



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

RELATÓRIO DE CONTRIBUIÇÕES

AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 09/2014

**PROPOSTA DE RESOLUÇÃO QUE DISPÕE SOBRE PROCEDIMENTOS E
AS TAXAS DE DESCONTO DOS FLUXOS DE CAIXA MARGINAIS A SEREM
ADOTADOS NOS PROCESSOS DE REVISÃO EXTRAORDINÁRIA NOS
CONTRATOS DE CONCESSÃO DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA
FEDERAL**

1. INTRODUÇÃO

De acordo com o Aviso de Audiência Pública nº 09/2014, publicado no Diário Oficial da União, de 19/05/2014, seção 3, página 05, a Diretoria Colegiada desta Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), conforme deliberado na reunião de diretoria realizada em 14 de maio de 2014, resolveu submeter à audiência pública a proposta de Resolução que dispõe sobre procedimentos e as taxas de desconto dos fluxos de caixa marginais a serem adotados nos processos de revisão extraordinária nos contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária federal.

Os referidos documentos foram colocados à disposição do público em geral no sítio desta Agência na rede mundial de computadores por meio do endereço eletrônico <http://www2.anac.gov.br/transparencia/audienciasPublicas.asp>.

As contribuições foram encaminhadas a esta Agência por meio de formulário eletrônico próprio, disponível no sítio acima indicado, até o dia 18 de junho de 2014, havendo, posteriormente, dilação de prazo de 15 dias, deslocando o prazo final para às 18 horas do dia 3 de julho de 2014.

Este relatório contempla a apresentação e apreciação das manifestações recebidas dentro do período de audiência pública estabelecido, nos termos do Aviso de Audiência Pública nº 09/2014. No intuito de possibilitar aos participantes o fácil acesso às respostas da ANAC acerca da contribuição, o presente relatório foi organizado tendo em vista o meio adotado para formular a manifestação; formulário eletrônico, primordialmente, e documental, quando protocolado por meio físico nesta Agência.

2. ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES POR FORMULÁRIO ELETRÔNICO

| DADOS DO COLABORADOR |
|---|
| Nome: Venicio Guerra Alvarenga |
| Organização: Pessoa física |
| CONTRIBUIÇÃO Nº 1 |
| <p>Na qualidade de GSO – Gestor de Segurança Operacional, habilitado pela ANAC; Piloto de Avião; Autor de vários projetos de Aeroportos- África, inclusive o de Campo Belo-MG; Habilitado em GEO-OBRA junto aos Tribunais de Contas. Venho nesta oportunidade apresentar fatos que gostaria que fossem observados no intuito de aplicar melhorias nas legislações inclusive as que contempla as outorgas também aos ESTADOS e MUNICIPIOS, que atualmente estão em andamento pela SAC-PR. Considerando as RESOLUÇÕES QUE DISPÕE SOBRE OS PROCEDIMENTOS E AS TAXAS DE DESCONTO DOS FLUXOS DE CAIXA MARGINAIS A SEREM ADOTADOS NESTE PROCESSO DE REVISÃO EXTRAORDINÁRIA NOS CONTRATOS DE CONCESSÃO DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA FEDERAL, seria oportuno adequar o que passo a demonstrar e informo ainda que o texto abaixo foi encaminhado como contribuição a Consulta Pública nº1/2014 da SAC-PR que se trata do PGO- Plano Geral de Outorgas. O intuito desta apresentação é para evitar confrontos aos sistemas já implantado do PSOE-BR, que ainda há muito por ser feito, em decorrência das novas práticas e a incompreensão das Políticas de Segurança e Desenvolvimento que o Brasil assumiu perante a OACI – Organização Internacional da Aviação Civil, Com a criação do PSOE-BR: Plano Especifico de Segurança Operacional Brasileiro que esta dividido entre o PSOE-DECEA e o PSOE-ANAC, sendo uma estrutura moderna aceita pela OACI e proativa em busca de melhorias continuadas, com legislações novas que estão em fases de implantação. Prezados senhores, todas as prefeituras tem a obrigação de prestar conta ao tribunal e a União e já tem pratica nesta atividade, todas fazem licitações e cumpri com a Lei nº8.666/93. Todas as que têm aeródromos conhecem a Portaria do DECEA nº 265/GC5 de 13 de maio de 2011 no que trata do PBZPA- Plano de</p> |

