmula constante da minuta de contrato como R_t . Esse erro será corrigido e será ainda alterada a notação do termo R_{Pt} para R_{PA_t} , de forma a deixar mais intuitiva sua definição.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Externo
NOME DO CONTRIBUINTE
Jorge de Moraes Jardim Filho
CONTRIBUIÇÃO
<p>Sugere-se a complementação do item 5.2.7 e a inclusão dos subitem 5.2.7.1 ao item 5.2.7, com a seguinte redação: 5.2.7 alteração na legislação tributária municipal, estadual ou federal que incida sobre receitas tarifárias e não tarifárias ou afete os custos de obras, operacionais manutenção de equipamentos ou de prestação de serviços associados à remuneração da concessionária, exceto as mudanças nos Impostos sobre a Renda;</p> <p>5.2.7.1 entende-se por alteração na legislação municipal, estadual ou federal toda mudança de interpretação da norma tributária pelo Ente Tributante ou modificação da jurisprudência dos Tribunais Superiores que resulte na imposição de um novo dever tributário não originalmente previsto no momento da celebração do contrato de concessão.</p>
JUSTIFICATIVA
Email 06
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que as alterações tributárias, dentro do escopo delimitado pela cláusula 5.2.7, podem ter o condão de ensejar reequilíbrio econômico-financeiro. Dessa forma, cabe ao exame do caso concreto avaliar a subsunção do fato à cláusula da matriz de risco, isto é, seu enquadramento como alteração tributária que incida sobre receitas tarifárias ou sobre os custos de obras ou prestação de serviços associados às atividades remuneradas pelas Tarifas Aeroportuárias.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Externo
NOME DO CONTRIBUINTE
Soraya Santos (Deputada Federal)
CONTRIBUIÇÃO
fica a sugestão para que a nova pista a ser construída Já possua inicialmente 45 metros de largura e todo o suporte compatível para operações de aeronaves cargueiras internacionais, ou que ao menos possua o subleito e base já preparados para suportar tais operações
JUSTIFICATIVA
SEI! 01
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que a minuta de contrato e seus anexos estabelecem requisitos mínimos de infraestrutura para o aeroporto, a serem atendidos pela Concessionária, o que não impede que ela, na implementação de seu plano de negócios e em consulta aos usuários do aeroporto, possa realizar investimentos de maior monta, havendo demanda real a ser atendida que os justifique.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
GILBERTO DA SILVA RIBEIRO
CONTRIBUIÇÃO
1) se a concessão já prevê uma tratativa sobre contratos dos TECAS e como isso se daria pra esses contratos recém assumidos nos aeroportos
JUSTIFICATIVA
Boa tarde a todos. Recentemente a Infraero abriu um processo de concessão dos terminais de cargas em alguns aeroportos pontuais. E a ideia, a consulta é acerca desse modelo recente que foi introduzido, se a concessão já prevê uma tratativa e como isso se daria pra esses contratos recém assumidos nos aeroportos, especificamente terminal de cargas. Obrigado
RESPOSTA
A ANAC agradece sua contribuição e informa que, respeitados os termos dos itens 2.22.4, 3.1.7 e 11.3 da minuta de Contrato de Concessão, a Concessionária sub-rogará integralmente todos os contratos que envolvam a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário, assumindo obrigações e direitos a eles relacionados.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
MARCELO WAKET
CONTRIBUIÇÃO
<p>1) só poderia locar uma loja com o prazo de seis meses por causa da privatização.</p> <p>2) preços das áreas comerciais que estão se pagando, vão querer fazer o quê? Vao querer aumentar muito mais.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Boa tarde a todos. Como Diretor da ABAV, eu tenho um questionamento que seria o seguinte, primeiro a gente realmente não entende como vai ser esse processo e todo esse conteúdo de mudar, de fazer uma privatização de produto que dá uma resposta tão boa para o mercado, para o governo e etc., mas para a nossa associação a ABAV, a gente fica muito preocupado é com os serviços que vão continuar. Como a gente já tem várias premiações sobre os aeroportos que mais funcionam corretamente dentro das legalidades e a gente tem sentido principalmente na parte dos concessionários, para vocês terem uma ideia, atualmente só temos 4 agências de viagem dentro do aeroporto. Por esse processo de privatização, houve uma parada em abrir novas lojas para locação. Tem lá a Infraero, o último questionamento que eu fiz, só poderia locar uma loja com o prazo de seis meses por causa da privatização. Seis meses. Eu perguntei ao pessoal da Infraero. Seis meses. Outra coisa que eu também vi, se vocês olharem para o aeroporto onde eles falam em aero shopping, eu fico muito preocupado porque as condições de concessão, como elas vão ser, se vai ser do mesmo modo do que a Infraero estava fazendo ou se vai ter algum aumento. Essa é a nossa preocupação. Para vocês terem uma ideia, eu trabalhei dentro do aeroporto com Agência quase 10 anos ou mais. Se eu contar por dia na empresa mais de 20 anos, tanto no aeroporto antigo como no novo. Hoje em dia temos lojas que são boxes que custam R\$ 40 mil reais no mês. Tem uma empresa de fazer a embalagem que paga R\$ 116 mil reais por mês e mais 5% de participação nos lucros. Casas de câmbio que pagam R\$ 50mil reais por mês mais participação. Se eu falar isso, eu acho que muita gente tá pensando aqui atrás como é que pode, né, uma loja que é no aero shopping, pagar isso aí. Porque as agências estão saindo de lá? Porque haveria intenção de sair de lá? Só tá ficando agencias que têm interesse de receptivo, porque recebe passageiro. Mas Agência de viagem não tem mais interesse de ficar. Grandes agencias saíram de lá, agencias de grande porte porque realmente não conseguem ter essa condição. Imagina agora entrar uma empresa vendo esses preços que estão se pagando, vão querer fazer o quê? Vão querer aumentar muito mais. Com certeza. Então é uma coisa que a própria ABAV juntamente com todos os associados, a associação tá muito preocupada com isso. Você vê estão fazendo de lojas a maioria das lojas que tem lá são depósitos de outras empresas. Depósitos de outras empresas. Quer dizer, você vê lojas fechadas, lojas com grandes condições de apresentação fechadas. É um absurdo isso. Então a gente tá muito preocupado com isso e queria saber como é que a gente pode ter realmente entrar na negociação e ter condições de continuar com a Agência montada nessas condições que não tá. Eles disseram que só tem seis meses e você vai fazer uma</p>

reforma numa loja dessa que eles solicitam que seja bem feita, claro que tem que ser bem feito, que custa uma loja de 20 metros quadrados o problema que você gasta em torno de R\$ 50 a R\$ 100 mil reais dependendo do que você queira colocar para daqui a 2 anos você sair da loja. Então é essa a nossa preocupação. Obrigado.

RESPOSTA

A ANAC agradece a contribuição e informa que a Portaria nº 143, de 6 de abril de 2017, emitida pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil determina que a celebração, prorrogação, renovação e o aditamento de contratos comerciais nos aeroportos incluídos no PND ou qualificados para parcerias no PPI, e que ainda não tiveram contrato de concessão assinado, deverá ter prazo igual ou inferior a 24 (vinte e quatro) meses, podendo ser prorrogado pelo mesmo período até que se assine o contrato de concessão para o respectivo aeroporto, podendo o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil aprovar excepcionalmente prazo superior, mediante solicitação prévia do operador aeroportuário, a qual deve indicar o prazo proposto para a contratação, não superior a 60 (sessenta) meses, e as respectivas justificativas.

