

RELATÓRIO DE ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES REFERENTES À AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 16/2012

**Proposta de edição de resolução estabelecendo
critérios e procedimentos para alocação de áreas
aeroportuárias.**

**As contribuições foram recebidas pela ANAC por meio de
formulário próprio, disponível no sítio da ANAC –
www.anac.gov.br, durante o período da audiência pública.**

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	5
2. ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES	7
2.1. Contribuição nº 01	7
2.2. Contribuição nº 02	10
2.3. Contribuição nº 03	10
2.4. Contribuição nº 04	11
2.5. Contribuição nº 05	12
2.6. Contribuição nº 06	14
2.7. Contribuição nº 07	16
2.8. Contribuição nº 08	18
2.9. Contribuição nº 09	19
2.10. Contribuição nº 10	20
2.11. Contribuição nº 11	22
2.12. Contribuição nº 12	24
2.13. Contribuição nº 13	29
2.14. Contribuição nº 14	31
2.15. Contribuição nº 15	33
2.16. Contribuição nº 16	34
2.17. Contribuição nº 17	36
2.18. Contribuição nº 18	38
2.19. Contribuição nº 19	40
2.20. Contribuição nº 20	42
2.21. Contribuição nº 21	43
2.22. Contribuição nº 22	44
2.23. Contribuição nº 23	45
2.24. Contribuição nº 24	45
2.25. Contribuição nº 25	47
2.26. Contribuição nº 26	48
2.27. Contribuição nº 27	49
2.28. Contribuição nº 28	50
2.29. Contribuição nº 29	52
2.30. Contribuição nº 30	54
2.31. Contribuição nº 31	55
2.32. Contribuição nº 32	56
2.33. Contribuição nº 33	57



2.34. Contribuição nº 34	58
2.35. Contribuição nº 35	59
2.36. Contribuição nº 36	60
2.37. Contribuição nº 37	61
2.38. Contribuição nº 38	62
2.39. Contribuição nº 39	63
2.40. Contribuição nº 40	64
2.41. Contribuição nº 41	65
2.42. Contribuição nº 42	67
2.43. Contribuição nº 43	68
2.44. Contribuição nº 44	70
2.45. Contribuição nº 45	72
2.46. Contribuição nº 46	74
2.47. Contribuição nº 47	75
2.48. Contribuição nº 48	81
2.49. Contribuição nº 49	83
2.50. Contribuição nº 50	85
2.51. Contribuição nº 51	87
2.52. Contribuição nº 52	97
2.53. Contribuição nº 53	98
2.54. Contribuição nº 54	108
2.55. Contribuição nº 55	110
2.56. Contribuição nº 56	113
2.57. Contribuição nº 57	114
2.58. Contribuição nº 58	115
2.59. Contribuição nº 59	116
2.60. Contribuição nº 60	118
2.61. Contribuição nº 61	120
2.62. Contribuição nº 62	121
2.63. Contribuição nº 63	122
2.64. Contribuição nº 64	123
2.65. Contribuição nº 65	124
2.66. Contribuição nº 66	125
2.67. Contribuição nº 67	126
2.68. Contribuição nº 68	128
2.69. Contribuição nº 69	130
2.70. Contribuição nº 70	132
2.71. Contribuição nº 71	134



2.72. Contribuição nº 72	136
2.73. Contribuição nº 73	137
2.74. Contribuição nº 74	145
2.75. Contribuição nº 75	147
2.76. Contribuição nº 76	148
2.77. Contribuição nº 77	152
3. CONCLUSÃO	156

1. INTRODUÇÃO

A proposta de Resolução que estabelecerá critérios e procedimentos para a alocação de áreas aeroportuárias e revogará a Resolução nº 113, de 22 de setembro de 2009, foi submetida à Audiência Pública em 31 de maio de 2011, conforme Aviso de Audiência Pública nº16/2012 publicado no Diário Oficial da União nº105, Seção 3, página 6.

O prazo para o envio das contribuições foi definido, inicialmente, para até às 18 horas do dia 10 de junho de 2012. Em 13 de junho de 2012, foi publicada, no Diário Oficial nº 113, seção 3, página 3, a prorrogação do prazo, para até o dia 30 de junho de 2012, para o encaminhamento das contribuições relativas à proposta de edição da resolução em pauta.

Durante este período os documentos foram colocados à disposição do público em geral no site desta Agência na internet, no endereço <http://www.anac.gov.br/transparencia/audienciaspublicas.asp>. As contribuições foram encaminhadas à Agência por meio de formulário eletrônico próprio disponível no sítio acima indicado.

Conforme disposto no Decreto nº 5.731, de 20/3/2006, 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.

Este relatório contempla a apresentação e apreciação das manifestações recebidas dentro do período de audiência pública estabelecido, nos termos definidos no Aviso de Audiência Pública nº 04/2012.

Durante o período da audiência pública, foram recebidas 77 (setenta e sete) contribuições de diferentes entes regulados e membros do governo, cujas avaliações são aqui apresentadas. Foi recebida uma contribuição pelo canal Fale com a ANAC, em 9 de junho de 2012. Esta contribuição, mesmo não tendo sido enviada pelo formulário eletrônico disponibilizado no *site* da ANAC, foi considerada neste relatório.

Neste Relatório será mantida a estrutura do formulário de contribuição, com os campos: de identificação do colaborador, com a informação do trecho da minuta a ser discutido e com o trecho sugerido para alteração ou inclusão e sua justificativa. Adicionou-se ao formulário em tela um campo denominado “Resposta da ANAC”, onde se apresenta o resultado das avaliações, bem como as justificativas para aceitação ou rejeição das alterações sugeridas durante o período em que a proposta de resolução permaneceu disponível em audiência pública.

Muitas contribuições recebidas foram enviadas na forma de documentos anexos. Estes anexos não seguiram o padrão proposto no formulário, contendo informações de naturezas variadas. Das contribuições enviadas nos anexos, algumas foram feitas sobre o texto da minuta da resolução e sem justificava que embasasse as alterações propostas; outras foram textos longos que não apontavam de forma clara as modificações que estavam sendo propostas. Neste caso, esta Agência dedicou esforços na identificação das modificações propostas e destacou das contribuições enviadas em anexos os aspectos e assuntos sobre os quais estavam sendo propostas alterações. Os pontos analisados dessas contribuições foram destacados no formulário referente a cada contribuição neste relatório. Os textos integrais dos anexos às contribuições foram inseridos no Anexo deste relatório.

A seguir são apresentados todos os formulários de contribuição recebidos, assim como as respostas a cada sugestão.

2. ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES

2.1. Contribuição nº 01

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 1	
Dados do colaborador	
Nome: Luis Felipe de Oliveira	
Organização: International Air Transport Association - IATA	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 19	
Esclarecimento	
<p>Impacto do arrendamento fixo e variable nos custos do QAV no Brasil Junho de 2012</p> <p>Introdução Na grande maioria dos aeroportos no mundo o sistema de abastecimento de combustíveis de um aeroporto, que inclui tanques de combustível, hidrantes, acessos e áreas de estacionamento de carros tanque é tratado como uma atividade essencial do aeroporto, e para isto paga um fee normalmente baseado em um valor fixo pelo litro, galão ou metro cúbico de combustível de aviação consumido neste aeroporto. Normalmente este “fee” é chamado de “fuel concession fee” ou simplesmente “airport fee”, e basicamente cobra das Cias distribuidoras de petróleo um valor fixo por galão ou por metro cúbico de produto consumido neste aeroporto. No Brasil este fee é composto de duas partes chamadas de Arrendamento Fixo e Arrendamento Variável. Os mesmos eram regulados por uma antiga Portaria do ministério da Aeronáutica Portaria nº 774 de 13 de Novembro de 1997 definia as áreas de combustíveis como Atividades Operacionais Acessórias Art. oito, II, bem como definia seus valores de acordo com o Art. 14, II Paragrafo 2º. Os valores pagos eram definidos em relação à área ocupada pela cia de petróleo em reais por metro quadrado (variava de acordo com a categoria do aeroporto), e adicionalmente um percentual de 1,1% do valor do preço refinaria definido pela Petrobras para esta determinada região. Além disto, as áreas as áreas destinadas ao abastecimento de aeronaves não necessitavam ir a concorrência pública, devido ao seu caráter de serviço essencial a atividade aeroportuária, bem como a alta qualificação técnica exigida dos provedores de serviços limitando-os aos grandes distribuidores de combustíveis nacionais e internacionais presentes no país. Estas empresas necessitam fazer investimentos de longo prazo, possuírem expertise técnico, além de seguros internacionais de valores elevados para cobrir eventuais acidentes envolvendo aeronaves, respectivos danos a passageiros a terceiros no solo. Os valores cobrados em arrendamento fixo e variável são automaticamente transladados ao preço do QAV no aeroporto em questão, já que os mesmos fazem parte de uma fórmula de preços do QAV que é aplicada a todas as cias aéreas de transporte regular. Sendo assim, os valores aplicados pelo</p>	

arrendamento fixo e variável são ao final pago pelas cias aéreas e em último caso pelos próprios passageiros. A inclusão deste item na Resolução 113 da ANAC, que estabelece critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias, se faz necessária porque hoje o entendimento não incluiu as áreas concessionadas aos combustíveis de aviação como áreas essenciais. De acordo com o critério atual o concessionário do aeroporto (Público ou Privado) é a entidade responsável por definir tais valores a serem cobrados das distribuidoras de combustíveis. Como o combustível é essencial ao voo de uma aeronave, se torna fundamental que estes valores sejam regulamentados pelas autoridades responsáveis, já que

Resposta ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que, conforme exposto na Justificativa que acompanhou a proposta ora em discussão, a Resolução nº 113, de 22 de setembro de 2009, buscou conferir liberdade ao administrador aeroportuário para que este negociasse livremente o preço das áreas e as alocasse de maneira eficiente. Contudo, o poder de monopólio na oferta de áreas aeroportuárias detido pelo gestor aeroportuário lhe confere a possibilidade de retirar grande parte do excedente dos usuários do aeroporto. Para resolver este problema, a Resolução nº 113 criou também a opção de migração entre as áreas de utilização compartilhada e em exclusividade, e a regra de precificação das áreas compartilhadas. Note que este mecanismo se aplicava apenas às áreas elencadas no art. 5º da referida Resolução, não abrangendo, portanto, as áreas de abastecimento de aeronaves.

Porém, após muitas discussões dentro da Agência (muitas delas motivadas pelo processo de concessão de Guarulhos, Viracopos e Brasília) e contribuições de diversos agentes de mercado, houve uma mudança de entendimento acerca da forma de abordar esse problema. Entende-se que não é necessária uma intervenção a priori neste caso, e que a Agência deve intervir somente quando os agentes de mercado não conseguirem resolver seus conflitos. Assim, propõe-se uma modalidade de regulação conhecida como regulação por ameaça, que permite que conflitos sejam resolvidos preferencialmente pelos próprios entes regulados, deixando a intervenção apenas para o caso em que o aeroporto esteja efetivamente abusando da sua condição de monopolista.

A ANAC reconhece que os agentes do mercado são quem têm as melhores condições de estabelecer os critérios e a metodologia para a precificação das áreas. Porém, a ANAC também entende que a partir do momento em que o aeroporto abuse de sua posição dominante, o regulador deve atuar para resolver ou atenuar a falha de mercado, podendo até mesmo adotar algumas das opções sugeridas.

Contudo, com vistas a aumentar a transparência e facilitar a fiscalização de eventuais práticas abusivas por parte dos operadores de aeródromo, a ANAC acatará a proposta de estabelecer que o preço específico que remunera a utilização das áreas destinadas às atividades de abastecimento de aeronaves seja fixado com base no volume de combustível comercializado pelas distribuidoras. Note que esta fixação não limita a priori a atuação do operador do aeródromo, uma vez que ele terá liberdade para estabelecer o preço por unidade de volume.

Ressalta-se que, conforme o parágrafo 4º, do art. 11. da Resolução, uma eventual regulamentação dos preços relativos à utilização das áreas destinadas às atividades operacionais será antecedida de ampla discussão pública, e que este será o momento adequado para a discussão da melhor opção para precificação de cada área.

Além disso, cumpre observar que a minuta em questão permite a regulação de preço de um

conjunto de áreas maior do que aquele contemplado pela Resolução nº 113, abrangendo inclusive as áreas destinadas ao abastecimento de aeronaves.

Ademais, entende-se que a caracterização das áreas destinadas ao sistema de abastecimento de combustíveis como essenciais não é necessária para atender os objetivos da norma. Com efeito, a própria contribuição não apresenta quais seriam as implicações de tal modificação.

Apesar da ausência dessa caracterização, a ANAC reconhece, como não poderia deixar de ser, o caráter de essencialidade, para a regular operação do transporte aéreo, das áreas destinadas ao sistema de abastecimento de combustíveis. Conforme se pode observar na própria minuta proposta, as áreas para abastecimento encontram-se no grupo das áreas destinadas às atividades operacionais, o que já demonstra que a Agência reconhece a relevância das referidas áreas.

Contribuição parcialmente acatada.

2.2. Contribuição nº 02

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 2	
Dados do colaborador	
Nome: GUSTAVO HENRIQUE ALBRECHT	
Organização: Helistar Taxi Aéreo	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 5º	
Esclarecimento	
Este artigo destina-se unica e exclusivamente aos adm onde operam as empresas regulares...minoria dos aeródromos públicos... Quando teremos uma legislação compatível com a utilização de áreas nos aeródromos onde operam apenas empresas de Taxi Aéreo e a Aviação Privada???	
Resposta ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que conforme exposto na Justificativa que acompanhou a proposta ora em discussão, a Resolução nº 113, de 22 de setembro de 2009, buscou conferir prioridade de acesso às áreas de infraestruturas escassas. A minuta em questão mantém esse objetivo e torna mais claro que as regras de distribuição se aplicam apenas quando se verifica escassez de aéreas pelas empresas de transporte aéreo regular.</p> <p>Se não for observada escassez no aeroporto, as áreas referidas no art. 3º da Resolução, deverão ser distribuídas conforme critério estabelecido pelo operador do aeródromo, observando a seguinte ordem de prioridade:</p> <p>I - empresas exploradoras de serviço de transporte aéreo público não regular;</p> <p>II - empresas exploradoras de serviços auxiliares ao transporte aéreo e de abastecimento de aeronaves; e</p> <p>III - demais exploradoras de serviços e pessoas físicas.</p>	
Contribuição não acatada.	

2.3. Contribuição nº 03

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 3	
Dados do colaborador	
Nome: GUSTAVO HENRIQUE ALBRECHT	
Organização: Helistar Taxi Aéreo	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 6º	
Esclarecimento	
Este artigo destina-se unica e exclusivamente aos adm onde operam as empresas regulares...minoria dos aeródromos públicos... Quando teremos uma legislação compatível com a utilização de áreas nos aeródromos onde operam apenas empresas de Taxi Aéreo e a Aviação Privada???	
Resposta ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que conforme exposto na Justificativa que acompanhou a proposta ora em discussão, a Resolução nº 113, de 22 de setembro de 2009, buscou conferir prioridade de acesso às áreas de infraestruturas escassas. A minuta em questão mantém esse objetivo e torna mais claro que as regras de distribuição se aplicam apenas quando se verifica escassez de aéreas pelas empresas de transporte aéreo regular.</p> <p>Se não for observada escassez no aeroporto, as áreas referidas no art. 3º deverão ser distribuídas conforme critério estabelecido pelo operador do aeródromo, observando a seguinte ordem de prioridade:</p> <p>I - empresas exploradoras de serviço de transporte aéreo público não regular;</p> <p>II - empresas exploradoras de serviços auxiliares ao transporte aéreo e de abastecimento de aeronaves; e</p> <p>III - demais exploradoras de serviços e pessoas físicas.</p>	
Contribuição não acatada.	

2.4. Contribuição nº 04

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 4	
Dados do colaborador	
Nome: GUSTAVO HENRIQUE ALBRECHT	
Organização: Helistar Taxi Aéreo	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 7º	
Esclarecimento	
Quando num aeródromo Público onde operam apenas empresas de Taxi Aéreo houver mais de 50% da área do aeródromo não edificada e houver grande solicitação de hangares por empresas que querem iniciar suas operações naquele adm, porque a INFRAERO não urbaniza estas áreas para oferecer??Ao invés disto fica pressionando as empresas já existentes ameaçando-as de não renovar o contrato para cedê-lo às empresas que chegam? É o que ocorre em SBJR	
Resposta ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que o artigo tinha a intenção de possibilitar o investimento em terminais de carga ou passageiros pelas empresas de serviços aéreos. O objetivo é permitir que empresas aéreas utilizem a estratégia de hub-and-spoke tendo sua base operacional em lugares em que hoje não apresentem a infraestrutura adequada, desde que elas estejam dispostas a investir nessas localidades.</p> <p>Todavia, as dificuldades operacionais relativas ao cumprimento do texto do inciso I do art 7º, para as quais algumas contribuições desta audiência pública chamaram a atenção, podem ser intransponíveis e até tornar o mecanismo inócuo.</p> <p>Assim, o artigo será suprimido. Entende-se que esta Resolução não deva tratar do tema, e que o conjunto de regras sobre a possibilidade de construção, manutenção e exploração de terminais de passageiros ou carga por parte de empresas aéreas deve ser aperfeiçoado, podendo até ser objeto de uma regulamentação específica.</p>	
Contribuição não acatada.	

2.5. Contribuição nº 05

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 5	
Dados do colaborador	
Nome: GUSTAVO HENRIQUE ALBRECHT	
Organização: Helistar Taxi Aéreo	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 12	
Esclarecimento	
<p>Pelo paragrafo Unico, o contarto "poderá" ser renovado enquanto existir a outorga...de quem é a decisao? como está a INFRAERO terá o direito de licitar um hangar ocupado por uma empresa de Táxi Aéreo, no vencimento do contrato...se esta empresa perder a licitação, a INFRAERO terá decretado o fim da empresa...o que seu proprietário fará com as aeronaves, sem hangar para guardá-las nem lugar no pátio para pernoite? Dispensará seus pilotos , mecânicos e pessoal administrativo?? Tudo isto para dar lugar a outra empresa do mesmo gênero? Porque nao vincular a renovação do contrato à manutenção do CHETA pela empresa???</p>	
Resposta ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que o artigo a que se refere a contribuição foi excluído. Vide contribuição da SEAE.</p> <p>Contribuição não acatada.</p>	

2.6. Contribuição nº 06

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 6	
Dados do colaborador	
Nome: Luis Felipe de Oliveira	
Organização: International Air Transport Association - IATA	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 19	
Esclarecimento	
Segue arquivo anexo	
Resposta ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que, conforme exposto na Justificativa que acompanhou a proposta ora em discussão, a Resolução nº 113, de 22 de setembro de 2009, buscou conferir liberdade ao administrador aeroportuário para que este negociasse livremente o preço das áreas e as alocasse de maneira eficiente. Contudo, o poder de monopólio na oferta de áreas aeroportuárias detido pelo gestor aeroportuário lhe confere a possibilidade de retirar grande parte do excedente dos usuários do aeroporto. Para resolver este problema, a Resolução nº 113 criou também a opção de migração entre as áreas de utilização compartilhada e em exclusividade, e a regra de precificação das áreas compartilhadas. Note que este mecanismo se aplicava apenas às áreas elencadas no art. 5º da referida Resolução, não abrangendo, portanto, as áreas de abastecimento de aeronaves.</p> <p>Porém, após muitas discussões dentro da Agência (muitas delas motivadas pelo processo de concessão de Guarulhos, Viracopos e Brasília) e contribuições de diversos agentes de mercado, houve uma mudança de entendimento acerca da forma de abordar esse problema. Entende-se que não é necessária uma intervenção a priori neste caso, e que a Agência deve intervir somente quando os agentes de mercado não conseguirem resolver seus conflitos. Assim, propõe-se uma modalidade de regulação conhecida como regulação por ameaça, que permite que conflitos sejam resolvidos preferencialmente pelos próprios entes regulados, deixando a intervenção apenas para o caso em que o aeroporto esteja efetivamente abusando da sua condição de monopolista.</p> <p>A ANAC reconhece que os agentes do mercado são quem têm as melhores condições de estabelecer os critérios e a metodologia para a precificação das áreas. Porém, a ANAC também entende que a partir do momento em que o aeroporto abuse de sua posição dominante, o regulador deve atuar para resolver ou atenuar a falha de mercado, podendo até</p>	

mesmo adotar algumas das opções sugeridas.

Contudo, com vistas a aumentar a transparência e facilitar a fiscalização de eventuais práticas abusivas por parte dos operadores de aeródromo, a ANAC acatará a proposta de estabelecer que o preço específico que remunera a utilização das áreas destinadas às atividades de abastecimento de aeronaves seja fixado com base no volume de combustível comercializado pelas distribuidoras. Note que esta fixação não limita a priori a atuação do operador do aeródromo, uma vez que ele terá liberdade para estabelecer o preço por unidade de volume.

Ressalta-se que, conforme o parágrafo 4º, do art. 11. da Resolução, uma eventual regulamentação dos preços relativos à utilização das áreas destinadas às atividades operacionais será antecedida de ampla discussão pública, e que este será o momento adequado para a discussão da melhor opção para precificação de cada área.

Além disso, cumpre observar que a minuta em questão permite a regulação de preço de um conjunto de áreas maior do que aquele contemplado pela Resolução nº 113, abrangendo inclusive as áreas destinadas ao abastecimento de aeronaves.

Ademais, entende-se que a caracterização das áreas destinadas ao sistema de abastecimento de combustíveis como essenciais não é necessária para atender os objetivos da norma. Com efeito, a própria contribuição não apresenta quais seriam as implicações de tal modificação.

Apesar da ausência dessa caracterização, a ANAC reconhece, como não poderia deixar de ser, o caráter de essencialidade, para a regular operação do transporte aéreo, das áreas destinadas ao sistema de abastecimento de combustíveis. Conforme se pode observar na própria minuta proposta, as áreas para abastecimento encontram-se no grupo das áreas destinadas às atividades operacionais, o que já demonstra que a Agência reconhece a relevância das referidas áreas.

Contribuição parcialmente acatada.

2.7. Contribuição nº 07

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 7	
Dados do colaborador	
Nome: Luis Felipe de Oliveira	
Organização: International Air Transport Association - IATA	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 19	
Esclarecimento	
Arquivo enviando em Word, já que o ultimo enviado em pdf não está abrindo.	
Resposta ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que, conforme exposto na Justificativa que acompanhou a proposta ora em discussão, a Resolução nº 113, de 22 de setembro de 2009, buscou conferir liberdade ao administrador aeroportuário para que este negociasse livremente o preço das áreas e as alocasse de maneira eficiente. Contudo, o poder de monopólio na oferta de áreas aeroportuárias detido pelo gestor aeroportuário lhe confere a possibilidade de retirar grande parte do excedente dos usuários do aeroporto. Para resolver este problema, a Resolução nº 113 criou também a opção de migração entre as áreas de utilização compartilhada e em exclusividade, e a regra de precificação das áreas compartilhadas. Note que este mecanismo se aplicava apenas às áreas elencadas no art. 5º da referida Resolução, não abrangendo, portanto, as áreas de abastecimento de aeronaves.</p> <p>Porém, após muitas discussões dentro da Agência (muitas delas motivadas pelo processo de concessão de Guarulhos, Viracopos e Brasília) e contribuições de diversos agentes de mercado, houve uma mudança de entendimento acerca da forma de abordar esse problema. Entende-se que não é necessária uma intervenção a priori neste caso, e que a Agência deve intervir somente quando os agentes de mercado não conseguirem resolver seus conflitos. Assim, propõe-se uma modalidade de regulação conhecida como regulação por ameaça, que permite que conflitos sejam resolvidos preferencialmente pelos próprios entes regulados, deixando a intervenção apenas para o caso em que o aeroporto esteja efetivamente abusando da sua condição de monopolista.</p> <p>A ANAC reconhece que os agentes do mercado são quem têm as melhores condições de estabelecer os critérios e a metodologia para a precificação das áreas. Porém, a ANAC também entende que a partir do momento em que o aeroporto abuse de sua posição dominante, o regulador deve atuar para resolver ou atenuar a falha de mercado, podendo até</p>	

mesmo adotar algumas das opções sugeridas.

Contudo, com vistas a aumentar a transparência e facilitar a fiscalização de eventuais práticas abusivas por parte dos operadores de aeródromo, a ANAC acatará a proposta de estabelecer que o preço específico que remunera a utilização das áreas destinadas às atividades de abastecimento de aeronaves seja fixado com base no volume de combustível comercializado pelas distribuidoras. Note que esta fixação não limita a priori a atuação do operador do aeródromo, uma vez que ele terá liberdade para estabelecer o preço por unidade de volume.

Ressalta-se que, conforme o parágrafo 4º, do art. 11. da minuta, uma eventual regulamentação dos preços relativos à utilização das áreas destinadas às atividades operacionais será antecedida de ampla discussão pública, e que este será o momento adequado para a discussão da melhor opção para precificação de cada área.

Além disso, cumpre observar que a minuta em questão permite a regulação de preço de um conjunto de áreas maior do que aquele contemplado pela Resolução nº 113, abrangendo inclusive as áreas destinadas ao abastecimento de aeronaves.

Ademais, entende-se que a caracterização das áreas destinadas ao sistema de abastecimento de combustíveis como essenciais não é necessária para atender os objetivos da norma. Com efeito, a própria contribuição não apresenta quais seriam as implicações de tal modificação.

Apesar da ausência dessa caracterização, a ANAC reconhece, como não poderia deixar de ser, o caráter de essencialidade, para a regular operação do transporte aéreo, das áreas destinadas ao sistema de abastecimento de combustíveis. Conforme se pode observar na própria minuta proposta, as áreas para abastecimento encontram-se no grupo das áreas destinadas às atividades operacionais, o que já demonstra que a Agência reconhece a relevância das referidas áreas.

Contribuição parcialmente acatada.

2.8. Contribuição nº 08

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 8	
Dados do colaborador	
Nome: EMILIA DOS SANTOS DA COSTA	
Organização: Helistar Taxi Aéreo	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 1º	
Esclarecimento	
Na minuta apresentada, foi excluído do art. 1 que são consideradas áreas aeroportuárias aquelas situadas no aeroporto e destinadas às empresas que explorem serviço aéreo público, deixando de fora assim, as empresas de táxi aéreo, escolas e as consideradas SAE - Serviço aéreo especializado. Sugiro que na nova resolução seja mantido o art. 2 inciso II da atual resolução 113 de 2009.	
Resposta ANAC	
A ANAC agradece a contribuição e informa que, tendo em vista que a Resolução dispõe sobre a alocação e remuneração de áreas aeroportuárias, foram elencadas como áreas aeroportuárias, para fins dessa Resolução, as áreas que são distribuídas pelo administrador aeroportuário (isso exclui áreas destinadas à administração própria, pista, pátio de manobra e áreas de estadia e áreas remuneradas por tarifas, por exemplo). As áreas mencionadas pelo colaborador estão contempladas na nova proposta, porém com redação distinta.	
Contribuição parcialmente acatada.	

2.9. Contribuição nº 09

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 9	
Dados do colaborador	
Nome: EMILIA DOS SANTOS DA COSTA	
Organização: Helistar Taxi Aéreo	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 5º	
Esclarecimento	
<p>O art. 5 inciso IV, onde consta que será limitada a alocação de áreas para utilização em exclusividade, especificadas nos incisos III a VI do art. 3 pela proporção entre a quantidade de pousos e decolagens da empresa no aeroportoe a quantidade total de pousos e decolagens no aeroporto por todas as empresas, no período de 12 meses que anteceder a solicitação da área para utilização em exclusividade, deve ser revisto, pois o parâmetro adotado é totalmente injusto com as pequenas empresas, pois em um aeroporto onde operem empresas off shore, a utilização destas será muito maior do que uma empresa que opere o segmento executivo, sendo assim uma avaliação discriminatória com as pequenas empresas que possuem um movimento pequeno em relação as gigantes operadoras regulares e as do off shore. Cabe ressaltar também que deverá ser realizado uma avaliação criteriosa, pois a empresa pode ter ficado com aeronaves em manutenção por um longo periodo justamente no ano de avaliação para renovação contratual, não refletindo assim a real utilização da empresa. Faz-se necessário uma nova redação do presente artigo.</p>	
Resposta ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa, inicialmente, que este trecho da minuta não sofreu alteração em relação ao texto vigente na Resolução nº 113, de 2009.</p> <p>De maneira geral, a proposta prioriza o acesso de empresas que realizam mais operações, com vistas a garantir o uso eficiente de infraestruturas escassas. Ademais, a resolução procura não intervir em infraestruturas nas quais não haja escassez, deixando os agentes negociarem livremente. Em outras paralvras, os limites máximos mencionadas na contribuição não serão aplicados em aeroportos menores, predominantemente utilizados pela aviação geral.</p>	
Contribuição não acatada.	

2.10. Contribuição nº 10

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 10	
Dados do colaborador	
Nome: Marcos José Guimarães Vicente de Azevedo	
Organização: Air France	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 1º	
Esclarecimento	
<p>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR : Art. 1º, § 2º As salas para atendimento de clientes exclusivos (salas VIP) são consideradas atividades comerciais. Contribuição: Deve ser feita diferenciação entre salas VIP disponibilizadas pelos operadores aéreos a seus passageiros, e salas VIP disponibilizadas por outras empresas não aéreas. Por se tratar de área destinada ao atendimento de seus passageiros, a sala VIP concedida a um operador aéreo não pode ser considerada área comercial. É área operacional que as empresas aéreas disponibilizam a seus passageiros preferenciais e com necessidades especiais, estritamente vinculada com sua atividade fim de transporte aéreo de passageiros. Portanto não deve ter o mesmo tratamento de empresas que pleiteiam referidas áreas para exploração fora da atividade fim de transporte aéreo de passageiros, como é o caso de Bancos e Operadores de Cartão de Crédito, por exemplo. Como base legal dessa contribuição, registre-se que o artigo 39 da Lei 7.565/86 diferencia, em dois incisos diversos as áreas destinadas: III - Ao atendimento e movimentação de passageiros, bagagens e cargas; de IX - Ao comércio apropriado para o aeroporto. Ora, o acolhimento de um passageiro na Sala Vip de uma empresa aérea está intrinsecamente vinculado ao atendimento ao passageiro, não se confundindo com a noção de 'comércio apropriado para o aeroporto', O tratamento legal dado às áreas mencionadas no inciso III, consideradas operacionais, é dado pelo artigo 40 da mesma Lei; ao passo que o das áreas mencionadas no inciso IX, consideradas comerciais, é dado pelo artigo 41. Não pode uma regulamentação da Lei alterar o sentido da própria Lei. Em conclusão, a área concedida a operador aéreo para atendimento a passageiros (sala VIP) deve ser considerada operacional, nos termos da Lei. Podem ser ressalvados os casos em que uma empresa não aérea pleiteie a concessão de área para sala VIP.</p>	

Resposta ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que as áreas destinadas ao atendimento e movimentação de passageiros a que se refere o inciso III da minuta são destinadas ao atendimento do público em geral. As áreas adicionais que as empresas aéreas ou outras instituições desejem, a seu critério, utilizar para oferecer tratamento exclusivo a determinada parcela dos seus clientes, não podem ser classificadas como operacionais. As salas VIP também não se confundem com eventuais áreas para atendimento de passageiros com necessidade de assistência especial que devem, preferencialmente, ser atendidos de acordo com conceito de desenho universal.

Contribuição não acatada.

2.11. Contribuição nº 11

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 11	
Dados do colaborador	
Nome: Marcos José Guimarães Vicente de Azevedo	
Organização: Air France	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 1º	
Esclarecimento	
<p>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR : Art. 1º, § 2º As salas para atendimento de clientes exclusivos (salas VIP) são consideradas atividades comerciais. Contribuição: Deve ser feita diferenciação entre salas VIP disponibilizadas pelos operadores aéreos a seus passageiros, e salas VIP disponibilizadas por outras empresas não aéreas. Por se tratar de área destinada ao atendimento de seus passageiros, a sala VIP concedida a um operador aéreo não pode ser considerada área comercial. É área operacional que as empresas aéreas disponibilizam a seus passageiros preferenciais e com necessidades especiais, estritamente vinculada com sua atividade fim de transporte aéreo de passageiros. Portanto não deve ter o mesmo tratamento de empresas que pleiteiam referidas áreas para exploração fora da atividade fim de transporte aéreo de passageiros, como é o caso de Bancos e Operadores de Cartão de Crédito, por exemplo. Como base legal dessa contribuição, registre-se que o artigo 39 da Lei 7.565/86 diferencia, em dois incisos diversos as áreas destinadas: III - Ao atendimento e movimentação de passageiros, bagagens e cargas; de IX - Ao comércio apropriado para o aeroporto. Ora, o acolhimento de um passageiro na Sala Vip de uma empresa aérea está intrinsecamente vinculado ao atendimento ao passageiro, não se confundindo com a noção de 'comércio apropriado para o aeroporto', O tratamento legal dado às áreas mencionadas no inciso III, consideradas operacionais, é dado pelo artigo 40 da mesma Lei; ao passo que o das áreas mencionadas no inciso IX, consideradas comerciais, é dado pelo artigo 41. Não pode uma regulamentação da Lei alterar o sentido da própria Lei. Em conclusão, a área concedida a operador aéreo para atendimento a passageiros (sala VIP) deve ser considerada operacional, nos termos da Lei. Podem ser ressalvados os casos em que uma empresa não aérea pleiteie a concessão de área para sala VIP.</p>	

Resposta ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que as áreas destinadas ao atendimento e movimentação de passageiros a que se refere o inciso III da minuta são destinadas ao atendimento do público em geral. As áreas adicionais que as empresas aéreas ou outras instituições desejem, a seu critério, utilizar para oferecer tratamento exclusivo a determinada parcela dos seus clientes, não podem ser classificadas como operacionais. As salas VIP também não se confundem com eventuais áreas para atendimento de passageiros com necessidade de assistência especial que devem, preferencialmente, ser atendidos de acordo com conceito de desenho universal.

Contribuição não acatada.

2.12. Contribuição nº 12

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 12	
Dados do colaborador	
Nome: Marcelo Eduardo de Lima	
Organização: Gran Petro Distribuidora de Combustíveis	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 1º	
Esclarecimento	
Prezados Senhores, segue anexo a nossa contribuição para a minuta proposta de alteração da Res ANAC 113. Atenciosamente,	
Resposta ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que os comentários enviados foram feitos ao longo do documento, em modo revisão, mas sem fundamentação para as alterações propostas. Tal fato dificultou a análise e a elaboração de resposta adequada.</p> <p>Apesar disso, são analisados a seguir os principais temas contidos na contribuição enviada. As contribuições de redação foram consideradas, ainda que não estejam respondidas individualmente a seguir.</p>	
<p>1. Proposta de redação do Inciso VIII, art. 1º: "VIII – aos serviços auxiliares ao transporte aéreo, abastecimento de aeronaves e demais serviços de rampa;"</p> <p>Resposta: A ANAC informa que a menção ao abastecimento de aeronaves foi inserida no inciso que cita os serviços auxiliares ao transporte aéreo, como proposto. No entanto, não foi realizada menção destacada aos serviços de rampa, que já se encontram incluídos nos serviços auxiliares.</p>	
<p>2. Inclusão, no art. 1º, de classificação das áreas em "Essenciais" e "Não Essenciais".</p> <p>Resposta: As regras previstas na Resolução não utilizam classificação das áreas em essenciais e não essenciais, de modo que é desnecessária essa classificação.</p>	
<p>3. Inserção de parágrafo no art. 1º - "§ 3º A utilização e alocação das áreas</p>	

aeroportuárias deverá respeitar os Planos Diretores aprovados pela ANAC conforme regulamentação vigente, devendo estes planos ser divulgados aos Utilizadores das Áreas."