Zoneamento de Proteção Aeroportuária, PBZR- Plano Básico de Zoneamento de Ruídos, e também a Lei nº12.725, de 16 de outubro de 2012 que é específica a ASA – Área de Segurança Aeroportuária, raio de 20Km. Porém são poucos a que se propôs a adequar a estas novas normas, devido à falta de Capacidade Técnica e quando o fizeram foi por cobranças do DECEA e da ANAC no momento que se virão dependentes de resoluções deste órgão reguladores. Recentemente o próprio estado de Minas Gerais teve que assinar um TAC junto a ANAC para incorporar a RBAC-115 do combate de incêndio em aeroportos que estavam operando linhas Aéreas sem a devida medida de segurança. Até então o problema no município era do estado, e no estado o problema dos municípios. Com relação à outorga, muito municípios já criaram as suas próprias Leis Municipais recentemente, sem mesmo ter a outorga da união, para repasses de outorgas a terceiros, e tem proliferações desta Lei em vários municípios na metodologia do cópia e cola. Tenho conhecimento de uma, cidade do interior Paulista que a meu ver é um absurdo, na Lei exigem que o outorgado construa o Hangar e tenha portão particular(individual) para a via de acesso nos fun

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Secretaria de Acompanhamento Econômico

Organização: SEAE

CONTRIBUIÇÃO Nº 2

A SEAE/MF se manifesta nesta Audiência Pública, nos termos de suas atribuições legais, definidas na Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, e no Anexo I ao Decreto nº 7.482, de 16 de maio de 2011. Essa manifestação não se restringe ao art. 10, o qual foi escolhido apenas por ser campo obrigatório do formulário eletrônico. A seguir replica-se trecho do Parecer Analítico sobre Regras Regulatórias nº 146/COGTL/SEAE/MF de 02/07/14, que será enviado por meio de ofício, tendo em vista a impossibilidade de se anexar arquivos no sítio eletrônico disponibilizado para esta Audiência Pública. “O presente parecer apresentou considerações a Audiência Pública nº 9/2014 da ANAC, com sugestões para o aperfeiçoamento da minuta de resolução nela disponibilizada. Tais sugestões podem ser assim brevemente sintetizadas: - Rever a redação do art. 6º, estabelecendo-se que será sempre requerido um projeto executivo para se apurar os valores a serem utilizados no processo de reequilíbrio contratual; - Explicitar a metodologia de cálculo das taxas de desconto em resolução (nesta ou em outra separada, a exemplo do que fez a ANTT); - Atualizar as séries de dados utilizadas para o cálculo da taxa de desconto, utilizando o dado mais recente que esteja disponível; - Aperfeiçoar a redação do art. 10, §4º.”

RESPOSTA DA ANAC:

As respostas para esta contribuição constam da seção 3: "Análise das contribuições protocoladas por meio físico".

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Alexandre José Guerra de Castro Monteiro