Além disso, cabe esclarecer que a remuneração pela utilização de espaços no Complexo Aeroportuário será livremente pactuada entre a Concessionária e a outra parte contratante, conforme explica o item 11.1.2 do Contrato de concessão, não podendo o prazo de vigência dos contratos que envolvam a utilização desses espaços ultrapassar o do do Contrato de Concessão, nos termo do item 11.1.1.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
ANA
CONTRIBUIÇÃO
1) obrigatoriedade da concessionaria eliminar os passivos socioambientais
JUSTIFICATIVA
Meu nome é Ana. Foi realizado um estudo de passivo socioambientais e o tratamento destes foi declarado como um dos benefícios da concessão no estudo de viabilidade. Não foi encontrado no contrato a obrigatoriedade da concessionaria eliminar os passivos socioambientais. Como a ANAC poderá assegurar o tratamento desses passivos no contrato?
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que será transferida para a Concessionária a obrigação de solucionar todas as questões ambientais relacionadas aos Aeroportos integrantes do bloco cuja exploração foi concedida, inclusive os passivos. 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. Assim, se 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 no item 3.1.16 da minuta de Contrato.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
MATIER ORNET
CONTRIBUIÇÃO
Abaixo
JUSTIFICATIVA
<p>Boa tarde a todos. Eu estou com as perguntas aqui que o Matier formulou, são as perguntas técnicas. (1) A primeira pergunta é referente à implantação do Reza, se seria necessário seguir os termos da seção 154209, ou se seria possível seguir o previsto na subparte G da Airback 154 quando aplicável. Posso passar para a próxima? (2) A segunda pergunta seria, assim como as pontas de embarque de passageiros que estão sendo instaladas em Campina Grande, poderemos considerar que as pontas de embarque de passageiros do aeroporto de Vitória estão em posição de contato? (3) A terceira pergunta, se seria necessário instalar o ar-condicionado nas áreas públicas do aeroporto, e a (4) última pergunta, referente à porcentagem de passageiros por pista de embarque, cabe à concessionária decidir a metodologia para conferir os percentuais mínimos determinados no PEA.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que com relação à RESA, deverá ser seguido o regulamento vigente, com exceção do aeroporto de Campina Grande, para o qual se admite, por limitações específicas daquele sítio aeroportuário, a implantação da área de segurança de fim de pista com dimensões de 90x90m. Com relação ao sistema ELO em instalação no aeroporto de Campina Grande, esclarecemos que o mesmo não é considerado como ponte de embarque, para fins de cumprimento de obrigações contratuais. Já as pontes de embarque do novo terminal de passageiros do aeroporto de Vitória, sim, são consideradas como tal. Com relação à instalação de ar condicionado nos terminais, embora não haja obrigação expressa de instalação dos equipamentos nos terminais, lembramos que o conforto ambiental é uma das premissas dos projetos para construções e reformas no âmbito das Concessões, nos termos do anexo 2 do Contrato (PEA, item 5.3), além de ser item a ser aferido quando do monitoramento dos indicadores de qualidade de serviço, pesquisa de satisfação dos passageiros, etc. Já com relação ao percentual de passageiros atendidos em ponte de embarque, informamos que houve alteração no PEA e que esse percentual será, a exemplo dos contratos atuais, aferido sobre a demanda realizada, em períodos de 12 meses sucessivos ao início da Fase II, não havendo portanto necessidade de definição de metodologia pela Concessionária, com vistas à comprovação desse percentual.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
MATIER ORNET
CONTRIBUIÇÃO
1) Implantação da RESA: se seria necessário seguir os termos da seção 154209, ou se seria possível seguir o previsto na subparte G do RBAC 154 quando aplicável.
JUSTIFICATIVA
(1) A primeira pergunta é referente à implantação do Resa, se seria necessário seguir os termos da seção 154209, ou se seria possível seguir o previsto na subparte G da RBAC 154 quando aplicável. Posso passar para a próxima?
RESPOSTA
Agradecemos a contribuição. Informamos que os itens relativos à implantação de RESAs foram alterados, esclarecendo o conceito de que as RESAS deverão atender os termos do RBAC 154 vigente.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
MATIER ORNET
CONTRIBUIÇÃO
(2) Assim como as pontes de embarque de passageiros que estão sendo instaladas em Campina Grande, poderemos considerar que as pontes de embarque de passageiros do aeroporto de Vitória estão em posição de contato?
JUSTIFICATIVA
(2) A segunda pergunta seria, assim como as pontes de embarque de passageiros que estão sendo instaladas em Campina Grande, poderemos considerar que as pontes de embarque de passageiros do aeroporto de Vitória estão em posição de contato?
RESPOSTA
Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que o termo "posições próximas" refere-se exclusivamente a posições de pátio atendidas por pontes de embarque, que conectam diretamente a aeronave ao nível superior dos terminais de passageiros. Não serão considerados, no atendimento ao requisito relacionado ao processamento de passageiros em posições próximas, soluções que não façam uso do recurso ponte de embarque.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
MATIER ORNET
CONTRIBUIÇÃO
(3) Se seria necessário instalar o ar-condicionado nas áreas públicas do aeroporto, e
JUSTIFICATIVA
(3) A terceira pergunta, se seria necessário instalar o ar-condicionado nas áreas públicas do aeroporto,
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, os aeroportos administrados sob regime de Concessão, já são explicitamente obrigados, por força de Lei, à prestação adequada do serviço aos usuários. Logo, o Contrato de Concessão a ser firmado entre as partes apenas reitera o comando legal com o objetivo de estabelecer mecanismos para garantir a qualidade na prestação dos serviços. Sendo assim, a minuta do Contrato de Concessão define os Indicadores de Qualidade de Serviço – IQS a serem monitorados e fiscalizados pela ANAC durante o período da Concessão. Os IQS irão medir aspectos relativos a Serviços Diretos, à Disponibilidade de Equipamentos e Instalações e contemplar, ainda, pesquisa de satisfação a qual irá representar a percepção dos passageiros. Como maneira de estimular a melhoria na performance dos aeroportos, os resultados de alguns dos IQS serão considerados no cálculo anual do fator de qualidade de serviço (fator Q) a ser aplicado no reajuste anual (de acordo com o porte do aeroporto e conforme estabelecido no Contrato). Portanto, o contrato de concessão já busca estabelecer instrumentos para estimular a Concessionária a prestar um serviço com qualidade ao usuário, sob pena de ter suas receitas reduzidas ou de aplicação de penalidades específicas relacionadas à qualidade do serviço prestado. Em face do exposto, informa-se que o aspecto “conforto térmico” será medido por meio da Pesquisa de Satisfação de Passageiros a ser realizada nos aeroportos com movimentação anual de passageiros igual ou superior a 1 mi/pax com o objetivo de avaliar a percepção do passageiro. Ademais, destaca-se que a avaliação do conforto térmico pelo passageiro não se restringe à área de embarque, de modo que irá considerar a percepção com relação a todas as áreas do aeroporto. Para aeroportos com movimentação anual de passageiros inferior a 1 mi/pax a qualidade dos serviços prestados será monitorada por meio do Sistema de Registro e Tratamento das demandas relacionado à prestação do serviço. Por fim, e considerando que compete à Concessionária o desenvolvimento de um plano de ação para suprir as deficiências apontadas e o baixo desempenho observados, tanto pelo sistema de registro quanto pelos IQS, reitera-se que não há obrigação contratual relacionada à instalação de equipamentos de ar-condicionado em quaisquer dos aeroportos, entretanto, uma vez detectado que a questão impacta na qualidade do serviço, caberá à Concessionária adotar medidas que julgar necessárias e cabíveis para melhorar a qualidade dos serviços, sob pena de redução de receitas e/ou aplicação de penalidades, conforme o caso.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
MATIER ORNET
CONTRIBUIÇÃO
(4) Referente à porcentagem de passageiros por pista de embarque, cabe à concessionária decidir a metodologia para conferir os percentuais mínimos determinados no PEA?
JUSTIFICATIVA
(4) última pergunta, referente à porcentagem de passageiros por pista de embarque, cabe à concessionária decidir a metodologia para conferir os percentuais mínimos determinados no PEA.
RESPOSTA
Agradecemos a contribuição. Esclarecemos que o dimensionamento da infraestrutura para atendimento ao requisito relacionado ao processamento de passageiros em posições próximas (pontes de embarque) deverá ser feito com base em projeção da demanda a ser desenvolvida pela própria Concessionária. Ao final da Fase I-B, será verificada pela ANAC a capacidade do Aeroporto no atendimento ao dispositivo contratual relacionado, com base em dados de demanda realizada.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
ADELAR DE NICOLE SILVA
CONTRIBUIÇÃO
(1) Se a empresa que recebeu a concessão terá autorização para fornecimento do combustível de aviação.
JUSTIFICATIVA
(1) Se a empresa que foi... que recebeu a concessão, se ela terá autorização para... para fornecimento do combustível de aviação.
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que não há a obrigação de o Operador Aeroportuário atuar na prestação de serviços auxiliares ao transporte aéreo, tal como o abastecimento de combustível e lubrificantes, tendo, entretanto, a faculdade para prestá-los. Ademais, existe a obrigação de assegurar o livre acesso para que as Empresas Aéreas ou terceiros possam atuar na prestação desses serviços, inclusive quando houver prestação direta pela Concessionária, conforme dispõe o item 11.11 do Contrato de Concessão.</p> <p>Ainda, essa Agência salienta que a regulação para o exercício da atividade de distribuição e revenda de combustíveis de aviação é de competência da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP, cabendo a ela regular o processo de autorização para as citadas atividades.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
PAULA DAMAS
CONTRIBUIÇÃO
Abaixo
JUSTIFICATIVA
N/A
RESPOSTA
Conforme subitens