Resposta: As exigências relacionadas aos planos diretores aeroportuários estão contidas em Resolução específica da ANAC (Resolução nº 153, de 18 de junho de 2010). Conforme art. 2º da referida Resolução, o plano diretor estabelece "o planejamento para a expansão da infraestrutura aeroportuária em consonância com a regulamentação de segurança operacional expedida pela ANAC", já existindo meios para garantir que a infraestrutura a ser operada atenda aos requisitos de segurança.

Desse modo, o plano diretor não possui o objetivo de condicionar a destinação das áreas do aeroporto.

4. Inclusão das seguintes definições no art. 2º:

Áreas Aeroportuárias e Equipamentos:

I – Como definidas no Plano Diretor Aeroportuário, com autorização prévia de construção do aeródromo ou de modificação de suas características, conforme Resolução ANAC nº 158 de 13 de Julho de 2010.

II – Áreas edificadas são as áreas e equipamentos situados no aeródromo e destinadas para atendimento e movimentação de aeronaves, passageiros, bagagens, cargas aéreas e correios, aos órgãos públicos, empresas que explorem ou pretendam explorar serviços aéreos públicos, o público usuário e o comércio apropriado para o aeroporto;

III – Áreas não-edificadas, são as áreas desprovidas de benfeitorias físicas e que, a critério do operador do aeródromo, poderão ser exploradas por empresas de serviço aéreo público, permitindo que essas, sob determinadas condições, possam desenvolver infraestrutura adequada (reversíveis ou não) para o desempenho de suas atividades:

IV – Equipamentos são infraestruturas mecânicas instaladas nos aeroportos para o regular desenvolvimento das operações dos serviços prestados às aeronaves, passageiros e bagagens, tais, como: Pontes de Embarque e Desembarque (finger), Esteiras de Bagagens, Redes de Hidrantes de Combustíveis de aviação, sistema de comunicação áudio/visual para passageiros, entre outros.

Serviços Aéreo Público:

I – Empresas de Serviços de Transporte aéreo público regular e não-regular, são as atividades elencadas nos Arts 122º a 124º da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986

II – Empresas de Serviços Auxiliares ao Transporte Aéreo, compreendendo as atividades elencadas nos Arts. 40º e 102º da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986 e na Resolução ANAC nº 116, de 20 de Outubro de 2009;

III – Serviços de Rampa são aqueles de apoio às aeronaves, aos passageiros e tratamento de carga aérea e correio, tais como, manutenção de rotina, estacionamento, carga e descarga, abastecimento de aeronaves, suprimento de alimentos e bebidas, limpeza interna e externa de aeronaves, transporte de passageiros até a aeronave, controle de bagagens e alfandegário;

Resposta: A ANAC informa que os termos adotados são de amplo conhecimento ou já se encontram definidos em legislação e regulamentação específicas.

5. Nos artigos 3º, 4º, 5º, 8º, 10º e 11º - Inclusão do termo "equipamentos" em conjunto ao termo "área".

Resposta: A ANAC informa não verificar a necessidade de inclusão de tal termo, que poderá gerar dúvidas. Com efeito, os equipamentos tipicamente fornecidos pelo aeroporto, uma vez que se tratam de ativos imobilizados conexos à área, são distribuídos conjuntamente com a área em questão. Por outro lado, existem equipamentos também necessários para a prestação da atividade que devem ser providenciados pelo próprio prestador da atividade.

6. Proposta de alteração da redação do caput do art. 4º, com inclusão da menção ao art. 8, da seguinte forma: "Art. 4º As áreas e equipamentos referidos nos arts. 3º e 8º serão distribuídas pelo operador aeroportuário às empresas que atuem ou pretendam atuar no aeroporto para utilização nas seguintes modalidades:

Resposta: A intenção é que seja facultado ao operador do aeroporto disponibilizar quaisquer áreas nas modalidades compartilhada ou em exclusividade. Desse modo, é desnecessária a menção ao art. 3º ou ao art. 8º.

7. Proposta de alteração da redação do caput do art. 5º, com inclusão da menção ao art. 8. Idem contribuição anterior.

Resposta: A ANAC informa que a intenção é referir-se apenas às atividades do art. 3º a serem disponibilizadas às empresas de transporte aéreo público regular, que, nos termos da Justificativa da audiência pública sobre a Resolução nº 113, de 2009, são consideradas áreas cuja ausência pode dificultar ou inviabilizar a operação.

8. Proposta de alteração da redação do inciso II do art. 6º: "II – sociedades empresárias prestadoras de serviços auxiliares ao transporte aéreo e abastecimento de aeronaves, observando-se, no que aplicável, o art. 40º da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986;"

Resposta: A ANAC informa que os serviços de abastecimento estão incluídos no conceito de serviços auxiliares. No entanto, tendo em vista que esse termo encontra-se destacado em outros trechos da Resolução, será adotado aqui também o mesmo critério, para não haver dúvida na interpretação.

9. Proposta de alteração da redação do parágrafo 1º do art.8º:

"§ 1º Em caso de falta de capacidade para atender à solicitação de novas entrantes para a prestação de serviços auxiliares ao transporte aéreo e de abastecimento de aeronaves, deverá o operador do aeródromo solicitar à ANAC autorização para limitar o número mínimo de prestadores de serviços auxiliares e de abastecimento de aeronaves, que poderá ser diferenciado de acordo com a natureza do serviço, devendo ser reservado acesso as áreas e equipamentos para no mínimo 4 (quatro) prestadores de serviços, desde que estes sejam selecionados com base em critérios objetivos, transparentes e não discriminatórios, nos termos da legislação vigente e da regulamentação da ANAC."

Resposta: A ANAC informa que, considerando as diferentes atividades e diferentes situações, não considera possível o estabelecimento de número mínimo de prestadores. Conforme previsto nos §§1º e 2º do art. 11 da nova minuta, as limitações serão objeto de monitoramento pela ANAC.

10. Proposta de alteração da redação do parágrafo 4º do art. 8º:

§ 4º As solicitações a que se referem os §§ 1º e 3º deste artigo devem ser apresentadas pelo operador do aeródromo acompanhadas de justificativa para limitação proposta e das necessárias medidas a serem adotadas para eliminação das restrições existentes, em prazo a ser definido pela ANAC.

Resposta: A ANAC informa que considerou-se importante especificar que deve haver a previsão de um prazo para a eliminação das restrições existentes. No entanto, considerando que a justificativa é do operador do aeroporto, o prazo deve ser por ele proposto e será objeto de aprovação e monitoramento pela ANAC.

11. Proposta de inclusão do parágrafo 5º no art. 8º:

"§ 5º Em caso de existência de áreas e equipamentos aeroportuários utilizados de forma compartilhada para as atividades referidas no caput deste artigo, o operador de aeródromo deverá zelar para que a gestão dessa infraestrutura seja transparente, objetiva e não discriminatória, e, sobretudo garantindo o acesso a essas áreas e equipamentos por novas entrantes, nos limites previstos na presente Resolução."

Resposta: Entende-se que os agentes envolvidos no compartilhamento de áreas destinadas às atividades de serviços auxiliares ao transporte aéreo, de abastecimento de aeronaves e de manutenção aeronáutica têm os incentivos necessários para garantir o funcionamento harmônico, em especial levando em consideração o caput do art. 8º da minuta, cujo objetivo é o de promover o máximo de competição dentro do sítio aeroportuário, levando em consideração as restrições físicas e as características da atividade.

12. Proposta de alteração do art. 9º

Art. 9º Os atos jurídicos que disciplinarão a relação entre o operador do aeródromo e quem utilizar áreas e equipamentos sob sua responsabilidade serão celebrados nos termos da legislação aplicável, conforme a natureza do objeto contratual e das pessoas contratantes, devendo os operadores de aeródromo dar publicidade dos referidos termos contratuais.

Resposta: A ANAC informa que o artigo a que se refere a contribuição foi suprimido. Com vistas a tornar mais claro que os instrumentos contratuais devem ser mais flexíveis nos aeroportos em que seja observada escassez foi inserido novo parágrafo no art. 6º: Os instrumentos contratuais para alocação das áreas mencionadas no art. 4º devem garantir o seu uso eficiente, permitindo sua redistribuição ou alteração a qualquer tempo, de acordo com os interesses da administração aeroportuária, assim como sua imediata retomada em caso de desuso, mau uso ou desvio de finalidade.

13. Proposta de alteração do inciso II do art. 14:

II - o uso conferido à edificação, conforme plano diretor aeroportuário aprovado, explicitado nas propostas de realização de benfeitorias.

Resposta: Informa-se que o inciso a que se refere a contribuição foi excluído. Vide contribuição da SEAE

14. Proposta de alteração do parágrafo 1º do art. 14:
§ 1º O prazo de amortização poderá exceder os prazos fixados no art. 12º, limitado a 25 (vinte e cinco) anos, desde que aprovado pela ANAC.

Resposta: Informa-se que o inciso a que se refere a contribuição foi excluído. Vide contribuição da SEAE.

Contribuição parcialmente acatada.

2.13. Contribuição nº 13

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 13	
Dados do colaborador	
Nome: Marcos José Guimarães Vicente de Azevedo	
Organização: Air France	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 1º	
Esclarecimento	
<p>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR : Art. 1º, § 2º As salas para atendimento de clientes exclusivos (salas VIP) são consideradas atividades comerciais. Contribuição: Deve ser feita diferenciação entre salas VIP disponibilizadas pelos operadores aéreos a seus passageiros, e salas VIP disponibilizadas por outras empresas não aéreas. Por se tratar de área destinada ao atendimento de seus passageiros, a sala VIP concedida a um operador aéreo não pode ser considerada área comercial. É área operacional que as empresas aéreas disponibilizam a seus passageiros preferenciais e com necessidades especiais, estritamente vinculada com sua atividade fim de transporte aéreo de passageiros. Portanto não deve ter o mesmo tratamento de empresas que pleiteiam referidas áreas para exploração fora da atividade fim de transporte aéreo de passageiros, como é o caso de Bancos e Operadores de Cartão de Crédito, por exemplo. Como base legal dessa contribuição, registre-se que o artigo 39 da Lei 7.565/86 diferencia, em dois incisos diversos as áreas destinadas: III - Ao atendimento e movimentação de passageiros, bagagens e cargas; de IX - Ao comércio apropriado para o aeroporto. Ora, o acolhimento de um passageiro na Sala Vip de uma empresa aérea está intrinsecamente vinculado ao atendimento ao passageiro, não se confundindo com a noção de 'comércio apropriado para o aeroporto', O tratamento legal dado às áreas mencionadas no inciso III, consideradas operacionais, é dado pelo artigo 40 da mesma Lei; ao passo que o das áreas mencionadas no inciso IX, consideradas comerciais, é dado pelo artigo 41. Não pode uma regulamentação da Lei alterar o sentido da própria Lei. Em conclusão, a área concedida a operador aéreo para atendimento a passageiros (sala VIP) deve ser considerada operacional, nos termos da Lei. Podem ser ressalvados os casos em que uma empresa não aérea pleiteie a concessão de área para sala VIP.</p>	

Resposta ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que as áreas destinadas ao atendimento e movimentação de passageiros a que se refere o inciso III da minutasão destinadas ao atendimento do público em geral. As áreas adicionais que as empresas aéreas ou outras instituições desejem, a seu critério, utilizar para oferecer tratamento exclusivo a determinada parcela dos seus clientes, não podem ser classificadas como operacionais. As salas VIP também não se confundem com eventuais áreas para atendimento de passageiros com necessidade de assistência especial que devem, preferencialmente, ser atendidos de acordo com conceito de desenho universal.

Contribuição não acatada.

2.14. Contribuição nº 14

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 14	
Dados do colaborador	
Nome: Marcos José Guimarães Vicente de Azevedo	
Organização: Air France	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 1º	
Esclarecimento	
<p>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR : Art. 1º, § 2º As salas para atendimento de clientes exclusivos (salas VIP) são consideradas atividades comerciais. Contribuição: Deve ser feita diferenciação entre salas VIP disponibilizadas pelos operadores aéreos a seus passageiros, e salas VIP disponibilizadas por outras empresas não aéreas. Por se tratar de área destinada ao atendimento de seus passageiros, a sala VIP concedida a um operador aéreo não pode ser considerada área comercial. É área operacional que as empresas aéreas disponibilizam a seus passageiros preferenciais e com necessidades especiais, estritamente vinculada com sua atividade fim de transporte aéreo de passageiros. Portanto não deve ter o mesmo tratamento de empresas que pleiteiam referidas áreas para exploração fora da atividade fim de transporte aéreo de passageiros, como é o caso de Bancos e Operadores de Cartão de Crédito, por exemplo. Como base legal dessa contribuição, registre-se que o artigo 39 da Lei 7.565/86 diferencia, em dois incisos diversos as áreas destinadas: III - Ao atendimento e movimentação de passageiros, bagagens e cargas; de IX - Ao comércio apropriado para o aeroporto. Ora, o acolhimento de um passageiro na Sala Vip de uma empresa aérea está intrinsecamente vinculado ao atendimento ao passageiro, não se confundindo com a noção de 'comércio apropriado para o aeroporto', O tratamento legal dado às áreas mencionadas no inciso III, consideradas operacionais, é dado pelo artigo 40 da mesma Lei; ao passo que o das áreas mencionadas no inciso IX, consideradas comerciais, é dado pelo artigo 41. Não pode uma regulamentação da Lei alterar o sentido da própria Lei. Em conclusão, a área concedida a operador aéreo para atendimento a passageiros (sala VIP) deve ser considerada operacional, nos termos da Lei. Podem ser ressalvados os casos em que uma empresa não aérea pleiteie a concessão de área para sala VIP.</p>	
Resposta ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que as áreas destinadas ao atendimento e movimentação de passageiros a que se refere o inciso III da minuta são destinadas ao atendimento do público em geral. As áreas adicionais que as empresas aéreas ou outras instituições desejem, a seu critério, utilizar para oferecer tratamento exclusivo a determinada</p>	

parcela dos seus clientes, não podem ser classificadas como operacionais. As salas VIP também não se confundem com eventuais áreas para atendimento de passageiros com necessidade de assistência especial que devem, preferencialmente, ser atendidos de acordo com conceito de desenho universal.

Contribuição não acatada.

2.15. Contribuição nº 15

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 15	
Dados do colaborador	
Nome: Marcelo Eduardo de Lima	
Organização: Gran Petro Distribuidora de Combustíveis	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 1º	
Esclarecimento	
Prezados Senhores, segue anexo a nossa contribuição para a minuta proposta de alteração da Res ANAC 113. Atenciosamente,	
Resposta ANAC	
Ver respostas à contribuição nº 12.	

2.16. Contribuição nº 16

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 16	
Dados do colaborador	
Nome: Marcos José Guimarães Vicente de Azevedo	
Organização: Air France	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 1º	
Esclarecimento	
<p>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR : Art. 1º, § 2º As salas para atendimento de clientes exclusivos (salas VIP) são consideradas atividades comerciais. Contribuição: Deve ser feita diferenciação entre salas VIP disponibilizadas pelos operadores aéreos a seus passageiros, e salas VIP disponibilizadas por outras empresas não aéreas. Por se tratar de área destinada ao atendimento de seus passageiros, a sala VIP concedida a um operador aéreo não pode ser considerada área comercial. É área operacional que as empresas aéreas disponibilizam a seus passageiros preferenciais e com necessidades especiais, estritamente vinculada com sua atividade fim de transporte aéreo de passageiros. Portanto não deve ter o mesmo tratamento de empresas que pleiteiam referidas áreas para exploração fora da atividade fim de transporte aéreo de passageiros, como é o caso de Bancos e Operadores de Cartão de Crédito, por exemplo. Como base legal dessa contribuição, registre-se que o artigo 39 da Lei 7.565/86 diferencia, em dois incisos diversos as áreas destinadas: III - Ao atendimento e movimentação de passageiros, bagagens e cargas; de IX - Ao comércio apropriado para o aeroporto. Ora, o acolhimento de um passageiro na Sala Vip de uma empresa aérea está intrinsecamente vinculado ao atendimento ao passageiro, não se confundindo com a noção de 'comércio apropriado para o aeroporto', O tratamento legal dado às áreas mencionadas no inciso III, consideradas operacionais, é dado pelo artigo 40 da mesma Lei; ao passo que o das áreas mencionadas no inciso IX, consideradas comerciais, é dado pelo artigo 41. Não pode uma regulamentação da Lei alterar o sentido da própria Lei. Em conclusão, a área concedida a operador aéreo para atendimento a passageiros (sala VIP) deve ser considerada operacional, nos termos da Lei. Podem ser ressalvados os casos em que uma empresa não aérea pleiteie a concessão de área para sala VIP.</p>	
Resposta ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que as áreas destinadas ao atendimento e movimentação de passageiros a que se refere o inciso III da minuta são destinadas ao atendimento do público em geral. As áreas adicionais que as empresas aéreas ou outras instituições desejem, a seu critério, utilizar para oferecer tratamento exclusivo a determinada</p>	

parcela dos seus clientes, não podem ser classificadas como operacionais. As salas VIP também não se confundem com eventuais áreas para atendimento de passageiros com necessidade de assistência especial que devem, preferencialmente, ser atendidos de acordo com conceito de desenho universal.

Contribuição não acatada.

2.17. Contribuição nº 17

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 17	
Dados do colaborador	
Nome: claudio rossi zampini	
Organização: Flamingo Taxi Aéreo	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 7º	
Esclarecimento	
<p>estando sob audiencia publica a revisao da resolucao 113 da anac e havendo claro privilegio a aviacao regular no texto da mesma, faz-se necessario a insercao de alguns dispositivos que assegurem nao so a continuidade da aviacao nao regular como a possibilidade de fomento para este segmento do servico aereo publico. eis os acrescimos sugeridos o artigo 3 precisa da insercao de um paragrafo 3 nestes termos: paraf. 3 - as aereas mencionadas no caput podem ser utilizadas tanto pela sociedade empresaria que firme contrato com o operador do aeroporto quanto por terceiro devendo tal ocupacao repercutir no preco pago ao operador do aeroporto. o artigo 7 precisa da insercao de um paragrafo unico com o seguinte texto: Paragrafo unico - as areas atualmente ocupadas por empresas de aviacao nao regular (taxis aereos) e que constituam sua base operacional para fins de emissao dos certificados de homologacao por parte do orgao regulador deverao, preferencialmente, continuar a ser ocupadas por estas empresas, condicionando-se tal permanencia ao pagamento do preco para area operacional fixado pelo operador do aerodromo. o artigo 11 deve receber a seguinte redacao: a remuneracao por precos especificos pela utilizacao das areas destinadas as atividades operacionais, elencadas no artigo 1, incisos III, IV, V, VIII e IX sera livremente pactuada entre o operador do aerodromo e as partes contratantes, devendo o operador do aeroporto fixar precos tabelados considerando o metro quadrado da area, com reajuste anual, para estas areas senda vedadas quaisquer praticas discriminatorias e abusivas, nos termos da legislacao vigente e regulamentacao da anac o artigo 11 ainda devera ser acrescido de um paragrafo 5 nestes termos: caso a area utilizada pelo prestador do servico aereo publico tambem seja utilizada por um terceiro, o preco pago pela area ao operador do aeroporto devera ser acrescido de 30 % do valor pago pelo terceiro para ocupar a area, alem do preco por metro quadrado tabelado nos termos do caput. o artigo 14 deve receber mais um paragrafo nos seguintes termos- os contratos celebrados antes da vigencia da presente, cujo prazo de contrato era coincidente com o prazo de amortizacao, devem ser prorrogados por no minimo 5 anos a fim de que se garanta ao ocupante da area periodo razoavel de lucratividade apos o termino do prazo de amortizacao.</p>	

Resposta ANAC
Ver as demais contribuições do mesmo autor.

2.18. Contribuição nº 18

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 18	
Dados do colaborador	
Nome: FERNANDO ALBERTO DOS SANTOS	
Organização: Sindicato Nacional das Empresas de Táxi Aéreo - SNETA	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 1º	
Esclarecimento	
<p>Inclusão de texto no Art.1º § 2º para estabelecer diferenças entre as salas VIP operacionais e as comerciais, que passaria a ter a seguinte redação: Art.1º §2º - “ A utilização das salas para atendimento de clientes exclusivos (salas vip) por empresas que não se dediquem ao transporte aéreo público regular e não-regular e à prestação de serviços auxiliares aos transporte aéreo são consideradas atividades comerciais é considerada atividade comercial.”</p> <p>Justificativa - O inciso III do art. 1º considera como área aeroportuária aquela destinada ao atendimento e movimentação de passageiros, e no inciso II do § 1º as classifica como atividades operacionais. Como se pode concluir no texto do art. 233 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 não resta dúvida que o atendimento a passageiros, independentemente de ocorrer em salas para atendimento exclusivo, é uma extensão do contrato de transporte aéreo. Art. 233. A execução do contrato de transporte aéreo de passageiro compreende as operações de embarque e desembarque, além das efetuadas a bordo da aeronave. § 1º Considera-se operação de embarque a que se realiza desde quando o passageiro, já despachado no aeroporto, transpõe o limite da área destinada ao público em geral e entra na respectiva aeronave, abrangendo o percurso feito a pé, por meios mecânicos ou com a utilização de viaturas. Saliente-se que o atendimento a passageiro usuário de transporte aéreo público regular e não-regular pode ser prestado pela própria empresa de transporte aéreo ou por empresa auxiliar ao transporte aéreo. O próprio Código Brasileiro de Aeronáutica considera que a operação de embarque (despacho do passageiro) somente se encerra quando o mesmo entra na respectiva aeronave. Contrariamente, a Sala VIP de empresas que não prestam serviço aéreo público ou serviço auxiliar ao transporte aéreo, como, por exemplo, as empresas de cartões de crédito, não podem ter o amparo do Art. 40 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, e, tampouco as áreas pelas mesmas ocupadas podem ser consideradas operacionais.</p>	

Resposta ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que as áreas destinadas ao atendimento e movimentação de passageiros a que se refere o inciso III da minuta são destinadas ao atendimento do público em geral. As áreas adicionais que as empresas aéreas ou outras instituições desejem, a seu critério, utilizar para oferecer tratamento exclusivo a determinada parcela dos seus clientes, não podem ser classificadas como operacionais.

Contribuição não acatada.

2.19. Contribuição nº 19

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 19	
Dados do colaborador	
Nome: FERNANDO ALBERTO DOS SANTOS	
Organização: Sindicato Nacional das Empresas de Táxi Aéreo - SNETA	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 6º	
Esclarecimento	
<p>Inclusão de texto no Art. 6º para estabelecer critério nas prioridades estabelecidas no artigo, que passaria a ter a seguinte redação: “Art. 6º Caso não seja observado escassez das áreas referidas no Art. 3º por empresas de serviço aéreo público regular, o operador do aeródromo deverá disponibilizá-las, observando a seguinte ordem de prioridade e obedecidos os critérios dos parágrafos primeiro e segundo deste artigo: I - empresas de serviço aéreo público não-regular, observando-se, no que aplicável, o art. 40 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986; II - sociedades empresárias prestadoras de serviços auxiliares ao transporte aéreo, observando-se, no que aplicável, o art. 40 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986; e III - demais prestadores de serviços e pessoas físicas, observando-se, no que aplicável, o art. 40 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986. § 1º A alocação de áreas para utilização em exclusividade pelas empresas que explorem serviço aéreo público não-regular, nas áreas especificadas nos incisos III a VI do art. 3º, levará em consideração a proporção entre a movimentação de aeronaves da empresa no aeroporto e a quantidade total de movimentações no aeroporto por todas as empresas que explorem serviço aéreo público não-regular, no período de doze meses que anteceder a solicitação da área para utilização em exclusividade. § 2º A alocação de áreas para utilização em exclusividade pelas empresas que explorem serviço auxiliar de transporte aéreo, enquadradas no art. 102 da Lei nº 7.565, de 1986, ou seja, empresas que prestem (i) serviços auxiliares aeroportuários, (ii) serviços auxiliares de pista para aeronaves de terceiros, (iii) serviços de abrigo de aeronaves de terceiros e (v) dos serviços de manutenção de aeronaves e equipamentos aeronáuticos, nas áreas especificadas nos incisos III a VI do art. 3º, levará em consideração a proporção entre a movimentação de aeronaves pela empresa no aeroporto e a quantidade total de movimentações no aeroporto por todas as empresas que explorem serviço auxiliar de transporte aéreo, no período de doze meses que anteceder a solicitação da área para utilização em exclusividade. Justificativa – A Resolução deverá indicar ao operador aeroportuário o critério a ser utilizado nas hipóteses previstas no Art. 6º, eliminando a ocorrência de inúmeros outros a critério de cada operador aeroportuário. Tal inclusão permite a isonomia de tratamento entre as empresas do mesmo segmento.</p>	

Resposta ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que conforme exposto na Justificativa que acompanhou a proposta ora em discussão, as alterações foram propostas para tornar o escopo de aplicação da norma mais claro, reduzir o grau de intervenção da norma (regular apenas quando necessário) e resgatar os objetivos da Resolução, levando em consideração as contribuições colhidas do mercado. A ANAC entende que não é necessário estabelecer limites máximos de área que cada empresa poderá utilizar em infraestruturas não escassas.

Contribuição não acatada.

2.20. Contribuição nº 20

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 20	
Dados do colaborador	
Nome: FERNANDO ALBERTO DOS SANTOS	
Organização: Sindicato Nacional das Empresas de Táxi Aéreo - SNETA	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 11	
Esclarecimento	
– Inclusão de texto no Art. 11, parágrafo segundo para aclarar o procedimento administrativo. § 2º Caberá à ANAC compor, administrativamente, conflitos de interesses não resolvidos por meio de acordos diretos estabelecidos entre as partes, observando-se o art. 26 da Lei nº 11.182/2005, regulamentado pelos arts. 42 e seguintes do Decreto nº 5.731/2006.	
Resposta ANAC	
A ANAC agradece a contribuição e informa que a ANAC já se encontra obrigada a seguir no seu processo decisório os princípios mencionados nos artigos da Lei de criação da ANAC (Lei nº 11.182, de 2005) e do seu Regulamento (Decreto nº 5.731, de 2006). Assim, não se verifica a necessidade de menção aos artigos no texto da resolução em pauta.	
Contribuição não acatada.	

2.21. Contribuição nº 21

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 21	
Dados do colaborador	
Nome: FERNANDO ALBERTO DOS SANTOS	
Organização: Sindicato Nacional das Empresas de Táxi Aéreo - SNETA	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 12	
Esclarecimento	
<p>Substituição de parte da redação do Parágrafo Único do Art. 12 para assegurar a preferência na ocupação da área para quem já está instalado no aeroporto, que passaria a ter a seguinte redação: “Parágrafo único. Os prazos de vigência fixados neste artigo deverão ser prorrogados sucessivamente e ilimitadamente, por prazos iguais, enquanto vigente a outorga para a exploração do serviço aéreo público a que se vincula a utilização da área aeroportuária, observado o histórico de cumprimento das obrigações e a adequada destinação da área. Justificativa – Substituir o verbo Poder pelo Dever se impõe para dar a segurança jurídica necessária à empresa, particularmente, as vésperas das renovações, não permitindo que fique totalmente à mercê do poder discricionário do operador aeroportuário, configurando um desbalanceamento na relação contratual. O uso do verbo Dever não permite ao operador aeroportuário utilizar critérios próprios e decidir não renovar o contrato de uma empresa que tem honrado seus compromissos e mantém a destinação de uso da área. O acréscimo do termo “ilimitadamente” está em absoluta consonância com o Código Brasileiro da Aeronáutica e o Decreto-lei 9760/46, pois nenhum desses diplomas contém regras vedando a ilimitada prorrogação das avenças por sucessivos prazos. Não incidem sobre esses contratos de concessão de uso de áreas aeroportuárias as limitações quanto à prorrogação de prazo previstas no artigo 57 da Lei 8.66/93, pois tais contratos não são custeados com recursos do Orçamento Geral da União. Não há qualquer espécie de pagamento por parte da Administração; não concorrem as razões que impuseram a regra geral de limitação de duração dos contratos à disponibilidade de créditos orçamentários. Assim, não sofrem a limitação apontada, que expressamente só se aplica aos casos nos quais há utilização de recursos orçamentários.</p>	
Resposta ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que o artigo a que se refere a contribuição foi excluído. Vide contribuição da SEAE.</p> <p>Contribuição não acatada.</p>	

2.22. Contribuição nº 22

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 22	
Dados do colaborador	
Nome: FERNANDO ALBERTO DOS SANTOS	
Organização: Sindicato Nacional das Empresas de Táxi Aéreo - SNETA	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 15	
Esclarecimento	
Manter a redação atual Art. 15, ampliando o prazo de adaptação dos contratos vigentes para até 360 dias. Justificativa – Permitir que o operador aeroportuário tenha condições de ajustar todos os contratos vigentes.	
Resposta ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que o artigo que dispunha sobre adequações de contratos foi excluído, em virtude de outras adequações na proposta. Foi incluído o § 1º no art. 6º, que prevê que a ANAC estabelecerá prazo específico para alocação de áreas e alterações contratuais decorrentes, em casos de escassez. Não há outras regras que imponham a necessidade de novas adequações em contratos, a não ser a prevista no art. 12. Desse modo, o art. 16 passou a prever prazos diferenciados. Considera-se o prazo de 180 (cento e oitenta) dias suficiente para alteração em contratos de áreas de abastecimento, quando for o caso.</p> <p>Contribuição não acatada.</p>	

2.23. Contribuição nº 23

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 23	
Dados do colaborador	
Nome: FERNANDO ALBERTO DOS SANTOS	
Organização: Sindicato Nacional das Empresas de Táxi Aéreo - SNETA	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 3º	
Esclarecimento	
<p>Alterar o “caput” do artigo 3º como se segue: “O operador do aeródromo, observados, no que aplicável, o art. 40 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, o art. 1º da lei nº 5.332, de 11 de outubro de 1967 e a regulamentação referente à adequação do serviço, disponibilizará às empresas que explorem ou pretendam explorar serviço aéreo público e serviços auxiliares ao transporte aéreo, nos termos e condições estabelecidos nesta Resolução, sob livre negociação, o acesso às áreas necessárias para a execução das atividades de: I - despacho de aeronaves, passageiros e respectivas bagagens (check-in); II - recebimento e despacho de carga e de bens transportados por aeronaves; III - carga e descarga de aeronaves; IV - manutenção de aeronaves e serviços correlatos; V - abrigo de aeronaves e equipamentos de rampa; e VI - instalação de escritório administrativo. O acesso às áreas aeroportuárias, para execução das atividades elencadas no artigo 3º, às empresas que prestem serviços auxiliares ao transporte aéreo é crucial. Os serviços prestados pelas empresas de serviços auxiliares ao transporte aéreo são essenciais e pertinentes à infraestrutura aeroportuária.</p>	
Resposta ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que o acesso às áreas aeroportuárias por empresas prestadoras de serviços auxiliares é tratado no art. 9º da nova proposta.</p> <p>Contribuição não acatada.</p>	

2.24. Contribuição nº 24

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 24	
Dados do colaborador	
Nome: FERNANDO ALBERTO DOS SANTOS	
Organização: Sindicato Nacional das Empresas de Táxi Aéreo - SNETA	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 13	
Esclarecimento	
<p>Alterar o artigo 13 como se segue: “Nas hipóteses não previstas no art. 12, o operador do aeródromo poderá negociar o prazo de vigência do contrato, limitado ao prazo de sua outorga para explorar a infraestrutura aeroportuária, quando houver, ou ao prazo máximo de 25 (vinte e cinco) anos. Parágrafo único. Os prazos de vigência fixados neste artigo poderão ser prorrogados ilimitada sucessivamente, por prazos iguais, enquanto prestados, na área aeroportuária, serviços auxiliares de transporte aéreo, enquadrados no art. 102 da Lei nº 7.565, de 1986 e serviços de manutenção de aeronaves.” É crucial a inclusão, no referido artigo, de regras atinentes aos prazos de concessão de áreas aeroportuária às empresas que prestam serviços auxiliares ao transporte aéreo (ou seja, empresas que prestam serviços auxiliares aeroportuários, dos serviços auxiliares de pista para aeronaves de terceiros, dos serviços de abrigo de aeronaves de terceiros), bem como às empresas que prestam serviços de manutenção de aeronaves. O acréscimo do referido parágrafo está em absoluta consonância com o Código Brasileiro da Aeronáutica e o Decreto-lei 9760/46, pois nenhum desses diplomas contém regras vedando a prorrogação das avenças por sucessivos prazos.</p>	
Resposta ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que o artigo a que se refere a contribuição foi alterado. Vide contribuição da SEAE.</p> <p>Contribuição não acatada.</p>	

2.25. Contribuição nº 25

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 25	
Dados do colaborador	
Nome: CLAITON RESENDE FARIA (INFRAERO)	
Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 1º	
Esclarecimento	
Na condição de principal operador aeroportuário brasileiro, a Infraero, empresa pública organizada sob a forma de sociedade anônima e vinculada à Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC-PR), apresenta abaixo as seguintes considerações e contribuições à presente proposta de alteração da Resolução nº 113/2009. 1. Inciso IX do Art. 1º Substituição da palavra reparação por manutenção: IX – ao abrigo, reparação manutenção, abastecimento de aeronaves e indústria aeronáutica; Justificativa: Há alguns anos já não se utiliza a nomenclatura reparação de aeronaves para as concessões de uso de áreas voltadas ao desempenho das atividades de manutenção de aeronaves, conforme indicado pela própria ANAC no inciso IV do art 3º da presente proposta.	
Resposta ANAC	
A ANAC agradece a contribuição e informa que a contribuição foi aceita. Nova redação: "V - ao abrigo e manutenção de aeronaves; "	
Contribuição acatada.	

2.26. Contribuição nº 26

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 26	
Dados do colaborador	
Nome: CLAITON RESENDE FARIA (INFRAERO)	
Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 3º	
Esclarecimento	
<p>Caput do art. 3º Inclusão da palavra regular: “Art. 3º O operador do aeródromo, observados, no que aplicável, o art. 40 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, e a regulamentação referente à adequação do serviço, disponibilizará às empresas que explorem ou pretendam explorar serviço aéreo público regular, nos termos e condições estabelecidos nesta Resolução, sob livre negociação, o acesso às áreas necessárias para a execução das atividades de:” Justificativa: Ao expor os motivos que levaram à presente revisão da Resolução nº 113, alínea “c” do item 3.1, a ANAC assim definiu: “Dar prioridade de acesso às áreas de infraestruturas escassas para empresas de transporte aéreo público regular, desestimulando que empresas cujas atividades atendam a uma parcela mais reduzida da sociedade estabeleçam sua base nesses aeroportos;” . Com isso e considerando que, de acordo com a própria minuta da ANAC (vide abaixo), as empresas prestadoras de serviços aéreos não regulares terão suas atividades contempladas nos artigos 5º e 6º da Resolução, consideramos que a condição de priorização na distribuição de áreas aeroportuárias ficará regularmente reforçada junto à indústria e operadores, atendendo aos princípios almejados nesse normativo, bem como diminuindo significativamente as possibilidades de interpretações diversas. “5º. Verificada a escassez das áreas referidas no Art 3º por empresas de serviço aéreo público regular, o operador do aeródromo deverá observar as seguintes regras para alocação destas áreas: ... Art. 6º Caso não seja observado escassez das áreas referidas no art. 3º por empresa de serviço aéreo público regular, o operador do aeródromo deverá disponibilizá-las, observando a seguinte ordem de prioridade: I - empresas de serviço aéreo público não regular, observando-se, no que aplicável, o art. 40 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986;</p>	
Resposta ANAC	
A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão será acatada. Entende-se que a nova redação atende melhor os objetivos da Resolução. Contribuição acatada.	