Organização: Concessionária Aeroporto Rio de Janeiro

CONTRIBUIÇÃO Nº 3

O artigo 2º da Minuta de Resolução estabelece um parâmetro do que seria considerada alteração relevante dos custos ou das receitas da Concessionária para fins de possibilitar instauração do procedimento de revisão extraordinária do Contrato de Concessão. Nesse cenário, definiu-se como alteração relevante dos custos ou das receitas aquela que causar impacto líquido combinado superior a 5,5% da receita bruta anual média referente aos 3 exercícios anteriores ao início do processo de revisão extraordinária. A justificativa apresentada por esta D. Agência Nacional de Aviação Civil (“ANAC”) sobre a proposta de Minuta de Resolução (“Justificativa”) estabeleceu que a definição de alteração relevante de 5,5% da receita bruta anual foi inspirada no contrato de concessão do Aeroporto Internacional Jorge Chavez (“Aeroporto de Lima”), tendo em vista a semelhança regulatória, especificamente da regulação tarifária, entre o referido Aeroporto e os Aeroportos concedidos no Brasil. Adicionalmente, justificou-se o valor de 5,5% pelo fato de racionalizar os pedidos de revisão extraordinária dos Contratos de Concessão e evitar custos administrativos excessivos para ANAC, sem, contudo, impedir que determinado evento enseje a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Todavia, a definição de alteração relevante considerando o valor de 5,5% da receita bruta anual das Concessionárias está em flagrante afronta às minutas dos Contratos de Concessão licitados, bem como a garantia constitucional de manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos administrativos prevista no artigo 37, inciso XXI da Constituição Federal, em razão das inconsistências e ilegalidades abaixo elencadas: (i) Ausência de comprovação de similaridade com o Aeroporto de Lima Conforme mencionado na Justificativa, o valor de 5,5% da receita bruta para a definição de alteração relevante foi calculado levando em consideração exclusivamente o Aeroporto de Lima, pelo fato da sistemática de concessão deste Aeroporto ser similar ao modelo de Concessão aeroportuária adotado no Brasil. Todavia, o único ponto similar entre a concessão do Aeroporto de Lima e os brasileiros apontado na Justificativa é a modelagem financeira, no

que diz respeito exclusivamente às premissas consideradas no reajuste tarifário, o critério de julgamento da licitação ter sido o maior pagamento anual ao governo, bem como a ausência de revisões ordinárias periódicas do contrato de concessão. Como cediço, a modelagem de um projeto de infraestrutura, ainda mais se tratando da magnitude de aeroportos, leva em consideração diversos aspectos que não única e exclusivamente os financeiros, tais como: (a) a alocação de riscos entre as partes, (b) a ampliações e melhorias a serem incorporadas à infraestrutura aeroportuária delegada, (c) os aspectos jurídicos que interferem diretamente em toda a estruturação do projeto, (d) os aspectos ambientais, (e) os aspectos de engenharia, (f) os critérios e requisitos dos ní

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a definição de alteração relevante como sendo aquela que causar impacto líquido combinado superior a 5,5% da receita bruta anual está de acordo com o Contrato de Concessão e com a garantia da manutenção do equilíbrio econômico-financeiro. Com efeito, os Contratos estabelecem que o objetivo da Revisão Extraordinária é recompor o equilíbrio econômico-financeiro quando a ocorrência de eventos alocados como risco do Poder Concedente gerar alterações relevantes dos custos ou das receitas das Concessionárias. Contudo, o Contrato não define o que é alteração relevante dos custos ou das receitas.

Esta ausência de definição foi objeto de um questionamento encaminhado à ANAC durante a fase do processo de licitação dos aeroportos de Guarulhos, Viracopos e Brasília destinada à prestação de esclarecimentos sobre o Edital e o Contrato pela Comissão de Licitação. Conforme o item 1.10 da Seção IV do Capítulo I do Edital de Leilão nº 2/2011, os esclarecimentos prestados pela Comissão vinculam a interpretação das regras dos documentos jurídicos. A ata de esclarecimentos pode ser encontrada no sítio da ANAC, por meio do endereço <http://www2.anac.gov.br/GRU-VCP-BSB>. Segue abaixo o pedido de esclarecimento e a resposta dada pela Comissão:

Solicitação nº 233 – “Considerando que a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em virtude de perdas ou ganhos da Concessionária somente será realizada em caso de alteração relevante dos custos ou da receita dela (da Concessionária), questiona-se quais os

critérios para definição de custos ou receitas relevantes.”

Resposta da Comissão – “Os procedimentos de Revisão Extraordinária serão definidos posteriormente. Ressalta-se que estes procedimentos objetivam a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a fim de compensar as perdas ou ganhos da Concessionária, devidamente comprovados, em virtude da ocorrência dos eventos elencados no CAPÍTULO V.”