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
PAULA DAMAS
CONTRIBUIÇÃO
(1) Integralização do capital
JUSTIFICATIVA
(1) Bom, o nosso primeiro ponto é quanto à integralização de capital. Na rodada passada, a gente já tinha estabelecido esse valor de 37% dos investimentos como capital integralizado, e na oportunidade, a gente já tinha levantado a possibilidade de uma integralização equivalente a 15%. Isso transformaria o negócio mais viável e facilitaria também... perdão. Facilitaria também os financiamentos privados. Então esse é o nosso primeiro ponto que é uma sugestão.
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a metodologia de cálculo do capital social foi alterada.</p> <p>Os valores mencionados na cláusula 6.2.4.6 do Edital refletem a soma dos valores necessários para fazer frente a (i) 20% (vinte por cento) dos investimentos previstos para o primeiro quinquênio da concessão, (ii) ressarcimento do EVTEA; (iii) remuneração da entidade organizadora do Leilão, e (iv) valores atinentes ao programa de desligamento de funcionários da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO, quando aplicável. Ressalta-se também a possibilidade de redução posterior do capital social, nos termos previstos no contrato.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
PAULA DAMAS
CONTRIBUIÇÃO
(2) Premissa utilizadas para demanda que indicam a realização de voo regular em Macaé
JUSTIFICATIVA
(2) Nosso segundo questionamento é relativo às premissas utilizadas para demanda do aeroporto de Macaé. Existe algum indicativo de instalação de voo regular? Hoje a gente vê que os números de Macaé são baseados em estimativas, sendo que não existe nenhum voo regular para o aeroporto hoje em dia, então a gente queria entender de onde vieram esses números de crescimento.
RESPOSTA
Agradecemos a sua contribuição e esclarecemos que a solução apresentada no EVTEA é apenas indiciativa, cabendo ao futuro operador desenvolver sua própria solução para atender aos requisitos do Contrato de Concessão e seus Anexos. Com relação à demanda para o Aeroporto de Macaé, atualmente tal Aeroporto se encontra com severas restrições operacionais para voos regulares, em especial pelo baixo PCN do sistema de pistas, sendo que após as devidas adequações o Aeroporto poderá voltar a receber voos regulares.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
PAULA DAMAS
CONTRIBUIÇÃO
(3) Garantia construtiva
JUSTIFICATIVA
(3) Quanto ao aeroporto de Vitória, ele foi recentemente construído e nós sabemos que construções novas tem a garantia construtiva da empresa que construiu ou então da empresa que comissionou os equipamentos. No contrato, nem no edital fica muito claro como vai ser feito, se esses direitos serão sub-rogados à concessionária, ou se existirá alguma... se esse direito será limitado. A gente queria entender mais ou menos isso.
RESPOSTA
A ANAC agradece sua contribuição e informa que ao presente caso são aplicados os prazos de garantia construtiva e responsabilidade previstos em lei.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
PAULA DAMAS
CONTRIBUIÇÃO
(4) Reequilíbrio econômico financeiro referente a pista de pousos e decolagens de Macaé
JUSTIFICATIVA
(4) Para o aeroporto de Macaé, foi dito que ele tem 99% de chance de uma nova pista, no caso de uma solução operacional desse 1% de não construção dessa pista, existiria... vai existir um reequilíbrio econômico reverso nesse caso? Caso a gente tenha uma solução operacional? Não, né? Só queria confirmar isso para a gente.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que não há que se falar em reequilíbrio caso as condições contratuais estejam sendo devidamente cumpridas e observadas.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
PAULA DAMAS
CONTRIBUIÇÃO
(5) IPTU
JUSTIFICATIVA
(5) Outro ponto que a gente queria que esclarecessem, é a incidência de IPTU sobre os imóveis localizados dentro do terminal, dentro do sítio aeroportuário, como que foi feita essa distinção e como... se essa distinção do que é área operacional, o que é área não operacional vai vir no contrato. Eu acho que isso é um ponto bem relevante para todas as concessionárias, principalmente também pras concessionárias que hoje já estão porque a questão do IPTU é controversa.
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que, acerca das obrigações tributárias, deverão ser as normas editadas pelo ente público a quem a Constituição Federal atribuiu competência legislativa para discipliná-las.</p> <p>Além disso, ressalta-se que segundo o artigo 123 do Código Tributário Nacional, salvo disposição legal em sentido contrário, o presente Contrato de Concessão não pode ser oposto à Fazenda Pública para modificar a definição legal de sujeito passivo das obrigações tributárias correspondentes.</p> <p>No que tange ao Contrato de Concessão, importa destacar que o tratamento a ser dispensado à eventual cobrança de Imposto sobre Propriedade Predial e Territorial Urbana consta do item 5.2.7, não demandando enfrentamento diferenciado frente às demais obrigações tributárias. Em tempo, de todo modo, a redação do item será adequada para melhor definição do risco suportado pelo Poder Concedente.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
PAULA DAMAS
CONTRIBUIÇÃO
(6) Acumulação de eventos que geram pedidos de reequilíbrio econômico financeiro
JUSTIFICATIVA
(6) E o nosso último... a nossa última contribuição é quanto a reequilíbrio de 1% por evento. Da nossa experiência, a gente vê que existem vários eventos pequenos que ensejam reequilíbrio econômico financeiro e eles vão se amontoando, e aí eles chegam num valor relevante, vamos dizer 3%, 4%, com a limitação de 1% por evento, você acaba penalizando a concessionária, então a gente entende que esse 1% por evento não é salutar e ele acaba tirando a possibilidade de investimentos menores que podem ser feitos por concessionária, mas que são... vamos dizer assim, esquecidos, porque esse 1% foi absorvido por uma demanda, um risco que não era nosso. Não sei se deu para entender esse questionamento.
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e, de início, esclarece que o intuito desse requisito não é obstaculizar possíveis pedidos de Revisão Extraordinária, ou limitar consequências às alterações sofridas pela Concessionária no âmbito da exploração do serviço público, mas sim conferir a correta aplicabilidade dos preceitos teóricos envolvidos na questão, o cumprimento do critério presente em todos os demais Contratos de Concessão e com base em critério objetivo reduzir a insegurança jurídica associada à discricionariedade do regulador ao definir, caso a caso, quais alterações seriam consideradas (ir)relevantes.</p> <p>O que denota que a previsão contratual de alteração relevante consubstancia o entendimento de que o aperfeiçoamento da regra perpassa pela definição objetiva do critério em apreço, em respeito, como dito, ao princípio da segurança jurídica. Nesses moldes, torna-se condição lógica, tendo em vista a premissa de análise individual dos eventos que compõem o Pedido de Revisão Extraordinária, que o critério objetivo de alteração relevante seja aferido na análise de cada evento.</p> <p>Ora, se o critério de alteração relevante considerar a cumulatividade, estabelecendo vínculo entre eventos de diferentes naturezas, permitiria que qualquer impacto fosse relevante em algum momento, dependendo apenas da cumulatividade de impactos ou do tempo. Com efeito, isso seria o mesmo que ignorar o conceito de relevância trazido pelos Contratos de Concessão, tornando inócua sua aplicação.</p> <p>Ainda, convém informar que a ANAC, em 17 de julho de 2018, submeteu ao processo de Audiência Pública nº 16/2018, por um período de 30 dias, a proposta que revoga e substitui a Resolução nº 355, de 17 de março de 2015, 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.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
LUCIANA MATAR VILELA
CONTRIBUIÇÃO
(1) Terminal de cargas do aeroporto de Vitória e judicialização;
JUSTIFICATIVA
<p>Boa tarde a todos, me chamo Luciana Matar, represento aqui os três recintos alfandegados de zonas secundária do Estado do Espírito Santo que operam portando com cargas aduaneiras do aeroporto internacional de Vitória. Como vocês sabem, o aeroporto é internacional para carga e depende toda uma indústria de comercio exterior aqui instalada. Observou-se da exposição da Infraero que há inclusive previsão de tetos para as tarifas de armazenagem e capatazia. (1) No que se refere à armazenagem, sabe-se que o terminal de cargas foi licitado recentemente pela Infraero, diferentemente de outras concessões de aeroportos no país, aqui houve primeiramente o edital de licitação do terminal de cargas e hoje ele já está cedido para a iniciativa privada. Considerando que esse processo está judicializado com alegações de ilegalidade, da realização do edital, considerando que tanto liminar quanto sentença foram favoráveis à ilegalidade, que é possível que esse edital venha a ser considerado nulo, como a Antac pretende conduzir o terminal de cargas? Sendo importante ressaltar que o Governo Federal preconiza que a zona primaria de portos e aeroportos esteja livre para ágil escoamento de mercadorias e que por isso preconizou que fossem instalados em todo o território brasileiro os recintos alfandegários de zona secundária, e que essa atividade é extremamente importante para o país. Então a questão para ANAC é, numa eventual reconhecimento de nulidade do edital de licitação do terminal de cargas, como será feita a continuidade desse processo, se pela ANAC ou pela própria Infraero, para que não haja todo um prejuízo a um setor já estabelecido de reconhecimento histórico aqui para o Estado do Espírito Santo. Obrigada.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece sua contribuição e informa que, respeitados os termos dos itens 2.22.4, 3.1.7 e 11.3 da minuta de Contrato de Concessão, a Concessionária sub-rogará integralmente todos os contratos que envolvam a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário, assumindo obrigações e direitos a eles relacionados. Todavia, tanto a Concessionária como a contratada deverão observar eventuais determinações provenientes do Poder Judiciário em razão dos aludidos processos judiciais.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
MAXWELL
CONTRIBUIÇÃO
(1) Cessão de área para instalação de equipamentos de terceiros
JUSTIFICATIVA
<p>Gente, boa tarde, eu sou o Maxwell, sou gerente da Anatel aqui no Espírito Santo. Só queria deixar uma sugestão aqui para ANAC. A Anatel, ela tem uma rede de monitoramento do espectro, né, que entre outras funções, ela monitora os principais aeroportos do Brasil, entre os quais, o aeroporto de Vitória, e esses equipamentos eles hoje estão instalados com contratos de cessão de uso entre a Infraero e a concessionária... e a Anatel, desculpa. E sempre que acontece de ter uma concessão, a Anatel, ela tem um trabalho depois de procurar a concessionária e fazer a sub-rogação desse termo de cessão e algumas vezes não encontra boa vontade da concessionária que não percebe a importância desse equipamento instalado ali, até para segurança do voo, segurança dos passageiros, então a sugestão que eu queria deixar aqui em nome da Anatel do Estado, é que nesse contrato e nos próximos que vão ser feitos, seja colocado uma cláusula que obrigue a concessionária a ceder a estrutura necessária para Anatel para instalação desses equipamentos. Só isso, obrigado.</p>
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, conforme previsto no item 3.2 do Anexo 2 - PEA, não se inclui no objeto da Concessão a prestação dos serviços destinados a apoiar e garantir segurança à navegação aérea em área de tráfego aéreo dos Aeroportos. Sendo assim, as áreas ocupadas por equipamentos que tenham sido indicados pelos órgãos competentes como destinados a apoiar e garantir segurança à navegação aérea não fazem parte do objeto da Concessão e, portanto, não podem ser fonte de receita não-tarifária da Concessionária.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
PAULA DAMAS
CONTRIBUIÇÃO
1) Já foi colocada em prática alguma vedação na contratação cessão de áreas por parte da Infraero? se não, se isso vai ser colocado e a partir de quando. E uma vez que se essa vedação ainda não foi colocada em prática, se a planilha de contratos comerciais que são disponibilizadas na documentação vai ser atualizada.
JUSTIFICATIVA
Boa tarde. Obrigada. Hoje nós só temos uma pergunta a respeito dos contratos de cessão de área nos aeroportos. Nós gostaríamos de saber se já foi colocada em prática alguma vedação na contratação cessão de áreas por parte da Infraero, se não, se isso vai ser colocado e a partir de quando. E uma vez que se essa vedação ainda não foi colocada em prática, se a planilha de contratos comerciais que são disponibilizadas na documentação vai ser atualizada. Obrigada.
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que, via de regra, respeitados os termos dos itens 2.22.4, 3.1.7 e 11.3 da minuta de Contrato de Concessão, a Concessionária sub-rogará integralmente todos os contratos que envolvam a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário, assumindo obrigações e direitos a eles relacionados. Todavia, conforme Portaria GM nº 143, de 06 de abril de 2017, "a celebração, prorrogação, renovação e o aditamento de contratos comerciais nos aeroportos incluídos no PND ou qualificados para parcerias no PPI, e que ainda não tiveram contrato de concessão assinado, deverá ter prazo igual ou inferior a 24 (vinte e quatro) meses, podendo ser prorrogado pelo mesmo período até que se assine o contrato de concessão para o respectivo aeroporto." Por outro lado, diante da existência de interstício em que os atuais operadores aeroportuários, ao continuarem na gestão dos aeroportos, poderão celebrar contratos à despeito da adstrição do ativo a um novo explorador, a qual se dá pela ratificação do novo Contrato Concessão, e a fim de elidir a disparidade existente pela assunção de deveres que já se impõe ao Concessionário mesmo antes da eficácia do contrato, pela sua simples ratificação, o item 3.1.7.1 será alterado, de maneira que já "a partir da assinatura do Contrato de Concessão, a celebração de novos contratos, bem como a renovação e/ou aditamento de contratos existentes entre o Operador Aeroportuário e terceiros para contratação de serviços ou autorização de atividades comerciais, deverão ser encaminhados para aprovação da Concessionária." Será incluído, ainda, o item 3.1.7.2, desobrigando a Concessionária de sub-rogar contratos firmados em desacordo com o referido item 3.1.7.1 e com a mencionada Portaria do MTPA. Por fim, informa-se que segundo o item 1.35 da minuta de Edital, 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</p>