2.27. Contribuição nº 27

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 27	
Dados do colaborador	
Nome: CLAITON RESENDE FARIA (INFRAERO)	
Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 4º	
Esclarecimento	
8. Manutenção de terceiros – não foi considerada nos critérios do art. 4º Novamente não estão previstas as atividades de manutenção das empresas que prestam serviços para terceiros, conforme entendimento de serviços aéreos especializados (Art. 201, inciso VIII do CBA). Ou seja, podemos entender que, embora necessitem de homologação da ANAC para operar e desenvolver atividades especializadas, serão consideradas pelo órgão regulador como atividades operacionais em nível abaixo das regulares, ou seja, a ser realizada apenas em aeroportos sem escassez de áreas. Como caracterizar a proporcionalidade operacional para efeitos de distribuição de área?	
Resposta ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a contribuição foi aceita.</p> <p>Foi realizada menção explicitamente aos serviços de manutenção nos artigos pertinentes. Registra-se que a intenção é de que, nos casos de escassez, as áreas disponibilizadas a empresas que exploram ou pretendam explorar serviço aéreo público possam ser transferidas a terceiros que executem de fato as atividades elencadas no art. 3º da proposta submetida à audiência pública, mediante acordo com a empresa de transporte aéreo público regular, conforme previsto no novo art. 8º.</p> <p>Contribuição acatada.</p>	

2.28. Contribuição nº 28

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 28	
Dados do colaborador	
Nome: CLAITON RESENDE FARIA (INFRAERO)	
Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 8º	
Esclarecimento	
<p>4. Inclusão de novo parágrafo no Art. 8º § 1º Para acesso aos aeroportos, as empresas prestadoras de serviços auxiliares e de abastecimento de aeronaves deverão, obrigatoriamente, apresentar contrato de operação, ou de intenção e comprometimento de operação, com empresa aérea regular que opere no aeródromo. O dimensionamento da área a ser cedida deverá ser proporcional à operacionalidade da respectiva empresa aérea no aeroporto. Justificativa: Conforme discutido na reunião do dia 18.05, tal condicionante é fundamental na distribuição dos espaços aeroportuários às empresas que efetivamente atendam (ou pretendam atender) a aviação local. Não há razão para que empresas auxiliares entrem no aeroporto sem que haja qualquer perspectiva na prestação de serviços para terceiros, retirando do aeroporto empresas que atuem e sejam possuidoras de contratos formais com as empresas aéreas, especialmente nos casos limitação de espaços no sítio. 5. Inclusão do texto “em forma de pool” no § 3º do art. 8º § 3 Para os serviços cuja complexidade, custo ou impacto ambiental inviabilize a divisão e/ou duplicação da infraestrutura correspondente, tornando antieconômica a prestação do serviço auxiliar ao transporte aéreo por mais de uma empresa, poderá o operador do aeródromo solicitar autorização à ANAC para que esses serviços sejam prestados de forma exclusiva ou sob a forma de pool. Justificativa: Nos casos de PAA não há como o Operador assumir a prestação dos serviços, podendo, como opção, a unificação de abastecedoras se darem em forma de pool.</p>	
Resposta ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão será parcialmente acatada. Entende-se que o mecanismo sugerido pode criar consideráveis barreiras à entrada com impactos negativos sobre a concorrência de difícil mensuração à priori. A inclusão do artigo reduziria a contestabilidade do mercado na medida em que aumentaria consideravelmente a burocracia associada ao acesso de novos players. Contudo, foi adicionada uma nova redação para permitir que nos casos em que, comprovadamente não houver área disponível para realização da atividade solicitada, o aeroporto poderá limitar o acesso para empresas que não possuam contrato ou acordo de intenção de prestação de serviço com empresa de serviço</p>	

aéreo que já opera no aeroporto.

Com relação ao disposto no art.8º, §3, da minuta, a contribuição da Secretaria de Acompanhamento Econômico (SEAE) levantou um ponto pertinente: a mecanização das atividades em questão também pode ser promovida por meio de acordos entre as partes interessadas sem a necessidade da garantia do monopólio, que por sua vez criaria um mercado incontestável. Além disso, a não garantia de monopólio está de acordo com uma das diretrizes que orientam a revisão da norma, a de reduzir seu grau de intervenção e regular apenas quando necessário. Sendo assim, com vistas a evitar a materialização dos problemas apontados na presente contribuição, o parágrafo 3º do art. 8º da minuta será suprimido.

Contribuição parcialmente acatada.

2.29. Contribuição nº 29

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 29	
Dados do colaborador	
Nome: CLAITON RESENDE FARIA (INFRAERO)	
Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 11	
Esclarecimento	
<p>6. Exclusão do § 1º do art. 11 § 1º Em caso de descumprimento do disposto neste artigo, a ANAC poderá, a qualquer tempo, estabelecer a regulação dos preços relativos à utilização das áreas destinadas às atividades operacionais por meio de tarifas-teto, receita máxima ou outro método a ser estabelecido em regulamentação específica após ampla discussão pública. Justificativa: À ANAC compete exclusivamente estabelecer os preços das tarifas aeroportuárias. Poderá até sugerir uma metodologia de precificação, contudo não tem competência para definir preços de concessões de áreas, consoante determinação contida no Acórdão do TCU nº 1661/2005 – Plenário, que assim fixou em seu item 9.1.5: “Determinar à Infraero que: observe o disposto no art. 2º, parágrafo único, alínea ‘b’, da Lei nº 6.009/73, no sentido de que os preços específicos, cobrados pelas concessões de áreas nos aeroportos, sejam determinados pela entidade responsável pela administração dos aeroportos.”</p>	
Resposta ANAC	
<p>ANAC agradece a contribuição e informa que esta agência possui a competência para estabelecer a regulação dos preços relativos à utilização das áreas destinadas às atividades operacionais por meio de tarifas-teto, receita máxima ou outro método. Conforme a conclusão do Parecer nº 469/2008 da Procuradoria Federal junto à ANAC:</p> <p>“Cabe aos órgãos ou entidades responsáveis pela administração do aeroporto fixar os preços específicos (...) sendo de competência da ANAC, por força do inciso III do art. 47 da Lei nº 11.182, de 2005, a expedição das normas que estabelecem os critérios para a utilização de áreas, edifícios, instalações equipamentos e serviços não abrangidos pelas tarifas aeroportuárias, incluindo-se a metodologia a ser utilizada para a fixação dos preços específicos ...”.</p> <p>Conforme o inciso III do art. 47 da Lei nº 11.182, de 2005:</p> <p>"Na aplicação desta Lei, serão observadas as seguintes disposições:</p> <p>(...)</p>	

III – as atividades de administração e exploração de aeródromos exercidas pela Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – INFRAERO passarão a ser reguladas por atos da ANAC."

A competência da ANAC pela expedição de normas que estabeleçam a metodologia a ser utilizada para a fixação dos preços específicos também pode ser verificada pelo Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, que dispõe sobre a instalação, a estrutura organizacional da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC e aprova o seu regulamento. Conforme o art. 11 do Anexo I do Decreto:

“Art. 11. Na regulação da exploração de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, a atuação da ANAC objetivará em especial:

(...)

III - estabelecer regime tarifário e de preços específicos que:

- a) promova maior circulação de pessoas e intercâmbio de bens e serviços entre as regiões do País e deste com o exterior;
- b) assegure a eficiência na alocação e uso dos recursos dos aeroportos;
- c) gere receita suficiente para recuperar custos; e
- d) proporcione orientação para investimentos futuros.”

Dessa forma, entende-se que a ANAC possui competência para estabelecer regras e critérios para a fixação dos preços específicos, quando necessário.

Contribuição não acatada.

2.30. Contribuição nº 30

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 30	
Dados do colaborador	
Nome: FERNANDO ALBERTO DOS SANTOS	
Organização: Sindicato Nacional das Empresas de Táxi Aéreo - SNETA	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 15	
Esclarecimento	
CARTA PROTOCOLADA NA ANAC RJ - DESTINADA À PRESIDÊNCIA DA ANAC.	
Resposta ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que o prazo da audiência pública foi prorrogado para o dia 30 de junho de 2012, conforme aviso de no Aviso publicado no Diário Oficial da União nº 113, de 13 de junho de 2012, Seção 3, Página 3.</p> <p>A Resolução ANAC nº 247, de 25 de setembro de 2012, prorrogou o prazo para adaptação dos contratos, alterando o art. 16 da Resolução nº 113, de 2009, para: "Art. 16. Respeitado o ato jurídico perfeito, os operadores de aeródromo adaptarão os contratos vigentes em 23 de setembro de 2009 às disposições desta Resolução até 31 de março de 2013."</p>	
Contribuição parcialmente acatada.	

2.31. Contribuição nº 31

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 31	
Dados do colaborador	
Nome: CLAITON RESENDE FARIA (INFRAERO)	
Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 12	
Esclarecimento	
7. Adequação do parágrafo único do art. 12 Parágrafo único Os prazos de vigência fixados neste artigo poderão ser prorrogados sucessivamente, por prazos iguais, enquanto vigente a outorga para a exploração do serviço aéreo público a que se vincula a utilização da área aeroportuária, salvo os operadores enquadrados nos incisos I e II do art. 2º desta Resolução. Justificativas: Como já dito em diversas oportunidades, o TCU não tolera prorrogações contratuais sucessivas e indeterminadas. Os contratos devem, na forma da Lei dos Contratos (8.666/93) possuírem prazos peremptórios. A Administração até poderá celebrar novos contratos com as empresas operacionais que estão ocupando determinadas áreas, desde que cumpridos e/ou mantidos os requisitos desta Resolução.	
Resposta ANAC	
A ANAC agradece a contribuição e informa que o artigo a que se refere a contribuição foi excluído. Vide contribuição da SEAE.	
Contribuição parcialmente acatada.	

2.32. Contribuição nº 32

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 32	
Dados do colaborador	
Nome: Ricardo Nogueira da Silva	
Organização: Associação Brasileira de Aviação Geral - ABAG	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 1º	
Esclarecimento	
Realizada pela ABAG conforme anexo.	
Resposta ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que as áreas destinadas ao atendimento e movimentação de passageiros a que se refere o inciso III da minuta são destinadas ao atendimento do público em geral. As áreas adicionais que as empresas aéreas ou outras instituições desejem, a seu critério, utilizar para oferecer tratamento exclusivo a determinada parcela dos seus clientes, não podem ser classificadas como operacionais.</p> <p>Contribuição não acatada.</p>	

2.33. Contribuição nº 33

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 33	
Dados do colaborador	
Nome: Ricardo Nogueira da Silva	
Organização: Associação Brasileira de Aviação Geral - ABAG	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 6º	
Esclarecimento	
Realizada pela ABAG conforme anexo.	
Resposta ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que conforme exposto na Justificativa que acompanhou a proposta ora em discussão, as alterações foram propostas para tornar o escopo de aplicação da norma mais claro, reduzir o grau de intervenção da norma (regular apenas quando necessário) e resgatar os objetivos da Resolução, levando em consideração as contribuições colhidas do mercado. A ANAC entende que não é necessário estabelecer limites máximos de área que cada empresa poderá utilizar em infraestruturas não escassas.</p> <p>Contribuição não acatada.</p>	

2.34. Contribuição nº 34

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 34	
Dados do colaborador	
Nome: Ricardo Nogueira da Silva	
Organização: Associação Brasileira de Aviação Geral - ABAG	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 11	
Esclarecimento	
<p>Realizada pela ABAG conforme anexo.</p> <p>ANEXO:</p> <p>Inclusão de texto no §2º do Art. 11 para aclarar o procedimento administrativo, que passaria a ter a seguinte redação:</p> <p>Art. 11 no §2º. Caberá à ANAC compor, administrativamente, conflitos de interesses não resolvidos por meio de acordos diretos estabelecidos entre as partes, observando-se o art. 26 da Lei nº 11.182/2005, regulamentado pelos arts. 42 e seguintes do Decreto nº 5.731/2006.</p> <p>Justificativa – A indicação da Lei de criação da ANAC e o Decreto que a regulamentou se torna necessária, pois não deixa dúvidas qual será o rito do procedimento administrativo a ser utilizado nas hipóteses previstas no artigo em tela.</p>	
Resposta ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a ANAC já se encontra obrigada a seguir no seu processo decisório os princípios mencionados nos artigos da Lei de criação da ANAC (Lei nº 11.182, de 2005) e do seu Regulamento (Decreto nº 5.731, de 2006). Assim, não se verifica a necessidade de menção aos artigos no texto da resolução em pauta.</p> <p>Contribuição não acatada.</p>	

2.35. Contribuição nº 35

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 35	
Dados do colaborador	
Nome: Ricardo Nogueira da Silva	
Organização: Associação Brasileira de Aviação Geral - ABAG	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 12	
Esclarecimento	
Realizada pela ABAG conforme anexo.	
Resposta ANAC	
A ANAC agradece a contribuição e informa que o artigo a que se refere a contribuição foi excluído. Vide contribuição da SEAE.	
Contribuição não acatada.	

2.36. Contribuição nº 36

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 36	
Dados do colaborador	
Nome: Ricardo Nogueira da Silva	
Organização: Associação Brasileira de Aviação Geral - ABAG	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 15	
Esclarecimento	
Realizada pela ABAG conforme anexo. ANEXO: Manter a redação atual Art. 15, ampliando o prazo de adaptação dos contratos vigentes para até 360 dias. Justificativa – Permitir que o operador aeroportuário tenha condições de ajustar todos os contratos vigentes, tendo em vista a quantidade de contratos existentes com o maior operador aeroportuário brasileiro.	
Resposta ANAC	
A ANAC agradece a contribuição e informa que o artigo que dispunha sobre adequações de contratos foi excluído, em virtude de outras adequações na proposta. Foi incluído o § 1º no art. 6º, que prevê que a ANAC estabelecerá prazo específico para alocação de áreas e alterações contratuais decorrentes, em casos de escassez. Não há outras regras que imponham a necessidade de novas adequações em contratos, a não ser a prevista no art. 12. Desse modo, o art. 16 passou a prever prazos diferenciados. Considera-se o prazo de 180 (cento e oitenta) dias suficiente para alteração em contratos de áreas de abastecimento, quando for o caso.	
Contribuição não acatada.	

2.37. Contribuição nº 37

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 37	
Dados do colaborador	
Nome: Ricardo Nogueira da Silva	
Organização: Associação Brasileira de Aviação Geral - ABAG	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 11	
Esclarecimento	
Realizada pela ABAG conforme anexo.	
Resposta ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a ANAC já se encontra obrigada a seguir no seu processo decisório os princípios mencionados nos artigos da Lei de criação da ANAC (Lei nº 11.182, de 2005) e do seu Regulamento (Decreto nº 5.731, de 2006). Assim, não se verifica a necessidade de menção aos artigos no texto da resolução em pauta.</p> <p>Contribuição não acatada.</p>	

2.38. Contribuição nº 38

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 38	
Dados do colaborador	
Nome: claudio rossi zampini	
Organização: Flamingo Taxi Aéreo	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 3º	
Esclarecimento	
<p>Estando sob audiência publica a revisão da resolução 113/2009 da ANAC e, havendo claro privilegio a aviação regular no texto da mesma, faz-se necessária a inserção de alguns dispositivos que assegurem não só a continuidade da aviação não regular, como a possibilidade de fomento para este segmento do serviço aéreo publico. Eis os acréscimos sugeridos: O art. 3 precisa da inserção de um parágrafo 3o, nestes termos: Parágrafo 3: as áreas mencionadas no caput podem ser utilizadas tanto pela sociedade empresaria que firme contrato com o operador do aeroporto, quando por terceiros, devendo tal ocupação repercutir no preço pago ao operador do aeroporto."</p>	
Resposta ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que, conforme apresentado na Justificativa que acompanha a proposta em discussão, um dos objetivos da Resolução é dar prioridade de acesso às áreas de infraestruturas escassas para empresas de transporte aéreo público regular. A intenção é que as áreas disponibilizadas a empresas que exploram ou pretendam explorar serviço aéreo público possam ser transferidas a terceiros que executem de fato as atividades, mediante acordo com a empresa de transporte aéreo regular, conforme estabelecido no novo art. 8º da proposta.</p>	
Contribuição não acatada.	

2.39. Contribuição nº 39

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 39	
Dados do colaborador	
Nome: claudio rossi zampini	
Organização: Flamingo Taxi Aéreo	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 3º	
Esclarecimento	
<p>Estando sob audiência publica a revisão da resolução 113/2009 da ANAC e, havendo claro privilegio a aviação regular no texto da mesma, faz-se necessária a inserção de alguns dispositivos que assegurem não só a continuidade da aviação não regular, como a possibilidade de fomento para este segmento do serviço aéreo publico. Eis os acréscimos sugeridos: O art. 3 precisa da inserção de um parágrafo 3o, nestes termos: Parágrafo 3: as áreas mencionadas no caput podem ser utilizadas tanto pela sociedade empresaria que firme contrato com o operador do aeroporto, quando por terceiros, devendo tal ocupação repercutir no preço pago ao operador do aeroporto."</p>	
Resposta ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que, conforme apresentado na Justificativa que acompanha a proposta em discussão, um dos objetivos da Resolução é dar prioridade de acesso às áreas de infraestruturas escassas para empresas de transporte aéreo público regular. A intenção é que as áreas disponibilizadas a empresas que exploram ou pretendam explorar serviço aéreo público possam ser transferidas a terceiros que executem de fato as atividades, mediante acordo com a empresa de transporte aéreo regular, conforme estabelecido no novo art. 8º da proposta.</p>	
Contribuição não acatada.	

2.40. Contribuição nº 40

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 40	
Dados do colaborador	
Nome: claudio rossi zampini	
Organização: Flamingo Taxi Aéreo	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 7º	
Esclarecimento	
<p>Estando sob audiência pública a revisão da resolução 113/2009 da ANAC e, havendo claro privilegio a aviação regular no texto da mesma, faz-se necessária a inserção de alguns dispositivos que assegurem não só a continuidade da aviação não regular, como a possibilidade de fomento para este segmento do serviço aéreo público. Eis os acréscimos sugeridos: O art. 7. precisa da inserção de um parágrafo único com o seguinte texto: "Parágrafo único: as áreas atualmente ocupadas por empresas de aviação não regular, e que constituam sua base operacional para fins de emissão dos certificados de homologação por parte do órgão regulador deverão, preferencialmente, continuar a ser ocupadas por estas empresas, condicionando-se tal permanência ao pagamento do preço para área operacional fixado pelo operador do aeródromo".</p>	
Resposta ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que, inicialmente, o texto da minuta não sofreu alteração neste artigo, em relação ao texto vigente na Resolução nº 113, de 2009.</p> <p>O artigo tem a intenção de possibilitar o investimento em terminais de carga ou passageiros pelas empresas de serviços aéreos. O objetivo é permitir que empresas aéreas utilizem a estratégia de hub-and-spoke tendo sua base operacional em lugares em que hoje não apresentem a infraestrutura adequada, desde que elas estejam dispostas a investir nessas localidades.</p> <p>Todavia, as dificuldades operacionais relativas ao cumprimento do texto do inciso I do art 7º, para as quais algumas contribuições desta audiência pública chamaram a atenção, podem ser intransponíveis e até tornar o mecanismo inócuo.</p> <p>Assim, o artigo será suprimido. Entende-se que esta Resolução não deva tratar do tema, e que o conjunto de regras sobre a possibilidade de construção, manutenção e exploração de terminais de passageiros ou carga por parte de empresas aéreas deve ser aperfeiçoado, podendo até ser objeto de uma regulamentação específica. Contribuição não acatada.</p>	

2.41. Contribuição nº 41

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 41	
Dados do colaborador	
Nome: claudio rossi zampini	
Organização: Flamingo Taxi Aéreo	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 11	
Esclarecimento	
<p>Estando sob audiência publica a revisão da resolução 113/2009 da ANAC e, havendo claro privilegio a aviação regular no texto da mesma, faz-se necessária a inserção de alguns dispositivos que assegurem não só a continuidade da aviação não regular, como a possibilidade de fomento para este segmento do serviço aéreo publico. Eis os acréscimos sugeridos: O artigo 11 deve receber a seguinte redação: "Artigo 11: a remuneração por preços específicos pela utilização das áreas destinadas as atividades operacionais, elevadas no artigo 1, incisos III, IV, V, VIII e IX, sera livremente pactuadas entre o operador do aeródromo e as partes contratantes, devendo o operador do aeroporto fixar preços tabelados considerando o metro quadrado da área, com reajuste anual, para estas áreas, sendo vedadas quaisquer praticas discriminatórias e abusivas, nos termos da legislação vigente e da regulamentação da ANAC". O artigo 11 devera ser acrescido de um parágrafo 5, nestes termos: "Parágrafo 5: Caso a área utilizada pelo prestador do serviço aéreo publico também seja utilizada por um terceiro, o preço pago pela área ao operador do aeroporto devera ser acrescido de 30% (trinta por cento) do valor pago pelo terceiro para ocupar a área, alem do preco por metro quadrado tabelado nos termos do caput."</p>	
Resposta ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que conforme exposto na Justificativa que acompanhou a proposta ora em discussão, a Resolução nº 113, de 22 de setembro de 2009, buscou conferir liberdade ao administrador aeroportuário para que este negociasse livremente o preço das áreas e as alocasse de maneira eficiente. Contudo, o poder de monopólio na oferta de áreas aeroportuárias detido pelo gestor aeroportuário lhe confere a possibilidade de retirar grande parte do excedente dos usuários do aeroporto. Para resolver este problema, a Resolução nº 113 criou também a opção de migração entre as áreas de utilização compartilhada e em exclusividade, e a regra de precificação das áreas compartilhadas. Note que este mecanismo se aplicava apenas às áreas elencadas no art. 5º da referida Resolução, não abrangendo, portanto, as áreas de abastecimento de aeronaves.</p> <p>Porém, após muitas discussões dentro da Agência (muitas delas motivadas pelo processo de</p>	

concessão de Guarulhos, Viracopos e Brasília) e contribuições de diversos agentes de mercado, houve uma mudança de entendimento acerca da forma de abordar esse problema. Entende-se que não é necessária uma intervenção a priori neste caso, e que a Agência deve intervir somente quando os agentes de mercado não conseguirem resolver seus conflitos. Assim, propõe-se uma modalidade de regulação conhecida como regulação por ameaça, que permite que conflitos sejam resolvidos preferencialmente pelos próprios entes regulados, deixando a intervenção apenas para o caso em que o aeroporto esteja efetivamente abusando da sua condição de monopolista.

A ANAC reconhece que os agentes do mercado são quem têm as melhores condições de estabelecer os critérios e a metodologia para a precificação das áreas. Porém, a ANAC também entende que a partir do momento em que o aeroporto abuse de sua posição dominante, o regulador deve atuar para resolver ou atenuar a falha de mercado, podendo até mesmo adotar algumas das opções sugeridas.

Ressalta-se que, conforme o parágrafo 4º, do art. 11. da minuta, uma eventual regulamentação dos preços relativos à utilização das áreas destinadas às atividades operacionais será antecedida de ampla discussão pública, e que este será o momento adequado para a discussão da melhor opção para precificação de cada área.

Contribuição não acatada.

2.42. Contribuição nº 42

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 42	
Dados do colaborador	
Nome: claudio rossi zampini	
Organização: Flamingo Taxi Aéreo	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 14	
Esclarecimento	
<p>Estando sob audiência publica a revisão da resolução 113/2009 da ANAC e, havendo claro privilegio a aviação regular no texto da mesma, faz-se necessária a inserção de alguns dispositivos que assegurem não só a continuidade da aviação não regular, como a possibilidade de fomento para este segmento do serviço aéreo publico. Eis os acréscimos sugeridos: O artigo 14 deve receber mais um parágrafo, nos seguintes termos: "parágrafo 5: os contratos celebrados antes da vigência da presente, cujo prazo de contrato era coincidente como prazo de amortização, devem ser prorrogados por, no mínimo, 5 (cinco) anos, a fim de que se garanta ao ocupante da área período razoável de lucratividade após o termino do prazo de amortização".</p>	
Resposta ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que, conforme Justificativa que acompanha a proposta de Resolução, o fomento ao setor de transporte aéreo público não regular não é objetivo da presente proposta. Informa-se ainda que a disposição do art. 14 da minuta foi excluída.</p> <p>Vide contribuição da SEAE.</p> <p>Contribuição não acatada.</p>	

2.43. Contribuição nº 43

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 43	
Dados do colaborador	
Nome: Herlichy Bastos Junior	
Organização: American Airlines	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 1º	
Esclarecimento	
<p>Comentário da American Airlines, Inc.: Dispositivo: artigo 1º, §2º Redação atual: “As salas para atendimento de clientes exclusivos (salas VIP) são consideradas atividades comerciais.” Redação sugerida (modificativa): “As salas para atendimento de clientes exclusivos (salas VIP) são consideradas atividades operacionais, compreendendo as atividades descritas no inciso III deste artigo.” Comentário/justificativa: De acordo com o artigo 39 da Lei Federal nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA), os aeroportos compreendem áreas destinadas, entre outras atividades, ao atendimento e à movimentação de passageiros, bagagens e cargas (inciso III), assim como ao comércio apropriado para aeroporto (inciso IX). Da leitura de ambos os dispositivos resta suficiente e patentemente claro que atividades de atendimento de passageiros são distintas das demais atividades comerciais apropriadamente realizadas no aeroporto. Em outras palavras, nos termos do CBA, o “comércio apropriado para aeroporto” não compreende atividade alguma de atendimento ou de movimentação de passageiros, afinal, o artigo 39 enumerou essas duas atividades separadamente em incisos distintos, revelando a intenção do legislador em diferenciá-las das atividades de comércio. Dito de maneira simples: para o CBA, atendimento de passageiros não é atividade comercial, pelo menos para fins da utilização do espaço aeroportuário correspondente. De acordo com os dispositivos do CBA que disciplinam o contrato de transporte de passageiro (Título VII, Capítulo II), os serviços de transporte aéreo compreendem operações de embarque e desembarque, além das efetuadas a bordo da aeronave. No conceito de operações de embarque, segundo o CBA, estão compreendidas todas as atividades prestadas pelas companhias aéreas desde o despacho de passageiros (e respectiva bagagem) até a entrada deles na aeronave, abrangendo assim, naturalmente, o atendimento prestado a eles nas salas VIP. Observa-se, portanto, que todas as atividades abrangidas desde o despacho até a entrada na aeronave (no que se inclui a sala VIP) são consideradas operacionais pelo CBA (tanto assim que esse diploma legal refere-se a “operação de embarque” e não a “comércio”, como faz o artigo 39, inciso IX já mencionado anteriormente). As salas VIP não são estabelecimentos empresariais ou comerciais, mas sim atividade operacional essencial às companhias aéreas. Tais salas são oferecidas ao passageiro</p>	

de classe executiva e de primeira classe como um serviço incluído no preço pago pelo bilhete, ou seja, são parte integrante dos serviços objeto do contrato de transporte aéreo. Em outras palavras, o uso das salas VIP está incluído no serviço de transporte aéreo adquirido pelo passageiro, sendo, pois, indissociável do próprio serviço de transporte adquirido. Quando o passageiro compra o bilhete de classe executiva ou primeira classe, ele adquire não somente maior espaço e conforto de seu assento, serviço de bordo diferenci

Resposta ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que as áreas destinadas ao atendimento e movimentação de passageiros a que se refere o inciso III da minuta são destinadas ao atendimento do público em geral. As áreas adicionais que as empresas aéreas ou outras instituições desejem, a seu critério, utilizar para oferecer tratamento exclusivo a determinada parcela dos seus clientes, não podem ser classificadas como operacionais.

Contribuição não acatada.

2.44. Contribuição nº 44

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 44	
Dados do colaborador	
Nome: Herlichy Bastos Junior	
Organização: American Airlines	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 5º	
Esclarecimento	
<p>1. Segundo o artigo 5º da minuta da Resolução, verificada a escassez das áreas referidas no artigo 3º por empresas de serviço aéreo público regular, o operador do aeródromo deverá limitar a alocação de áreas para utilização em exclusividade conforme as seguintes regras: a. Inciso II - limitar a alocação de áreas para utilização em exclusividade, especificadas no inciso I do art. 3º (i.e. despacho de aeronaves, passageiros e respectivas bagagens) pela proporção entre a quantidade de assentos ofertados pela empresa no aeroporto e a quantidade total de assentos ofertados no aeroporto por todas as empresas, no período de 6 (seis) meses que anteceder a solicitação da área para utilização em exclusividade; b. Inciso III - limitar a alocação de áreas para utilização em exclusividade, especificadas no inciso II do art. 3º (i.e. recebimento e despacho de carga e de bens transportados por aeronaves) pela proporção entre a quantidade de carga movimentada pela empresa no aeroporto e a quantidade total de carga movimentada no aeroporto por todas as empresas, no período de 12 (doze) meses que anteceder a solicitação da área para utilização em exclusividade; e c. Inciso IV - limitar a alocação de áreas para utilização em exclusividade, especificadas nos incisos III a VI do art. 3º (i.e. carga e descarga de aeronaves; manutenção de aeronaves e serviços correlatos; abrigo de aeronaves e equipamentos de rampa; instalação de escritório administrativo), pela proporção entre a quantidade de pousos e decolagens da empresa no aeroporto e a quantidade total de pousos e decolagens no aeroporto por todas as empresas, no período de 12 (doze) meses que anteceder a solicitação da área para utilização em exclusividade. 2. Em outras palavras, a minuta da Resolução cuidou exclusivamente de determinar limites máximos de áreas para utilização exclusiva, proporcional ao “tamanho da operação” de cada companhia, deixando de estabelecer, entretanto, limites mínimos de referidas aéreas. Ora, o espaço mínimo necessário para a operação de uma companhia aérea em determinado aeroporto não coincide, necessariamente, com o tamanho de sua operação. Por menor que seja a operação (exemplo: um voo semanal), existe um espaço mínimo necessário, sem o qual não é possível operar nem mesmo apenas 1 voo semanal. Portanto, a minuta deverá ser modificada a fim de determinar uma área mínima exclusiva, que deverá ser de, pelo menos, 60 metros quadrados para área administrativa além de áreas destinadas às necessidades</p>	

operacionais tais como bagagem e depósito afiançado. 3. Não bastasse isso, normas editadas pelo Ministério do Trabalho e Emprego (cuja implementação é alvo de fiscalização por parte do Ministério Público do Trabalho) exigem das companhias aéreas espaços mínimos no aeroporto, dentre outros, para armários, vestiários, refeitório, área para descanso e refeições para os empregados, incluindo os que trabalham em aeroportos. Esta é mais uma razão

Resposta ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que nos aeroportos em que não for verificada escassez no uso das áreas em questão, o operador do aeródromo poderá alocá-las sem observar restrições quanto aos percentuais destinados a cada empresa, tanto na modalidade compartilhada, quanto na exclusiva.

Nos aeroportos em que for verificada escassez das áreas referidas no art. 4º por empresas de serviço aéreo público regular, as áreas serão distribuídas priorizando a alocação das áreas para utilização em caráter exclusivo às empresas que ofertam grande quantidade de assentos, transportam grande quantidade de carga ou realizam ligações com frequência elevada naquele aeroporto. Contudo, o operador do aeródromo tem de observar também o § 2º do artigo em questão:

§ 2º - Uma vez que as empresas tenham acesso às áreas disponíveis especificadas no inciso I do art. 4º, o operador deve adotar as medidas para assegurar o acesso às demais áreas especificadas nos incisos II a VI do mesmo artigo, quando necessário para sua regular operação.

Em outras palavras, para atender as empresas que tenham acesso às áreas especificadas no inciso I do art. 4º o operador de aeródromo tem de encontrar soluções, como, por exemplo, o uso de algumas áreas em regime compartilhado.

Contribuição não acatada.

2.45. Contribuição nº 45

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 45	
Dados do colaborador	
Nome: Herlichy Bastos Junior	
Organização: American Airlines	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 8º	
Esclarecimento	
<p>O artigo 8º da minuta da Resolução também carece de revisão. Tal dispositivo aborda a possibilidade de monopólio, por parte do próprio operador de aeródromo, o que é: (i) nocivo à livre concorrência, (ii) frontalmente contrário ao ‘espírito’ desta norma, e (iii) ilegal, eis que contraria dispositivos de acordos bilaterais de transporte aéreo firmado entre o Brasil e outros países. Vejamos: Por um lado a Resolução pretende garantir a entrada de novas companhias aéreas no mercado de aviação mas, surpreendentemente, pretende, por outro lado, possibilitar ao operador de aeródromo o monopólio na prestação de serviços auxiliares ao transporte aéreo e de abastecimento de aeronaves. De acordo com o artigo 8º da minuta, o operador de aeródromo (regra geral) deverá assegurar o livre acesso para as empresas que pretendam atuar na prestação de serviços auxiliares ao transporte aéreo e de abastecimento de aeronaves, inclusive quando da prestação direta desses serviços pelo operador do aeródromo, sendo vedadas quaisquer práticas discriminatórias e abusivas. Os parágrafos § 1º, 2º e 3º, entretanto, preveem situações que permitiriam a restrição de novas entrantes até o ponto de restringir a prestação direta dos serviços de serviços auxiliares pelas empresas aéreas, culminando na prestação exclusiva de tais serviços pelo operador do aeródromo. Ora, caso na prática o operador de aeródromo venha a solicitar à ANAC a exclusividade para operar tais serviços sob alegação de preenchimento dos requisitos previstos na minuta em questão e a ANAC venha a reconhecer o direito à exclusividade, tal suposto direito não poderá prevalecer eis que não se poderá impedir as companhias aéreas americanas, por exemplo, a executar os serviços auxiliares ao transporte aéreo (o handling) por conta própria eis que tais companhias estão expressamente autorizadas por meio do Acordo sobre Transportes Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo dos Estados Unidos da América a executar o seu próprio handling, conforme previsto em seu artigo 8, item 3: “3. Cada empresa aérea designada poderá executar o seu próprio "handling" de solo no território da outra Parte Contratante ("self-handling") ou, a seu critério, escolher entre agentes autorizados e empresas aéreas designadas de qualquer das Partes Contratantes, engajadas no transporte regular ou não-regular ("charters"), concorrentes em tal serviço no território da outra Parte Contratante. Esses direitos estarão sujeitos apenas a limitações de</p>	

natureza física relativas à segurança aeroportuária. Quando tais limitações impedirem o "self-handling", os serviços de terra estarão disponíveis em termos de igualdade para todas as empresas aéreas; os preços cobrados serão baseados nos custos dos serviços prestados, e tais serviços serão comparáveis em tipo e qualidade ao "self-handling", se este fosse possível." Por todas as razões acima necessária a revisão do artigo 8º da minuta em questão.

Resposta ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que, ao propor alteração de suas normas, sempre observa os tratados internacionais, bem como seus os acordos sobre serviços aéreos. Não por acaso, a possibilidade de limitação do número de empresas operadoras de serviços auxiliares ao transporte aéreo está prevista no referido acordo. Sobre a matéria, o acordo apresenta a seguinte redação:

"Each airline shall have the right to perform its own ground-handling in the territory of the other Party ("self-handling") or, at the airline's option, select among competing agents for such services in whole or in part. The rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of physical limitations of facilities and airport safety. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on a non-discriminatory basis to all airlines; charges shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible."