Note que a Comissão de Licitação antecipou para o mercado que os critérios para definição de custos ou receitas relevantes seriam determinados posteriormente em uma regulamentação específica. Assim, a definição de um critério objetivo para definir "alteração relevante" não configura inovação ao Contrato de Concessão, mas, sim, uma regulamentação do próprio. A fixação de parâmetro objetivo não apenas explicita qual é o critério de determinação de alteração relevante como resguarda os entes regulados da discricionariedade da avaliação apenas nos casos concretos.

Além disso, a definição do parâmetro objetivo traz racionalização e diminuição dos custos administrativos do processo, preservando o princípio da eficiência, segundo o qual espera-se que o agente público seja o mais racional possível, no intuito de alcançar os melhores resultados na prestação dos serviços públicos. O princípio da eficiência, de acordo com Kildare Gonçalves, “relaciona-se com as normas da boa administração no sentido de que a Administração Pública, em todos os seus setores, deve concretizar suas atividades com vistas a extrair o maior número possível de efeitos positivos ao administrado, sopesando a relação custo-benefício, buscando a excelência de recursos, enfim, dotando de maior eficácia possível as ações do Estado”.

Ademais, o objetivo da definição de alteração relevante não é restringir o direito de reequilíbrio econômico-financeiro. Neste diapasão, é relevante assinalar que, mesmo que individualmente não cause impacto superior ao limite estipulado para a revisão extraordinária, um determinado evento poderá ser considerado dentro de um contexto que envolvam outros eventos que conjuntamente representem uma alteração relevante. Para evitar dúvidas em relação a este ponto, optou-se por tornar explícito que o cálculo da alteração relevante poderá considerar mais de um evento. Este efeito torna-se claro na medida em que o Contrato de Concessão não prevê “prescrição” para o pedido de

reequilíbrio.

Com relação ao valor definido para o parâmetro, conforme descrito na Justificativa que acompanhou a proposta de Resolução, tal valor foi inspirado no contrato de concessão do aeroporto internacional Jorge Chavez, em Lima, cuja regulação tarifária é muito semelhante à dos aeroportos de São Gonçalo do Amarante, Brasília, Guarulhos, Campinas, Galeão e Confins. O contrato de concessão do aeroporto de Lima não prevê reposicionamentos tarifários periódicos com o objetivo de manter o equilíbrio dinâmico da concessão considerando variações de demanda, custos operacionais, investimento e base de ativos (este tipo de regulação é geralmente chamada de regulação “building blocks”), como ocorre em muitos aeroportos em outros países e em outros setores regulados no Brasil.

De maneira semelhante ao caso brasileiro, a trajetória das tarifas do aeroporto Jorge Chavez depende apenas da inflação, do fator de produtividade e de eventuais revisões extraordinárias baseadas em uma matriz de risco definida contratualmente. Adicionalmente, a concessão do aeroporto de Lima também teve como variável de licitação o maior valor pago anualmente ao governo. Isto é, a metodologia que determina a trajetória das tarifas, a existência de uma matriz de riscos que enumera os casos em que deve haver reequilíbrio econômico-financeiro e o valor de outorga como variável de licitação tornam o contexto da concessão do aeroporto de Lima muito semelhante ao do caso brasileiro.

Ademais, vale destacar que a contribuição não apresenta nenhuma informação sobre diferenças entre os contratos dos aeroportos de São Gonçalo do Amarante, Brasília, Guarulhos, Campinas, Galeão e Confins e o contrato do aeroporto internacional Jorge Chavez que desabone o benchmarking utilizado pela ANAC e não apresenta qualquer proposta alternativa.

Adicionalmente, conforme previsto no item 1.1 do Anexo 5 do Contrato de Concessão – Fluxo de Caixa Marginal, “o processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro será realizado de forma que seja nulo o valor presente líquido do Fluxo de Caixa Marginal projetado em razão do evento que ensejou a recomposição, considerando (i) os fluxos dos dispêndios marginais resultantes do evento que deu origem à recomposição; e (ii) os fluxos das receitas marginais resultantes do evento que deu origem à recomposição”.