tocante à realização de estudos, investigações, levantamentos, projetos e investimentos. Além disso, cabe destacar que será facultado às interessadas a realização de visitas técnicas, a fim de vistoriar o Complexo Aeroportuário, na forma do item 1.17 do Edital.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
JOÃO VIRGÍLIO
CONTRIBUIÇÃO
<p>1) com relação à RESA, em fim de pista podemos ter a derrapagem do avião, overrun, e nos Estados Unidos o FA recomenda o uso do EMAS, que seria aquela engenharia de materiais para reter aeronaves que ultrapassam o fim de pista. ANAC está pensando nisto nesse momento para essas novas concessões? 2) nós temos um problema da irregularidade do pavimento que ela pode ser medida de acordo com a STM e a ANAC recomenda que se faça a medição atualmente nos aeroportos. Só que tem duas formas de se medir o IRI, tem uma forma que a cada 30 centímetros e outra forma a cada 10 centímetros, e isso dá resultados muito diferentes da ordem do dobro um do outro. E eu não tenho observado que há um indicativo de usar um ou outro método. 3) nós temos a deflexão do pavimento que reflete direto na vida útil do produto. E nós temos visto muitos colegas usarem o que se chama de falling weight deflectometer quando o próprio fabricante recomenda usar o heavy weight deflectometer, que diz que é mais direcionado a aeroportos. Há alguma indicação nesse sentido por parte da ANAC?</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Boa tarde a todos. Eu tenho três perguntas, faço as três rapidamente. A primeira é com relação à RESA, parabéns à ANAC, tá? Só que tem alguns probleminhas, em fim de pista podemos ter a derrapagem do avião, overrun, e nos Estados Unidos o FA recomenda o uso do EMAS, que seria aquela engenharia de materiais para reter aeronaves que ultrapassam o fim de pista. ANAC está pensando nisto nesse momento para essas novas concessões? Segundo, nós temos um problema da irregularidade do pavimento que ela pode ser medida de acordo com a STM e a ANAC recomenda que se faça a medição atualmente nos aeroportos. Só que tem duas formas de se medir o IRI, tem uma forma que a cada 30 centímetros e outra forma a cada 10 centímetros, e isso dá resultados muito diferentes da ordem do dobro um do outro. E eu não tenho observado que há um indicativo de usar um ou outro método. E por último, nós temos a deflexão do pavimento que reflete direto na vida útil do produto. E nós temos visto muitos colegas usarem o que se chama de falling weight deflectometer quando o próprio fabricante recomenda usar o heavy weight deflectometer, que diz que é mais direcionado a aeroportos. Há alguma indicação nesse sentido por parte da ANAC? São as minhas três questões, obrigado pela atenção.</p> <p style="text-align: right;">RONEI SAGGIORO GLANZMANN –</p> <p>Eu queria só complementar, essa questão da RESA versus EMAs, isso aí vai bem ao encontro da diretriz de política pública que a SAC, que o Ministério dos Transportes deu para a ANAC elaborar esses documentos. A ideia é que o CAPEX seja o menos prescritivo possível e que nós tenhamos a exigência do nível de serviço, o que o Poder Público quer que tenha o aeroporto, não exatamente o que deve ter lá, especificação do que deve ter, a solução de engenharia vai ser uma solução trazida pelo concessionário, a gente sabe que RESA de 240 x 240 muitas vezes vai exigir eventualmente em alguns aeroportos até uma desapropriação, por exemplo, alguns aeroportos já estão no limite do seu sítio, a pista, e se for colocar uma RESA de 240,</p>

que é, vamos dizer assim, o estado da arte, do que diz o RBAC 154, vai ser necessário uma aquisição de uma área, por exemplo. Exemplo disso, aeroporto de Maceió, aeroporto de Maceió se for implementar RESA de 240 x 240 nas duas cabeceiras sem recuo de pista e etc., é necessário desapropriação. Mas aí vai ficar a cargo do concessionário apresentar uma solução para a questão, pode ser uma implantação de uma EMAs por exemplo, fala, “Não vou comprar o imóvel do lado, para mim é mais barato contratar um EMAs e eu atendo o RBAC, porque EMAs está previsto no RBAC, eu atendo o RBAC, mas não com 240, eu atendo com 90 x 90, por exemplo, alternativamente. Isso é exatamente a essência do CAPEX não prescritivo, é isso que a gente quer, a gente quer dar o problema e falar concessionário, solucione da maneira que for mais conveniente para você, mais inteligente, mais criativo, etc. Obrigatoriamente atendendo às regras, então tem área de infraestrutura, Superintendência de Infraestrutura que vai receber a proposta e vai analisar e falar, “Ok, para esse caso aqui cabe EMAs, não é necessário desapropriação e vai o aeroporto vai ser certificado com EMAs”. Então assim, isso é, a solução de engenharia deve ser do concessionário. O governo ou qualquer tipo de Poder Público é muito ruim para resolver problemas de engenharia, quem sabe os problemas de engenharia são os engenheiros, de preferência da iniciativa privada, porque aí você tem tecnologias novas, coisas que estão sendo utilizadas mundo afora e é importante a gente abrir para isso. Então eu estou pegando o gancho, a pergunta é bem específica, é mais da área de infraestrutura aqui da ANAC, mas é porque ela está relacionada com a diretriz de política pública que foi dada. A solução de engenharia é dada pelo concessionário e logicamente acatada ou não, aceita ou não pela ANAC. A gente não vai prescrever isso lá no contrato, e EMAs, claro que é uma solução bastante interessante, tem que ver relação de custo, o que é mais barato implantar um EMAs ou desapropriar e fazer 240 x 240, isso quem vai fazer a conta é o próprio concessionário. Não é?