Este texto pode ser traduzido da seguinte forma:

Cada empresa aérea deverá ter o direito de executar o seu próprio "handling" de solo no território da outra Parte Contratante ("self-handling") ou, a seu critério, selecionar entre os agentes que competem por esses serviços no todo ou em parte. Esses direitos estarão sujeitos apenas a restrições físicas resultantes de considerações de limitações físicas de instalações e de segurança aeroportuária. Quando tais limitações impedirem o "self-handling", os serviços de terra estarão disponíveis de maneira não-discriminatória para todas as empresas aéreas; os preços cobrados serão baseados nos custos dos serviços prestados, e tais serviços serão comparáveis em tipo e qualidade como se o "self-handling" fosse possível. (tradução nossa)

Como se pode observar, o próprio artigo citado pela contribuição contempla a possibilidade prevista na minuta de Resolução, o que evidencia que a proposta encontra amparo nas experiências internacionais.

Com relação ao disposto no art.8º, §3, da minuta, a contribuição da Secretaria de Acompanhamento Econômico (SEAE) levantou um ponto pertinente: a mecanização das atividades em questão também pode ser promovida por meio de acordos entre as partes interessadas sem a necessidade da garantia do monopólio, que por sua vez criaria um mercado incontestável. Além disso, a não garantia de monopólio está de acordo com uma das diretrizes que orientam a revisão da norma, a de reduzir seu grau de intervenção e regular apenas quando necessário. Sendo assim, com vistas a evitar a materialização dos problemas apontados na presente contribuição, o parágrafo 3º do art. 8º será suprimido.

Contribuição não acatada.

2.46. Contribuição nº 46

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 46	
Dados do colaborador	
Nome: andre luiz silva	
Organização: -	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 11	
Esclarecimento	
Prazo de 90 dias para recorrer a ANAC, caso o conflito de interesses esteja configurado.	
Resposta ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que o direito de recorrer à ANAC independe do momento em que o conflito foi configurado.</p> <p>Cabe a ANAC, conforme art.8º da Lei nº 11.182, inciso XX, "compor, administrativamente, conflitos de interesses entre prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária". Não há na legislação a definição de prazos, não cabendo à Agência estabelecer limitação dessa natureza.</p> <p>Contribuição não acatada.</p>	

2.47. Contribuição nº 47

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 47	
Dados do colaborador	
Nome: Secretaria de Acompanhamento Econômico	
Organização: Secretaria de Acompanhamento Econômico - SEAE	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 5º	
Esclarecimento	
Parecer da Secretaria de Acompanhamento Econômico, do Min. da Fazenda.	
Resposta ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a análise das questões apontadas serão respondidas de acordo com os itens do Parecer.</p> <p>1. “4.1. Dos possíveis impactos concorrenciais”</p> <p>“23. Para avaliar as conseqüências de propostas normativas sobre a concorrência, utiliza-se metodologia que consiste em um conjunto de questões a serem verificadas na análise do impacto de políticas públicas sobre a concorrência. Segundo este método, o impacto competitivo poderia ocorrer por meio de: (i) limitação no número ou variedade de fornecedores; (ii) limitação na concorrência entre empresas; e (iii) diminuição do incentivo à competição.</p> <p>24. Vislumbra-se que a norma proposta possa gerar o 1º efeito (limitação no número ou variedade de fornecedores), dado o disposto no art.8º, §3º, que estabelece que os serviços auxiliares e de abastecimento de aeronaves poderão ser realizados de forma exclusiva, quando verificada subaditividade dos custos. Os operadores aeroportuários poderão solicitar a restrição do número de prestadores de serviço para aqueles serviços cuja complexidade, custo ou impacto ambiental, inviabilize a operação de mais de uma empresa.</p> <p>25. Avalia-se que, embora em determinadas situações a produção por um único prestador de serviço possa reduzir os custos, é preferível que o mercado defina a estrutura da oferta, em vez de o agente regulador oficializar a instituição de um regime de monopólio.</p> <p>26. Segundo Farina (1994): “Quando o monopólio ou o oligopólio é resultante da presença</p>	

de subaditividade de custos, um grande número de concorrentes não é desejável nem tampouco possível. O mercado não comporta um grande número de firmas operando em escala e escopo eficientes. Entretanto, se a indústria for controlada por um monopolista, qual a garantia de que o consumidor se beneficiará de custos menores? Tal resultado não estará garantido pela força da concorrência.”

27. Na ausência de pressão competitiva (limitação do número de prestadores de determinado serviço), as empresas acumulam e retêm “gorduras” organizacionais e outras manifestações de custo excessivamente elevado. Com isso, como argumenta Armentano (1986), as forças de mercado são suficientemente poderosas para dispensar qualquer ação em defesa da concorrência.

28. Portanto, embora exista a subaditividade de custos em determinados serviços prestados em aeroportos, avalia-se como preferível que o agente regulador exima-se de oficializar a existência de monopólios, deixando em aberto a possibilidade de, a qualquer momento, tornar-se viável a presença de mais ofertantes.”

Resposta: A ANAC informa que, diversas atividades operacionais dos aeroportos são potencialmente competitivas, na medida em que podem também ser prestadas por terceiros. A maneira pela qual estas atividades são prestadas varia bastante quanto à automação e mecanização. Uma determinada atividade pode ser prestada com um uso mais intensivo de mão de obra, requerendo baixos investimentos, e apresentando baixos “sunk costs”, ou pode ser prestada de forma mais automatizada, requerendo altos investimentos.

No primeiro caso, no qual o serviço é prestado de maneira manual, existe um maior espaço para concorrência e uma menor tendência de descolamento entre o preço e custo marginal, porém, a qualidade e a produtividade deste modelo é bastante inferior. Mais especificamente, existe uma maior probabilidade de erros, o serviço é prestado de maneira mais lenta e o custo marginal tende a ser maior.

Usando a atividade de manuseio de bagagem como exemplo, existe uma maior probabilidade de erros que podem implicar no extravio e na deterioração das bagagens, o serviço é prestado de maneira mais lenta, implicando em atrasos e maiores tempos de fila, e a atividade tende a ser prestada com um custo maior, principalmente se o operador tentar alcançar níveis de qualidade semelhante aos da operação automatizada, devido ao elevado custo de mão de obra. Esses aspectos negativos tendem a ser mais significativos em aeroportos com grande número de vôos simultâneos e várias conexões.

No caso geral, a prestação mecanizada do serviço necessita de um elevado volume de investimentos em capital físico que só é viável com uma escala elevada. Dessa forma, para garantir que um investimento que vise a automação de um determinado serviço seja realizado, pode ser necessário que o prestador tenha a garantia de que não terá competidores naquela atividade. Conforme Fiuza e Pionner:

“O segundo ponto a ser notado é que, nos modelos onde as atividades são mecanizadas, é preciso um investimento em capital físico relativamente alto para implantar o sistema. Além disso, o espaço para a coexistência de várias firmas provendo o mesmo serviço passa a ser duvidoso: o custo do investimento em dois sistemas de esteiras automáticas impede que duas firmas que façam manuseio de bagagem implantem dois sistemas separados. Da mesma forma, dois sistemas de tubulação para transporte de combustível seria um investimento caro a ser feito. Para tais sistemas serem viáveis, seria preciso que as linhas aéreas se comprometessem a usar os serviços dessas firmas por longo prazo, bem como o aeroporto

garantir que as linhas aéreas usariam os mesmos pátios e balcões de check in por um longo tempo, o que pode não ser ótimo por parte nem das linhas aéreas nem do aeroporto.”

Contudo, entendemos que o posicionamento da SEAE é correto, e que a mecanização das atividades em questão também pode ser promovida por meio de acordos entre as partes interessadas, não havendo necessidade de intervenção direta do regulador. Além disso, este tratamento está de acordo com uma das diretrizes que orientam a revisão da norma, a de reduzir seu grau de intervenção e regular apenas quando necessário. Sendo assim, a sugestão de supressão do parágrafo 3º do art. 8º será acatada.

4.2.1. Sobre o art. 5º

29. O art. 5º da minuta de resolução proposta estabelece:

Art. 5º Verificada a escassez das áreas referidas no art. 3º por empresas de serviço aéreo público regular, o operador do aeródromo deverá observar as seguintes regras para alocação destas áreas:

I - destinar, no mínimo, 10% (dez por cento) das áreas disponíveis especificadas no inciso I do art. 3º para utilização compartilhada pelas empresas que atuem ou pretendam atuar no aeroporto;

II - limitar a alocação de áreas para utilização em exclusividade, especificadas no inciso I do art. 3º, pela proporção entre a quantidade de assentos ofertados pela empresa no aeroporto e a quantidade total de assentos ofertados no aeroporto por todas as empresas, no período de 6 (seis) meses que anteceder a solicitação da área para utilização em exclusividade;

III - limitar a alocação de áreas para utilização em exclusividade, especificadas no inciso II do art. 3º, pela proporção entre a quantidade de carga movimentada pela empresa no aeroporto e a quantidade total de carga movimentada no aeroporto por todas as empresas, no período de 12 (doze) meses que anteceder a solicitação da área para utilização em exclusividade; e

IV - limitar a alocação de áreas para utilização em exclusividade, especificadas nos incisos III a VI do art. 3º, pela proporção entre a quantidade de pousos e decolagens da empresa no aeroporto e a quantidade total de pousos e decolagens no aeroporto por todas as empresas, no período de 12 (doze) meses que anteceder a solicitação da área para utilização em exclusividade.

§ 1º Para os efeitos desta Resolução, configura-se escassez quando há preterição de acesso de empresas de serviço aéreo público regular às áreas referidas no art. 3º.

§ 2º Uma vez que as empresas tenham acesso às áreas disponíveis especificadas no inciso I do art. 3º, o operador deve adotar as medidas para assegurar o acesso às demais áreas especificadas nos incisos II a VI do mesmo artigo, quando necessário para sua regular operação. (grifos nossos)

30. Em primeiro lugar, avalia-se que a redação do §1º, ao definir que a “escassez” é configurada pela “preterição de acesso”, pode parecer imprecisa e suscitar dúvidas de interpretação. Por exemplo, não fica claro se a preterição de acesso inclui situações em que a companhia aérea que explora serviço regular de transporte não obtém acesso a uma área específica por motivos exclusivamente negociais, ou seja, determinada companhia aérea e operador não almejam sucesso nas tratativas para locação de área específica devido a

impossibilidade de acordo de condições negociais, circunstância nada estranha se admitirmos que a regra de acesso a áreas aeroportuárias será a “livre negociação”, como determina a proposta da ANAC em diversos momentos.

31. Em segundo lugar, considera-se que o uso da expressão “áreas disponíveis” no inciso I seria incorreto, sendo mais adequado fazer-se referência a “áreas existentes”. Adicionalmente, indaga-se, para valorizar a transparência na aplicação dessa medida excepcional pelo operador do aeroporto, se não seria prudente a regulamentação prever quais seriam os critérios para definição de porcentagem maior do que o mínimo proposto.

32. Por fim, não parece explícita a definição do momento em que ocorreria a redistribuição de áreas. Por exemplo, esta poderia ocorrer periodicamente ou cada vez em que se identificasse que uma companhia aérea não teve atendido seu pedido de mais área.

33. Pelos motivos expostos, sugere-se o aperfeiçoamento do art. 5º.

Resposta: A redação do §1º do art. 5º da minuta não suscita a dúvida levantada. Com efeito, o §1º do art. 3º estabelece que “O acesso às áreas mencionadas no caput será disponibilizado às empresas que atuem ou pretendam atuar no aeroporto mediante solicitação e conforme a necessidade, sendo vedado qualquer tratamento discriminatório”. Ou seja, conforme o texto da Resolução, o administrador do aeródromo não pode impor cláusulas contratuais discriminatórias que inviabilizem o acesso de uma empresa específica.

Ademais, conforme se pode depreender do próprio objetivo da definição de preterição de acesso, só será verificada a escassez de áreas quando houver preterição de acesso motivada pela escassez de áreas.

Todavia, cabe ressaltar que o trecho em questão foi alterado com vistas a tornar mais clara a definição de escassez.

A sugestão de alteração da expressão “áreas disponíveis” presente no inciso I para “áreas existentes” foi acatada. Esclarecemos, ainda, que o termo “no mínimo” no inciso em questão significa tão somente que o operador do aeródromo poderá destinar qualquer percentual igual ou superior a 10% das áreas existentes especificadas no inciso I do art. 3º para utilização compartilhada.

Por fim, a contribuição chama a atenção para a necessidade de se definir um prazo máximo, não apenas para a redistribuição das áreas, mas como para todo o disposto no art. 6º. Dessa forma, o artigo em questão será acrescido de um parágrafo com a seguinte redação:

§ 1º Configurada a escassez nos termos do caput, a ANAC estabelecerá o prazo máximo para a alocação das áreas, sem prejuízo do disposto no § 2º do art. 3º, observado o mínimo de 30 (trinta) dias

2. “4.2.2. Sobre o art. 10

34. Nos termos do artigo 10 da minuta de resolução:

Art. 10. A remuneração pela utilização das áreas destinadas aos órgãos públicos terá preço definido proporcionalmente em razão do ressarcimento, sem fins lucrativos, das despesas com água, energia elétrica, limpeza, manutenção de equipamentos e de outros correlatos, nos termos de instrumentos específicos.

35. Avalia-se que a redação gera dúvidas de interpretação e, portanto, pode ser aperfeiçoada.

Se por um lado há menção a “preço”, por outro parece tratar-se somente de ressarcimento de despesas, “sem fins lucrativos”. Assim, sugere-se o aperfeiçoamento da redação, para se evitar dúvidas sobre a intenção pretendida.”

Resposta: Conforme a Lei 6.009, de 26 de setembro de 1973, a remuneração do aeroporto é composta por dois preços: as tarifas aeroportuárias e os preços específicos:

Art. 2º A efetiva utilização de áreas, edifícios, instalações, equipamentos, facilidades e serviços de um aeroporto está sujeita ao pagamento referente aos preços que incidirem sobre a parte utilizada.

Parágrafo único. Os preços de que trata este artigo serão pagos ao Ministério da Aeronáutica ou às entidades de Administração Federal Indireta responsáveis pela administração dos aeroportos, e serão representados:

- a) por tarifas aeroportuárias, aprovadas pela Agência Nacional de Aviação Civil, para aplicação em todo o território nacional;
- b) por preços específicos estabelecidos, para as áreas civis de cada aeroporto, pelo órgão ou entidade responsável pela administração do aeroporto.

(...)

Art. 4º Os preços específicos a que se refere a letra b, do parágrafo único, do artigo 2º, são devidos pela utilização de áreas, edifícios, instalações, equipamentos, facilidades e serviços, não abrangidos pelas tarifas aeroportuárias; incide sobre o usuário ou concessionário dos mesmos.

Portanto, não há dúvida de que o termo adequado é preço. Além disso, não existe contradição entre o termo “preço” e ressarcimento de despesas “sem fins lucrativos”. Pelo contrário, este último termo apenas estipula uma restrição sobre a formação dos preços em questão.

3. 4.2.3. Sobre o art. 12

36. O artigo 12 da minuta de resolução estabelece:

Art. 12. Para a alocação das áreas às empresas de serviço aéreo público, será fixado o prazo de vigência do contrato de utilização de área celebrado com o operador do aeródromo, que não excederá o prazo de outorga para a exploração do serviço aéreo público a que se vincula a utilização da área aeroportuária, e limitado ao prazo máximo de 2 (dois) anos, no caso das áreas de que trata o inciso I do art. 3º.

Parágrafo único. Os prazos de vigência fixados neste artigo poderão ser prorrogados sucessivamente, por prazos iguais, enquanto vigente a outorga para a exploração do serviço aéreo público a que se vincula a utilização da área aeroportuária.

37. Considera-se que o mandamento do parágrafo único pode ser desnecessário, já que, pela proposta, ter-se-ia um regime de livre negociação entre o operador aeroportuário e as companhias aéreas. Assim, parece que, por definição, as partes contratantes teriam liberdade para optar pela prorrogação e pelo prazo das prorrogações. Desse modo, sugere-se rever a redação do dispositivo em comento.

Resposta: A sugestão será acatada, uma vez que o termo livre negociação permite que as partes contemplem em seus contratos o disposto no artigo sem a necessidade de previsão na

norma.

Além disso, entende-se que o limite imposto ao prazo do contrato de utilização de área celebrado entre o operador do aeródromo e a empresa de serviço aéreo público não se mostra adequado a realidade do setor. Esta restrição pode implicar na descontinuidade do serviço prestado pela empresa que passa, por exemplo, por um processo de renovação de sua outorga para a exploração do serviço aéreo público.

Entende-se que os prazos estabelecidos pelo art. 13, o prazo de outorga do operador de aeródromo ou 25 (vinte e cinco), são mais adequados, e que devem ser estendidos aos contratos celebrados entre o operador do aeródromo e a empresa de serviço aéreo público.

Assim, os arts. 12 e 13 seriam reduzidos a um único artigo:

Art. 14. O operador do aeródromo poderá negociar o prazo de vigência do contrato de utilização de área, limitado ao prazo de sua outorga para explorar a infraestrutura aeroportuária, quando houver, ou ao prazo máximo de 25 (vinte e cinco) anos.

4. 4.2.4. Sobre o art. 14

38. Conforme consta do artigo 14 da minuta de resolução:

Art. 14. A seu critério, o operador do aeródromo poderá autorizar a realização de benfeitorias permanentes nas áreas aeroportuárias por quem a utiliza, registrando-se no contrato:

I - o prazo correspondente para a amortização do investimento e a forma de cálculo da indenização para as hipóteses de indenização antecipada, quando impossibilitada a amortização integral; e

II - o uso conferido à edificação, conforme planejamento aeroportuário, explicitado nas propostas de realização de benfeitorias.

§ 1º O prazo de amortização poderá exceder os prazos fixados no art. 12, limitado a 25 (vinte cinco) anos.

§ 2º Na hipótese do § 1º, o operador do aeródromo indenizará o utilizador da área pelo investimento não amortizado caso decida não prorrogar a vigência do contrato ao seu término.

§ 3º Por decurso do prazo de amortização ou como decorrência de sua indenização antecipada, as benfeitorias serão incorporadas de pleno direito ao ativo do aeroporto.

§ 4º A empresa que utiliza a área não terá direito à indenização referente à amortização pelo investimento realizado se rescindir voluntariamente o contrato.

39. A redação do inciso I e dos §§2º e 3º parece gerar dúvidas de interpretação, de modo que se sugere rever tais dispositivos. O mesmo comentário vale para o §4º, ao qual se agrega o fato de que o dispositivo poderia conflitar com o art. 40 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA).

Resposta: A ANAC informa que a sugestão o artigo em questão será excluído, tendo em vista que as regras ali contidas já são contempladas no art. 40 do Código Brasileiro de Aeronáutica ou estão em desacordo com os objetivos da Resolução.

Contribuição parcialmente acatada.

2.48. Contribuição nº 48

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 48	
Dados do colaborador	
Nome: Georges de Moura Ferreira	
Organização: -	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 3º	
Esclarecimento	
<p>Ref.: Audiência Pública nº 16/2012 Prezados Senhores. A presente minuta não contempla as empresas que desempenham as atividades de revisão, reparo e manutenção de aeronaves e manutenção de produto aeronáutico homologado pela autoridade aeronáutica, que necessitam do mesmo tratamento previsto às suas congêneres contempladas no artigo 40, da Lei 7.565/86. As atividades desempenhadas pelas oficinas de manutenção são essenciais para aviação e somente podem ser exercidos para terceiros nos sítios aeroportuários, especialmente os públicos. Oportuno mencionar que a ocupação de áreas aeroportuárias é regulamentada também pela Lei nº 5.332, de 11 de outubro de 1967, que estabelece, “in verbis”: “Art. 1º da lei 5532/67: Ficam dispensados do regime de concorrência pública os arrendamentos de áreas aeroportuárias destinadas às instalações para abrigo, reparação, abastecimento de aeronaves e outros serviços auxiliares, que interessarem diretamente às empresas ou pessoas físicas ou jurídicas concessionárias do serviço aéreo ou de serviços pertinentes à aviação, assim julgados pela autoridade competente”. Assim, por ser o abrigo e a manutenção de aeronaves serviços pertinentes à aviação, à área aeroportuária atinente a tais atividades devem aplicar-se as regras estabelecidas no artigo 40, da Lei 7.565/86, ou pelo menos serem contempladas pela presente resolução. Justificativa: a concessão de áreas aeroportuárias, como direito real resolúvel, aos autorizatários e concessionários dos serviços aéreos públicos, aos permissionários de serviços auxiliares, bem como às empresas de revisão, reparo e manutenção de produtos aeronáuticos homologadas pela autoridade aeronáutica permitirá maiores investimentos na infraestrutura aeroportuárias pelas empresas privadas. Isto porque, tais empresas, se detentoras de direito real resolúvel, em relação às áreas aeroportuárias, terão maior segurança para investir vultosas somas na construção de benfeitorias nos aeroportos, cuja necessidade de expansão é pública e notória. E não por menos, pois no ambiente de insegurança mantido pela atual concedente de áreas aeroportuárias, a Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária – INFRAERO, no qual os contratos de concessão são celebrados por curtos períodos, a iniciativa privada não se interessa por fazer grandes investimentos, essenciais ao desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária brasileira. Destarte, a presente Resolução deve estender os benefícios de</p>	

isenção de licitação para acessar as áreas aeroporutárias às oficinas de manutenção para terceiros e demais serviços correlatos, bem como reservar as mesma o tratamento isonômico dispensado a todas as categorias contempladas na nova redação da Resolução 113. At., Goiânia, aos 10 de junho de 2012 Georges de Moura Ferreira OAB/GO 19700

Resposta ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que foi realizada menção explicitamente aos serviços de manutenção nos artigos pertinentes. Registra-se que a intenção é de que, nos casos de escassez, as áreas disponibilizadas a empresas que exploram ou pretendam explorar serviço aéreo público possam ser transferidas a terceiros que executem de fato as atividades elencadas no art. 3º da proposta submetida à audiência pública, mediante acordo com a empresa de transporte aéreo público regular, conforme estabelecido no novo art. 8º da proposta.

Ademais, com relação ao pedido de estender os benefícios de dispensa de licitação "para acessar as áreas aeroportuárias às oficinas de manutenção para terceiros e demais serviços correlatos", é importante esclarecer que não compete à ANAC se manifestar em relação à dispensa de licitações, matéria que está regulada em legislação e submetida à fiscalização dos órgãos de controle próprios, fora das competências da ANAC.

Contribuição parcialmente acatada.

2.49. Contribuição nº 49

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 49	
Dados do colaborador	
Nome: Georges de Moura Ferreira	
Organização: -	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 11	
Esclarecimento	
<p>Seção II – Dos Preços - Artigo 11: A atual proposta de “Preços livremente pactuados...”, é vaga, sendo que as empresas ficarão reféns de parâmetros que serão estabelecidos unilateralmente pela autoridade aeroportuária, especialmente no momento em que os contratos forem renovados, se forem renovados, pois o que se tem observado é a majoração excessiva dos preços pagos pelas aéreas ora utilizadas pelas empresas cessionárias/permissionárias/homologadas, inviabilizando uma renovação contratual, o que serve apenas a grandes grupos, especialmente vinculados à aviação regular. Por si, desaba o que prega todo o teor da Resolução, quando menciona “tratamento isonômico”. A redação do artigo 11 deve conter o seguinte teor: Art. 11. A remuneração por preços específicos pela utilização das áreas destinadas às atividades operacionais, elencadas no art. 1º, incisos III, IV, V, VIII e IX, será livremente pactuada entre o operador do aeródromo e as partes contratantes, sendo vedadas quaisquer práticas discriminatórias e abusivas, nos termos da legislação vigente e da regulamentação da ANAC, observando, no caso de sua renovação, os valores pactuados nos contratos em vigência, incidindo os índices oficiais no caso de majoração.</p>	
Resposta ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que conforme exposto na Justificativa que acompanhou a proposta ora em discussão, a Resolução nº 113, de 22 de setembro de 2009, buscou conferir liberdade ao administrador aeroportuário para que este negociasse livremente o preço das áreas e as alocasse de maneira eficiente. Contudo, o poder de monopólio na oferta de áreas aeroportuárias detido pelo gestor aeroportuário lhe confere a possibilidade de retirar grande parte do excedente dos usuários do aeroporto. Para resolver este problema, a Resolução nº 113 criou também a opção de migração entre as áreas de utilização compartilhada e em exclusividade, e a regra de precificação das áreas compartilhadas. Note que este mecanismo se aplicava apenas às áreas elencadas no art. 5º da referida Resolução, não abrangendo, portanto, as áreas de abastecimento de aeronaves.</p> <p>Porém, após muitas discussões dentro da Agência (muitas delas motivadas pelo processo de</p>	

concessão de Guarulhos, Viracopos e Brasília) e contribuições de diversos agentes de mercado, houve uma mudança de entendimento acerca da forma de abordar esse problema. Entende-se que não é necessária uma intervenção a priori neste caso, e que a Agência deve intervir somente quando os agentes de mercado não conseguirem resolver seus conflitos. Assim, propõe-se uma modalidade de regulação conhecida como regulação por ameaça, que permite que conflitos sejam resolvidos preferencialmente pelos próprios entes regulados, deixando a intervenção apenas para o caso em que o aeroporto esteja efetivamente abusando da sua condição de monopolista.

A ANAC reconhece que os agentes do mercado são quem têm as melhores condições de estabelecer os critérios e a metodologia para a precificação das áreas. Porém, a ANAC também entende que a partir do momento em que o aeroporto abuse de sua posição dominante, o regulador deve atuar para resolver ou atenuar a falha de mercado, podendo até mesmo adotar algumas das opções sugeridas.

Ressalta-se que, conforme o parágrafo 4º, do art. 11. da minuta, uma eventual regulamentação dos preços relativos à utilização das áreas destinadas às atividades operacionais será antecedida de ampla discussão pública, e que este será o momento adequado para a discussão da melhor opção para precificação de cada área.

Contribuição não acatada.

2.50. Contribuição nº 50

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 50	
Dados do colaborador	
Nome: Georges de Moura Ferreira	
Organização: -	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 11	
Esclarecimento	
<p>Associação Brasileira de Táxis Aéreos Ref. Audiência Pública 16/2012 Seção II – Dos Preços - Artigo 11: A atual proposta de “Preços livremente pactuados...”, é vaga, sendo que as empresas ficarão reféns de parâmetros que serão estabelecidos unilateralmente pela autoridade aeroportuária, especialmente no momento em que os contratos forem renovados, se forem renovados, pois o que se tem observado é a majoração excessiva dos preços pagos pelas aéreas ora utilizadas pelas empresas cessionárias/permissionárias/homologadas, inviabilizando uma renovação contratual, o que serve apenas a grandes grupos, especialmente vinculados à aviação regular. Por si, desaba o que prega todo o teor da Resolução, quando menciona “tratamento isonômico”. A redação do artigo 11 deve conter o seguinte teor: Art. 11. A remuneração por preços específicos pela utilização das áreas destinadas às atividades operacionais, elencadas no art. 1º, incisos III, IV, V, VIII e IX, será livremente pactuada entre o operador do aeródromo e as partes contratantes, sendo vedadas quaisquer práticas discriminatórias e abusivas, nos termos da legislação vigente e da regulamentação da ANAC, observando, no caso de sua renovação, os valores pactuados nos contratos em vigência, incidindo os índices oficiais no caso de majoração. At., Goiânia, 10 de junho de 2012 Georges Ferreira Consultor/ABTAer</p>	
Resposta ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que conforme exposto na Justificativa que acompanhou a proposta ora em discussão, a Resolução nº 113, de 22 de setembro de 2009, buscou conferir liberdade ao administrador aeroportuário para que este negociasse livremente o preço das áreas e as alocasse de maneira eficiente. Contudo, o poder de monopólio na oferta de áreas aeroportuárias detido pelo gestor aeroportuário lhe confere a possibilidade de retirar grande parte do excedente dos usuários do aeroporto. Para resolver este problema, a Resolução nº 113 criou também a opção de migração entre as áreas de utilização compartilhada e em exclusividade, e a regra de precificação das áreas compartilhadas. Note que este mecanismo se aplicava apenas às áreas elencadas no art. 5º da referida Resolução, não abrangendo, portanto, as áreas de abastecimento de aeronaves.</p>	

Porém, após muitas discussões dentro da Agência (muitas delas motivadas pelo processo de concessão de Guarulhos, Viracopos e Brasília) e contribuições de diversos agentes de mercado, houve uma mudança de entendimento acerca da forma de abordar esse problema. Entende-se que não é necessária uma intervenção a priori neste caso, e que a Agência deve intervir somente quando os agentes de mercado não conseguirem resolver seus conflitos. Assim, propõe-se uma modalidade de regulação conhecida como regulação por ameaça, que permite que conflitos sejam resolvidos preferencialmente pelos próprios entes regulados, deixando a intervenção apenas para o caso em que o aeroporto esteja efetivamente abusando da sua condição de monopolista.

A ANAC reconhece que os agentes do mercado são quem têm as melhores condições de estabelecer os critérios e a metodologia para a precificação das áreas. Porém, a ANAC também entende que a partir do momento em que o aeroporto abuse de sua posição dominante, o regulador deve atuar para resolver ou atenuar a falha de mercado, podendo até mesmo adotar algumas das opções sugeridas.

Ressalta-se que, conforme o parágrafo 4º, do art. 11. da minuta, uma eventual regulamentação dos preços relativos à utilização das áreas destinadas às atividades operacionais será antecedida de ampla discussão pública, e que este será o momento adequado para a discussão da melhor opção para precificação de cada área.

Contribuição não acatada.

2.51. Contribuição nº 51

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 51	
Dados do colaborador	
Nome: Juan Ferres	
Organização: Ferres & Associados Consultoria Econômica	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 1º	
Esclarecimento	
Proposta de alterações que tenham por objetivo aumentar: i. a clareza e segurança jurídica dos dispositivos propostos; ii. a eficácia desses dispositivos à luz de seus objetivos econômicos; e iii. a capacidade de enforcement destes com base na análise dos incentivos econômicos gerados sobre os agentes regulados. Para tanto, seguiremos a estrutura de análise da nova resolução, em quatro tópicos, proposta pela própria ANAC, tecendo comentários pontuais e sugerindo revisões no dispositivo sempre acompanhado da devida justificativa.	
Resposta ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa são analisados a seguir os tópicos contidos na contribuição enviada:</p> <ul style="list-style-type: none"> • No art. 1º <p>“Definir ‘Serviço Aéreo Público’ nos termos do CBA, de modo a evitar confusão jurídica ou contestações à Resolução. Desta forma, na redação da Resolução, substituir-se-ia a utilização do termo ‘Serviço Aéreo Público’ por ‘Serviços de Transporte Aéreo Público Regular e Não Regular’ (arts. 122º a 124º do CBA);”</p> <p>Resposta: A ANAC informa que os termos encontram-se bem definidos na Lei nº 7.565, de 1986.</p> <p>ii. “Mover ‘abastecimento de aeronaves’ do inciso XI para o inciso VIII, já que a Res. 116/2009 define abastecimento como parte do universo de Empresas de Serviços Auxiliares ao Transporte Aéreo (Esatas), e incluir ‘serviços de rampa’ nesse parágrafo, já que o termo (parte da definição de Esatas) é usado no art. 3º, V, explicitamente;”</p> <p>Resposta: Informa-se que o termo "abastecimento de aeronaves" foi movido para o inciso IV. Não foi incluída menção explícita aos serviços de rampa nesse artigo. Serviços de rampa</p>	

já se encontram incluídos nos serviços auxiliares. A menção no art. 3º, V, decorre do fato de que, dentre os serviços auxiliares, aqueles listados no art. 3º são aqueles cuja ausência pode dificultar ou inviabilizar a operação, conforme explicitado na Justificativa da audiência pública da Resolução nº 113.

iii. “Incluir o termo ‘apropriado’ ao inciso X, de modo a evitar situações absurdas, como o uso do recinto aeroportuário escasso para atividades não relacionadas ao público de transporte aéreo regular e não regular;”

Resposta: Informa-se que o texto a que se refere a contribuição foi alterado, passando a elencar, de modo não exaustivo atividades desenvolvidas no aeroporto classificadas como comerciais (art. 2º, incisos VI e VII).

iv. “Definir como essenciais as áreas elencadas no §1º, I e II; e como comerciais as áreas elencadas no §1º, III; e”

Resposta: As regras previstas na Resolução não utilizam classificação das áreas em essenciais e não essenciais, de modo que é desnecessária essa classificação.

v. Deixar claro que a alocação de áreas deve respeitar o plano diretor do aeroporto, conforme Res. ANAC n. 158 de 13 de junho de 2010.

Resposta: Informa-se que as exigências relacionadas aos planos diretores aeroportuários estão contidas em Resolução específica da ANAC (Resolução nº 153, de 18 de junho de 2010). Conforme art. 2º da referida Resolução, o plano diretor estabelece "o planejamento para a expansão da infraestrutura aeroportuária em consonância com a regulamentação de segurança operacional expedida pela ANAC", já existindo meios para garantir que a infraestrutura a ser operada atenda aos requisitos de segurança.

Desse modo, o plano diretor não possui o objetivo de condicionar a destinação das áreas do aeroporto.

- I - Definição de Necessidade

"Nesse sentido, propomos que o sujeito fique claro na Resolução e na exposição de motivos, para evitar confusões de interpretação que, temos conhecimento, já estão ocorrendo em vários aeroportos (vide sugestão abaixo)."

Resposta: Esclarece-se que o texto se refere às áreas necessárias para a adequada operação das empresas de serviço aéreo público regular. Entende-se que o texto é claro quanto a essa interpretação.

- II. Alcance das áreas facultadas ao prestador do serviço de transporte aéreo

"O segundo aspecto importante neste dispositivo refere-se ao alcance das áreas que a companhia aérea (o prestador de serviço de transporte aéreo público) possui direito para a “regularidade de suas operações”. Nos termos do art. 3º, estas se restringem as áreas descritas nos incisos de I a VI.

O artigo 40º do CBA, no entanto, estende esse direito também abastecimento de aeronaves (self supply), criando uma dúvida acerca de qual marco legal os administradores aeroportuários devem seguir.

Nossa sugestão é igualar os dois instrumentos legais, criando, adiante, um dispositivo para racionalizar a oferta de áreas/equipamentos no aeroporto. "

Resposta: Informa-se que, em virtude das características específicas dos serviços de abastecimento de aeronaves, este tipo de serviço não foi incluído no art. 3º, para disponibilização às empresas aéreas.

- III. Entrada dinâmica e concorrência

"i. no art. 4º, II, a substituição de assentos ofertados por passageiros transportados;

ii. nos incisos II a IV, a inclusão de um dispositivo que permita a migração de empresas de transporte aéreo público regular de áreas compartilhadas para áreas exclusivas. Todavia, esta migração ocorrerá somente se houver interesse manifesto e se a eficiência dos agentes pretendentes à áreas exclusivas for superior à média daqueles que atuam em áreas compartilhadas."

Resposta: Primeiramente, é importante ressaltar que a minuta proposta não impede a migração de áreas compartilhadas para exclusivas e vice-versa, ou seja, a afirmação "Ocorre que, pela regra proposta, esse 'rateio por eficiência' ocorre somente entre incumbentes (aqueles que já (sic) possuem áreas em exclusividade) e não permite uma migração de companhias aéreas de áreas compartilhadas para áreas em exclusividade quando há interesse em assim fazê-lo" não é correta. Com efeito, nos aeroportos em que não for verificada escassez no uso das áreas em questão, o operador do aeródromo poderá alocá-las sem observar restrições quanto aos percentuais destinados a cada empresa, tanto na modalidade compartilhada, quanto na exclusiva. Nos aeroportos em que for verificada escassez das áreas referidas no art. 3º por empresas de serviço aéreo público regular, as empresas que entrarem nas áreas compartilhadas passarão a ter um percentual do capacity share do aeroporto e, com o tempo, poderão receber um percentual nas áreas exclusivas. Dessa forma, resta claro que a possibilidade de migração da modalidade de utilização compartilhada para utilização em exclusividade já é prevista na Resolução.