Dessa forma, entende-se que, caso exista descolamento entre a data do início de um dos

eventos elencados no CAPÍTULO V - Seção I do Contrato, e o momento da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro (por ex. na data da alteração das tarifas ou da contribuição fixa), os valores correspondentes aos eventuais ganhos ou perdas decorrentes de tais eventos terão sua base devidamente alterada, por meio da taxa de desconto, para a data do momento da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Assim, não há o que se falar em perda para a concessionária devido a definição de alteração relevante presente no art. 2º.

Na verdade, considerando os próprios prazos estabelecidos no contrato e a complexidade relativa ao processo de revisão extraordinária (apresentação de relatório técnico ou laudo pericial, apresentação de outros documentos solicitados pela ANAC, elaboração de projeção de demanda etc.), não é razoável supor que a recomposição de eventual desequilíbrio se dará necessariamente simultaneamente à data do início de um dos eventos elencados no CAPÍTULO V - Seção I do Contrato. Logo, esse descolamento temporal, bem como eventuais impactos temporários nos indicadores da concessionária, podem ser considerados uma consequência das cláusulas contratuais e independe da definição de alteração relevante.

Com relação à utilização dos dados da Infraero, a ANAC informa que será alterada a redação da norma para deixar claro que, na ausência de informações disponíveis referentes às receitas brutas de algum dos três exercícios anteriores ao início do processo de Revisão Extraordinária, poderão ser utilizados os últimos dados disponíveis do aeroporto em questão, independentemente do operador.

Adicionalmente, ressalta-se que a INFRAERO, como empresa pública, tem a obrigação de registrar suas informações financeiras, que são tomadas em caráter oficial, independentemente de qualquer publicação de relatório por parte da ANAC.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Alexandre José Guerra de Castro Monteiro

Organização: Concessionária Aeroporto Rio de Janeiro

CONTRIBUIÇÃO Nº 4

O artigo 4º da Minuta da Resolução estabeleceu que o procedimento de revisão extraordinária iniciado pela ANAC deverá ser objeto de comunicação à Concessionária, devendo esta se manifestar em de 30 dias, para que seu silêncio não se configure como concordância em relação ao mérito da proposta de revisão extraordinária da ANAC. Assim, a Minuta da Resolução se limitou a dispor de forma igual ao que já estava estabelecido nos Contratos de Concessão, sem detalhar o procedimento. Note-se que a Minuta da Resolução não estabeleceu os documentos comprobatórios a serem apresentados pela ANAC quando o procedimento de revisão extraordinária seja iniciado por ela, tampouco o procedimento e prazos a serem observados pela Concessionária. Neste contexto, considerando que a Minuta da Resolução tem por finalidade estabelecer os procedimentos a serem adotados e respeitados tanto pela ANAC quanto pelas Concessionárias nos pedidos de revisão extraordinária é imprescindível que o procedimento seja de fato detalhado, de forma a garantir o mínimo de segurança jurídica e regulatória aos agentes do setor. Recomendação à ANAC: Diante do exposto, considerando a prerrogativa de a ANAC estabelecer os procedimentos a serem adotados quando da recomposição do equilíbrio dos Contratos de Concessão, sugere-se que o artigo 4º da Minuta da Resolução tenha a seguinte redação: “Art. 4º O procedimento de revisão extraordinária iniciado pela ANAC deverá ser objeto de comunicação à Concessionária e deverá ser instruído com: I – relatório técnico ou laudo pericial, que demonstre que o impacto financeiro, verificado e/ou projetado, em decorrência do evento; II – todos os documentos necessários à demonstração do cabimento da revisão extraordinária, incluindo, mas não se limitando a parecer jurídico demonstrando que os eventos configuram-se como de desequilíbrio de acordo com a locação de risco prevista no contrato de concessão; e III – outros documentos, assim como laudos econômicos específicos, elaborados por entidades independentes contratadas pela Concessionária a pedido da ANAC. § 1º A ausência de manifestação da Concessionária no prazo consignado na comunicação, que