JULIANA SALIM FARIA DANTAS – Só complementando aqui o que o Ronei falou, também foi até uma evolução do nosso próprio contrato de concessão, que nos contratos anteriores tinha a distância já da RESA prescrita, dada, e agora no nosso contrato a gente está inclusive estabelecendo 154.209, porque dentro dele mesmo tem esse dispositivo de desaceleração que podem diminuir a distância mínima prevista.

TIAGO SOUSA PEREIRA – Só um ponto com relação à diretriz de governo e a estratégia regulatória de focar mais em performance e menos em prescrição do como fazer e sim o que o contrato estabelece. No caso da operação IFR, com precisão diurna e noturna, aeronave 3C, sem restrição, importante colocar isso, né, Ronei? Assim, é sem restrição. Se, por exemplo, a concessionária apresenta um determinado aeroporto que tem esse requisito contratual e ela consegue uma isenção da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária, que apresenta qualquer restrição à operação, aí não...

RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Não atende a diretriz.

TIAGO SOUSA PEREIRA – Não atende a diretriz e nem o contrato, eu acho é...

RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Isso. Essa discussão a gente teve fortemente dentro do governo, PPI, ANAC e SAC. Nós estamos falando especificamente das pistas de Cuiabá e de Macaé. Os nossos consultores, os engenheiros, estudaram profundamente a situação dos dois aeroportos e inclusive vários cenários de implantação, deslocamento de cabeceira e etc., e o cenário que foi eleito para esses dois aeroportos foi a construção de uma nova pista, tanto em Cuiabá quanto em Macaé. Agora, a discussão era, vamos colocar isso prescritivo no contrato? Ora, se

tem que fazer essa pista, vamos colocar logo no contrato que tem que fazer ou não? Optamos em não deixar isso prescritivo, de modo que pode ser que haja alguma alternativa para isso. Alguns engenheiros pensaram, "Não, de repente Cuiabá a gente não desloca a pista na transversal, assim, a gente não faz uma nova pista paralela se não a gente alonga a pista atual, faz como se fosse uma nova pista mas não prolongamento da atual". Enfim, coisas dessa natureza podem surgir. O mais importante é que a diretriz foi dada e ela vai ser cumprida à risca, quando a gente fala operação 3C no mínimo, inclusive Cuiabá é 4C, né? Tem uma especificidade porque lá já opera esse tipo de aeronave bastante robustamente. Então a gente está dando uma diretriz o 3C full, ou seja, operando com o máximo peso de decolagem das aeronaves. Qualquer acordo operacional que ele vai operar, vai operar com 80% do peso, vai operar com 90%, isso não atende a diretriz, a diretriz é 100% do PMD para aeronave crítica, que no caso é 3C para os aeroportos e nós temos acho que só 4C para Cuiabá e 4D, se não me engano, para Recife. Outro ponto, IFR, nós sabemos que alguns aeroportos já operam com IFR, voos por instrumento, Cuiabá é um deles, já tem IFR lá em Cuiabá implantado, só que é um IFR com várias restrições, não opera uma série de quesitos IFR porque tem obstáculo na faixa de pista, porque têm obstáculos na rampa de transição, tem obstáculos na rampa de aproximação e assim vai. Recife a mesma coisa, Recife inclusive nesse momento está acautelado, lá tem IFR, inclusive tem IFR precisão, tem ILS lá, mas ele não opera full, porque existem algumas inconformidades e isso acabou gerando um acautelamento. Então quando nós falamos em operação 3C full, diurno e noturno, IFR sem restrição full, nós estamos pegando realmente um aeroporto totalmente sem inconformidades, um aeroporto totalmente compliant com o que prescreve aí os RBACs, é importante deixar isso, porque esse é o grande ponto do CAPEX. A outra maneira seria a gente colocar o CAPEX prescritivo no contrato e aí a gente não queria fazer isso para não tirar aí a criatividade dos operadores e não tirar a possibilidade de se trazer novas soluções para os problemas que existem nesses aeroportos. Mesma coisa o caso de Campina Grande, nós temos um terminal de passageiro que a Infraero está até implantando o sistema ELO lá em Campina Grande, mas a gente já sabe que esse terminal de passageiros está na faixa de pista, ele fere faixa de pista e fere rampa de transição. A solução dada pelos nossos engenheiros, deslocamento do pátio e deslocamento do terminal de passageiros, ou seja, novo pátio, novo terminal de passageiros. Isso porque mexer na pista lá era mais complexo, era mais complicado, então optou-se por deslocar terminal e deslocar pátio. Continua a diretriz, quer dizer, quem assumir Campina Grande vai ter que endereçar essa questão, a operação lá é 3C full, IFR full, não é necessário precisão, a gente não está exigindo ILS para nenhum aeroporto, isso aí fica a cargo do concessionário implantar ou não, de acordo com as demandas do mercado e as suas possibilidades de negócio que isso vai proporcionar, mas o IFR sem exigência e operação diurna e noturna. Então é mais ou menos por aí.

RESPOSTA

Agradecemos a contribuição. Em relação aos pontos mencionados na manifestação informamos que: (i) a possibilidade de uso de sistemas de desaceleração como o EMAS já está prevista no RBAC 154. Vide NOTA 01 do 154.209; (ii) quanto a irregularidade longitudinal, atualmente há previsão do IRI, conforme item 153.205 (f) do RBAC 153. Na revisão do RBAC 153, a exigência e procedimento de ensaio deste parâmetro estão sendo revistos, sendo o resultado

dessa revisão submetido à consulta pública; e (iii) a ANAC não indica método de ensaio para verificação da capacidade estrutural do pavimento.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
RAFAEL
CONTRIBUIÇÃO
1) dúvida referente aos contratos assinados pela Infraero: como os concessionários que têm um período mais prolongado, qual vai ser a tratativa para esses contratos e se houver alguma negociação de prorrogação desses contratos, se ele vai estar, vai haver influência dessa portaria onde delimita que esses novos contratos sejam assinados somente por dois anos.
JUSTIFICATIVA
Boa tarde. Em relação ao que a colega da Inframerica perguntou. Eu também tenho uma dúvida referente aos contratos assinados pela Infraero, como os concessionários que têm um período mais prolongado, qual vai ser a tratativa para esses contratos e se houver alguma negociação de prorrogação desses contratos, se ele vai estar, vai haver influência dessa portaria onde delimita que esses novos contratos sejam assinados somente por dois anos.
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece sua contribuição e esclarece que, via de regra, respeitados os termos dos itens 2.22.4, 3.1.7 e 11.3 da minuta de Contrato de Concessão, a Concessionária sub-rogará integralmente todos os contratos que envolvam a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário, assumindo obrigações e direitos a eles relacionados. Todavia, conforme Portaria GM nº 143, de 06 de abril de 2017, "a celebração, prorrogação, renovação e o aditamento de contratos comerciais nos aeroportos incluídos no PND ou qualificados para parcerias no PPI, e que ainda não tiveram contrato de concessão assinado, deverá ter prazo igual ou inferior a 24 (vinte e quatro) meses, podendo ser prorrogado pelo mesmo período até que se assine o contrato de concessão para o respectivo aeroporto." Por outro lado, diante da existência de interstício em que os atuais operadores aeroportuários, ao continuarem na gestão dos aeroportos, poderão celebrar contratos à despeito da adstrição do ativo a um novo explorador, a qual se dá pela ratificação do novo Contrato Concessão, e a fim de elidir a disparidade existente pela assunção de deveres que já se impõe ao Concessionário mesmo antes da eficácia do contrato, pela sua simples ratificação, o item 3.1.7.1 será alterado, de maneira que já "a partir da assinatura do Contrato de Concessão, a celebração de novos contratos, bem como a renovação e/ou aditamento de contratos existentes entre o Operador Aeroportuário e terceiros para contratação de serviços ou autorização de atividades comerciais, deverão ser encaminhados para aprovação da Concessionária." Será incluído, ainda, o item 3.1.7.2, desobrigando a Concessionária de sub-rogar contratos firmados em desacordo com o referido item 3.1.7.1 e com a mencionada Portaria do MTPA. Por fim, informa-se que segundo o item 1.35 da minuta de Edital, 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</p>