Ademais, a sugestão de mudar o critério adotado para a limitação da distribuição de áreas quando verificada a escassez de assentos ofertados para passageiros transportados será acatada.

- IV. Monopólios naturais, concorrência e discriminação

"(...) propomos que a redação do art. 8º e as justificativas à resolução sejam revistas, deixando claro que a ANAC somente autorizará um monopólio excepcional (verticalizado ou não) se o operador do aeroporto demonstrar, publicamente, que o preço praticado pelo agente verticalizado será efetivamente inferior ao custo marginal da hipótese alternativa.

Nesse sentido, propomos que no art. 8º conste deveres do agente monopolista, a saber:

i. que ao monopolista seja vedada práticas discriminatórias de preço do serviço aos agentes a montante ou a jusante; e

ii. que ao monopolista seja vedada a limitação de acesso a qualquer agente a jusante."

Proposta de alteração do art. 8º:

"§ 4º As solicitações a que se referem os §§ 1º e 3º deste artigo devem ser apresentadas pelo operador do aeródromo acompanhadas de:

I – justificativa pública para limitação proposta;

II – possíveis medidas a serem adotadas para eliminação das restrições existentes;

III – comprometimento de preço a ser praticado ao mercado inferior ao custo marginal de duplicação da infraestrutura correspondente; e

IV – garantia de comercialização e prática de preços isonômicos a todos os agentes demandantes devidamente qualificados para a atividade à jusante.

§ 5º Nas situações previstas no §1º, os contratos deverão ter no máximo metade do prazo máximo permitido, sendo obrigatória a licitação da área findo esse período.

§ 6º Nas situações previstas no §1º, o operador do aeródromo deverá garantir que ao menos uma das áreas destinadas para uso exclusivo seja alocada a agente econômico não verticalizado, com o compromisso explícito deste em não limitar o fornecimento do serviço aos agentes que precisarem do insumo.

§ 7º Em havendo no aeroporto áreas e ativos essenciais previstos no caput deste artigo disponíveis para compartilhamento, ficam suspensas as exigências dos §§ 1o, 5o e 6o.

I - Para viabilizar a disponibilização de áreas compartilhadas, poderá o gestor do aeródromo obrigar que acordos privados de compartilhamento eventualmente existentes no recinto aeroportuário sejam estendidos a novos entrantes, mantidos os requerimentos técnicos e econômicos pré-existentes.

Resposta: A ANAC agradece a contribuição e informa que, diversas atividades operacionais dos aeroportos são potencialmente competitivas, na medida em que podem também ser prestadas por terceiros. A maneira pela qual estas atividades são prestadas varia bastante quanto à automação e mecanização. Uma determinada atividade pode ser prestada com um uso mais intensivo de mão de obra, requerendo baixos investimentos, e apresentando baixos sunk costs, ou pode ser prestada de forma mais automatizada, requerendo altos investimentos.

No primeiro caso, no qual o serviço é prestado de maneira manual, existe um maior espaço para concorrência e uma menor tendência de descolamento entre o preço e custo marginal, porém a qualidade e a produtividade deste modelo é bastante inferior. Mais especificamente, existe uma maior probabilidade de erros, o serviço é prestado de maneira mais lenta e o custo marginal tende a ser maior.

Usando a atividade de manuseio de bagagem como exemplo, existe uma maior probabilidade de erros que podem implicar no extravio e na deterioração das bagagens, o serviço é prestado de maneira mais lenta, implicando em atrasos e maiores tempos de fila, e a atividade tende a ser prestada com um custo maior, principalmente se o operador tentar alcançar níveis de qualidade semelhante aos da operação automatizada, devido ao elevado custo de mão de obra. Esses aspectos negativos tendem a ser mais significativos em aeroportos com grande número de vôos simultâneos e várias conexões.

No caso geral, a prestação mecanizada do serviço necessita de um elevado volume de

investimentos em capital físico que só é viável com uma escala elevada. Dessa forma, para garantir que um investimento que vise a automação de um determinado serviço seja realizado, pode ser necessário que o prestador tenha a garantia de que não terá competidores naquela atividade. Conforme Fiuza e Pionner (Fiuza, Eduardo P.S. e Pionner, Heleno Martins. Regulação e Concorrência no Setor de Aeroportos. Estudos Regulatórios – ER. Rio de Janeiro. ANAC, 2009.):

“O segundo ponto a ser notado é que, nos modelos onde as atividades são mecanizadas, é preciso um investimento em capital físico relativamente alto para implantar o sistema. Além disso, o espaço para a coexistência de várias firmas provendo o mesmo serviço passa a ser duvidoso: o custo do investimento em dois sistemas de esteiras automáticas impede que duas firmas que façam manuseio de bagagem implantem dois sistemas separados. Da mesma forma, dois sistemas de tubulação para transporte de combustível seria um investimento caro a ser feito. Para tais sistemas serem viáveis, seria preciso que as linhas aéreas se comprometessem a usar os serviços dessas firmas por longo prazo, bem como o aeroporto garantir que as linhas aéreas usariam os mesmos pátios e balcões de check in por um longo tempo, o que pode não ser ótimo por parte nem das linhas aéreas nem do aeroporto.”

Contudo, a contribuição da Secretaria de Acompanhamento Econômico (SEAE) levantou um ponto pertinente: a mecanização das atividades em questão também pode ser promovida por meio de acordos entre as partes interessadas sem a necessidade da garantia do monopólio, que por sua vez criaria um mercado incontestável. Além disso, a não garantia de monopólio está de acordo com uma das diretrizes que orientam a revisão da norma, a de reduzir seu grau de intervenção e regular apenas quando necessário. Sendo assim, com vistas a evitar a materialização dos problemas apontados na presente contribuição, o parágrafo 3º do art. 8º será suprimido.

- V. Limitação de players

Contudo, entendemos importante, para os fins da presente proposta, que:

- i. O critério geral a ser adotado pela Agência para aceitar a limitação no número de competidores seja indicado na Exposição de Motivos;
- ii. Crie-se um claro desincentivo para que o operador aeroportuário recorra a essa prática, de modo a não onerar demasiado a Agência (vide diretriz ii) e incentivar soluções pró-competitivas e eficientes - sendo o uso do mecanismo uma alternativa de ultima instancia para o operador do aeródromo e empresas envolvidas.

Resposta: A contribuição sugere a inclusão de um critério geral a ser adotado pela Agência para aceitar a limitação no numero de empresas prestadoras de serviços auxiliares ao transporte aéreo e de abastecimento de aeronaves na Exposição de Motivos, e que esse critério seja baseado em aspectos relacionados à estrutura de custos do serviço prestado e em questões concorrenciais. Contudo, como se pode observar no §1º, Art. 8º, a motivação para tal limitação é a falta de capacidade para atender à solicitação de novas entrantes. Assim, os critérios deverão ser baseados na capacidade física do aeroporto e nas peculiaridades de cada atividade, devendo ser avaliados caso a caso.

Com relação à preocupação sobre o custo regulatório da análise de eventuais solicitações de limitação do número de empresas, ressalta-se que o ônus desse processo recai primordialmente sobre o próprio solicitante. Com efeito, a regra geral é está estabelecida no

caput do art. 8º:

Art. 8º O operador de aeródromo, observado, no que aplicável, o art. 40 da Lei nº 7.565, de 19 de 1986, deverá assegurar o livre acesso para as empresas que pretendam atuar na prestação de serviços auxiliares ao transporte aéreo e de abastecimento de aeronaves, inclusive quando da prestação direta desses serviços pelo operador do aeródromo, sendo vedadas quaisquer práticas discriminatórias e abusivas, nos termos da legislação vigente e da regulamentação da ANAC.

Dessa forma, a limitação do número de empresas prestadoras de serviços auxiliares ao transporte aéreo e de abastecimento de aeronaves é uma exceção, que só será permitida caso o operador do aeródromo demonstre a falta de capacidade de infraestrutura. Adicionalmente, o parágrafo 4º da minuta levada a AP explicita o caráter de excepcionalidade deste caso:

§ 4º As solicitações a que se referem os §§ 1º e 3º deste artigo devem ser apresentadas pelo operador do aeródromo acompanhadas de justificativa para a limitação proposta e das possíveis medidas a serem adotadas para eliminação das restrições existentes.

Para tornar este último ponto mais claro, o § 1º do art. 8º da minuta será alterado conforme a sugestão da contribuição.

- VI. Incentivo ao compartilhamento

"Para garantir uma saudável competição entre os diferentes players que utilizam infraestrutura aeroportuária como insumo essencial e, mais que isso, melhorar a eficiência no uso do recurso escasso, entendemos que a Resolução deve priorizar o compartilhamento de áreas.

Também entendemos que a ANAC, como agência reguladora, não deveria avaliar o que deve ou não ser compartilhado, limitando sua interferência operacional na atividade (trata-se inclusive de uma das diretivas da própria Agência para a Resolução). São os próprios operadores aeroportuários os agentes mais capazes de avaliar e viabilizar esse compartilhamento, cabendo à Agência criar os incentivos e instrumentos adequados (econômicos e regulatórios) para tanto. Nesse sentido, propomos que a legislação seja explícita em incentivar a utilização compartilhada de infraestrutura (vide nova redação no art. 4o).

Mas mais que isso, assim como a limitação ao número de players no aeroporto deveria ser acompanhado de algumas restrições, a oferta de áreas compartilhadas deveria significar um bônus ao operador do aeródromo, na forma de menor custo regulatório. Isto porque, neste caso, as preocupações da Agência quanto à entrada – que permeiam a totalidade da Resolução – são, por definição, dirimidas. Nesse sentido, entendemos que, em havendo compartilhamento de áreas para certa destinação, com livre acesso a qualquer entrante, fica o operador do aeródromo desobrigado a:

- i. ofertar áreas em exclusividade para prestadores de serviço de transporte aéreo público ou de serviços auxiliares ao transporte aéreo público, exceto aqueles definidos no art. 5º, §§ 2º, 3º e 4º - permitindo a racionalização do uso de áreas aeroportuárias;
- ii. limitar os tempos dos contratos de concessão da área a prazos inferiores aos máximos previstos em lei;
- iii. submeter a Agência solicitação para restrição de acesso a áreas em exclusividade,

passando tal decisão para o foro privado; e

iv. contratar alguma dessas áreas em exclusividade com empresa não verticalizada."

Resposta: Primeiramente, é importante que se entenda que a minuta ora em análise não obriga o operador do aeródromo a ofertar áreas em exclusividade. No limite, o operador do aeródromo pode distribuir determinado conjunto de áreas integralmente na modalidade compartilhada, se as características da atividade permitirem e se for de seu interesse.

O compartilhamento de áreas é muitas vezes a melhor solução para garantir o acesso de entrantes e o uso mais eficiente da infraestrutura, contudo, este recurso pode nem sempre ser possível ou economicamente viável. A solução do compartilhamento é preferível em muitos casos, de forma que o operador do aeródromo já terá os incentivos corretos por força da própria norma. Nos outros casos caberá ao administrador aeroportuário encontrar outras soluções que atinjam os objetivos da Resolução.

- VII. Ativos essenciais

"A Proposta de Resolução trata da alocação de áreas aeroportuárias. Contudo, para certas atividades, apenas a oferta de áreas não é suficiente para a prestação do serviço. Isto porque o serviço requer determinados ativos cuja reprodução é muito custosa, onerando em demasiado a prestação do serviço, não interessando tanto para o prestador do serviço como para o operador do aeroporto sua duplicação. Casos típicos envolvem a duplicação de terminais (de passageiros ou carga), parques de abastecimento de aeronaves (em particular quando redes de hidrantes ou dutos de fornecimento de combustível estão presentes) ou outros ativos de grande investimento.

Nesses casos, ainda que haja áreas físicas para oferta, não há interesse econômico na prestação do serviço – configurando o ativo (não a área) como uma essencial facility. Como a resolução trata apenas de áreas, abre-se espaço para monopólios de fato nesta situação.

Por outro lado, não é a ANAC que deve definir qual ativo é ou não duplicável economicamente. Isto varia de atividade para atividade e de aeroporto para aeroporto. Cabe ao gestor aeroportuário identificar essa situação.

Contudo, para que os incentivos deste coincidam com o interesse social da Agência, é necessário estabelecer um trade off, a exemplo do que foi proposto acima entre compartilhamento e restrição do número de competidores. Como se trata de ativos amortizáveis (portanto, quem paga a conta, no fim do dia, é o gestor aeroportuário), define-se como ativo essencial aquele ativo (equipamentos, instalações, etc) cujo gestor aeroportuário não tem interesse em duplicar (não autoriza a edificação, nos termos da Res. 158/2010) ou seu tempo não é concorrencialmente viável (nos termos do guia de análise concorrencial da SEAE, definido em dois anos), e como não essenciais, os ativos para os quais o investimento é autorizado pelo operador do aeroporto, nos termos de seu particular interesse econômico.

Havendo ativos essenciais, equipara-se seu tratamento ao da área concedida, valendo os mesmos princípios já determinados para esta. Isto impede que áreas não econômicas sejam ofertadas a agentes apenas para cumprir “formalidades” legais dos operadores aeroportuários junto à ANAC, preservando-se o status quo. Isto porque o gestor aeroportuário terá que “pagar” pelo investimento feito – no limite, na forma de preços negativos pela área – para o

novo entrante caso queira manter o status quo existente.

Tal proposta foi feita já no art. 1o, de modo que se aplique a toda a Resolução, de modo coerente."

Resposta: A ANAC esclarece que um dos objetivos da Resolução é assegurar o acesso às áreas, não permitindo a discricionariedade e o abuso do poder de monopólio. Esse objetivo não deve ser confundido com a idéia de que o operador do aeródromo deverá disponibilizar as áreas para empresas por um preço abaixo do necessário para manter os seus custos, ou seja, as afirmações "Como se trata de ativos amortizáveis (portanto, quem paga a conta, no fim do dia, é o gestor aeroportuário)", e "Havendo ativos essenciais, equipara-se seu tratamento ao da área concedida, valendo os mesmos princípios já determinados para esta. Isto impede que áreas não econômicas sejam ofertadas a agentes apenas para cumprir "formalidades" legais dos operadores aeroportuários junto à ANAC, preservando-se o status quo. Isto porque o gestor aeroportuário terá que "pagar" pelo investimento feito – no limite, na forma de preços negativos pela área – para o novo entrante caso queira manter o status quo existente" apresentam idéias que não encontram amparo na regulamentação proposta. Para entender esta conclusão, vamos analisar os dois exemplos suscitados:

O exemplo das redes de hidrantes ou dos dutos de fornecimento de combustível é coberto pelo art. 8º, §§ 1º, 2º. da minuta, uma vez que estes ativos são instalados em áreas aeroportuárias e os parágrafos em questão têm exatamente o objetivo de permitir a racionalização do uso das áreas de forma a garantir o seu uso eficiente.

Sendo assim, as afirmações contidas na contribuição não apresentam situações que poderiam decorrer da regulamentação proposta, não devendo, assim, ser consideradas para efeitos de alteração minuta.

- VIII. Prazos

"Outro aspecto que preocupa refere-se aos prazos. A proposta de Resolução não menciona horizontes de tempo ao gestor aeroportuário para viabilizar a entrada de concorrentes. Ocorre que a possibilidade de demora em viabilizar a entrada acaba por tornar-se uma estratégia de criação artificial de dificuldades dos incumbentes para preservar o status quo por mais tempo, onerando o operador aeroportuário e a sociedade.

...

Nesse sentido, incluímos um prazo de ate seis semanas para que os gestores aeroportuários respondam formalmente solicitações de entrantes"

Resposta: A contribuição chama a atenção para a necessidade de se definir um prazo máximo, não apenas para a redistribuição das áreas, mas como para todo o disposto no art. 5º. Dessa forma, o artigo em questão será acrescido de um parágrafo com a seguinte redação:

§ 2º Verificada Configurada a escassez nos termos do caput, a ANAC estabelecerá o prazo máximo para o cumprimento do estabelecido nos incisos I a V, observado o mínimo de 30 dias.

- IX. Penalidades

"Finalmente, o último aspecto que gostaríamos de destacar refere-se as "ameaças" da legislação. Nos moldes atuais, a Resolução prevê o risco de intervenção em preços como a

única "penalidade" para o gestor aeroportuário.

Entendemos que esse risco é relevante em boa parte das situações, mas gera ainda um incentivo em agentes multiaeroporto para "testar" a Autoridade.

Nesse sentido, sugerimos incluir na exposição de motivos que a regulação tarifária poderá levar em conta a vantagem econômica auferida indevidamente - de modo a permitir que a Agência, ainda que em teoria, possa eliminar o ganho econômico obtido com o "teste" - e que se inclua a possibilidade de que a Agência faça um processo administrativo interno e/ou uma representação no Cade caso entenda que certos arranjos feriram, respectivamente, as regras desta Resolução e/ou as regras concorrenciais brasileiras."

Resposta: A minuta de Resolução não apresenta o conceito do que seria vantagem econômica indevida e escolhe intervir apenas a posteriori, caso constate alguma prática discriminatória ou abusiva (por exemplo, um aumento significativo dos preços do uso de determinada aérea sem um aumento semelhante dos custos), optando, inicialmente, por permitir a livre negociação entre o operador do aeródromo e as partes contratantes.

Além disso, é importante que se entenda bem o conceito de "regulação por ameaça". Conforme um trecho da Exposição de Motivos:

"O que se espera da modalidade de regulação aqui proposta, conhecida como regulação por ameaça, é incentivar os agentes de mercado a resolver seus conflitos e alcançar um resultado de eficiência alocativa sem a ação do regulador, que muitas vezes possui informações incompletas sobre o mercado e pode induzir a resultados sub-ótimos."

Note que, devido à ausência de informações completas (fruto do elevado custo de obtenção de todas as informações relevantes), a mera possibilidade de estabelecimento dos preços relativos à utilização das áreas destinadas às atividades operacionais deveria ser vista como algo a ser evitado por parte dos operadores de aeródromo.

Ademais, após verificar algum indicio de prática discriminatória ou anticompetitiva, ou após o recebimento de alguma denúncia, caberá à ANAC verificar o cumprimento do art. 8º e comunicar aos órgãos de defesa da concorrência, se for o caso, conforme preceitua o parágrafo único do art. 6º da lei 11.182, de 27 de setembro de 2005, "Quando, no exercício de suas atribuições, a ANAC tomar conhecimento de fato que configure ou possa configurar infração contra a ordem econômica, ou que comprometa a defesa e a promoção da concorrência, deverá comunicá-lo aos órgãos e entidades referidos no caput deste artigo, para que adotem as providências cabíveis."

Contudo, a contribuição chama a atenção para a necessidade de previsão de penalidades para o descumprimento de outros artigos da Resolução. Assim a Resolução será acrescida do seguinte artigo:

Art. 16. O descumprimento das disposições contidas nesta Resolução sujeita os operadores de aeródromo à:

I - multa de até 0,1% (um décimo por cento) do faturamento bruto do operador do aeródromo no aeroporto em questão, referente ao ano anterior;
e

II - multa diária, incidente até a data em que for sanada a irregularidade, de até 0,01% (um centésimo por cento) do faturamento bruto do operador do aeródromo no aeroporto em questão, referente ao ano anterior.

Contribuição parcialmente acatada.

2.52. Contribuição nº 52

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 52	
Dados do colaborador	
Nome: Alessandra Azeredo Coutinho Abrão	
Organização: Voar Aviação	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 3º	
Esclarecimento	
<p>Proponho que o artigo 3º da Resolução passe a contar com a seguinte redação, com o objetivo de abranger todos os prestadores de serviços homologados ou certificados pela ANAC que necessitem operar dentro dos sítios aeroportuários, principalmente em suas áreas operacionais: Art. 3º O operador do aeródromo, observados, no que aplicável, o art. 40 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, e a regulamentação referente à adequação do serviço, disponibilizará às empresas que explorem ou pretendam explorar serviço aéreo público, privado, ou correlato, desde que homologado ou certificado pelos órgãos competentes, nos termos e condições estabelecidos nesta Resolução, sob livre negociação, o acesso às áreas necessárias para a execução das atividades de:</p>	
Resposta ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, conforme apresentado na Justificativa que acompanha a proposta em discussão, um dos objetivos da Resolução é dar prioridade de acesso às áreas aos prestadores de serviços que atendam uma parcela maior da sociedade. A alteração proposta anularia esse objetivo.</p> <p>Contribuição não acatada.</p>	

2.53. Contribuição nº 53

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 53	
Dados do colaborador	
Nome: Reynaldo Farhat Schumann	
Organização: Raízen	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Esclarecimento	
Resposta ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa são analisados a seguir os tópicos contidos na contribuição enviada em documento anexo:</p> <p>1. Necessidade de convergência de resoluções específicas para a atividade de abastecimento</p> <p>Embasamento Técnico: O abastecimento de aeronaves tem etapas anteriores, fora do aeroporto, e trabalha com produto específico, regulado por outra agência do governo, a Agencia Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP.</p> <p>Motivo: Qualquer empresa que venha trabalhar com combustível, em qualquer etapa da cadeia, deve seguir as resoluções da ANP.</p> <p>Impacto: Iniciar uma atividade em algum aeroporto sem que todas as resoluções da ANP sejam cumpridas pode gerar danos ambientais, problemas com a segurança da operação e/ou desabastecimento nos aeroportos (no caso de fechamento da instalação pela ANP).</p> <p>Proposta: Incluir artigo específico sobre cumprimento, como condição prévia, às disposições da ANP, para o desenvolvimento da atividade de abastecimento.</p> <p>Resposta: A ANAC esclarece que o cumprimento de Resoluções da ANP deve ser objeto de fiscalização por aquela Agência.</p> <p>2. Definição de área para Parque de Abastecimento de Aeronave (PAA)</p> <p>Embasamento Técnico: Uma vez que não há clareza no entendimento da classificação da</p>	

atividade de abastecimento, entendemos não haver disposição expressa para ordem de priorização das áreas no art. 6º da minuta para esta atividade.

Motivo: Visto ser o combustível essencial ao transporte aéreo público regular ou não, as áreas destinadas à atividade de abastecimento de aeronave precisam estar bem definidas no plano diretor de cada aeroporto, levando-se em consideração as normas técnicas (NBR 15.216 e NBR 9.719) vigentes e a capacidade máxima esperada deste.

Impacto: Ter áreas de combustível mal dimensionadas ao volume de vôos previstos para o aeroporto. Ter áreas de combustíveis em local inadequado ao manuseio destes.

Proposta:

a) No artº 6º, incluir item específico para abastecimento de aeronaves como prioritário, logo após serviço aéreo público não-regular (inciso I) e antes das empresas de serviços auxiliares ao transporte aéreo (inciso II).

b) Adequação do Artigo 6º de acordo com os incisos I,II e III do Artigo 1º

Resposta: A ANAC informa que entende que não deve haver prioridade dos serviços de abastecimento de aeronaves em relação aos demais serviços auxiliares ao transporte aéreo, os quais são também de fundamental importância para os serviços aéreos.

3. Regras para o Livre Acesso

Embasamento Técnico: Conforme disposto no caput do artº8 da minuta, o operador do aeródromo deverá assegurar o livre acesso para empresas que pretendam atuar na prestação de abastecimento de aeronaves.

Motivo: A expressão livre acesso pode gerar dúvidas sobre o objeto em questão visto que, em outros mercados esta é usada com finalidade de compartilhamento de ativos o que é completamente conflitante com o teor desta minuta.

Impacto: Insegurança jurídica aos operadores de serviço de abastecimento de aeronaves.

Proposta:

a) Alterar a redação do Art. 8º para: “O operador de aeródromo, observado, no que aplicável, o art. 40 da Lei nº 7565, de 19 de dezembro de 1986, deverá assegurar o livre ingresso às áreas para empresas que pretendam atuar...”

b) Alterar a redação do Art. 8º para: “O operador de aeródromo, observado, no que aplicável, o art. 40 da Lei nº 7565, de 19 de dezembro de 1986, deverá assegurar a acessibilidade às áreas para empresas que pretendam atuar...”

Resposta: A alteração proposta não modifica a interpretação do artigo.

4. Verticalização do operador aeroportuário na atividade de abastecimento de combustível

Embasamento Técnico: Conforme disposto no caput do art. 8º da minuta, o operador do aeródromo poderá exercer a atividade de abastecimento de aeronaves. Devem ser observadas, porém, as regras internacionais e nacionais aplicáveis à atividade, bem como a necessidade de planos de contingência de abastecimento no caso de falha da fonte principal.

Motivo: A área de influência do abastecimento de aeronaves é o território nacional, visto que

o impacto de desabastecimento em um aeródromo atinge a rede como um todo.

Impacto: O operador do aeródromo, conforme previsto no edital do leilão de concessão dos aeroportos VCP, GRU e BSB, só poderá operar um aeroporto.

Assim, em caso de falta de combustível neste aeroporto, este operador não terá condições de desviar o consumo para outras localidades. O plano de contingência logístico – alternativas secundárias para suprimento – fica também comprometido quando o abastecimento de aeronaves não é visto como uma rede.

Proposta: Retirar do art. 8º a possibilidade do operador do aeródromo realizar a atividade de abastecimento de aeronaves.

Resposta: O caput do art. 8º tem o objetivo de promover o máximo de competição dentro do sítio aeroportuário, levando em consideração as restrições físicas e as características da atividade. Este deve ser sempre o objetivo do regulador ao lidar com um mercado potencialmente competitivo. Sendo assim, não é razoável a imposição de uma barreira à entrada para qualquer agente que tenha condições operacionais e atenda os padrões de segurança.

Ademais, na contribuição não foi apontado nenhum motivo para que se possa alegar que uma eventual operação da atividade de abastecimento de combustível por parte do operador do aeródromo apresenta elevado risco de não atendimento, ou que qualquer operador seja necessariamente incapaz de atender os requisitos necessários para realizar esta ou qualquer outra atividade.

A redação do artigo foi alterada para torná-lo mais claro, contudo, ainda que esta nova redação não mencione a possibilidade de prestação de serviço diretamente pelo operador do aeródromo, entende-se que ela é possível por não haver vedação.

5. Verticalização do operador aeroportuário, concorrência e investimento

Embasamento Técnico: Conforme disposto no caput do art. 8º da minuta, o operador do aeródromo poderá exercer a atividade de abastecimento de aeronaves.

A verticalização pode trazer riscos à livre concorrência no mercado de serviços, notadamente para aqueles serviços essenciais à operação do aeroporto, como o abastecimento de aeronaves.

A previsão de possível exclusividade na prestação do serviço agrava o problema.

Motivo: A participação do operador no serviço de abastecimento cria incentivo para que sua operação seja privilegiada em relação aos rivais, seja em relação ao preço e/ou a fatores não ligados ao preço, o que seria fato de difícil fiscalização.

Impacto: O Incentivo à discriminação pode levar o operador a reduzir arbitrariamente o número de prestadores de serviços de abastecimento e mesmo buscar monopolizar a atividade, valendo-se do § 3º.

A discriminação pode dizer respeito aos privilégios na localização do PAA, trânsito de caminhões no pátio e uma série de detalhes operacionais de difícil fiscalização. A redução da concorrência leva à elevação dos preços e à redução da qualidade dos serviços.

Proposta: Retirar do Art.8º a possibilidade do operador do aeródromo realizar a atividade de abastecimento de aeronaves.

Resposta: Conforme o art. 8º da minuta proposta, O operador de aeródromo ... deverá assegurar o livre acesso para as empresas que pretendam atuar na prestação de serviços auxiliares ao transporte aéreo e de abastecimento de aeronaves, inclusive quando da prestação direta desses serviços pelo operador do aeródromo, sendo vedadas quaisquer práticas discriminatórias e abusivas, nos termos da legislação vigente e da regulamentação da ANAC.

Note que o objetivo do caput do art. 8º é o de promover o máximo de competição dentro do sítio aeroportuário, levando em consideração as restrições físicas e as características da atividade. Este deve ser sempre o objetivo do regulador ao lidar com um mercado potencialmente competitivo. Sendo assim, não é razoável impedir a priori a participação de qualquer agente que tenha condições operacionais e atenda os padrões de segurança.

Usualmente, em um contexto de interação vertical, a fiscalização de práticas discriminatórias que podem levar a um fechamento de mercado, ou qualquer outro tipo de prejuízo a competição é feita com a ajuda dos próprios interessados por meio de denúncias.

Após verificar algum indicio de prática discriminatória ou anticompetitiva, ou após o recebimento de alguma denúncia, caberá a ANAC verificar o cumprimento do art. 8º e comunicar aos órgãos de defesa da concorrência, se for o caso, conforme preceitua o parágrafo único do art. 6º da lei 11.182, de 27 de setembro de 2005, “Quando, no exercício de suas atribuições, a ANAC tomar conhecimento de fato que configure ou possa configurar infração contra a ordem econômica, ou que comprometa a defesa e a promoção da concorrência, deverá comunicá-lo aos órgãos e entidades referidos no caput deste artigo, para que adotem as providências cabíveis.”

A redação do artigo foi alterada para torná-lo mais claro, contudo, ainda que esta nova redação não mencione a possibilidade de prestação de serviço diretamente pelo operador do aeródromo, entende-se que ela é possível por não haver vedação.

Com relação ao disposto no art.8º, §3, a contribuição da Secretaria de Acompanhamento Econômico (SEAE) levantou um ponto pertinente: a mecanização das atividades em questão também pode ser promovida por meio de acordos entre as partes interessadas sem a necessidade da garantia do monopólio, que por sua vez criaria um mercado incontestável. Além disso, a não garantia de monopólio está de acordo com uma das diretrizes que orientam a revisão da norma, a de reduzir seu grau de intervenção e regular apenas quando necessário. Sendo assim, com vistas a evitar a materialização dos problemas apontados na presente contribuição, o parágrafo 3º do art. 8º será suprimido.

6. Serviços vinculados às Cias. Aéreas

Embasamento Técnico: Conforme disposto no art. 8º, § 2º, a limitação disposta no § 1º deste artigo poderá resultar na restrição do número de prestadores de serviços atuantes no aeródromo, inclusive com a restrição da possibilidade de prestação direta dos serviços pelas cias. aéreas.

Motivo: A redação do texto permite interpretar que a ANAC entende ser possível que as companhias aéreas realizem serviço de abastecimento de aeronaves.

Impacto: A legislação da ANP deixa claro quem são os agentes autorizados a manusear o combustível. As cias aéreas não têm esta autorização e podem por em risco a operação de todo o aeroporto, se o fizerem sem as condições de segurança exigidas.

Proposta: Esclarecer, no § 2º do art. 8º, que os serviços prestados pelas companhias aéreas não incluem abastecimento de aeronaves.

Resposta: Note que o objetivo do caput do art. 8º é o de promover o máximo de competição dentro do sítio aeroportuário, levando em consideração as restrições físicas e as características da atividade. Este deve ser sempre o objetivo do regulador ao lidar com um mercado potencialmente competitivo. Sendo assim, não é razoável impedir a priori a participação de qualquer agente que tenha condições operacionais e atenda os padrões de segura.

Conforme pesquisa no site da ANP (www.anp.gov.br/?id=570), hoje apenas cinco empresas são autorizadas para exercer a atividade de distribuição de combustíveis de aviação, e, de fato, nenhuma delas é empresa regular de transporte aéreo. Contudo, não é razoável criar impedimentos, principalmente dentro do escopo de atuação da ANAC, para qualquer conjunto de empresas que não tem nenhum representante autorizado hoje pela Agência competente.

7. Limitação arbitrária do número de prestadores e exclusividade na atividade de abastecimento de aeronaves

Embasamento Técnico: Conforme disposto no § 1º do art. 8º, poderá haver limitação do número de prestadores, levando-se mesmo à exclusividade, prevista no § 3º.

Motivo: A ausência de parâmetros mínimos sobre o número de operadores de serviços de abastecimento, conforme tráfego de aeronaves, cria condição de insegurança para os agentes do mercado, haja vista a possibilidade de limitações arbitrárias à entrada em aeroportos relevantes.

Impacto: A abertura dada ao operador aeroportuário para definir o número de prestadores de serviços de abastecimento, apenas com a menção à falta de capacidade, pode levar a reduções arbitrárias do número de participantes, haja vista a possibilidade de ocupação do espaço com outros serviços ou operações.

Atualmente, a contratação do abastecimento com cias. aéreas é feita para uma rede de aeroportos que usualmente inclui aqueles aeroportos principais com grande movimentação.

A dificuldade de acesso de uma empresa a algum desses aeroportos pode significar a dificuldade de competir no mercado nacional em geral, de modo que a discricionariedade ampla do operador aeroportuário pode criar ambiente de incerteza para o investimento dos agentes.

Proposta: Estabelecer parâmetros técnicos gerais para a definição do número de participantes, conforme o porte do aeroporto, de modo que haja alguma previsibilidade no mercado.

Sempre que houver limitações insuperáveis de espaço no aeroporto, por razões excepcionais, resultando no não cumprimento dos parâmetros supra mencionados, será ônus do operador aeroportuário justificar a redução do número de prestadores abaixo do mínimo dado pelo critério escolhido.

Retirar o § 3º do art. 8º, visto que o § 1º deste artigo, uma vez qualificado por parâmetros técnicos de movimentação e escala das operações, já atende a possibilidade de operador único, desde que devidamente justificado.

Resposta: A contribuição sugere a inclusão de um critério geral a ser adotado pela Agência para aceitar a limitação no número de empresas prestadoras de serviços auxiliares ao transporte aéreo e de abastecimento de aeronaves na Exposição de Motivos. Como se pode observar no §1º, Art. 8º, a motivação para tal limitação é a falta de capacidade para atender à solicitação de novas entrantes. Assim, os critérios deverão ser baseados na capacidade física do aeroporto e nas peculiaridades de cada atividade, devendo ser avaliados caso a caso.

Ressalta-se que o ônus desse processo recai primordialmente sobre o próprio solicitante.

Dessa forma, a limitação do número de empresas prestadoras de serviços auxiliares ao transporte aéreo e de abastecimento de aeronaves é uma exceção, que só será permitida caso o operador do aeródromo demonstre a falta de capacidade de infraestrutura.

Com relação ao disposto no art.8º, §3, a contribuição da Secretaria de Acompanhamento Econômico (SEAE) levantou um ponto pertinente: a mecanização das atividades em questão também pode ser promovida por meio de acordos entre as partes interessadas sem a necessidade da garantia do monopólio, que por sua vez criaria um mercado incontestável. Além disso, a não garantia de monopólio está de acordo com uma das diretrizes que orientam a revisão da norma, a de reduzir seu grau de intervenção e regular apenas quando necessário. Sendo assim, com vistas a evitar a materialização dos problemas apontados na presente contribuição, o parágrafo 3º do art. 8º será suprimido.

8. Exclusividade na atividade de abastecimento de aeronaves

Embasamento Técnico: Conforme disposto no § 3º do art. 8º, o operador do aeródromo poderá solicitar à ANAC que os serviços auxiliares possam ser realizados de forma exclusiva.

Motivo: Entendemos que o teor da norma carece de objetividade e clareza quanto à definição de conceitos/critérios, uma vez que:

- a) A que tipo de complexidade se refere?
- b) O que seria antieconômico?
- c) Que tipo de impacto ambiental poderia inviabilizar a duplicação de instalação?

Impacto: Erros de interpretação da resolução que podem dar margem a questionamentos futuros e insegurança jurídica.