não poderá ser inferior a 30 (trinta) dias, será considerada como concordância em relação ao mérito da proposta de revisão extraordinária da ANAC. § 2º A ANAC deverá se pronunciar a respeito da manifestação da Concessionária prevista no § 1º no prazo de 30 (trinta) dias. § 3º Para a contratação dos laudos e documentos previstos no inciso III acima, a Concessionária indicará à ANAC lista tríplice com as entidades independentes de grande porte e de renome nacional e internacional, com reputação ilibada, cabendo à ANAC o direito de escolher a empresa a ser contratada e remunerada pela Concessionária.”

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o artigo 4º da Minuta da Resolução não apresenta inovação em relação ao texto presente nos Contratos de Concessão. Adicionalmente, ressalta-se que a norma proposta não visa estabelecer todos os procedimentos acerca do processo de revisão extraordinária. A experiência dos contratos de concessão de rodovias, os quais também utilizam fluxo de caixa marginal para manter o equilíbrio econômico-financeiro, mostra que os detalhes dos procedimentos de reequilíbrio econômico-financeiro variam consideravelmente de acordo com o evento que ensejou o processo, e dificilmente o responsável pelos cálculos conseguirá prever com exatidão quais serão os procedimentos adotados em cada caso.

Exatamente por isso, no caso da Agência Nacional de Transportes Terrestres, os detalhes associados aos cálculos não são apresentados na Resolução que regulamenta o tema, como pode ser observado na Resolução nº 3.651/ANTT, de 7 de abril de 2011.

Dessa forma, opta-se no momento por não regulamentar tais aspectos.

Por outro lado, ressalta-se que a normatização de procedimentos a serem adotados pelas unidades organizacionais da Agência (como, por exemplo, a definição dos responsáveis por cada etapa do processo de revisão extraordinária dentro da agência) não é feita por meio de Resolução.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Alexandre José Guerra de Castro Monteiro

Organização: Concessionária Aeroporto Rio de Janeiro

CONTRIBUIÇÃO Nº 5

De forma similar ao previsto na contribuição referente ao artigo 4º da Minuta da Resolução, sugere-se que seja estabelecido um procedimento de contratação da entidade independente que poderá elaborar demais documentos solicitados pela ANAC para compor o pedido de revisão extraordinária iniciado pela Concessionária, incluindo, mas não se limitando a laudos econômicos específicos. Desta forma, evitam-se discussões futuras acerca de como estas entidades serão contratadas, garantindo maior segurança jurídica e regulatória para todo o procedimento de revisão extraordinária. Convém destacar que a alteração ora proposta se coaduna com o procedimento estabelecido no Contrato de Concessão quando é necessário contratar empresas independentes para a validação de dados e estudos referente à Concessão, como ocorre, por exemplo, para a contratação de empresa de auditoria independente para a análise do valor da contribuição variável a ser paga pela Concessionária em favor do Poder Concedente. Recomendação à ANAC: Diante do exposto, considerando a prerrogativa de a ANAC estabelecer os procedimentos a serem adotados quando da recomposição do equilíbrio dos Contratos de Concessão, sugere-se que seja incluído o § 5º ao artigo 5º da Minuta da Resolução com a seguinte redação: “§ 5º Para a contratação dos laudos e documentos previstos no inciso III acima, a Concessionária indicará à ANAC lista tríplice com as entidades independentes de grande porte e de renome nacional e internacional, com reputação ilibada, cabendo o direito de escolher a empresa a ser contratada e remunerada pela Concessionária.”