Concessão, devendo arcar com seus respectivos custos e despesas, inclusive no tocante à realização de estudos, investigações, levantamentos, projetos e investimentos. Além disso, cabe destacar que será facultado às interessadas a realização de visitas técnicas, a fim de vistoriar o Complexo Aeroportuário, na forma do item 1.17 do Edital.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
TÂNIA MARIA BAZELI
CONTRIBUIÇÃO
1) Elogios a respeito da concessão
JUSTIFICATIVA
<p>TÂNIA MARIA BAZELI - Boa tarde a todos. Eu vou cumprimenta a Ana, em nome dela eu cumprimento toda a mesa, Ana Mota, o Senador Wellington Fagundes, a Prefeita que está aqui, muito nos orgulha, e outras autoridades que possam estar aí, me desculpa não nomear a todos. Bom, eu sou representante aqui hoje só, nós temos um grupo de mulheres em Rondonópolis que está de parabéns, com certeza, esse grupo já atua há três anos lá na defesa de vários interesses da cidade, interesse do cidadão, e eu faço parte a pouco tempo, tenho poucos méritos, elas que estão em mérito, me desculpem, eu não vou pedir para vocês levantarem aqui porque eu sei que o meu tempo é pouco. Mas enfim, eu só vou falar algumas coisas. Estamos aqui para defender o interesse do cidadão. Nós somos pessoas, somos cidadãos, somos empresários, somos gente que trabalha, gente que paga imposto, gente que vota em pessoas, e gente que quer uma administração e que precisa de resultado. Nós somos pessoas, cidadãos que querem trabalhar, acreditam no trabalho e sabe que o trabalho é que vai salvar esse país, e precisamos da estrutura pública dos órgãos públicos, de vocês, ANAC, SAC, que estão aqui, nós precisamos que vocês funcionem, que vocês cumpram normas, que sejam rígidos no cumprimento de normas que combatam à corrupção, e que funcionem, em que a sociedade consiga trabalhar, que a sociedade não precisa do governo, ela precisa ser regulada, mas ela não precisa do governo, quanto menos governo para sociedade, melhor, que a sociedade se regula. É obvio que, a gente fala “não precisa” em vários sentidos, então a sociedade precisa de estrutura, aquele imposto que nós pagamos tem que voltar em forma estrutura. Nós entendemos hoje todos os problemas que têm os governos, a prefeita está aqui falando, vários colocam suas dificuldades, o nosso prefeito em Rondonópolis infelizmente, deve ter acontecido alguma coisa, porque nós tivemos uma reunião a semana passada com ele, ele se comprometeu em estar aqui, nós conversamos, não é Senador Wellington? Domingo passado, não último antes de ontem, de manhã a gente conversando com o Senador Wellington, de tarde com o Senador Medeiros, conversamos com a bancada toda, pedindo o comprometimento para nos ajudar a fazer com que esse aeroporto, com que os aeroportos do Mato Grosso, que a concessão acontecesse. Nós queremos a concessão. Porque como eu estava dizendo, a sociedade precisa funcionar, nós precisamos de aeroporto, nós precisamos de estrada, nós precisamos de estrutura, nós pagamos altos impostos nesse país, está muito claro. Então aquilo que os governos não conseguem hoje por diversos motivos fornecer, vamos deixar a iniciativa privada fazer. Eu sou da iniciativa privada, e eu sei que a iniciativa privada é capaz de fazer, a gente fica muito contente sabendo que tem interessados, e, olha, sejam bem-vindos ao nosso estado, o estado realmente é um estado que vai crescer, que ninguém segura, nós somos a Califórnia dos Estados Unidos, e temos tudo pela frente, precisamos de estrutura. Vamos dar</p>

apoio para político, o nosso movimento em Rondonópolis não foi apolítico, ele é apartidário, tivemos o apoio de toda a bancada, praticamente toda a bancada, de todos que nós conversamos, porque a gente precisa do político, a gente precisa de vocês lá, precisa do pessoal da área pública funcionando, e fazendo aquilo que a sociedade precisa. Não é dando para a gente, não é ajudando um ou outro, não é fazendo o que um amigo pede. Não. Não. Precisa é ser rígido, precisa cumprir a lei, e quem está na área política, Senador Wellington, precisa fazer as coisas acontecerem, um cidadão está aqui doido para trabalhar. Então é isso que eu queria dizer para vocês, bem vindos os investidores, vocês vão gostar de Mato Grosso, e vamos fazer grandes negócios aqui, e gerar muita riqueza para esse estado, a sociedade está precisando, precisamos promover a melhoria da vida das pessoas, e nada como trazer bons empregos para trazer dignidade para o ser humano, para ele não precisar de bolsa de auxílio, ele tem que ter a sua dignidade, tem que chegar em casa e se sentir respeitado, e é isso que nós queremos. Obrigada.

RESPOSTA

A ANAC agradece a contribuição e informa que não há esclarecimentos a serem prestados.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
ROBERTO MENDONÇA
CONTRIBUIÇÃO
1) Menção à participação na Audiência
JUSTIFICATIVA
ROBERTO MENDONÇA – Boa tarde a todos. Eu só quero sugerir aqui que seja consignado nos autos, na ata dessa reunião, eu participo aqui não só do grupo de mulheres, como do observatório social de Rondonópolis que é uma ONG que vela pela correta aplicação dos recursos públicos. Então eu trouxe aqui para os senhores, o jornal edição de hoje, o jornal A Tribuna, o jornal da segunda maior cidade do estado, onde faz a menção da participação desta caravana, que eu acredito é a maior caravana de uma cidade contemplada com essa maravilha que será a concessão à iniciativa privada. Muito obrigado.
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que não há esclarecimentos a serem prestados.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
SHIRLEI MESQUITA
CONTRIBUIÇÃO
1) papel do aeroporto quanto a assumir o papel de Porto Seco.
JUSTIFICATIVA
<p>SHIRLEI MESQUITA - Boa tarde a todos. Quero cumprimentar a mesa, Senador, todos os nossos representantes políticos que estão aqui nesse dia dessa importância que já foi bem ressaltada. E na verdade a minha manifestação, eu gostaria de fazer perguntas, para poder termos alguns esclarecimentos. Nós vemos Rondonópolis, e aqui a gente vê que a população inteira se preocupa com a questão do aeroporto, nós gostaríamos de saber como é que fica Rondonópolis situado na questão, como o senador Wellington colocou, em relação à possibilidade de transporte de cargas, porque nós estamos em uma região que nós temos já a questão do terminal ferroviário, nós temos também o transporte rodoviário muito intenso, e nós sabemos que Rondonópolis tem se mostrado como um local em que esse atrativo de ser, de assumir essa posição de um porto seco. E nós entendemos que nossa cidade pode assumir esse papel, então essa primeira pergunta em relação ao papel do aeroporto quanto a assumir esse papel de Porto Seco. A minha segunda questão é em relação a desapropriação, que segundo edital, seria, ficaria a cargo da concessionária. Nós verificamos que a área do aeroporto de Rondonópolis, dentre os aeroportos que estão participando da concessão, é uma das menores áreas, então assim, como a gente entende que Rondonópolis é uma cidade que ela vai despontar no estado de Mato Grosso, por que ela tem um potencial de crescimento muito grande, e nós já vemos que a área do aeroporto é pequena para aquilo que Rondonópolis será daqui a poucos anos. Então nós gostaríamos de saber como é que seria feita essa concessão, se ela ficaria a cargo exclusivo da concessionária decidir sobre isso, ou se a população poderia ter, de alguma forma, a participação para poder caminhar nesse sentido, nesse futuro grandioso de Rondonópolis. E uma última pergunta, em relação às tarifas, porque se hoje Rondonópolis ainda não atinge um milhão de passageiros/ano ela estaria dentro daquela possibilidade da própria concessionária está estabelecendo valores das tarifas, e nós gostaríamos de saber se essa tarifa ela chegaria a um teto para ser igual, por exemplo, como é de Várzea Grande, ou se essa tarifa seria realmente liberada, ela seria ao livre arbítrio na concessionária. Eu agradeço muito pela participação, muito obrigada.</p>
RESPOSTA
<p>Agradecemos a sua contribuição e esclarecemos que os aeroportos podem processar, além das cargas aéreas, também cargas provenientes de outros meios de transportes, cabendo ao operador adotar as providências necessárias para a internacionalização e alfandegamento. Nesse sentido, a concessão vem facilitar esse processo pois as melhorias de infraestrutura e gestão promovidas pelo novo Concessionário facilitarão a operação desse tipo de serviço.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
SHIRLEI MESQUITA
CONTRIBUIÇÃO
2) em relação a desapropriação, que segundo edital, seria, ficaria a cargo da concessionária. como é que seria feita essa concessão? se ela ficaria a cargo exclusivo da concessionária decidir sobre isso, ou se a população poderia ter, de alguma forma, a participação.
JUSTIFICATIVA
N/A
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que, conforme preconiza o item 2.3 da minuta de Contrato de Concessão, o complexo aeroportuário será transferido à Concessionária no estado em que se encontra.</p> <p>Para tanto, importante observar os itens 4.1.4 a 4.1.6 do Anexo 2 à minuta de Contrato de Concessão, bem como seu Apêndice F, no qual se delimita as áreas de cada complexo aeroportuário que são de imissão imediata na posse (itens 1, 2 e 3) e aquelas em que medidas administrativas e/ou judiciais necessárias à regularização da posse devem ser realizadas pela Concessionária (item 4).</p> <p>Não obstante, registra-se que a necessidade e abrangência de eventuais desapropriações futuras, que extrapolem ao delimitado no acima mencionado Apêndice F, dependerão do plano de investimentos da Concessionária. Em face disso, julga-se que a Concessionária possuirá melhores condições de gerenciar essa demanda, razão pela qual foi estabelecido, em item 3.1.37 da minuta de Contrato de Concessão, sua responsabilidade por 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.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
SHIRLEI MESQUITA
CONTRIBUIÇÃO
3) em relação às tarifas, porque se hoje Rondonópolis ainda não atinge um milhão de passageiros/ano ela estaria dentro daquela possibilidade da própria concessionária está estabelecendo valores das tarifas, e nós gostaríamos de saber se essa tarifa ela chegaria a um teto para ser igual, por exemplo, como é de Várzea Grande, ou se essa tarifa seria realmente liberada, ela seria ao livre arbítrio na concessionária?
JUSTIFICATIVA
N/A
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e esclarece que nos aeroportos de menor porte, embora a Concessionária não esteja submetida a tetos tarifários, os usuários deverão ser consultados antes de aumentos tarifários e a ANAC terá a prerrogativa de suspender alterações tarifárias que não observem boas práticas de precificação e a consulta aos usuários ou que não estejam alinhadas aos interesses dos usuários finais. Dessa forma, entende-se que há mecanismos para garantir que seja praticada uma precificação adequada, que incentive o crescimento da demanda nesses aeroportos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
MIGUEL WEBER
CONTRIBUIÇÃO
1) Elogios a respeito da concessão
JUSTIFICATIVA
<p>MIGUEL WEBER - Boa tarde a todos. Eu primeiro queria fazer aqui um gesto de gratidão. De gratidão à vida, de gratidão a cada um que aqui está, de gratidão daquele que largou os seus afazeres para contribuir para esta audiência pública, gratidão por essa equipe que se dispôs a fazer esses trabalhos e, sobretudo, externar a nossa gratidão a Deus, independente seu credo, da sua religião, se aqui você está é porque ele permitiu. Então eu queria pontuar para a gente aproveitar o máximo esse evento, para a gente sair daqui com um alinhamento positivo. E é impossível a gente falar de gratidão sem externar gratidão a quem abriu Mato Grosso, né? Se aqui vocês estão sentados hoje, se nós estamos sentados aqui é porque alguém teve essa ousadia, e eu quero fazer in memoria a duas pessoas importantes que tiveram no Agro, que foi André Magi e o senhor Lacir de Moraes, e na linha de pesquisa, Odilinho, eu quero fazer jus aqui a nosso irmão Daryl. Se hoje vocês estão sentados aqui, e eu aqui falando, a gente deve muito essas pessoas, primeiro falecido Daryl sempre tinha com ele assim que é possível ter um mundo melhor, e melhorar a vida das pessoas através das pesquisas, e melhoramento genético. Eu quero fazer uma analogia ao que nós estamos passando hoje aqui, que a semente lançada aqui hoje, é a privatização dos aeroportos. E que essas guerreiras meninas, eu não vou dizer as senhoras, mas são as meninas de Rondonópolis que abraçaram isso, e com muita fé e muita garra essa semente, Odilinho, eu diria que ela é uma semente básica, e de boa germinação, de excepcional germinação, sabe por quê? Os responsáveis para germinar isso estão aqui, e está aqui cada um com a sua contribuição. O Senador Wellington com a sua contribuição, os deputados, os prefeitos, a sociedade, e Graças a Deus que a gente vive em um país democrático, e diz assim, não é Senador Wellington? Que o poder emana do povo. Então não fique constrangido de chegar aqui e falar a sua posição, porque o poder está na mão do Povo, ele que vota, bem colocado por você aqui, q tinha um ditado que o seu André sempre falava para nós: “eu nunca quero ajuda do governo, única coisa que eu quero que ele não me atrapalhe”, então a gente gostaria que toda a contribuição que a sociedade pode manifestar que está presente, e a gente espera do governo, a contrapartida que tenha êxito nisso, e que Oxalá os investidores venham aqui e abrace essa oportunidade. Sem dúvida nenhuma é o estado de maior oportunidade nós temos para investimento, já foi colocado os números aqui, e quero agradecer aqui a presença do nosso companheiro Stanley, que junto a outras ações comunitária lá em Rondonópolis nos ajudou muito pela OAB, Doutora Shirley, e todos aqui. Eu quero cumprimentar o Rodrigo, nosso Secretário de Trânsito que também está aqui presente, e mostra aqui que a gente está aqui para somar, e juntos nós encontramos uma saída. Obrigado.</p>
RESPOSTA