Visto as companhias aéreas terem limite de possibilidade de escolha de onde abastecer, ficarão estas obrigadas a abastecer com um único fornecedor no caso de uma exclusividade.

Proposta: Retirar o § 3º, do art. 8º, visto que já está previsto no § 1º deste artigo a possibilidade de a ANAC determinar o número ideal de operadores de serviço de abastecimento em cada aeroporto.

Resposta: A ANAC informa que, diversas atividades operacionais dos aeroportos são potencialmente competitivas, na medida em que podem também ser prestadas por terceiros. A maneira pela qual estas atividades são prestadas varia bastante quanto à automação e mecanização. Uma determinada atividade pode ser prestada com um uso mais intensivo de mão de obra, requerendo baixos investimentos, e apresentando baixos sunk costs, ou pode ser prestada de forma mais automatizada, requerendo altos investimentos.

No primeiro caso, no qual o serviço é prestado de maneira manual, existe um maior espaço

para concorrência e uma menor tendência de descolamento entre o preço e custo marginal, porém a qualidade e a produtividade deste modelo é bastante inferior. Mais especificamente, existe uma maior probabilidade de erros, o serviço é prestado de maneira mais lenta e o custo marginal tende a ser maior.

Usando a atividade de manuseio de bagagem como exemplo, existe uma maior probabilidade de erros que podem implicar no extravio e na deterioração das bagagens, o serviço é prestado de maneira mais lenta, implicando em atrasos e maiores tempos de fila, e a atividade tende a ser prestada com um custo maior, principalmente se o operador tentar alcançar níveis de qualidade semelhante aos da operação automatizada, devido ao elevado custo de mão de obra. Esses aspectos negativos tendem a ser mais significativos em aeroportos com grande número de vôos simultâneos e várias conexões.

No caso geral, a prestação mecanizada do serviço necessita de um elevado volume de investimentos em capital físico que só é viável com uma escala elevada. Dessa forma, para garantir que um investimento que vise a automação de um determinado serviço seja realizado, pode ser necessário que o prestador tenha a garantia de que não terá competidores naquela atividade. Conforme Fiuza e Pionner:

“O segundo ponto a ser notado é que, nos modelos onde as atividades são mecanizadas, é preciso um investimento em capital físico relativamente alto para implantar o sistema. Além disso, o espaço para a coexistência de várias firmas provendo o mesmo serviço passa a ser duvidoso: o custo do investimento em dois sistemas de esteiras automáticas impede que duas firmas que façam manuseio de bagagem implantem dois sistemas separados. Da mesma forma, dois sistemas de tubulação para transporte de combustível seria um investimento caro a ser feito. Para tais sistemas serem viáveis, seria preciso que as linhas aéreas se comprometessem a usar os serviços dessas firmas por longo prazo, bem como o aeroporto garantir que as linhas aéreas usariam os mesmos pátios e balcões de check in por um longo tempo, o que pode não ser ótimo por parte nem das linhas aéreas nem do aeroporto.”

Contudo, a contribuição da Secretaria de Acompanhamento Econômico (SEAE) levantou um ponto pertinente: a mecanização das atividades em questão também pode ser promovida por meio de acordos entre as partes interessadas sem a necessidade da garantia do monopólio, que por sua vez criaria um mercado incontestável. Além disso, a não garantia de monopólio está de acordo com uma das diretrizes que orientam a revisão da norma, a de reduzir seu grau de intervenção e regular apenas quando necessário. Sendo assim, com vistas a evitar a materialização dos problemas apontados na presente contribuição, o parágrafo 3º do art. 8º será suprimido.

9. Processo para definição das áreas com participação dos interessados

Embasamento Técnico: Conforme disposto nos §§ 1º e 3º do art. 8º, o operador do aeródromo poderá solicitar à ANAC a redução do número de prestadores, inclusive a prestação exclusiva do serviço, mas não prevê procedimento com participação e manifestação dos interessados (prestadores de serviços de abastecimento) para que a ANAC possa tomar a melhor decisão.

Motivo: A possibilidade de redução do número de prestadoras cria insegurança no mercado, de modo que é fundamental, não só a previsão de parâmetros técnicos gerais mínimos ligados ao porte do aeroporto, conforme já pleiteado, como também a participação dos interessados em processo de modo a enriquecer o conjunto de informações disponíveis à

ANAC e reduzir a possibilidade do operador aeroportuário induzir o regulador à decisão, atendendo interesses privados que não estejam alinhados ao interesse público.

Impacto: A ampla discricionariedade conferida ao operador aeroportuário, com ausência de definição de parâmetros que justifiquem a redução do número de prestadores e ausência de processo prevendo a participação dos interessados para a tomada de decisão da ANAC, eleva o risco de decisões arbitrárias ligadas ao interesse privado dos operadores aeroportuários.

Proposta: Incluir a previsão de procedimento ou, ao menos, regras mínimas que devam satisfazer o procedimento, para a tomada de decisão da ANAC relativa aos pleitos das operadoras aeroportuárias, referentes aos §§ 1º e 3º do art. 8º, incluindo-se a necessidade de participação dos interessados para se manifestarem no procedimento, o que eleva a qualidade, ao mesmo tempo em que legitima a decisão da ANAC.

Resposta: A contribuição sugere a inclusão de um critério geral a ser adotado pela Agência para aceitar a limitação no número de empresas prestadoras de serviços auxiliares ao transporte aéreo e de abastecimento de aeronaves na Exposição de Motivos. Como se pode observar no §1º, Art. 8º, a motivação para tal limitação é a falta de capacidade para atender à solicitação de novas entrantes. Assim, os critérios deverão ser baseados na capacidade física do aeroporto e nas peculiaridades de cada atividade, devendo ser avaliados caso a caso.

Ressalta-se que o ônus desse processo recai primordialmente sobre o próprio solicitante. Com efeito, a regra geral está estabelecida no caput do art. 8º:

Com relação ao disposto no art.8º, §3, a contribuição da Secretaria de Acompanhamento Econômico (SEAE) levantou um ponto pertinente: a mecanização das atividades em questão também pode ser promovida por meio de acordos entre as partes interessadas sem a necessidade da garantia do monopólio, que por sua vez criaria um mercado incontestável. Além disso, a não garantia de monopólio está de acordo com uma das diretrizes que orientam a revisão da norma, a de reduzir seu grau de intervenção e regular apenas quando necessário. Sendo assim, com vistas a evitar a materialização dos problemas apontados na presente contribuição, o parágrafo 3º do art. 8º será suprimido.

10. Precificação livre vs. necessidade de investimentos robustos

Embasamento Técnico: Conforme disposto no art.11 da minuta, a precificação das áreas destinadas às atividades operacionais será livremente pactuada entre o operador do aeródromo e as partes contratantes.

Motivo: Como a área de influência do operador do aeroporto é apenas o aeroporto em questão, pode haver desequilíbrio econômico entre os preços praticados, criando-se uma demanda “artificial” na rede de abastecimento.

Como não há qualquer tabelamento de preços ou referência destes no Brasil, a definição de prática abusiva ou discriminatória fica comprometida.

Impacto: Investimentos em infraestrutura de abastecimento de combustíveis, dentro e fora do aeroporto, podem ser mal dimensionados.

Possibilidade de empresas prestadoras da mesma atividade terem preços diferentes para o mesmo m2 da área, causando-se problemas de competitividade entre as prestadoras de serviço.

Considerando que o transporte aéreo é um catalisador da economia regional, o custo total do

voo pode inibir a economia de certas regiões.

Não existe definição clara do que é abusivo e, dentro deste conceito, teremos o prolongamento do desequilíbrio econômico, enquanto a operação se mantiver, dada a falta de critério pré-definido. Novamente, há elevado risco de insegurança jurídica, uma vez que, diante desse cenário de indefinição, a parte afetada certamente buscará a reparação através de discussões nas esferas administrativa e/ou judicial, não havendo prazo de conclusão.

Proposta: Que exista uma referência para tarifa-teto previamente determinada, conforme disposição prevista no § 4º, do art. 11, e definição prévia dos critérios a serem adotados pela ANAC (a exemplo, a comparação por porte do aeroporto, volume abastecido, situação econômica do país), conforme previsto no § 3º deste mesmo artigo, deixando claro o que será considerado abusivo ou discriminatório, uma vez que não há previsões legais para estas comparações.

Determinar que os preços das áreas de abastecimento de aeronaves sejam isonômicos às empresas que pretendem atuar nesta atividade.

Resposta: Conforme exposto na Justificativa que acompanhou a proposta ora em discussão, a Resolução nº 113, de 22 de setembro de 2009, buscou conferir liberdade ao administrador aeroportuário para que este negociasse livremente o preço das áreas e as alocasse de maneira eficiente. Contudo, o poder de monopólio na oferta de áreas aeroportuárias detido pelo gestor aeroportuário lhe confere a possibilidade de retirar grande parte do excedente dos usuários do aeroporto. Para resolver este problema, a Resolução nº 113 criou também a opção de migração entre as áreas de utilização compartilhada e em exclusividade, e a regra de precificação das áreas compartilhadas. Note que este mecanismo se aplicava apenas às áreas elencadas no art. 5º da referida Resolução, não abrangendo, portanto, as áreas de abastecimento de aeronaves.

Porém, após muitas discussões dentro da Agência (muitas delas motivadas pelo processo de concessão de Guarulhos, Viracopos e Brasília) e contribuições de diversos agentes de mercado, houve uma mudança de entendimento acerca da forma de abordar esse problema. Entende-se que não é necessária uma intervenção a priori neste caso, e que a Agência deve intervir somente quando os agentes de mercado não conseguirem resolver seus conflitos. Assim, propõe-se uma modalidade de regulação conhecida como regulação por ameaça, que permite que conflitos sejam resolvidos preferencialmente pelos próprios entes regulados, deixando a intervenção apenas para o caso em que o aeroporto esteja efetivamente abusando da sua condição de monopolista.

A ANAC reconhece que os agentes do mercado são quem têm as melhores condições de estabelecer os critérios e a metodologia para a precificação das áreas. Porém, a ANAC também entende que a partir do momento em que o aeroporto abuse de sua posição dominante, o regulador deve atuar para resolver ou atenuar a falha de mercado, podendo até mesmo adotar algumas das opções sugeridas.

Ressalta-se que, conforme o parágrafo 4º, do art. 11. da minuta, uma eventual regulamentação dos preços relativos à utilização das áreas destinadas às atividades operacionais será antecedida de ampla discussão pública, e que este será o momento adequado para a discussão da melhor opção para precificação de cada área.

Além disso, cumpre observar que a minuta em questão permite a regulação de preço de um conjunto de áreas maior do que aquele contemplado pela Resolução nº 113, abrangendo

inclusive as áreas destinadas ao abastecimento de aeronaves.

11. Incorporação das benfeitorias ao ativo do aeroporto

Embasamento Técnico: Conforme disposto no art.14 da minuta, o operador aeroportuário poderá autorizar a realização de benfeitorias permanentes nas áreas aeroportuárias por quem as utiliza.

Ainda, conforme disposto no § 3º deste artigo, estas serão incorporadas ao ativo do aeroporto.

Motivo: Não está clara a definição de benfeitorias permanentes.

Impacto: As instalações que têm contato com combustível precisam de tratamento especial e devem ser removidas no caso de necessidade de investigação ambiental de uma área.

A responsabilidade por danos ambientais pode ser questionada no caso de troca de operador, trazendo novamente insegurança jurídica ao processo.

Solidariedade passiva definida conforme disposto na Resolução CONAMA 273/2000.

Proposta: Deixar claro que as benfeitorias a serem incorporadas são as fixas (edificações) e que benfeitorias de contato direto com o produto poderão ser removidas.

Resposta: A ANAC informa que o artigo a que se refere a contribuição foi excluído. Vide contribuição da SEAE.

Contribuição parcialmente acatada.

2.54. Contribuição nº 54

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 54	
Dados do colaborador	
Nome: Jurcaib	
Organização: Junta de Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil - JURCAIB	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Esclarecimento	
<p>No Art 1º § 1º estão classificadas as atividades desenvolvidas nas áreas aeroportuárias, sendo as atividades operacionais claramente descritas nos incisos II, III, IV, V, VIII e IX deste artigo. No inciso III, portanto, queda considerada como atividade operacional o atendimento e movimentação de passageiros. Julgamos que o § 2º "consideram-se as salas para a atendimento de clientes exclusivos (salas vip) como atividades comerciais" como uma inserção extemporânea e pouco clara, visto que as atividades realizadas pelas aéreas nas citadas salas vip são nitidamente operacionais. O artigo 233 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 reza o seguinte:</p> <p>Art. 233. A execução do contrato de transporte aéreo de passageiro compreende as operações de embarque e desembarque, além das efetuadas a bordo da aeronave.</p> <p>§ 1º Considera-se operação de embarque a que se realiza desde quando o passageiro, já despachado no aeroporto, transpõe o limite da área destinada ao público em geral e entra na respectiva aeronave, abrangendo o percurso feito a pé, por meios mecânicos ou com a utilização de viaturas.</p> <p>O próprio CBA considera que a operação de embarque (despacho do passageiro) somente se encerra com o embarque do passageiro na respectiva aeronave.</p> <p>Julgamos, portanto, que o parágrafo 2º deva estar se referindo às salas VIP operadas por empresas outras que não as aéreas, como por exemplo as salas VIP exclusivas de certos clientes de operadoras de cartões de crédito. Julgamos, portanto que o § 2º em questão deveria ser suprimido, ou, ainda, complementado com o seguinte: ".. excetuando-se aquelas operadas por aéreas, para o atendimento a seus passageiros."</p>	

Resposta ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que as áreas destinadas ao atendimento e movimentação de passageiros a que se refere o inciso III são destinadas ao atendimento do público em geral. As áreas adicionais que as empresas aéreas ou outras instituições desejem, a seu critério, utilizar para oferecer tratamento exclusivo a determinada parcela dos seus clientes, não podem ser classificadas como operacionais.

Contribuição não acatada.

2.55. Contribuição nº 55

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 55	
Dados do colaborador	
Nome: REGINALDO MOREIRA	
Organização: Grupo Tecla	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 3º	
Esclarecimento	
Resposta ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que são analisados a seguir os tópicos contidos na contribuição enviada em documento anexo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alterar o inc. IV, art. 3º: "manutenção de aeronaves, serviços correlatos e indústria aeronáutica;" <p>Justificativa: Atividade constante no inc. IX, do Art. 1º, da Resolução em Consulta.</p> <p>Resposta: A ANAC informa que, conforme apresentado na Justificativa que acompanha a proposta em discussão, um dos objetivos da Resolução é dar prioridade de acesso às áreas aos prestadores de serviços que atendam uma parcela maior da sociedade. A alteração proposta anularia esse objetivo.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alterar inc. IV, Art. 5º: "limitar a alocação de áreas para utilização em exclusividade, especificada no inciso III do art. 3º, pela proporção entre a quantidade de pousos e decolagens da empresa que explora serviço aéreo público regular no aeroporto e a quantidade total de pousos e decolagens no aeroporto por todas as empresas de igual atividade, no período de 12 (doze) meses que anteceder a solicitação da área para utilização em exclusividade." <p>Justificativa: Tal condição só pode ser conferida à atividade do inciso III, não sendo possível aferi-la nas atividades de IV a VI, grande problema da Infraero, a exemplo o serviço de manutenção, abrigo e escritório adm., onde os serviços independem do nº de pousos e decolagens.</p>	

Resposta: A ANAC informa, inicialmente, que este trecho da minuta não sofreu alteração em relação ao texto vigente na Resolução nº 113, de 2009.

Com relação ao critério utilizado para a limitação das áreas, cumpre ressaltar que sua escolha se baseia na premissa de que a área necessária para a empresa é diretamente relacionada ao seu nível de operação no aeroporto. Além disso, essa privilegia a eficiência na utilização da infraestrutura aeroportuária, uma vez que prioriza empresas que transportam maior quantidade de passageiros, carga e aeronaves, aumentando o produto final do aeroporto para a sociedade.

É importante notar, adicionalmente, que é desnecessária a adoção de um critério de distribuição, entre as empresas de transporte aéreo público, para aeroportos que apresentem ociosidade (como o sugerido em diversas contribuições), afinal a própria existência de áreas ociosas indica que o aeroporto não possui problemas de acesso, podendo ser dispensados mecanismos regulatórios.

- Alterar inc. II, Art. 6º: "sociedades empresárias com atividades definidas no inc. IX do Art. 1º e prestadoras de serviços auxiliares ao transporte aéreo, observando-se, no que aplicável, o art. 40 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986;"

Justificativa: As atividades operacionais estão contempladas no inc. IX do Art. 1º e ratificadas no Art. 3º, devendo constar na regra instituída por este artigo.

Resposta: A ANAC informa que o objetivo do artigo é estabelecer uma regra de prioridade a ser observada na alocação das áreas em aeroportos que não apresente escassez, nos termos da Resolução.

- Alterar Art. 9: "Os atos jurídicos ..., conforme a natureza do objeto e das pessoas contratantes, com dispensa de licitação para as atividades descritas nos incisos I e II, parágrafo único do Art 1º, com fundamento na ressalva do inc. XXI do Art. 37 e inc. I, parágrafo único do Art. 175, ambos da CRFB, Art. 1º e ss da Lei 5.332/1967 e Art. 40 da Lei 7.565/1986.

Justificativa: A legislação por si só fundamenta a presente e o texto é para eliminar as dúvidas e interpretações diversas a respeito.

Resposta: A ANAC agradece a contribuição e informa que o artigo a que se refere a contribuição foi suprimido. Com vistas a tornar mais claro que os instrumentos contratuais devem ser mais flexíveis nos aeroportos em que seja observada escassez foi inserido novo parágrafo no art. 6º: Os instrumentos contratuais para alocação das áreas mencionadas no art. 3º devem garantir o seu uso eficiente, permitindo sua redistribuição ou alteração a qualquer tempo, de acordo com os interesses da administração aeroportuária, assim como sua imediata retomada em caso de desuso, mau uso ou desvio de finalidade.

- Alterar Art. 15: "Respeitado o ato jurídico perfeito, os operadores de aeródromo adaptarão os contratos vigentes e os expirados que não foram resolvidos no prazo da Resol. 113/2009, com a prorrogação do prazo pela Resol. 170/2010, ambas da ANAC em até 180 (cento e oitenta) dias após a publicação desta Resolução, de modo a pôr fim a demandas e litígios administrativos e/ou judiciais.

Justificativa: Diversas empresas aeronáuticas, com atividades operacionais que investiram em tecnologia e se especializaram no seguimento da aviação civil em geral, não tiveram seus contratos de concessão de uso de áreas aeroportuárias renovados, ou feitos com dispensa de licitação com novo prazo, devido ao impasse, dúvidas que foram geradas desde 2008, onde, encontram-se sem contratos e em litígio com a Infraero defendendo seus direitos, ao passo que outras empresas com iguais atividades estão realizando contratos, com base no art. 40 CBA e Resol. 113/2009, o que trás enorme prejuízo as Partes. Com a alteração, o que, aliás, a Infraero espera para dar cabo de tais injustiças, a solução não só ajustará a condição dessas empresas que estão instaladas nos aeródromos, como também irá por fim a diversas demandas judiciais, as quais, por certo acordarão os interessados no cumprimento desta Resolução sob consulta, restaurando a paz e a boa convivência entre a Infraero e seus administrados, concessionários de serviços aéreos públicos e de atividade aeronáutica em geral.

Resposta: A ANAC informa que o texto que dispunha sobre a o prazo de adaptação dos contratos foi excluído.

Contribuição parcialmente acatada.

2.56. Contribuição nº 56

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 56	
Dados do colaborador	
Nome: lazaro raimundo oliveira monteiro	
Organização: Polícia Militar da Bahia	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 1º	
Esclarecimento	
somos da AVIAÇÃO DE SEGURANÇA PÚBLICA e entendo importante que já no inicio a nova regulamentação já faça incluir que a hangaragem e operação de aeronaves públicas possam ocorrer em áreas aeroportuarias sem custo comercial apenas com um PROTOCOLO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA, até porque todas as unidades da AVIAÇÃO DE SEGURANÇA PÚBLICA instaladas em aeroportos participam dos planos de seguranças dos aerodromos em que estao instalados. A minuta a ser regulamentada é omissa a respeito e precisa ser revista. O fato de ser sem onuns decorre da visao bilateral de cooperação que ora já existe onde esse vetor esta instalado. há uma natural troca de serviços de carater público e desta forma a concessao por 30 anos é a ideal para atender ao vetor.	
Resposta ANAC	
A ANAC agradece a contribuição e informa que conforme o art. 10 da minuta de Resolução a remuneração pela utilização das áreas destinadas aos órgãos públicos terá preço definido proporcionalmente em razão do ressarcimento, sem fins lucrativos, das despesas com água, energia elétrica, limpeza, manutenção de equipamentos e de outros correlatos, nos termos de instrumentos específicos. O objetivo deste artigo é garantir que o aeroporto tenha o mínimo de recursos necessários para cobrir os custos associados ao uso daquela infraestrutura sem onerar em demasia os órgãos públicos.	
Contribuição não acatada.	

2.57. Contribuição nº 57

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 57	
Dados do colaborador	
Nome: Laura Nogueira Antonini	
Organização: Líder Aviação	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 3º	
Esclarecimento	
<p>Alterar o “caput” do artigo 3º como se segue: “O operador do aeródromo, observados, no que aplicável, o art. 40 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, o art. 1º da lei nº 5.332, de 11 de outubro de 1967 e a regulamentação referente à adequação do serviço, disponibilizará às empresas que explorem ou pretendam explorar serviço aéreo público e serviços auxiliares ao transporte aéreo, nos termos e condições estabelecidos nesta Resolução, o acesso às áreas necessárias para a execução das atividades de: I - despacho de aeronaves, passageiros e respectivas bagagens (check-in); II - recebimento e despacho de carga e de bens transportados por aeronaves; III - carga e descarga de aeronaves; IV - manutenção de aeronaves e serviços correlatos; V - abrigo de aeronaves e equipamentos de rampa; e VI - instalação de escritório administrativo. JUSTIFICATIVA: O acesso às áreas aeroportuárias, para execução das atividades elencadas no artigo 3º, às empresas que prestem serviços auxiliares ao transporte aéreo é crucial. Os serviços prestados pelas empresas de serviços auxiliares ao transporte aéreo são essenciais e pertinentes à infraestrutura aeroportuária.</p>	
Resposta ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão será parcialmente acatada. Será incluído um artigo explicitando que as empresas de serviços auxiliares de transporte aéreo podem ser contratadas pelas empresas de serviço aéreo público e utilizar as áreas a elas alocadas:</p> <p>art. 8º. É facultado às empresas de serviço aéreo público contratar com empresas de serviços auxiliares de transporte aéreo a prestação de serviço nas áreas referidas no art. 3º a elas alocadas.</p>	
Contribuição parcialmente acatada.	

2.58. Contribuição nº 58

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 58	
Dados do colaborador	
Nome: Laura Nogueira Antonini	
Organização: Líder Aviação	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 13	
Esclarecimento	
<p>Alterar o artigo 13 como se segue: “Nas hipóteses não previstas no art. 12, o operador do aeródromo poderá negociar o prazo de vigência do contrato, limitado ao prazo de sua outorga para explorar a infraestrutura aeroportuária, quando houver, ou ao prazo máximo de 25 (vinte e cinco) anos. Parágrafo único. Os prazos de vigência fixados neste artigo poderão ser prorrogados ilimitada sucessivamente, por prazos iguais, enquanto prestados, na área aeroportuária, serviços auxiliares de transporte aéreo, enquadrados no art. 102 da Lei nº 7.565, de 1986 e serviços de manutenção de aeronaves.” JUSTIFICATIVA: É crucial a inclusão, no referido artigo, de regras atinentes aos prazos de concessão de áreas aeroportuária às empresas que prestam serviços auxiliares ao transporte aéreo (ou seja, empresas que prestam serviços auxiliares aeroportuários, dos serviços auxiliares de pista para aeronaves de terceiros, dos serviços de abrigo de aeronaves de terceiros), bem como às empresas que prestam serviços de manutenção de aeronaves. O acréscimo do referido parágrafo está em absoluta consonância com o Código Brasileiro da Aeronáutica e o Decreto-lei 9760/46, pois nenhum desses diplomas contém regras vedando a prorrogação das avenças por sucessivos prazos.</p>	
Resposta ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que o artigo a que se refere a contribuição foi alterado. Vide contribuição da SEAE.</p> <p>Contribuição não acatada.</p>	

2.59. Contribuição nº 59

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 59	
Dados do colaborador	
Nome: Laura Nogueira Antonini	
Organização: Líder Aviação	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 1º	
Esclarecimento	
<p>Inclusão de texto no Art.1º § 2º para estabelecer diferenças entre as salas VIP operacionais e as comerciais, que passaria a ter a seguinte redação: Art.1º § 2º - “ A utilização das salas para atendimento de clientes exclusivos (salas vip) por empresas que não se dediquem ao transporte aéreo público regular e não-regular e à prestação de serviços auxiliares aos transporte aéreo são consideradas atividades comerciais é considerada atividade comercial.”</p> <p>JUSTIFICATIVA - O inciso III do art. 1º considera como área aeroportuária aquela destinada ao atendimento e movimentação de passageiros, e no inciso II do § 1º as classifica como atividades operacionais. Como se pode concluir no texto do art. 233 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 não resta duvida que o atendimento a passageiros, independentemente de ocorrer em salas para atendimento exclusivo, é uma extensão do contrato de transporte aéreo. Art. 233. A execução do contrato de transporte aéreo de passageiro compreende as operações de embarque e desembarque, além das efetuadas a bordo da aeronave. § 1º Considera-se operação de embarque a que se realiza desde quando o passageiro, já despachado no aeroporto, transpõe o limite da área destinada ao público em geral e entra na respectiva aeronave, abrangendo o percurso feito a pé, por meios mecânicos ou com a utilização de viaturas. Saliente-se que o atendimento a passageiro usuário de transporte aéreo público regular e não-regular pode ser prestado pela própria empresa de transporte aéreo ou por empresa auxiliar ao transporte aéreo. O próprio Código Brasileiro de Aeronáutica considera que a operação de embarque (despacho do passageiro) somente se encerra quando o mesmo entra na respectiva aeronave. Contrariamente, a Sala VIP de empresas que não prestam serviço aéreo publico ou serviço auxiliar ao transporte aéreo, como, por exemplo, as empresas de cartões de crédito, não podem ter o amparo do Art. 40 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, e, tampouco as áreas pelas mesmas ocupadas podem ser consideradas operacionais.</p>	

Resposta ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que as áreas destinadas ao atendimento e movimentação de passageiros a que se refere o inciso III da minuta são destinadas ao atendimento do público em geral. As áreas adicionais que as empresas aéreas ou outras instituições desejem, a seu critério, utilizar para oferecer tratamento exclusivo a determinada parcela dos seus clientes, não podem ser classificadas como operacionais.

Contribuição não acatada.

2.60. Contribuição nº 60

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 60	
Dados do colaborador	
Nome: Laura Nogueira Antonini	
Organização: Líder Aviação	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 6º	
Esclarecimento	
<p>Inclusão de texto no Art. 6º para estabelecer critério nas prioridades estabelecidas no artigo, que passaria a ter a seguinte redação: “Art. 6º Caso não seja observado escassez das áreas referidas no Art. 3º por empresas de serviço aéreo público regular, o operador do aeródromo deverá disponibilizá-las, observando a seguinte ordem de prioridade e obedecidos os critérios dos parágrafos primeiro e segundo deste artigo: I - empresas de serviço aéreo público não-regular, observando-se, no que aplicável, o art. 40 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986; II - sociedades empresárias prestadoras de serviços auxiliares ao transporte aéreo, observando-se, no que aplicável, o art. 40 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986; e III - demais prestadores de serviços e pessoas físicas, observando-se, no que aplicável, o art. 40 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986. § 1º A alocação de áreas para utilização em exclusividade pelas empresas que explorem serviço aéreo público não-regular, nas áreas especificadas nos incisos III a VI do art. 3º, levará em consideração a proporção entre a movimentação de aeronaves da empresa no aeroporto e a quantidade total de movimentações no aeroporto por todas as empresas que explorem serviço aéreo público não-regular, no período de doze meses que anteceder a solicitação da área para utilização em exclusividade. § 2º A alocação de áreas para utilização em exclusividade pelas empresas que explorem serviço auxiliar de transporte aéreo, enquadradas no art. 102 da Lei nº 7.565, de 1986, ou seja, empresas que prestem (i) serviços auxiliares aeroportuários, (ii) serviços auxiliares de pista para aeronaves de terceiros, (iii) serviços de abrigo de aeronaves de terceiros e (v) dos serviços de manutenção de aeronaves e equipamentos aeronáuticos, nas áreas especificadas nos incisos III a VI do art. 3º, levará em consideração a proporção entre a movimentação de aeronaves pela empresa no aeroporto e a quantidade total de movimentações no aeroporto por todas as empresas que explorem serviço auxiliar de transporte aéreo, no período de doze meses que anteceder a solicitação da área para utilização em exclusividade. JUSTIFICATIVA – A Resolução deverá indicar ao operador aeroportuário o critério a ser utilizado nas hipóteses previstas no Art. 6º, eliminando a ocorrência de inúmeros outros a critério de cada operador aeroportuário. Tal inclusão permite a isonomia de tratamento entre as empresas do mesmo segmento.</p>	

Resposta ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que conforme exposto na Justificativa que acompanhou a proposta ora em discussão, as alterações foram propostas para tornar o escopo de aplicação da norma mais claro, reduzir o grau de intervenção da norma (regular apenas quando necessário) e resgatar os objetivos da Resolução, levando em consideração as contribuições colhidas do mercado. A ANAC entende que não é necessário estabelecer limites máximos de área que cada empresa poderá utilizar em infraestruturas não escassas.

Contribuição não acatada.

2.61. Contribuição nº 61

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 61	
Dados do colaborador	
Nome: Laura Nogueira Antonini	
Organização: Líder Aviação	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 11	
Esclarecimento	
Inclusão de texto no Art. 11, parágrafo segundo para aclarar o procedimento administrativo: § 2º Caberá à ANAC compor, administrativamente, conflitos de interesses não resolvidos por meio de acordos diretos estabelecidos entre as partes, observando-se o art. 26 da Lei nº 11.182/2005, regulamentado pelos arts. 42 e seguintes do Decreto nº 5.731/2006.	
Resposta ANAC	
A ANAC agradece a contribuição e informa que a inclusão sugerida não é necessária, uma vez que os artigos citados devem ser observados independentemente de constarem ou não no referido artigo.	
Contribuição não acatada.	

2.62. Contribuição nº 62

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 62	
Dados do colaborador	
Nome: Laura Nogueira Antonini	
Organização: Líder Aviação	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 12	
Esclarecimento	
<p>Substituição de parte da redação do Parágrafo Único do Art. 12 para assegurar a preferência na ocupação da área para quem já está instalado no aeroporto, que passaria a ter a seguinte redação: “Parágrafo único. Os prazos de vigência fixados neste artigo deverão ser prorrogados sucessivamente e ilimitadamente, por prazos iguais, enquanto vigente a outorga para a exploração do serviço aéreo público a que se vincula a utilização da área aeroportuária, observado o histórico de cumprimento das obrigações e a adequada destinação da área. JUSTIFICATIVA – Substituir o verbo "Poder" pelo "Dever" se impõe para dar a segurança jurídica necessária à empresa, particularmente, as vésperas das renovações, não permitindo que fique totalmente à mercê do poder discricionário do operador aeroportuário, configurando um desbalanceamento na relação contratual. O uso do verbo "Dever" não permite ao operador aeroportuário utilizar critérios próprios e decidir não renovar o contrato de uma empresa que tem honrado seus compromissos e mantém a destinação de uso da área. O acréscimo do termo “ilimitadamente” está em absoluta consonância com o Código Brasileiro da Aeronáutica e o Decreto-lei 9760/46, pois nenhum desses diplomas contém regras vedando a ilimitada prorrogação das avenças por sucessivos prazos. Não incidem sobre esses contratos de concessão de uso de áreas aeroportuárias as limitações quanto à prorrogação de prazo previstas no artigo 57 da Lei 8.666/93, pois tais contratos não são custeados com recursos do Orçamento Geral da União. Não há qualquer espécie de pagamento por parte da Administração; não concorrem as razões que impuseram a regra geral de limitação de duração dos contratos à disponibilidade de créditos orçamentários. Assim, não sofrem a limitação apontada, que expressamente só se aplica aos casos nos quais há utilização de recursos orçamentários.</p>	
Resposta ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que o artigo a que se refere a contribuição foi excluído. Vide contribuição da SEAE.</p> <p>Contribuição não acatada.</p>	

2.63. Contribuição nº 63

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 63	
Dados do colaborador	
Nome: Laura Nogueira Antonini	
Organização: Líder Aviação	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 15	
Esclarecimento	
Manter a redação atual Art. 15, ampliando o prazo de adaptação dos contratos vigentes para até 360 dias. JUSTIFICATIVA - Permitir que o operador aeroportuário tenha condições de ajustar todos os contratos vigentes.	
Resposta ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que o artigo que dispunha sobre adequações de contratos foi excluído, em virtude de outras adequações na proposta. Foi incluído o § 1º no art. 6º, que prevê que a ANAC estabelecerá prazo específico para alocação de áreas e alterações contratuais decorrentes, em casos de escassez. Não há outras regras que imponham a necessidade de novas adequações em contratos, a não ser a prevista no art. 12. Desse modo, o art. 16 passou a prever prazos diferenciados. Considera-se o prazo de 180 (cento e oitenta) dias suficiente para alteração em contratos de áreas de abastecimento, quando for o caso.</p> <p>Contribuição não acatada.</p>	

2.64. Contribuição nº 64

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 64	
Dados do colaborador	
Nome: Ana Helena Mandelli Gleisner	
Organização: Raízen	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 6º	
Esclarecimento	
<p>1.Definição de área para Parque de Abastecimento de Aeronave (PAA) Embasamento Técnico: Não há menção expressa sobre a necessidade de que a priorização de disponibilização das áreas seja feita respeitando-se o plano diretor do aeroporto. Motivo:Visto ser o combustível essencial ao transporte aéreo público regular ou não, as áreas destinadas à atividade de abastecimento de aeronave precisam estar bem definidas no plano diretor de cada aeroporto, levando-se em consideração as normas técnicas (NBR 15.216 e NBR 9.719) vigentes e a capacidade máxima esperada deste. Impacto:Ter áreas de combustível mal dimensionadas ao volume de vôos previstos para o aeroporto. Ter áreas de combustíveis em local inadequado ao manuseio destes. Ter áreas de PAA utilizadas por outras atividades. Proposta:Nova redação do caput do Artº6: “Respeitando-se o Plano Diretor Aeroportuário, caso não seja observado escassez das áreas referidas no art.3º....”</p>	
Resposta ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que as exigências relacionadas aos planos diretores aeroportuários estão contidas em Resolução específica da ANAC (Resolução nº 153, de 18 de junho de 2010). Conforme art. 2º da referida Resolução, o plano diretor estabelece "o planejamento para a expansão da infraestrutura aeroportuária em consonância com a regulamentação de segurança operacional expedida pela ANAC", já existindo meios para garantir que a infraestrutura a ser operada atenda aos requisitos de segurança.</p> <p>Desse modo, o plano diretor não possui o objetivo de condicionar a destinação das áreas do aeroporto.</p>	
Contribuição não acatada.	