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão será acatada. Assim, para a contratação de entidades independentes que elaborarão os documentos solicitados pela ANAC, a Concessionária deverá indicar lista tríplice com entidades independentes de grande

porte e de renome nacional e internacional, com reputação ilibada, cabendo a ANAC escolher a empresa a ser contratada e remunerada pela Concessionária.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Alexandre José Guerra de Castro Monteiro

Organização: Concessionária Aeroporto Rio de Janeiro

CONTRIBUIÇÃO Nº 6

Note-se que a Minuta de Resolução e os Contratos de Concessão foram silentes ao estabelecer o procedimento a ser observado na hipótese de (i) o Poder Concedente não concordar com o pedido de revisão extraordinária da Concessionária ou (ii) a Concessionária não concordar com a revisão extraordinária iniciada de ofício pela ANAC. O estabelecendo de procedimentos claros, incluindo, os prazos envolvidos, otimiza todo o processo de revisão extraordinária da Concessão. Assim, é indispensável que a Minuta de Resolução de fato estabeleça todo o procedimento de aprovação da revisão extraordinária iniciado pelo pleito da Concessionária ou de ofício pelo Poder Concedente, de forma a se coadunar com a prerrogativa de a de a ANAC estabelecer os procedimentos a serem adotados quando da recomposição do equilíbrio dos Contratos de Concessão. Recomendação à ANAC: Diante do exposto, sugere-se que sejam incluídos os seguintes artigos à Minuta de Resolução: “Artigo 6º A ANAC terá o prazo de até 30 (trinta) dias corridos, contados da data em que for protocolado, pela Concessionária, o pedido de revisão extraordinária do Contrato de Concessão, para se pronunciar a respeito. § 1º Aprovando o pedido de revisão extraordinária nos termos e condições propostos pela Concessionária, a ANAC deverá notificar a Concessionária no prazo previsto no caput para convoca-la para celebrar o termo aditivo ao Contrato de Concessão em até 10 (dez) dias corridos. § 2º Caso a ANAC manifeste-se contrariamente ao pedido de revisão extraordinária da Concessionária, deverá fazê-lo de forma amplamente motivada e no prazo referido no caput deste artigo. § 3º Ocorrendo a hipótese prevista no § 2º deste artigo, a ANAC deverá instaurar o respectivo processo administrativo de apuração, mediante a contratação, a expensas da Concessionária, de empresa independente e de renome, que será responsável por manifestar-se a respeito da controvérsia, mediante a apresentação de laudo circunstanciado, no prazo de 30 (trinta) dias contados da sua contratação. § 4º O laudo circunstanciado da empresa independente fixará os termos e condições da revisão extraordinária do Contrato de Concessão. § 5º Fixado os

termos e condições da revisão extraordinária do Contrato de Concessão, a ANAC notificará a Concessionária para celebrar, no prazo máximo de 10 (dez) dias, o respectivo termo aditivo ao Contrato de Concessão. § 6º Será adotado o mesmo procedimento, inclusive, os prazos envolvidos, para as revisões extraordinárias iniciadas de ofício pelo Poder Concedente.”

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o artigo 4º da Minuta da Resolução não apresenta inovação em relação ao texto presente nos Contratos de Concessão. Adicionalmente, ressalta-se que a norma proposta não visa estabelecer todos os procedimentos acerca do processo de revisão extraordinária. A experiência dos contratos de concessão de rodovias, os quais também utilizam fluxo de caixa marginal para manter o equilíbrio econômico-financeiro, mostra que os detalhes dos procedimentos de reequilíbrio econômico-financeiro variam consideravelmente de acordo com o evento que ensejou o processo, e dificilmente o responsável pelos cálculos conseguirá prever com exatidão quais serão os procedimentos adotados em cada caso.

Exatamente por isso, no caso da Agência Nacional de Transportes Terrestres, os detalhes associados aos cálculos não são apresentados na Resolução que regulamenta o tema, como pode ser observado na Resolução nº 3.651/ANTT, de 7 de abril de 2011.

Dessa forma, opta-se no momento por não regulamentar tais aspectos.