A ANAC agradece a contribuição e informa que não há esclarecimentos a serem prestados.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
ODÍLIO
CONTRIBUIÇÃO
1) Fala para que os investidores acreditem no Mato Grosso
JUSTIFICATIVA
<p>ODÍLIO - Boa tarde a todos, cumprimentando a mesa, Senador Wellington, a todos os políticos. Vocês que estão aqui presentes. Eu vim falar aqui em nome da Fundação Mato Grosso, eu sou presidente do Conselho da Fundação Mato Grosso, que é um órgão, uma entidade que há muitos anos contribui com a pesquisa, com o principal negócio do Mato Grosso que é o agronegócio, e Miguel lembrou bem do Daryl, né? Nosso Baluarte. Infelizmente falecido, e que acreditava muito no Mato Grosso, e que fez o Agro chegar aonde chegou. Gostaria de falar com os investidores. Os investidores acreditem no Mato Grosso. O Mato Grosso está aí mostrando ano a ano o crescimento, um crescimento pujante e que para mim está mal começando. Agora nós estamos entrando, a expansão da agricultura vai continuar, continua em algumas fronteiras, mas mais do que isso, nós estamos começando já com algumas áreas importantes de verticalização do nosso produto agrícola, ou seja, com uma geração de riqueza cada vez maior. A Fundação Mato Grosso Ela traz hoje squisadores, não só nosso, levando conhecimento para todas as regiões, e sente sim a dificuldade da logística para levar esses pesquisadores, levar esse conhecimento para todas as regiões do estado, e por isso a importância desses aeroportos, mas também traz pesquisadores do Brasil inteiro, do mundo inteiro, e às vezes tem dificuldade em trazer esse pessoal. Esse pessoal traz conhecimento, traz qualificação para o povo do Mato Grosso, para a população que melhora a qualidade da mão de obra nossa, e que melhora daí, aumenta a possibilidade de emprego, emprego de melhor qualidade. Então, investidores eu acho que o momento é esse, aproveitem a oportunidade, porque Rondonópolis, falando especificamente, é um lugar de serviços, cada vez vai crescer mais, porque ela está bem na área agro, tem a ferrovia ali e tem universidades. Nós temos um Centro de Ensino hoje em Rondonópolis, Universidade Federal agora também, ou seja, um Centro de Ensino, e nós agora vamos verticalizar cada vez mais, ou seja, nós temos um mont de oportunidade. Então é uma demanda reprimida que nós gostaríamos muito que vocês investissem junto com a gente que está aqui no Mato Grosso a tantos anos, e acreditamos que nós vamos desenvolver muito mais com a vinda de vocês para administrar esses aeroportos. Muito obrigado.</p>
RESPOSTA
A ANAC agradece a contribuição e informa que não há esclarecimentos a serem prestados.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
CESAR MIRANDA
CONTRIBUIÇÃO
1) Elogios a respeito da concessão
JUSTIFICATIVA
<p>CESAR MIRANDA – Boa tarde a todos. Eu gostaria de cumprimentar a mesa em nome da Dra. Ana Mota, minhas senhoras e meus senhores. Eu não ia nem falar, mas ouvindo aqui os meus antecessores, achei por bem trazer a palavra da Prefeita Lucimar Campos também, e dizer ao pessoal da ANAC que aqui em Várzea Grande, a nossa Prefeita ela tem um lema: “tudo é para ontem”. E a gente espera que vocês também tragam tudo isso que está sendo falado aqui para ontem. Perder aqui, falar em aeroportos, em investimentos, isso todos já sabem, eu não acredito que tenham ninguém aqui nessa sala ou no Estado de Mato Grosso que não concorde que a privatização dos aeroportos, como das estradas e de outros meios de infraestrutura, de transporte, de locomoção seja o caminho mais rápido. Não é nem a questão se o Estado é competente para administrar, tem dinheiro ou não tem, porque administrar não é difícil, Várzea Grande é a prova disso, com poucos recursos está fazendo. Nós hoje temos cem obras em andamento aqui em Várzea Grande, um muni pio pobre, em recuperação. Administrar é escolher prioridades, e a prioridade em um governo, tem que ser fora de saúde, educação, saúde, segurança, tem coisas que tem que ser passado para a iniciativa privada mesmo. Então eu acho que essa parceria entre o público e o privado, onde o público dá as condições, para que o privado possa desenvolver as suas atividades fins, para onde eles são capacitados, aonde eles têm expertise, e mais, onde eles possam agregar pessoas com qualidade dentro desse trabalho, é o que o estado, o município, e a União tem que fazer. Gostaria de fazer dois registros. Nesses meus 30 anos de Mato Grosso, eu vi um companheiro falar do Seu André Maggi, e de um outro senhor, que me perdoe, eu não tive a oportunidade de conhecer, eu conheci o senhor André. Dois grandes homens, como outros, Eri Pepino, Ariosto da Riva e tantos outros, eu não acredito que ninguém seja o salvador da pátria. As soluções são encontradas com isso aqui, com a união de todos, todos os governos foram e são importante em algum momento, todos os parlamentares, falar em infraestrutura e Mato Grosso é falar em Wellington Fagundes. Quem é que lembra dos últimos 20 anos, qualquer coisa em termos de infraestrutura rodoviária, de logística, que não tivesse a frente o Wellington Fagundes? Mas ele fez isso sozinho? Não. Ele teve a coragem de enfrentar os desafios, de correr atrás, de buscar soluções junto ao governo federal, aos governos estaduais, fossem eles quem fosse, estar à frente buscando as soluções. Então tudo o que a gente conseguir para o nosso Mato Grosso, para dar a infraestrutura vai ser um trabalho de união, e nesse trabalho de União, os senhores da mesa, os senhores podem contar com a prefeita do município de Várzea Grande, aonde fica realmente o aeroporto, né? A gente inclusive, tem pedidos a Infraero, para quando os aviões, observe por favor, viu Senador? Quando tiver pousando falar: “estamos pousando no Aeroporto Internacional de Várzea Grande, região do Vale do Rio Cuiabá”, porque o aeroporto</p>

fica em Várzea Gra e. Então eu quero dizer a vocês o seguinte, Várzea Grande estará sempre ao lado daquilo que é transparente, que é correto, e nada disso estaria acontecendo também, se Várzea Grande não tivesse administração que tem hoje, como Sinop, eu não sei aonde a prefeita, ela deve ter saído, e outras cidades que estão fazendo o seu dever de casa, botando as suas contas em dia, dando transparência, para que possam inclusive, receber esse investimento. A Prefeitura de Várzea Grande está sempre de portas abertas. A Prefeita Lucimar está disposta a dar todo e qualquer apoio que for necessário, desde que seja do jeito que ela gosta de falar, “para ontem”. Então, por favor, vamos correr com isso. Muito obrigado.