2.65. Contribuição nº 65

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 65	
Dados do colaborador	
Nome: Ana Helena Mandelli Gleisner	
Organização: Raízen	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 8º	
Esclarecimento	
Regras para o Livre Acesso Embasamento Técnico: Conforme disposto no caput do artº8 da minuta, o operador do aeródromo deverá assegurar o livre acesso para empresas que pretendam atuar na prestação de serviço de abastecimento de aeronaves. Motivo: Tendo em vista o objetivo da norma que é o de criar acessibilidade às áreas e não o compartilhamento de ativos, são essas as expressões mais corretas a serem utilizadas, evitando outras descrições que podem causar conflito com o teor desta minuta. Impacto: Insegurança jurídica aos operadores de serviço de abastecimento de aeronaves. Proposta: Alterar a redação do Art. 8º para: "O operador de aeródromo, observado, no que aplicável, o art. 40 da Lei nº 7565, de 19 de dezembro de 1986, deverá assegurar a acessibilidade às áreas para empresas que pretendam atuar..."	
Resposta ANAC	
A ANAC agradece a contribuição e informa que a alteração proposta não modifica a interpretação do artigo.	
Contribuição não acatada.	

2.66. Contribuição nº 66

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 66	
Dados do colaborador	
Nome: Ana Helena Mandelli Gleisner	
Organização: Raízen	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 8º	
Esclarecimento	
<p>Prestação direta dos serviços de abastecimento de aeronaves pelo operador aeroportuário</p> <p>Embasamento Técnico: Conforme disposto no caput do art. 8º da minuta, o operador do aeródromo poderá exercer a atividade de abastecimento de aeronaves. Motivo: A área de influência do abastecimento de aeronaves é o território nacional, visto que o impacto de desabastecimento em um aeródromo atinge a rede como um todo. Impacto: O operador do aeródromo, conforme previsto no edital do leilão de concessão dos aeroportos VCP, GRU e BSB, só poderá operar um aeroporto. Assim, em caso de falta de combustível neste aeroporto, este operador não terá condições de desviar o consumo para outras localidades. O plano de contingência logístico – alternativas secundárias para suprimento – fica também comprometido quando o abastecimento de aeronaves não é visto como uma rede. Proposta: Na hipótese do operador aeroportuário ser abastecedor do aeroporto em questão, este deverá assegurar a existência prévia de fontes alternativas de suprimentos para abastecimento das aeronaves em adversidades (ad hoc).</p>	
Resposta ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que o caput do art. 8º tem o objetivo de promover o máximo de competição dentro do sítio aeroportuário, levando em consideração as restrições físicas e as características da atividade. Este deve ser sempre o objetivo do regulador ao lidar com um mercado potencialmente competitivo. Sendo assim, não é razoável a imposição de uma barreira à entrada para qualquer agente que tenha condições operacionais e atenda os padrões de segurança.</p>	
Contribuição não acatada.	

2.67. Contribuição nº 67

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 67	
Dados do colaborador	
Nome: Ana Helena Mandelli Gleisner	
Organização: Raízen	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 8º	
Esclarecimento	
<p>Prestação direta dos serviços de abastecimento de aeronaves pelo operador aeroportuário, concorrência e investimento Embasamento Técnico: Conforme disposto no caput do art. 8º da minuta, o operador do aeródromo poderá exercer a atividade de abastecimento de aeronaves. A verticalização pode trazer riscos à livre concorrência no mercado de serviços, notadamente para aqueles serviços essenciais à operação do aeroporto, como o abastecimento de aeronaves. A previsão de possível exclusividade na prestação do serviço agrava o problema. Motivo: A participação do operador no serviço de abastecimento cria incentivo para que sua operação seja privilegiada em relação aos rivais, seja em relação ao preço e/ou a fatores não ligados ao preço, o que seria fato de difícil fiscalização. Impacto: O Incentivo à discriminação pode levar o operador a reduzir arbitrariamente o número de prestadores de serviços de abastecimento e mesmo buscar monopolizar a atividade, valendo-se do § 3º. A discriminação pode dizer respeito aos privilégios na localização do PAA, trânsito de caminhões no pátio e uma série de detalhes operacionais de difícil fiscalização. Proposta: Retirar do Art.8º a possibilidade do operador do aeródromo realizar a atividade de abastecimento de aeronaves.</p>	
Resposta ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que, conforme o art. 8º da minuta proposta, O operador de aeródromo (...) deverá assegurar o livre acesso para as empresas que pretendam atuar na prestação de serviços auxiliares ao transporte aéreo e de abastecimento de aeronaves, inclusive quando da prestação direta desses serviços pelo operador do aeródromo, sendo vedadas quaisquer práticas discriminatórias e abusivas, nos termos da legislação vigente e da regulamentação da ANAC.</p> <p>Note que o objetivo do caput do art. 8º é o de promover o máximo de competição dentro do sítio aeroportuário, levando em consideração as restrições físicas e as características da atividade. Este deve ser sempre o objetivo do regulador ao lidar com um mercado potencialmente competitivo. Sendo assim, não é razoável impedir a priori a participação de</p>	

qualquer agente que tenha condições operacionais e atenda os padrões de segurança.

Usualmente, em um contexto de interação vertical, a fiscalização de práticas discriminatórias que podem levar a um fechamento de mercado, ou qualquer outro tipo de prejuízo a competição é feita com a ajuda dos próprios interessados por meio de denúncias.

Após verificar algum indicio de prática discriminatória ou anticompetitiva, ou após o recebimento de alguma denúncia, caberá a ANAC verificar o cumprimento do art. 8º e comunicar aos órgãos de defesa da concorrência, se for o caso, conforme preceitua o parágrafo único do art. 6º da lei 11.182, de 27 de setembro de 2005, “Quando, no exercício de suas atribuições, a ANAC tomar conhecimento de fato que configure ou possa configurar infração contra a ordem econômica, ou que comprometa a defesa e a promoção da concorrência, deverá comunicá-lo aos órgãos e entidades referidos no caput deste artigo, para que adotem as providências cabíveis.”

A redação do artigo foi alterada para torná-lo mais claro, contudo, ainda que esta nova redação não mencione a possibilidade de prestação de serviço diretamente pelo operador do aeródromo, entende-se que ela é possível por não haver vedação.

Com relação ao disposto no art.8º, §3, a contribuição da Secretaria de Acompanhamento Econômico (SEAE) levantou um ponto pertinente: a mecanização das atividades em questão também pode ser promovida por meio de acordos entre as partes interessadas sem a necessidade da garantia do monopólio, que por sua vez criaria um mercado incontestável. Além disso, a não garantia de monopólio está de acordo com uma das diretrizes que orientam a revisão da norma, a de reduzir seu grau de intervenção e regular apenas quando necessário. Sendo assim, com vistas a evitar a materialização dos problemas apontados na presente contribuição, o parágrafo 3º do art. 8º será suprimido.

Contribuição não acatada.

2.68. Contribuição nº 68

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 68	
Dados do colaborador	
Nome: Ana Helena Mandelli Gleisner	
Organização: Raízen	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 8º	
Esclarecimento	
<p>Limitação arbitrária do número de prestadores e exclusividade na atividade de abastecimento de aeronaves Embasamento Técnico: Conforme disposto no § 1º do art. 8º, poderá haver limitação do número de prestadores, levando-se mesmo à exclusividade, prevista no § 3º. Motivo: A ausência de parâmetros mínimos sobre o número de operadores de serviços de abastecimento, conforme tráfego de aeronaves, cria condição de insegurança para os agentes do mercado, haja vista a possibilidade de limitações arbitrárias à entrada em aeroportos relevantes. Impacto: A abertura dada ao operador aeroportuário para definir o número de prestadores de serviços de abastecimento, apenas com a menção à falta de capacidade, pode levar a reduções arbitrárias do número de participantes, haja vista a possibilidade de ocupação do espaço com outros serviços ou operações. Atualmente, a contratação do abastecimento com cias. aéreas é feita para uma rede de aeroportos que usualmente inclui aqueles aeroportos principais com grande movimentação. A dificuldade de acesso de uma empresa a algum desses aeroportos pode significar a dificuldade de competir no mercado nacional em geral, de modo que a discricionariedade ampla do operador aeroportuário pode criar ambiente de incerteza para o investimento dos agentes. Proposta: Estabelecer previamente parâmetros técnicos mínimos para a definição do número de participantes, conforme o porte do aeroporto, de modo que haja alguma previsibilidade no mercado. Sempre que houver limitações insuperáveis de espaço no aeroporto, por razões excepcionais, resultando no não cumprimento dos parâmetros supra mencionados, será ônus do operador aeroportuário justificar a redução do número de prestadores abaixo do mínimo dado pelo critério escolhido. Retirar o § 3º do art. 8º, visto que o § 1º deste artigo, uma vez qualificado por parâmetros técnicos de movimentação e escala das operações, já atende a possibilidade de operador único, desde que devidamente justificado.</p>	

Resposta ANAC

A contribuição sugere a inclusão de um critério geral a ser adotado pela Agência para aceitar a limitação no número de empresas prestadoras de serviços auxiliares ao transporte aéreo e de abastecimento de aeronaves na Exposição de Motivos. Como se pode observar no §1º, Art. 8º, a motivação para tal limitação é a falta de capacidade para atender à solicitação de novas entrantes. Assim, os critérios deverão ser baseados na capacidade física do aeroporto e nas peculiaridades de cada atividade, devendo ser avaliados caso a caso.

Ressalta-se que o ônus desse processo recai primordialmente sobre o próprio solicitante.

Dessa forma, a limitação do número de empresas prestadoras de serviços auxiliares ao transporte aéreo e de abastecimento de aeronaves é uma exceção, que só será permitida caso o operador do aeródromo demonstre a falta de capacidade de infraestrutura.

Com relação ao disposto no art.8º, §3, a contribuição da Secretaria de Acompanhamento Econômico (SEAE) levantou um ponto pertinente: a mecanização das atividades em questão também pode ser promovida por meio de acordos entre as partes interessadas sem a necessidade da garantia do monopólio, que por sua vez criaria um mercado incontestável. Além disso, a não garantia de monopólio está de acordo com uma das diretrizes que orientam a revisão da norma, a de reduzir seu grau de intervenção e regular apenas quando necessário. Sendo assim, com vistas a evitar a materialização dos problemas apontados na presente contribuição, o parágrafo 3º do art. 8º será suprimido.

Contribuição não acatada.

2.69. Contribuição nº 69

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 69	
Dados do colaborador	
Nome: Ana Helena Mandelli Gleisner	
Organização: Raízen	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 8º	
Esclarecimento	
<p>Exclusividade na atividade de abastecimento de aeronaves Embasamento Técnico: Conforme disposto no § 3º do art. 8º, o operador do aeródromo poderá solicitar à ANAC que os serviços auxiliares possam ser realizados de forma exclusiva. Motivo: Entendemos que o teor da norma carece de objetividade e clareza quanto à definição de conceitos/critérios, uma vez que: a) A que tipo de complexidade se refere? b) O que seria antieconômico? c) Que tipo de impacto ambiental poderia inviabilizar a duplicação de instalação? Impacto: Erros de interpretação da resolução que podem dar margem a questionamentos futuros e insegurança jurídica. Visto as companhias aéreas terem limite de possibilidade de escolha de onde abastecer, ficarão estas obrigadas a abastecer com um único fornecedor no caso de uma exclusividade. Proposta: Retirar o § 3º, do art. 8º, visto que já está previsto no § 1º deste artigo a possibilidade de a ANAC determinar o número ideal de operadores de serviço de abastecimento em cada aeroporto.</p>	
Resposta ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que, diversas atividades operacionais dos aeroportos são potencialmente competitivas, na medida em que podem também ser prestadas por terceiros. A maneira pela qual estas atividades são prestadas varia bastante quanto à automação e mecanização. Uma determinada atividade pode ser prestada com um uso mais intensivo de mão de obra, requerendo baixos investimentos, e apresentando baixos sunk costs, ou pode ser prestada de forma mais automatizada, requerendo altos investimentos.</p> <p>No primeiro caso, no qual o serviço é prestado de maneira manual, existe um maior espaço para concorrência e uma menor tendência de descolamento entre o preço e custo marginal, porém a qualidade e a produtividade deste modelo é bastante inferior. Mais especificamente, existe uma maior probabilidade de erros, o serviço é prestado de maneira mais lenta e o custo marginal tende a ser maior.</p> <p>Usando a atividade de manuseio de bagagem como exemplo, existe uma maior probabilidade de erros que podem implicar no extravio e na deterioração das bagagens, o serviço é prestado</p>	

de maneira mais lenta, implicando em atrasos e maiores tempos de fila, e a atividade tende a ser prestada com um custo maior, principalmente se o operador tentar alcançar níveis de qualidade semelhante aos da operação automatizada, devido ao elevado custo de mão de obra. Esses aspectos negativos tendem a ser mais significativos em aeroportos com grande número de vôos simultâneos e várias conexões.

No caso geral, a prestação mecanizada do serviço necessita de um elevado volume de investimentos em capital físico que só é viável com uma escala elevada. Dessa forma, para garantir que um investimento que vise a automação de um determinado serviço seja realizado, pode ser necessário que o prestador tenha a garantia de que não terá competidores naquela atividade. Conforme Fiuza e Pionner:

“O segundo ponto a ser notado é que, nos modelos onde as atividades são mecanizadas, é preciso um investimento em capital físico relativamente alto para implantar o sistema. Além disso, o espaço para a coexistência de várias firmas provendo o mesmo serviço passa a ser duvidoso: o custo do investimento em dois sistemas de esteiras automáticas impede que duas firmas que façam manuseio de bagagem implantem dois sistemas separados. Da mesma forma, dois sistemas de tubulação para transporte de combustível seria um investimento caro a ser feito. Para tais sistemas serem viáveis, seria preciso que as linhas aéreas se comprometessem a usar os serviços dessas firmas por longo prazo, bem como o aeroporto garantir que as linhas aéreas usariam os mesmos pátios e balcões de check in por um longo tempo, o que pode não ser ótimo por parte nem das linhas aéreas nem do aeroporto.”

Contudo, a contribuição da Secretaria de Acompanhamento Econômico (SEAE) levantou um ponto pertinente: a mecanização das atividades em questão também pode ser promovida por meio de acordos entre as partes interessadas sem a necessidade da garantia do monopólio, que por sua vez criaria um mercado incontestável. Além disso, a não garantia de monopólio está de acordo com uma das diretrizes que orientam a revisão da norma, a de reduzir seu grau de intervenção e regular apenas quando necessário. Sendo assim, com vistas a evitar a materialização dos problemas apontados na presente contribuição, o parágrafo 3º do art. 8º será suprimido.

Contribuição acatada.

2.70. Contribuição nº 70

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 70	
Dados do colaborador	
Nome: Ana Helena Mandelli Gleisner	
Organização: Raízen	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 8º	
Esclarecimento	
<p>Processo para definição das áreas com participação dos interessados Embasamento Técnico: Conforme disposto nos §§ 1º e 3º do art. 8º, o operador do aeródromo poderá solicitar à ANAC a redução do número de prestadores, inclusive a prestação exclusiva do serviço, mas não prevê procedimento com participação e manifestação dos interessados (prestadores de serviços de abastecimento) para que a ANAC possa tomar a melhor decisão. Motivo: A possibilidade de redução do número de prestadoras cria insegurança no mercado, de modo que é fundamental, não só a previsão de parâmetros técnicos gerais mínimos ligados ao porte do aeroporto, conforme já pleiteado, como também a participação dos interessados em processo de modo a enriquecer o conjunto de informações disponíveis à ANAC e reduzir a possibilidade do operador aeroportuário induzir o regulador à decisão, atendendo interesses privados que não estejam alinhados ao interesse público. Impacto: A ampla discricionariedade conferida ao operador aeroportuário, com ausência de definição de parâmetros que justifiquem a redução do número de prestadores e ausência de processo prevendo a participação dos interessados para a tomada de decisão da ANAC, eleva o risco de decisões arbitrárias ligadas ao interesse privado dos operadores aeroportuários. Proposta: Incluir previamente uma previsão de procedimento com regras mínimas que devam satisfazer o procedimento, para a tomada de decisão da ANAC relativa aos pleitos das operadoras aeroportuárias, referentes aos §§ 1º e 3º do art. 8º, incluindo-se a necessidade de participação dos interessados para se manifestarem no procedimento, o que eleva a qualidade, ao mesmo tempo em que legitima a decisão da ANAC.</p>	
Resposta ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição. A contribuição sugere a inclusão de um critério geral a ser adotado pela Agência para aceitar a limitação no número de empresas prestadoras de serviços auxiliares ao transporte aéreo e de abastecimento de aeronaves na Exposição de Motivos. Como se pode observar no §1º, Art. 8º, a motivação para tal limitação é a falta de capacidade para atender à solicitação de novas entrantes. Assim, os critérios deverão ser baseados na capacidade física do aeroporto e nas peculiaridades de cada atividade, devendo</p>	

ser avaliados caso a caso.

Ressalta-se que o ônus desse processo recai primordialmente sobre o próprio solicitante. Com efeito, a regra geral está estabelecida no caput do art. 8º:

Com relação ao disposto no art.8º, §3, a contribuição da Secretaria de Acompanhamento Econômico (SEAE) levantou um ponto pertinente: a mecanização das atividades em questão também pode ser promovida por meio de acordos entre as partes interessadas sem a necessidade da garantia do monopólio, que por sua vez criaria um mercado incontestável. Além disso, a não garantia de monopólio está de acordo com uma das diretrizes que orientam a revisão da norma, a de reduzir seu grau de intervenção e regular apenas quando necessário. Sendo assim, com vistas a evitar a materialização dos problemas apontados na presente contribuição, o parágrafo 3º do art. 8º será suprimido.

Contribuição parcialmente acatada.

2.71. Contribuição nº 71

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 71	
Dados do colaborador	
Nome: Ana Helena Mandelli Gleisner	
Organização: Raízen	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 11	
Esclarecimento	
<p>Precificação livre vs. necessidade de investimentos robustos Embasamento Técnico: Conforme disposto no art.11 da minuta, a precificação das áreas destinadas às atividades operacionais será livremente pactuada entre o operador do aeródromo e as partes contratantes. Motivo: Como a área de influência do operador do aeroporto é apenas o aeroporto em questão, pode haver desequilíbrio econômico entre os preços praticados, criando-se uma demanda “artificial” de combustível na rede de abastecimento. Como não há qualquer tabelamento de preços ou referência destes no Brasil, a definição de prática abusiva ou discriminatória fica comprometida. Impacto: Investimentos em infraestrutura de abastecimento de combustíveis, dentro e fora do aeroporto, podem ser mal dimensionados. Possibilidade de empresas prestadoras da mesma atividade terem preços diferentes para o mesmo m2 da área, causando-se problemas de competitividade entre as prestadoras de serviço. Considerando que o transporte aéreo é um catalisador da economia regional, o custo total do voo pode inibir a economia de certas regiões. Não existe definição clara do que é abusivo e, dentro deste conceito, teremos o prolongamento do desequilíbrio econômico, enquanto a operação se mantiver, dada a falta de critério pré-definido. Novamente, há elevado risco de insegurança jurídica, uma vez que, diante desse cenário de indefinição, a parte afetada certamente buscará a reparação através de discussões nas esferas administrativa e/ou judicial, não havendo prazo de conclusão. Proposta: Que exista uma referência tarifária previamente determinada, conforme disposição prevista no § 4º, do art. 11, e definição prévia dos critérios a serem adotados pela ANAC (a exemplo, a comparação por porte do aeroporto, volume abastecido, situação econômica do país), conforme previsto no § 3º deste mesmo artigo, deixando claro o que será considerado abusivo ou discriminatório, uma vez que não há previsões legais para estas comparações. Determinar que os preços das áreas de abastecimento de aeronaves sejam isonômicos às empresas que pretendem atuar nesta atividade.</p>	

Resposta ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que, conforme exposto na Justificativa que acompanhou a proposta ora em discussão, a Resolução nº 113, de 22 de setembro de 2009, buscou conferir liberdade ao administrador aeroportuário para que este negociasse livremente o preço das áreas e as alocasse de maneira eficiente. Contudo, o poder de monopólio na oferta de áreas aeroportuárias detido pelo gestor aeroportuário lhe confere a possibilidade de retirar grande parte do excedente dos usuários do aeroporto. Para resolver este problema, a Resolução nº 113 criou também a opção de migração entre as áreas de utilização compartilhada e em exclusividade, e a regra de precificação das áreas compartilhadas. Note que este mecanismo se aplicava apenas às áreas elencadas no art. 5º da referida Resolução, não abrangendo, portanto, as áreas de abastecimento de aeronaves.

Porém, após muitas discussões dentro da Agência (muitas delas motivadas pelo processo de concessão de Guarulhos, Viracopos e Brasília) e contribuições de diversos agentes de mercado, houve uma mudança de entendimento acerca da forma de abordar esse problema. Entende-se que não é necessária uma intervenção a priori neste caso, e que a Agência deve intervir somente quando os agentes de mercado não conseguirem resolver seus conflitos. Assim, propõe-se uma modalidade de regulação conhecida como regulação por ameaça, que permite que conflitos sejam resolvidos preferencialmente pelos próprios entes regulados, deixando a intervenção apenas para o caso em que o aeroporto esteja efetivamente abusando da sua condição de monopolista.

A ANAC reconhece que os agentes do mercado são quem têm as melhores condições de estabelecer os critérios e a metodologia para a precificação das áreas. Porém, a ANAC também entende que a partir do momento em que o aeroporto abuse de sua posição dominante, o regulador deve atuar para resolver ou atenuar a falha de mercado, podendo até mesmo adotar algumas das opções sugeridas.

Ressalta-se que, conforme o parágrafo 4º, do art. 11. da minuta, uma eventual regulamentação dos preços relativos à utilização das áreas destinadas às atividades operacionais será antecedida de ampla discussão pública, e que este será o momento adequado para a discussão da melhor opção para precificação de cada área.

Além disso, cumpre observar que a minuta em questão permite a regulação de preço de um conjunto de áreas maior do que aquele contemplado pela Resolução nº 113, abrangendo inclusive as áreas destinadas ao abastecimento de aeronaves.

Contribuição não acatada.

2.72. Contribuição nº 72

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 72	
Dados do colaborador	
Nome: Ana Helena Mandelli Gleisner	
Organização: Raízen	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 14	
Esclarecimento	
<p>Incorporação das benfeitorias ao ativo do aeroporto Embasamento Técnico: Conforme disposto no art.14 da minuta, o operador aeroportuário poderá autorizar a realização de benfeitorias permanentes nas áreas aeroportuárias por quem as utiliza. Ainda, conforme disposto no § 3º deste artigo, estas serão incorporadas ao ativo do aeroporto. Motivo: Não está clara a definição de benfeitorias permanentes. Impacto: As instalações que têm contato com combustível precisam de tratamento especial e devem ser removidas no caso de necessidade de investigação ambiental de uma área. A responsabilidade por danos ambientais pode ser questionada no caso de troca de operador, trazendo novamente insegurança jurídica ao processo. Solidariedade passiva definida conforme disposto na Resolução CONAMA 273/2000. Proposta: Deixar claro que as benfeitorias a serem incorporadas são as fixas (edificações) e que benfeitorias de contato direto com o produto poderão ser removidas.</p>	
Resposta ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que o artigo a que se refere a contribuição foi excluído. Vide contribuição da SEAE.</p> <p>Contribuição não acatada.</p>	

2.73. Contribuição nº 73

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 73	
Dados do colaborador	
Nome: Ana Helena Mandelli Gleisner	
Organização: Raízen	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 8º	
Esclarecimento	
Senhores, Segue o arquivo com Contribuições do SINDICOM. Atenciosamente, Ana Helena M. Gleisner Lider do Grupo de Regulamentação de Aviação do SINDICOM	
Resposta ANAC	
A ANAC agradece a contribuição e informa que são analisados a seguir os tópicos contidos no documento enviado pela SINDICOM:	
1. Definição de área para Parque de Abastecimento de Aeronave (PAA)	
Embasamento Técnico: Não há menção expressa sobre a necessidade de que a priorização de disponibilização das áreas seja feita respeitando-se o plano diretor do aeroporto.	
Motivo: Visto ser o combustível essencial ao transporte aéreo público regular ou não, as áreas destinadas à atividade de abastecimento de aeronave precisam estar bem definidas no plano diretor de cada aeroporto, levando-se em consideração as normas técnicas (NBR 15.216 e NBR 9.719) vigentes e a capacidade máxima esperada deste.	
Impacto: Ter áreas de combustível mal dimensionadas ao volume de vôos previstos para o aeroporto. Ter áreas de combustíveis em local inadequado ao manuseio destes. Ter áreas de PAA utilizadas por outras atividades.	
Proposta: Nova redação do caput do Artº 6: “Respeitando-se o Plano Diretor Aeroportuário, caso não seja observado escassez das áreas referidas no art.3º....”	
Resposta: A ANAC informa que as exigências relacionadas aos planos diretores aeroportuários estão contidas em Resolução específica da ANAC (Resolução nº 153, de 18 de junho de 2010). Conforme art. 2º da referida Resolução, o plano diretor estabelece "o planejamento para a expansão da infraestrutura aeroportuária em consonância com a regulamentação de segurança operacional expedida pela ANAC", já existindo meios para	

garantir que a infraestrutura a ser operada atenda aos requisitos de segurança.

Desse modo, o plano diretor não possui o objetivo de condicionar a destinação das áreas do aeroporto.

2. Regras para o Livre Acesso

Embasamento Técnico: Conforme disposto no caput do artº8 da minuta, o operador do aeródromo deverá assegurar o livre acesso para empresas que pretendam atuar na prestação de serviço de abastecimento de aeronaves.

Motivo: Tendo em vista o objetivo da norma que é o de criar acessibilidade às áreas e não o compartilhamento de ativos, são essas as expressões mais corretas a serem utilizadas, evitando outras descrições que podem causar conflito com o teor desta minuta.

Impacto: Insegurança jurídica aos operadores de serviço de abastecimento de aeronaves.

Proposta: Alterar a redação do Art. 8º para: “O operador de aeródromo, observado, no que aplicável, o art. 40 da Lei nº 7565, de 19 de dezembro de 1986, deverá assegurar a acessibilidade às áreas para empresas que pretendam atuar...”

Resposta: A alteração proposta não modifica a interpretação do artigo.

3. Prestação direta dos serviços de abastecimento de aeronaves pelo operador aeroportuário

Embasamento Técnico: Conforme disposto no caput do art. 8º da minuta, o operador do aeródromo poderá exercer a atividade de abastecimento de aeronaves.

Motivo: A área de influência do abastecimento de aeronaves é o território nacional, visto que o impacto de desabastecimento em um aeródromo atinge a rede como um todo.

Impacto: O operador do aeródromo, conforme previsto no edital do leilão de concessão dos aeroportos VCP, GRU e BSB, só poderá operar um aeroporto. Assim, em caso de falta de combustível neste aeroporto, este operador não terá condições de desviar o consumo para outras localidades. O plano de contingência logístico – alternativas secundárias para suprimento – fica também comprometido quando o abastecimento de aeronaves não é visto como uma rede.

Proposta: Na hipótese do operador aeroportuário ser abastecedor do aeroporto em questão, este deverá assegurar a existência prévia de fontes alternativas de suprimentos para abastecimento das aeronaves em adversidades (ad hoc).

Resposta: A ANAC informa que o caput do art. 8º tem o objetivo de promover o máximo de competição dentro do sítio aeroportuário, levando em consideração as restrições físicas e as características da atividade. Este deve ser sempre o objetivo do regulador ao lidar com um mercado potencialmente competitivo. Sendo assim, não é razoável a imposição de uma barreira à entrada para qualquer agente que tenha condições operacionais e atenda os padrões de segurança.

4. Prestação direta dos serviços de abastecimento de aeronaves pelo operador aeroportuário, concorrência e investimento

Embasamento Técnico: Conforme disposto no caput do art. 8º da minuta, o operador do aeródromo poderá exercer a atividade de abastecimento de aeronaves. A verticalização pode

trazer riscos à livre concorrência no mercado de serviços, notadamente para aqueles serviços essenciais à operação do aeroporto, como o abastecimento de aeronaves. A previsão de possível exclusividade na prestação do serviço agrava o problema.

Motivo: A participação do operador no serviço de abastecimento cria incentivo para que sua operação seja privilegiada em relação aos rivais, seja em relação ao preço e/ou a fatores não ligados ao preço, o que seria fato de difícil fiscalização.

Impacto: O incentivo à discriminação pode levar o operador a reduzir arbitrariamente o número de prestadores de serviços de abastecimento e mesmo buscar monopolizar a atividade, valendo-se do § 3º. A discriminação pode dizer respeito aos privilégios na localização do PAA, trânsito de caminhões no pátio e uma série de detalhes operacionais de difícil fiscalização.

Proposta: Retirar do Art.8º a possibilidade do operador do aeródromo realizar a atividade de abastecimento de aeronaves.

Resposta: A ANAC informa que, conforme o art. 8º da minuta proposta, O operador de aeródromo ... deverá assegurar o livre acesso para as empresas que pretendam atuar na prestação de serviços auxiliares ao transporte aéreo e de abastecimento de aeronaves, inclusive quando da prestação direta desses serviços pelo operador do aeródromo, sendo vedadas quaisquer práticas discriminatórias e abusivas, nos termos da legislação vigente e da regulamentação da ANAC.

Note que o objetivo do caput do art. 8º é de promover o máximo de competição dentro do sítio aeroportuário, levando em consideração as restrições físicas e as características da atividade. Este deve ser sempre o objetivo do regulador ao lidar com um mercado potencialmente competitivo. Sendo assim, não é razoável impedir a priori a participação de qualquer agente que tenha condições operacionais e atenda os padrões de segurança.

Usualmente, em um contexto de interação vertical, a fiscalização de práticas discriminatórias que podem levar a um fechamento de mercado, ou qualquer outro tipo de prejuízo a competição é feita com a ajuda dos próprios interessados por meio de denúncias.

Após verificar algum indicio de prática discriminatória ou anticompetitiva, ou após o recebimento de alguma denúncia, caberá a ANAC verificar o cumprimento do art. 8º e comunicar aos órgãos de defesa da concorrência, se for o caso, conforme preceitua o parágrafo único do art. 6º da lei 11.182, de 27 de setembro de 2005, “Quando, no exercício de suas atribuições, a ANAC tomar conhecimento de fato que configure ou possa configurar infração contra a ordem econômica, ou que comprometa a defesa e a promoção da concorrência, deverá comunicá-lo aos órgãos e entidades referidos no caput deste artigo, para que adotem as providências cabíveis.”

A redação do artigo foi alterada para torná-lo mais claro, contudo, ainda que esta nova redação não mencione a possibilidade de prestação de serviço diretamente pelo operador do aeródromo, entende-se que ela é possível por não haver vedação.

Com relação ao disposto no art.8º, §3, a contribuição da Secretaria de Acompanhamento Econômico (SEAE) levantou um ponto pertinente: a mecanização das atividades em questão também pode ser promovida por meio de acordos entre as partes interessadas sem a necessidade da garantia do monopólio, que por sua vez criaria um mercado incontestável. Além disso, a não garantia de monopólio está de acordo com uma das diretrizes que orientam a revisão da norma, a de reduzir seu grau de intervenção e regular apenas quando necessário. Sendo assim, com vistas a evitar a materialização dos problemas apontados na

presente contribuição, o parágrafo 3º do art. 8º será suprimido.

5. Limitação arbitrária do número de prestadores e exclusividade na atividade de abastecimento de aeronaves

Embasamento Técnico: Conforme disposto no § 1º do art. 8º, poderá haver limitação do número de prestadores, levando-se mesmo à exclusividade, prevista no § 3º.

Motivo: A ausência de parâmetros mínimos sobre o número de operadores de serviços de abastecimento, conforme tráfego de aeronaves, cria condição de insegurança para os agentes do mercado, haja vista a possibilidade de limitações arbitrárias à entrada em aeroportos relevantes.

Impacto: A abertura dada ao operador aeroportuário para definir o número de prestadores de serviços de abastecimento, apenas com a menção à falta de capacidade, pode levar a reduções arbitrárias do número de participantes, haja vista a possibilidade de ocupação do espaço com outros serviços ou operações. Atualmente, a contratação do abastecimento com cias. aéreas é feita para uma rede de aeroportos que usualmente inclui aqueles aeroportos principais com grande movimentação. A dificuldade de acesso de uma empresa a algum desses aeroportos pode significar a dificuldade de competir no mercado nacional em geral, de modo que a discricionariedade ampla do operador aeroportuário pode criar ambiente de incerteza para o investimento dos agentes.

Proposta: Estabelecer previamente parâmetros técnicos mínimos para a definição do número de participantes, conforme o porte do aeroporto, de modo que haja alguma previsibilidade no mercado.

Sempre que houver limitações insuperáveis de espaço no aeroporto, por razões excepcionais, resultando no não cumprimento dos parâmetros supra mencionados, será ônus do operador aeroportuário justificar a redução do número de prestadores abaixo do mínimo dado pelo critério escolhido. Retirar o § 3º do art. 8º, visto que o § 1º deste artigo, uma vez qualificado por parâmetros técnicos de movimentação e escala das operações, já atende a possibilidade de operador único, desde que devidamente justificado.

Resposta: A contribuição sugere a inclusão de um critério geral a ser adotado pela Agência para aceitar a limitação no número de empresas prestadoras de serviços auxiliares ao transporte aéreo e de abastecimento de aeronaves na Exposição de Motivos. Como se pode observar no §1º, Art. 8º, a motivação para tal limitação é a falta de capacidade para atender à solicitação de novas entrantes. Assim, os critérios deverão ser baseados na capacidade física do aeroporto e nas peculiaridades de cada atividade, devendo ser avaliados caso a caso.

Ressalta-se que o ônus desse processo recai primordialmente sobre o próprio solicitante.

Dessa forma, a limitação do número de empresas prestadoras de serviços auxiliares ao transporte aéreo e de abastecimento de aeronaves é uma exceção, que só será permitida caso o operador do aeródromo demonstre a falta de capacidade de infraestrutura.

Com relação ao disposto no art.8º, §3, a contribuição da Secretaria de Acompanhamento Econômico (SEAE) levantou um ponto pertinente: a mecanização das atividades em questão também pode ser promovida por meio de acordos entre as partes interessadas sem a necessidade da garantia do monopólio, que por sua vez criaria um mercado incontestável. Além disso, a não garantia de monopólio está de acordo com uma das diretrizes que orientam a revisão da norma, a de reduzir seu grau de intervenção e regular apenas quando necessário. Sendo assim, com vistas a evitar a materialização dos problemas apontados na

presente contribuição, o parágrafo 3º do art. 8º será suprimido.

6. Exclusividade na atividade de abastecimento de aeronaves

Embasamento Técnico: Conforme disposto no § 3º do art. 8º, o operador do aeródromo poderá solicitar à ANAC que os serviços auxiliares possam ser realizados de forma exclusiva.

Motivo: Entendemos que o teor da norma carece de objetividade e clareza quanto à definição de conceitos/critérios, uma vez que:

- a) A que tipo de complexidade se refere?
- b) O que seria antieconômico?
- c) Que tipo de impacto ambiental poderia inviabilizar a duplicação de instalação?

Impacto: Erros de interpretação da resolução que podem dar margem a questionamentos futuros e insegurança jurídica. Visto as companhias aéreas terem limite de possibilidade de escolha de onde abastecer, ficarão estas obrigadas a abastecer com um único fornecedor no caso de uma exclusividade.

Proposta: Retirar o § 3º, do art. 8º, visto que já está previsto no § 1º deste artigo a possibilidade de a ANAC determinar o número ideal de operadores de serviço de abastecimento em cada aeroporto.