RESPOSTA

A ANAC agradece a contribuição e informa que não há esclarecimentos a serem prestados.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
RODRIGO
CONTRIBUIÇÃO
1) Elogios a respeito da concessão
JUSTIFICATIVA
<p>RODRIGO - Boa tarde a todos. Cumprimentar a mesa na pessoa da Ana Mota, e obrigado pela gentileza de me chamar aí em uma repescagem. Tive que atender um telefonema ali, e infelizmente perdi a hora de falar. Mas é importante, cumprimentando também o senador Wellington Fagundes, cumprimentar o Marcelo representante aqui do Governo do Estado, todas as autoridades presentes, cumprimentar meu querido povo de Rondonópolis, maior caravana aqui nessa audiência. Nós tivemos aqui uns 15 dias atrás na oportunidade com o Governador, e eu disse para ele: “olha o quanto que o aeroporto é importante para o município de Rondonópolis. As pessoas saem de Rondonópolis, viajam por essa rodovia perigosa”, inclusive vimos um acidente, para que? Para mostrar que nós queremos um aeroporto de qualidade. Rondonópolis é uma cidade importante pujante em relação a sua economia, segunda economia do Estado, uma cidade que é a pouco tempo teve o investimento do grande, de um grande porto ferroviário, que trouxe mais divisa ao nosso municípi Mas nós estamos um pouco isolados na questão da aviação. O aeroporto de Rondonópolis é um aeroporto municipal, um aeroporto que dá uma despesa para o município de quase dois milhões de reais por ano, do que arrecada com o que gasta a um saldo negativo de mais ou menos isso, e Rondonópolis com essas... aeroporto é uma coisa que tem que ser gerido com bastante técnica, e bastante conhecimento, e às vezes há essas trocas de gestão municipal, e o governo, o governo municipal, o governo estadual, o governo federal é mau gestor, infelizmente existem coisas que o governo tem que terceirizar, tem que participar, tem que partir para a iniciativa privada, e essas terceirizações, essas parcerias, estão fomentando o desenvolvimento do nosso país. Então eu acredito que o Governo está dando o passo correto nessa privatização dos aeroportos, e esse modelo de fazer em bloco, colocando aeroportos menores junto com aeroportos com mais atrativos, nós vamos criar até uma forma de, quem for ganhar essa licitação, fazer de modelos que esses aeroportos menores começam a funcionar como até extensão dos maiores. E isso vai trazer desenvolvimento, trazer mais voos a Rondonópolis, porque mais da metade da população que pega voo em Rondonópolis parte ou chega em Cuiabá, depois encara aí 210 quilômetros de estrada, infelizmente, alguns não chegam em casa. Então é importante que esses voos saem e cheguem também em Rondonópolis. Então é só para deixar aqui a nossa participação, e dizer que Rondonópolis, com quem eu converso apoia a questão dessa parceria pública privada, essas privatizações, dessas concessões e principalmente, uma área acertada, que é uma área muito técnica que é a Aviação Civil no nosso país. Muito obrigado.</p>
RESPOSTA

A ANAC agradece a contribuição e informa que não há esclarecimentos a serem prestados.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
BIANCA ARALDE
CONTRIBUIÇÃO
1) o que será feito dos investimentos obrigatórios, se o aeroporto já possui uma das intervenções obrigatórias.
JUSTIFICATIVA
<p>BIANCA ARALDE – Boa tarde a todos. Primeiramente boa tarde a banca e a todos que estão aqui presentes. Eu entendo que é um momento muito importante para, não só para a cidade, como para a cidade de Rondonópolis, que é da qual eu entendo do aeroporto que eu entendo, como do estado inteiro. Me desculpe se, tiver alguma gafe, eu não costumo me pronunciar em público, eu até tinha pedido para conversar ali no cantinho, e não deixaram muito. Mas é um questionamento meu que eu tenho, caso puder, vocês puderem me esclarecer mais tarde. Eu vi nas intervenções obrigatórias que em todos os aeroportos dos estados são bem semelhantes: Sinop, Alta Floresta, até o de Cuiabá, com algumas peculiaridades com a pista. A minha pergunta é uma relação técnica que é da área que eu conheço, que eu sei que alguns aeroportos já possuem, eu falo principalmente de Rondonópolis, algumas dessas obrigações. Eu gostaria de saber em relação, o que será feito dos investimentos obrigatórios, se o aeroporto já possui uma das intervenções obrigatórias, que seriam, se é... enfim, eu gostaria de saber, a partir daí, o que aconteceria? E também se vocês pudessem explanar um pouco mais da parte de transição, porque aqui eu sei que, além de mim tem bastante outras pessoas que trabalham e sabem a realidade realmente do aeroporto, que está lá dentro todo dia. Então eu gostaria de saber também se vocês pudessem explanar um pouco mais da parte transitória, quando sai da mão da prefeitura, do estado, e passa para a mão do privado. Como é feito isso. Obrigada.</p>
RESPOSTA
<p>Agradecemos a contribuição. Em relação aos investimentos obrigatórios, conforme previstos no Contrato de Concessão, esclarecemos que estes serão cobrados apenas se inexistentes. No caso de o aeroporto já dispor de determinada infraestrutura constante do rol de investimentos previstos, tal infraestrutura, se estiver em condições adequadas de conservação e funcionamento, deverá ser computada no momento da verificação do atendimento ao requisito contratual relacionado. Ou seja, se o aeroporto já dispõe de determinado item, não será cobrada instalação de equivalente, com tanto que este já atenda à finalidade daquele que é exigido no Contrato de Concessão.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
BIANCA ARALDE
CONTRIBUIÇÃO
2) explanar um pouco mais da parte transitória, quando sai da mão da prefeitura, do estado, e passa para a mão do privado. Como é feito isso?
JUSTIFICATIVA
N/A
RESPOSTA
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que, de acordo com o que preceitua o item 2.20 do Contrato de Concessão, implementadas as condições estabelecidas para fins de eficácia do Contrato de Concessão, terá início a Fase I-A, que corresponde aos procedimentos de transferência das operações do Aeroporto entre o operador anterior e o novo operador. As obrigações contratuais referentes aos estágios contemplados na fase de Transição estão descritas na Seção V – Das Fases de realização do Objeto do Contrato de Concessão, sendo que o Estágio 1 corresponde a entrega e aprovação do Plano de Transferência Operacional – PTO do novo operador e o Estágio 2 consiste na etapa de operação assistida, estabelecendo algumas atividades a serem executadas pela Concessionária, em especial, as relacionadas à constituição do Comitê de Transição, treinamento e mobilização de mão-de-obra e garantia de que hajam itens de estoque necessários para iniciar a assunção das atividades do Aeroporto. O Estágio 2 terá duração mínima conforme o porte do aeroporto e de acordo com as previsões disposta no item 2.22.1 do Contrato de Concessão, e durante este estágio, o item 2.22.2 do Contrato estabelece que “(...) caberá ao Operador Aeroportuário anterior continuar a executar suas atividades, sendo acompanhada pelos prepostos da Concessionária”. Ainda durante a transição, e conforme estabelece o item 2.22.7: “os empregados do Operador Aeroportuário anterior continuarão na condição de contratados do respectivo Operador, conforme estrutura organizacional vigente, não cabendo à Concessionária qualquer despesa relativa a estes empregados. O Operador deverá apenas informar os custos trabalhistas e previdenciários do respectivo Aeroporto à Concessionária”. Encerrado o Estágio 2 da Fase I-A, a Concessionária passa a ser a responsável pela operação do Aeroporto. Por fim, e ainda com relação as questões relacionadas à transição, o Anexo 7 do Contrato de Concessão determina que, 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, durante toda a transição, a Concessionária deverá ser capaz de coordenar, juntamente com o Comitê de Transição a ser liderado por ela, a participação de representantes de órgãos públicos e entidades que atuam no aeroporto, de modo a criar um relacionamento positivo com todos os interessados-chave; conhecer os valores e prioridades dos interessados; e iniciar um processo</p>

contínuo de diálogo e participação dos interessados na implantação de um programa de melhoria contínua do Aeroporto.