Resposta: A ANAC informa que, diversas atividades operacionais dos aeroportos são potencialmente competitivas, na medida em que podem também ser prestadas por terceiros. A maneira pela qual estas atividades são prestadas varia bastante quanto à automação e mecanização. Uma determinada atividade pode ser prestada com um uso mais intensivo de mão de obra, requerendo baixos investimentos, e apresentando baixos sunk costs, ou pode ser prestada de forma mais automatizada, requerendo altos investimentos.

No primeiro caso, no qual o serviço é prestado de maneira manual, existe um maior espaço para concorrência e uma menor tendência de descolamento entre o preço e custo marginal, porém a qualidade e a produtividade deste modelo é bastante inferior. Mais especificamente, existe uma maior probabilidade de erros, o serviço é prestado de maneira mais lenta e o custo marginal tende a ser maior.

Usando a atividade de manuseio de bagagem como exemplo, existe uma maior probabilidade de erros que podem implicar no extravio e na deterioração das bagagens, o serviço é prestado de maneira mais lenta, implicando em atrasos e maiores tempos de fila, e a atividade tende a ser prestada com um custo maior, principalmente se o operador tentar alcançar níveis de qualidade semelhante aos da operação automatizada, devido ao elevado custo de mão de obra. Esses aspectos negativos tendem a ser mais significativos em aeroportos com grande número de vôos simultâneos e várias conexões.

No caso geral, a prestação mecanizada do serviço necessita de um elevado volume de investimentos em capital físico que só é viável com uma escala elevada. Dessa forma, para garantir que um investimento que vise a automação de um determinado serviço seja realizado, pode ser necessário que o prestador tenha a garantia de que não terá competidores naquela atividade. Conforme Fiuza e Pionner:

“O segundo ponto a ser notado é que, nos modelos onde as atividades são mecanizadas, é preciso um investimento em capital físico relativamente alto para implantar o sistema. Além disso, o espaço para a coexistência de várias firmas provendo o mesmo serviço passa a ser duvidoso: o custo do investimento em dois sistemas de esteiras automáticas impede que duas

firmas que façam manuseio de bagagem implantem dois sistemas separados. Da mesma forma, dois sistemas de tubulação para transporte de combustível seria um investimento caro a ser feito. Para tais sistemas serem viáveis, seria preciso que as linhas aéreas se comprometessem a usar os serviços dessas firmas por longo prazo, bem como o aeroporto garantir que as linhas aéreas usariam os mesmos pátios e balcões de check in por um longo tempo, o que pode não ser ótimo por parte nem das linhas aéreas nem do aeroporto.”

Contudo, a contribuição da Secretaria de Acompanhamento Econômico (SEAE) levantou um ponto pertinente: a mecanização das atividades em questão também pode ser promovida por meio de acordos entre as partes interessadas sem a necessidade da garantia do monopólio, que por sua vez criaria um mercado incontestável. Além disso, a não garantia de monopólio está de acordo com uma das diretrizes que orientam a revisão da norma, a de reduzir seu grau de intervenção e regular apenas quando necessário. Sendo assim, com vistas a evitar a materialização dos problemas apontados na presente contribuição, o parágrafo 3º do art. 8º será suprimido.

7. Processo para definição das áreas com participação dos interessados

Embasamento Técnico: Conforme disposto nos §§ 1º e 3º do art. 8º, o operador do aeródromo poderá solicitar à ANAC a redução do número de prestadores, inclusive a prestação exclusiva do serviço, mas não prevê procedimento com participação e manifestação dos interessados (prestadores de serviços de abastecimento) para que a ANAC possa tomar a melhor decisão.

Motivo: A possibilidade de redução do número de prestadoras cria insegurança no mercado, de modo que é fundamental, não só a previsão de parâmetros técnicos gerais mínimos ligados ao porte do aeroporto, conforme já pleiteado, como também a participação dos interessados em processo de modo a enriquecer o conjunto de informações disponíveis à ANAC e reduzir a possibilidade do operador aeroportuário induzir o regulador à decisão, atendendo interesses privados que não estejam alinhados ao interesse público.

Impacto: A ampla discricionariedade conferida ao operador aeroportuário, com ausência de definição de parâmetros que justifiquem a redução do número de prestadores e ausência de processo prevendo a participação dos interessados para a tomada de decisão da ANAC, eleva o risco de decisões arbitrárias ligadas ao interesse privado dos operadores aeroportuários.

Proposta: Incluir previamente uma previsão de procedimento com regras mínimas que devam satisfazer o procedimento, para a tomada de decisão da ANAC relativa aos pleitos das operadoras aeroportuárias, referentes aos §§ 1º e 3º do art. 8º, incluindo-se a necessidade de participação dos interessados para se manifestarem no procedimento, o que eleva a qualidade, ao mesmo tempo em que legitima a decisão da ANAC.

Resposta: A contribuição sugere a inclusão de um critério geral a ser adotado pela Agência para aceitar a limitação no número de empresas prestadoras de serviços auxiliares ao transporte aéreo e de abastecimento de aeronaves na Exposição de Motivos. Como se pode observar no §1º, Art. 8º, a motivação para tal limitação é a falta de capacidade para atender à solicitação de novas entrantes. Assim, os critérios deverão ser baseados na capacidade física do aeroporto e nas peculiaridades de cada atividade, devendo ser avaliados caso a caso.

Ressalta-se que o ônus desse processo recai primordialmente sobre o próprio solicitante. Com efeito, a regra geral está estabelecida no caput do art. 8º:

Com relação ao disposto no art.8º, §3, a contribuição da Secretaria de Acompanhamento

Econômico (SEAE) levantou um ponto pertinente: a mecanização das atividades em questão também pode ser promovida por meio de acordos entre as partes interessadas sem a necessidade da garantia do monopólio, que por sua vez criaria um mercado incontestável. Além disso, a não garantia de monopólio está de acordo com uma das diretrizes que orientam a revisão da norma, a de reduzir seu grau de intervenção e regular apenas quando necessário. Sendo assim, com vistas a evitar a materialização dos problemas apontados na presente contribuição, o parágrafo 3º do art. 8º será suprimido.

8. Precificação livre vs. necessidade de investimentos robustos

Embasamento Técnico: Conforme disposto no art.11 da minuta, a precificação das áreas destinadas às atividades operacionais será livremente pactuada entre o operador do aeródromo e as partes contratantes.

Motivo: Como a área de influência do operador do aeroporto é apenas o aeroporto em questão, pode haver desequilíbrio econômico entre os preços praticados, criando-se uma demanda “artificial” de combustível na rede de abastecimento. Como não há qualquer tabelamento de preços ou referência destes no Brasil, a definição de prática abusiva ou discriminatória fica comprometida.

Impacto: Investimentos em infraestrutura de abastecimento de combustíveis, dentro e fora do aeroporto, podem ser mal dimensionados. Possibilidade de empresas prestadoras da mesma atividade terem preços diferentes para o mesmo m² da área, causando-se problemas de competitividade entre as prestadoras de serviço. Considerando que o transporte aéreo é um catalisador da economia regional, o custo total do voo pode inibir a economia de certas regiões.

Não existe definição clara do que é abusivo e, dentro deste conceito, teremos o prolongamento do desequilíbrio econômico, enquanto a operação se mantiver, dada a falta de critério pré-definido. Novamente, há elevado risco de insegurança jurídica, uma vez que, diante desse cenário de indefinição, a parte afetada certamente buscará a reparação através de discussões nas esferas administrativa e/ou judicial, não havendo prazo de conclusão.

Proposta: Que exista uma referência tarifária previamente determinada, conforme disposição prevista no § 4º, do art. 11, e definição prévia dos critérios a serem adotados pela ANAC (a exemplo, a comparação por porte do aeroporto, volume abastecido, situação econômica do país), conforme previsto no § 3º deste mesmo artigo, deixando claro o que será considerado abusivo ou discriminatório, uma vez que não há previsões legais para estas comparações.

Determinar que os preços das áreas de abastecimento de aeronaves sejam isonômicos às empresas que pretendem atuar nesta atividade.

Resposta: A ANAC agradece a contribuição e informa que, conforme exposto na Justificativa que acompanhou a proposta ora em discussão, a Resolução nº 113, de 22 de setembro de 2009, buscou conferir liberdade ao administrador aeroportuário para que este negociasse livremente o preço das áreas e as alocasse de maneira eficiente. Contudo, o poder de monopólio na oferta de áreas aeroportuárias detido pelo gestor aeroportuário lhe confere a possibilidade de retirar grande parte do excedente dos usuários do aeroporto. Para resolver este problema, a Resolução nº 113 criou também a opção de migração entre as áreas de utilização compartilhada e em exclusividade, e a regra de precificação das áreas compartilhadas. Note que este mecanismo se aplicava apenas às áreas elencadas no art. 5º da referida Resolução, não abrangendo, portanto, as áreas de abastecimento de aeronaves.

Porém, após muitas discussões dentro da Agência (muitas delas motivadas pelo processo de

concessão de Guarulhos, Viracopos e Brasília) e contribuições de diversos agentes de mercado, houve uma mudança de entendimento acerca da forma de abordar esse problema. Entende-se que não é necessária uma intervenção a priori neste caso, e que a Agência deve intervir somente quando os agentes de mercado não conseguirem resolver seus conflitos. Assim, propõe-se uma modalidade de regulação conhecida como regulação por ameaça, que permite que conflitos sejam resolvidos preferencialmente pelos próprios entes regulados, deixando a intervenção apenas para o caso em que o aeroporto esteja efetivamente abusando da sua condição de monopolista.

A ANAC reconhece que os agentes do mercado são quem têm as melhores condições de estabelecer os critérios e a metodologia para a precificação das áreas. Porém, a ANAC também entende que a partir do momento em que o aeroporto abuse de sua posição dominante, o regulador deve atuar para resolver ou atenuar a falha de mercado, podendo até mesmo adotar algumas das opções sugeridas.

Ressalta-se que, conforme o parágrafo 4º, do art. 11. da minuta, uma eventual regulamentação dos preços relativos à utilização das áreas destinadas às atividades operacionais será antecedida de ampla discussão pública, e que este será o momento adequado para a discussão da melhor opção para precificação de cada área.

Além disso, cumpre observar que a minuta em questão permite a regulação de preço de um conjunto de aéreas maior do que aquele contemplado pela Resolução nº 113, abrangendo inclusive as áreas destinadas ao abastecimento de aeronaves.

9. Incorporação das benfeitorias ao ativo do aeroporto

Embasamento Técnico: Conforme disposto no art.14 da minuta, o operador aeroportuário poderá autorizar a realização de benfeitorias permanentes nas áreas aeroportuárias por quem as utiliza.

Ainda, conforme disposto no § 3º deste artigo, estas serão incorporadas ao ativo do aeroporto.

Motivo: Não está clara a definição de benfeitorias permanentes.

Impacto: As instalações que têm contato com combustível precisam de tratamento especial e devem ser removidas no caso de necessidade de investigação ambiental de uma área. A responsabilidade por danos ambientais pode ser questionada no caso de troca de operador, trazendo novamente insegurança jurídica ao processo. Solidariedade passiva definida conforme disposto na Resolução CONAMA 273/2000.

Proposta: Deixar claro que as benfeitorias a serem incorporadas são as fixas (edificações) e que benfeitorias de contato direto com o produto poderão ser removidas.

Resposta: A ANAC informa que o artigo a que se refere a contribuição foi excluído. Vide contribuição da SEAE.

Contribuição parcialmente acatada.

2.74. Contribuição nº 74

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 74	
Dados do colaborador	
Nome: Tercio Sampaio Ferraz Junior e Juliano Souza de Albuquerque Maranhão	
Organização: Universidade de São Paulo - USP	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 8º	
Esclarecimento	
<p>Esta contribuição tem como objetivo central louvar o acerto da proposta de resolução que revisa a Resolução 113/2009 e define o mecanismo de alocação de áreas para abastecimento de aeronaves, ao optar especificamente pela verticalização entre o serviço de abastecimento de aeronaves e a detenção de ativos para a prestação desse serviço, solução que certamente propicia a entrada e atuação dos agentes de forma comprometida com o investimento em infraestrutura, favorecendo a concorrência, ao contrário dos modelos alternativos de regulação, consistentes no compartilhamento de ativos ou separação entre infraestrutura e serviços, que inibem o investimento e podem falsear a competição no mercado. Com efeito, a relevância do serviço de abastecimento de aeronaves para a operação do aeroporto foi bem apanhada pela proposta de resolução que lhe atribui tratamento diferenciado e o distingue claramente, no enunciado do art. 8º, dos chamados serviços auxiliares ao transporte aéreo. Além do ponto de vista da segurança, o fornecimento de combustível de aviação deve se revestir de concorrência duradoura entre os agentes econômicos, que proporcione, a um só tempo, pelo menos três consequências. A primeira delas é o acesso aos mercados pelos agentes econômicos interessados em ingressar num determinado aeroporto, o que será possível se existirem áreas disponíveis em parte relevante dos aeroportos. Como fica bem delineado na proposta de resolução, em vez de haver uma previsão de compartilhamento de ativos em caso de limite de capacidade, há pelo contrário a previsão de solicitação pelo operador de limitação do número de prestadores, os quais, como fica implícito, atuarão com seus próprios ativos. Ou seja, em vez de se compartilhar ativos com a proliferação de um número artificial de atores para uma capacidade escassa, opta-se pela promoção de uma competição pelo mercado, isto é, define-se o número de prestadores compatível com aquele aeroporto, para então estimular o agente privado a investir e oferecer ao operador aeroportuário as melhores condições de prestação. Com isso, evita-se o oportunismo e propiciam-se melhores condições para a atração de concorrentes de qualidade e comprometidos não só com o investimento, mas também com a segurança que esse tipo de operação exige. Assim, a segunda consequência é o comprometimento dos concorrentes atuantes no mercado. Não basta abrir o mercado para novos entrantes, se esses não</p>	

apresentam condições mínimas de atuação adequada. Não é demais lembrar que para atender os requisitos de adequação (as facetas da segurança descritas acima) exige-se da empresa a assunção de responsabilidades ambientais, regulatórias, comerciais, etc. Em decorrência desses compromissos, há ainda a terceira consequência que é a garantia de investimentos por todos os agentes econômicos. O modelo regulatório para a prestação do serviço não pode confundir acirramento da concorrência com simples aumento do número de prestadores, sob pena de favorecer,

Resposta ANAC

A contribuição sugere a inclusão de um critério geral a ser adotado pela Agência para aceitar a limitação no número de empresas prestadoras de serviços auxiliares ao transporte aéreo e de abastecimento de aeronaves na Exposição de Motivos, e que esse critério seja baseado em aspectos relacionados à estrutura de custos do serviço prestado e em questões concorrenciais. Contudo, como se pode observar no §1º, Art. 8º, a motivação para tal limitação é a falta de capacidade para atender à solicitação de novas entrantes. Assim, os critérios deverão ser baseados na capacidade física do aeroporto e nas peculiaridades de cada atividade, devendo ser avaliados caso a caso.

Com relação à preocupação sobre o custo regulatório da análise de eventuais solicitações de limitação do número de empresas, ressalta-se que o ônus desse processo recai primordialmente sobre o próprio solicitante. Com efeito, a regra geral é está estabelecida no caput do art. 8º da minuta:

Art. 8º O operador de aeródromo, observado, no que aplicável, o art. 40 da Lei nº 7.565, de 19 de 1986, deverá assegurar o livre acesso para as empresas que pretendam atuar na prestação de serviços auxiliares ao transporte aéreo e de abastecimento de aeronaves, inclusive quando da prestação direta desses serviços pelo operador do aeródromo, sendo vedadas quaisquer práticas discriminatórias e abusivas, nos termos da legislação vigente e da regulamentação da ANAC.

Dessa forma, a limitação do número de empresas prestadoras de serviços auxiliares ao transporte aéreo e de abastecimento de aeronaves é uma exceção, que só será permitida caso o operador do aeródromo demonstre a falta de capacidade de infraestrutura. Adicionalmente, o parágrafo 4º da minuta levada a AP explicita o caráter de excepcionalidade deste caso:

§ 4º As solicitações a que se referem os §§ 1º e 3º deste artigo devem ser apresentadas pelo operador do aeródromo acompanhadas de justificativa para a limitação proposta e das possíveis medidas a serem adotadas para eliminação das restrições existentes.

Para tornar este último ponto mais claro, o § 1º do art. 8º será alterado conforme a sugestão da contribuição.

Com relação ao disposto no art.8º, §3, a contribuição da Secretaria de Acompanhamento Econômico (SEAE) levantou um ponto pertinente: a mecanização das atividades em questão também pode ser promovida por meio de acordos entre as partes interessadas sem a necessidade da garantia do monopólio, que por sua vez criaria um mercado incontestável. Além disso, a não garantia de monopólio está de acordo com uma das diretrizes que orientam a revisão da norma, a de reduzir seu grau de intervenção e regular apenas quando necessário. Sendo assim, com vistas a evitar a materialização dos problemas apontados na presente contribuição, o parágrafo 3º do art. 8º será suprimido.

Contribuição não acatada.

2.75. Contribuição nº 75

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 75	
Dados do colaborador	
Nome: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária	
Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 4º	
Esclarecimento	
Foi observada a exclusão do texto correspondente ao atual Art. 4.º, que identifica os órgãos ou entidades públicas às quais o operador do aeródromo disponibilizará áreas. Entre esses órgãos ou entidades públicas está o SERVIÇO DE PROTEÇÃO AO VOO (Navegação Aérea, na linguagem INFRAERO). Essa exclusão poderá vir a ser motivo de dificuldade de instalação desse serviço em áreas do aeródromo, inclusive no próprio Terminal de Passageiros (TPS). Em decorrência, a INFRAERO defende a manutenção desse artigo na Resolução a ser reeditada, substituindo os termos SERVIÇO DE PROTEÇÃO AO VOO por SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA	
Resposta ANAC	
A ANAC agradece a contribuição e informa que entende que a atividade elencada no inciso I do art. 4º da Resolução nº 113 vigente encontra-se abrangida pelo inciso I do art. 2º da nova proposta, ou faz parte da própria administração do aeroporto. Desse modo, não se verifica necessidade, para fins do tema tratado na Resolução, de menção específica aos serviços de navegação aérea.	
Contribuição não acatada.	

2.76. Contribuição nº 76

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 76	
Dados do colaborador	
Nome: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária	
Organização: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Art. 1º	
Esclarecimento	
O arquivo contém as sugestões da Infraero no que tange a Minuta de procedimentos para a alocação de áreas aeroportuárias.	
Resposta ANAC	
Comentário 1	
Resposta: Não se trata de contribuição. Sim, nos termos do art. 180 da Lei nº 7.565, de 1986, os serviços aéreos públicos dependem de concessão ou autorização.	
Comentário 2	
Resposta: O termo reparação foi substituído por manutenção.	
Comentário 3	
Resposta: A ANAC informa que a sugestão será acatada. Entende-se que a nova redação atende melhor os objetivos da Resolução.	
Comentário 4	
Resposta: O artigo a que se refere a contribuição foi alterado, conforme justificativa específica.	
Comentário 5	
Resposta: Não se trata de contribuição. O caput do artigo 3º tem apenas o objetivo de estabelecer a regra geral para a alocação de áreas para as empresa de serviço aéreo público e	

o art. 5º dispõe sobre a regra específica no caso de escassez. A numeração dos arts. sofreu alteração.

Comentário 6

Resposta: A ANAC informa que a sugestão será acatada e que foram incluídas menções aos serviços de manutenção aeronáutica, com intuito de deixar claro que a esse tipo de serviço é dado o mesmo tratamento dos serviços auxiliares ao transporte aéreo.

Comentário 7

Resposta: A ANAC informa que o objetivo do artigo em questão é apenas o de estabelecer uma ordem de prioridade entre as demais empresas que operam no aeroporto.

Comentário 8

Resposta: A ANAC informa que não compete a esta Agência estabelecer a forma pela qual o operador do aeródromo irá cumprir o dispositivo em questão. Entende-se que o próprio administrador é quem tem condições de gerar as soluções mais eficientes, conforme as circunstâncias por ele enfrentadas.

Comentário 9

Resposta: A ANAC informa que não compete a esta Agência estabelecer a forma pela qual o operador do aeródromo irá cumprir o dispositivo em questão. Entende-se que o próprio administrador é quem tem condições de gerar as soluções mais eficientes, conforme as circunstâncias por ele enfrentadas.

Comentário 10

Resposta: A ANAC informa que o artigo tem a intenção de possibilitar o investimento em terminais de carga ou passageiros pelas empresas de serviços aéreos. O objetivo é permitir que empresas aéreas utilizem a estratégia de hub-and-spoke tendo sua base operacional em lugares em que hoje não apresentem a infraestrutura adequada, desde que elas estejam dispostas a investir nessas localidades.

Todavia, as dificuldades operacionais relativas ao cumprimento do texto do inciso I do art 7º, para as quais algumas contribuições desta audiência pública chamaram a atenção, podem ser intransponíveis e até tornar o mecanismo inócuo.

Assim, o artigo será suprimido. Entende-se que esta Resolução não deva tratar do tema, e que o conjunto de regras sobre a possibilidade de construção, manutenção e exploração de terminais de passageiros ou carga por parte de empresas aéreas deve ser aperfeiçoado, podendo até ser objeto de uma regulamentação específica.

Comentário 11

Resposta: A ANAC informa que a sugestão será parcialmente acatada. Entende-se que o mecanismo sugerido pode criar consideráveis barreiras à entrada com impactos negativos sobre a concorrência de difícil mensuração à priori. A inclusão do artigo reduziria a contestabilidade do mercado na medida em que aumentaria consideravelmente a burocracia associada ao acesso de novos players. Contudo, foi adicionada uma nova redação para permitir que nos casos em que, comprovadamente não houver área disponível para realização da atividade solicitada, o aeroporto poderá limitar o acesso para empresas que não possuam contrato ou acordo de intenção de prestação de serviço com empresa de serviço aéreo que já opera no aeroporto.

Com relação ao disposto no art.8º, §3, a contribuição da Secretaria de Acompanhamento Econômico (SEAE) levantou um ponto pertinente: a mecanização das atividades em questão também pode ser promovida por meio de acordos entre as partes interessadas sem a necessidade da garantia do monopólio, que por sua vez criaria um mercado incontestável. Além disso, a não garantia de monopólio está de acordo com uma das diretrizes que orientam a revisão da norma, a de reduzir seu grau de intervenção e regular apenas quando necessário. Sendo assim, com vistas a evitar a materialização dos problemas apontados na presente contribuição, o parágrafo 3º do art. 8º será suprimido.

Comentário 12

Resposta: A ANAC informa que o parágrafo a que se refere a contribuição foi excluído. Vide contribuição da SEAE.

Comentário 13

Resposta: ANAC informa que esta Agência possui a competência para estabelecer a regulação dos preços relativos à utilização das áreas destinadas às atividades operacionais por meio de tarifas-teto, receita máxima ou outro método. Conforme a conclusão do Parecer nº 469/2008 da Procuradoria Federal junto à ANAC:

“Cabe aos órgãos ou entidades responsáveis pela administração do aeroporto fixar os preços específicos (...) sendo de competência da ANAC, por força do inciso III do art. 47 da Lei nº 11.182, de 2005, a expedição das normas que estabelecem os critérios para a utilização de áreas, edifícios, instalações equipamentos e serviços não abrangidos pelas tarifas aeroportuárias, incluindo-se a metodologia a ser utilizada para a fixação dos preços específicos ...”.

Conforme o inciso III do art. 47 da Lei nº 11.182, de 2005:

"Na aplicação desta Lei, serão observadas as seguintes disposições:

(...)

III – as atividades de administração e exploração de aeródromos exercidas pela Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – INFRAERO passarão a ser reguladas por atos da ANAC."

A competência da ANAC pela expedição de normas que estabeleçam a metodologia a ser utilizada para a fixação dos preços específicos também pode ser verificada pelo Decreto nº

5.731, de 20 de março de 2006, que dispõe sobre a instalação, a estrutura organizacional da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC e aprova o seu regulamento. Conforme o art. 11 do Anexo I do Decreto:

“Art. 11. Na regulação da exploração de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, a atuação da ANAC objetivará em especial:

(...)

III - estabelecer regime tarifário e de preços específicos que:

- a) promova maior circulação de pessoas e intercâmbio de bens e serviços entre as regiões do País e deste com o exterior;
- b) assegure a eficiência na alocação e uso dos recursos dos aeroportos;
- c) gere receita suficiente para recuperar custos; e
- d) proporcione orientação para investimentos futuros.”

Dessa forma, entende-se que a ANAC possui competência para estabelecer regras e critérios para a fixação dos preços específicos, quando necessário.

Comentário 14

Resposta: A ANAC informa que o parágrafo a que se refere a contribuição foi excluído. Vide contribuição da SEAE.

Contribuição parcialmente acatada.

2.77. Contribuição nº 77

Audiência Pública Nº 16/2012	Processo nº 60800.025164/2010-36
Assunto: Proposta de edição de resolução estabelecendo critérios e procedimentos para alocação de áreas aeroportuárias.	
Contribuição nº 77	
Dados do colaborador	
Nome: Gol	
Organização: GOL Linhas Aéreas	
Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar	
Esclarecimento	
Resposta ANAC	
<p>A ANAC agradece a contribuição e informa que são analisados a seguir os tópicos contidos no documento enviado:</p> <p>I. Objeto- Sala VIP Art. 1, parágrafo segundo: Comentário: Sugerimos incluir no art. 1, parágrafo primeiro, que as salas VIPs internas restritas ao público, destinadas as empresas aéreas concessionárias, sejam incluídas no rol das áreas aeroportuárias. Fazer a respectiva adequação no inciso II. Justificativa: A sala VIP constitui uma extensão do serviço de atendimento para o embarque e acomodação dos passageiros.</p> <p>Resposta: A ANAC informa que as áreas destinadas ao atendimento e movimentação de passageiros a que se refere o inciso III são destinadas ao atendimento do público em geral. As áreas adicionais que as empresas aéreas ou outras instituições desejem, a seu critério, utilizar para oferecer tratamento exclusivo a determinada parcela dos seus clientes, não podem ser classificadas como operacionais.</p> <p>II. Objeto- Acesso a Áreas Art. 3, caput e parágrafo segundo: Comentário: Entendemos que a disponibilização do acesso às áreas necessárias para as atividades elencadas no art. 3 não deve ser objeto de livre negociação. É oportuno que haja critérios préestabelecidos, objetivos e não discriminatórios. Adicionalmente, com relação ao</p>	

parágrafo segundo, entendemos que incumbe à administradora aeroportuária a destinação de áreas aeroportuárias às sociedades empresárias prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo contratados.

Justificativa: Com relação à livre negociação, entendemos que pode haver critérios discriminatórios e concessão de tratamento diferenciado as concessionárias, de modo que pode haver arbitrariedade no processo. Entendemos que os critérios pré-definidos e aplicados de maneira isonômica, para não haver favorecimento.

Com relação ao parágrafo segundo, entendemos que as áreas aeroportuárias destinadas às sociedades empresárias prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo contratados deverão ser de responsabilidade da administradora do aeródromo e não das empresas aéreas, exceto nos casos de escassez de área.

Resposta: A ANAC informa que conforme exposto na Justificativa que acompanhou a proposta ora em discussão, a Resolução nº 113, de 22 de setembro de 2009, buscou conferir liberdade ao administrador aeroportuário para que este negociasse livremente o preço das áreas e as alocasse de maneira eficiente. Contudo, o poder de monopólio na oferta de áreas aeroportuárias detido pelo gestor aeroportuário lhe confere a possibilidade de retirar grande parte do excedente dos usuários do aeroporto. Para resolver este problema, a Resolução nº 113 criou também a opção de migração entre as áreas de utilização compartilhada e em exclusividade, e a regra de precificação das áreas compartilhadas. Note que este mecanismo se aplicava apenas às áreas elencadas no art. 5º da referida Resolução, não abrangendo, portanto, as áreas de abastecimento de aeronaves.

Porém, após muitas discussões dentro da Agência (muitas delas motivadas pelo processo de concessão de Guarulhos, Viracopos e Brasília) e contribuições de diversos agentes de mercado, houve uma mudança de entendimento acerca da forma de abordar esse problema. Entende-se que não é necessária uma intervenção a priori neste caso, e que a Agência deve intervir somente quando os agentes de mercado não conseguirem resolver seus conflitos. Assim, propõe-se uma modalidade de regulação conhecida como regulação por ameaça, que permite que conflitos sejam resolvidos preferencialmente pelos próprios entes regulados, deixando a intervenção apenas para o caso em que o aeroporto esteja efetivamente abusando da sua condição de monopolista.

A ANAC reconhece que os agentes do mercado são quem têm as melhores condições de estabelecer os critérios e a metodologia para a precificação das áreas. Porém, a ANAC também entende que a partir do momento em que o aeroporto abuse de sua posição dominante, o regulador deve atuar para resolver ou atenuar a falha de mercado, podendo até mesmo adotar algumas das opções sugeridas.

Ressalta-se que, conforme o parágrafo 4º, do art. 11. da minuta, uma eventual regulamentação dos preços relativos à utilização das áreas destinadas às atividades operacionais será antecedida de ampla discussão pública, e que este será o momento adequado para a discussão da melhor opção para precificação de cada área.

Com relação à possibilidade de contratação direta de Esatas pelo operador de aeródromo, entende-se que o artigo 9º da Resolução já contempla esta possibilidade.

Adicionalmente será incluído um artigo explicitando que as empresas de serviços auxiliares de transporte aéreo podem ser contratadas pelas empresas de serviço aéreo público e utilizar as áreas a elas alocadas.:

É facultado às empresas de serviço aéreo público contratar com empresas de serviços

auxiliares de transporte aéreo a prestação de serviço nas áreas referidas no art. 3º a elas alocadas.

III. Objeto - Limitação de Capacidade

Art. 8, parágrafo quarto:

Comentário: Entendemos que as justificativas do operador do aeródromo sobre as limitações dispostas no art. 8 deverão ser acessíveis ao público, para fins de transparência e adequação do processo.

Justificativa: Garantir a transparência do processo e tratamento isonômico às empresas que exploram o serviço aéreo público.

Resposta: foi realizada alteração que prevê a publicação da justificativa no sítio eletrônico da ANAC.

IV. Objeto: preços específicos pelas áreas aeroportuárias

Art. 11, caput e parágrafo terceiro

Comentário: Entendemos que os critérios por preços específicos pela utilização de áreas destinadas as atividades operacionais não devem ser objeto de livre negociação entre partes. Deve-se seguir critérios quanto a fixação de preços pré-estabelecidos e definidos, aplicáveis de maneira não discriminatória.

Justificativa: Com relação à livre negociação, entendemos que pode potencialmente haver critérios discriminatórios e concessão de tratamento diferenciado entre as empresas que exploram o serviço aéreo público, de modo que a redação atual da ensejo a tais ocorrências. Nesse sentido, entendemos que deve haver critérios pré-definidos e aplicados de maneira isonômica, para não haver favorecimento.

Com relação ao parágrafo terceiro, entendemos que comparação de preços praticados pelos operadores de aeródromos pela utilização das áreas destinadas as atividades operacionais mencionadas no caput desse artigo, tendo como métrica praticas de mercado do exterior em outros aeroportos não são adequadas.

Justificativas: Entendemos que a base de comparação com outros países nem sempre refletirão a realidade nacional, podendo dar ensejo a práticas distorcidas/abusivas.

Resposta: A ANAC informa que conforme exposto na Justificativa que acompanhou a proposta ora em discussão, a Resolução nº 113, de 22 de setembro de 2009, buscou conferir liberdade ao administrador aeroportuário para que este negociasse livremente o preço das áreas e as alocasse de maneira eficiente. Contudo, o poder de monopólio na oferta de áreas aeroportuárias detido pelo gestor aeroportuário lhe confere a possibilidade de retirar grande parte do excedente dos usuários do aeroporto. Para resolver este problema, a Resolução nº 113 criou também a opção de migração entre as áreas de utilização compartilhada e em exclusividade, e a regra de precificação das áreas compartilhadas. Note que este mecanismo se aplicava apenas às áreas elencadas no art. 5º da referida Resolução, não abrangendo, portanto, as áreas de abastecimento de aeronaves.

Porém, após muitas discussões dentro da Agência (muitas delas motivadas pelo processo de concessão de Guarulhos, Viracopos e Brasília) e contribuições de diversos agentes de mercado, houve uma mudança de entendimento acerca da forma de abordar esse problema. Entende-se que não é necessária uma intervenção a priori neste caso, e que a Agência deve intervir somente quando os agentes de mercado não conseguirem resolver seus conflitos.

Assim, propõe-se uma modalidade de regulação conhecida como regulação por ameaça, que permite que conflitos sejam resolvidos preferencialmente pelos próprios entes regulados, deixando a intervenção apenas para o caso em que o aeroporto esteja efetivamente abusando da sua condição de monopolista.

A ANAC reconhece que os agentes do mercado são quem têm as melhores condições de estabelecer os critérios e a metodologia para a precificação das áreas. Porém, a ANAC também entende que a partir do momento em que o aeroporto abuse de sua posição dominante, o regulador deve atuar para resolver ou atenuar a falha de mercado, podendo até mesmo adotar algumas das opções sugeridas.

Ressalta-se que, conforme o parágrafo 4º, do art. 11. da minuta, uma eventual regulamentação dos preços relativos à utilização das áreas destinadas às atividades operacionais será antecedida de ampla discussão pública, e que este será o momento adequado para a discussão da melhor opção para precificação de cada área.

V. Objeto – Prazo de Adaptação

Art. 15

Comentário: Entendemos que o prazo de adaptação para os contratos vigentes deve ser de 1 (um) ano e não de 180 (cento e oitenta) dias. Adicionalmente, entendemos que deverão ser respeitados os direitos adquiridos das concessionárias incluindo, mas não se limitando aos preços e prazos de vigência dos contratos.

Justificativa: Entendemos que o prazo de 180 dias é insuficiente para a adaptação dos contratos vigentes. Além disso, todas as alterações a serem introduzidas pela Resolução não

Resposta: A ANAC agradece a contribuição e informa que o artigo que dispunha sobre adequações de contratos foi excluído, em virtude de outras adequações na proposta. Foi incluído o § 1º no art. 6º, que prevê que a ANAC estabelecerá prazo específico para alocação de áreas e alterações contratuais decorrentes, em casos de escassez. Não há outras regras que imponham a necessidade de novas adequações em contratos, a não ser a prevista no art. 12. Desse modo, o art. 16 passou a prever prazos diferenciados. Considera-se o prazo de 180 (cento e oitenta) dias suficiente para alteração em contratos de áreas de abastecimento, quando for o caso.

Contribuição parcialmente acatada.

3. CONCLUSÃO

As 77 (setenta e sete) contribuições recebidas durante o período da Audiência Pública Nº 16/2012 foram devidamente analisadas e respondidas no item 2 deste relatório.

Da análise das contribuições recebidas observou-se que duas eram repetidas e muitas continham mais de uma sugestão, totalizando 152 itens analisados.

Das 75 contribuições analisadas, foram deferidas 04 (quatro) contribuições, 18 (dezoito) contribuições foram deferidas parcialmente ou com algum ajuste de texto em relação à proposta encaminhada pelo contribuinte e 53 (cinquenta e três) contribuições foram indeferidas.

As sugestões, tanto as acatadas e parcialmente acatadas como as não acatadas, resultaram no aperfeiçoamento da legislação proposta, que foi submetida a ajustes e atualizações sem, no entanto, se distanciar das premissas identificadas quando da sua concepção e do seu objetivo primário de revisar a atual Resolução nº 113, de 22 de setembro de 2009.

Cumprido salientar que, com as sugestões da consulta pública, algumas numerações de artigos e parágrafos da versão final da Resolução sofreram alterações em relação à versão submetida à consulta pública e referenciadas neste relatório.