Por outro lado, ressalta-se que a normatização de procedimentos a serem adotados pelas unidades organizacionais da Agência (como, por exemplo, a definição dos responsáveis por cada etapa do processo de revisão extraordinária dentro da agência) não é feita por meio de Resolução.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Alexandre José Guerra de Castro Monteiro

Organização: Concessionária Aeroporto Rio de Janeiro

CONTRIBUIÇÃO Nº 7

Os Contratos de Concessão ao disporem sobre a revisão extraordinária decorrente de novos investimentos estabeleceram um procedimento de aprovação do projeto básico, bem como os prazos envolvidos. Neste cenário, sugere-se que a Minuta da Resolução, em consonância com os Contratos de Concessão, estabeleça de forma expressa o procedimento de aprovação e correção do projeto básico. Recomendação à ANAC: Diante do exposto, sugere-se que sejam incluídos os §§ 3º e seguintes ao artigo 6º da Minuta da Resolução com a seguinte redação: “§ 3º No prazo máximo de 45 (quarenta e cinco) dias a ANAC fará a análise e aprovação do projeto básico, podendo emitir autorizações parciais de construção durante o período de análise. A aprovação do projeto básico pela ANAC não exclui a necessidade de sua alteração posterior para eventual adequação aos requisitos constantes no Contrato de Concessão, legislação e regulamentação do setor. § 4º A Concessionária deverá submeter à ANAC todas as alterações do projeto básico, posteriores à sua aprovação inicial, para fins de análise e nova aprovação desta Agência. § 5º Caso o projeto básico não seja aprovado, a Concessionária terá o prazo máximo a ser fixado pela ANAC para reapresentá-lo, com as adequações necessárias. § 6º No prazo máximo de 30 (trinta) dias após a aprovação do projeto básico, a Concessionária deverá iniciar os novos investimentos. § 7º No prazo de 30 (dias) antes da data pretendida pela Concessionária para início da operação dos novos investimentos, a Concessionária deverá entregar o Projeto “as built” das novas instalações para a ANAC, para fins de cadastro.”

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o texto objeto da contribuição não apresenta inovação em relação ao texto presente nos Contratos de Concessão. Adicionalmente, ressalta-se que a norma proposta não visa estabelecer todos os procedimentos acerca do processo de

revisão extraordinária. A experiência dos contratos de concessão de rodovias, os quais também utilizam fluxo de caixa marginal para manter o equilíbrio econômico-financeiro, mostra que os detalhes dos procedimentos de reequilíbrio econômico-financeiro variam consideravelmente de acordo com o evento que ensejou o processo, e dificilmente o responsável pelos cálculos conseguirá prever com exatidão quais serão os procedimentos adotados em cada caso.

Exatamente por isso, no caso da Agência Nacional de Transportes Terrestres, os detalhes associados aos cálculos não são apresentados na Resolução que regulamenta o tema, como pode ser observado na Resolução nº 3.651/ANTT, de 7 de abril de 2011.

Dessa forma, opta-se no momento por não regulamentar tais aspectos.

Por outro lado, ressalta-se que a normatização de procedimentos a serem adotados pelas unidades organizacionais da Agência (como, por exemplo, a definição dos responsáveis por cada etapa do processo de revisão extraordinária dentro da agência) não é feita por meio de Resolução.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Alexandre José Guerra de Castro Monteiro

Organização: Concessionária Aeroporto Rio de Janeiro

CONTRIBUIÇÃO Nº 8

Adicionalmente, o §1º do artigo 6º estabelece que o projeto básico referente ao novo investimento deve “conter os elementos necessários à precificação do investimento e às estimativas do impacto da obra sobre as receitas da Concessionária, segundo as melhores práticas e critérios de mercado, tudo de acordo com as normas técnicas e diretivas eventualmente estabelecidas pela ANAC sobre o assunto”. Este artigo se limitou a copiar a cláusula do Contrato de Concessão, sem, todavia, delimitar quais seriam as diretivas estabelecidas pela ANAC. A ausência de definição do que será considerado como fio condutor para a elaboração do projeto básico poderá acarretar em prejuízo à celeridade do procedimento de revisão extraordinária do novo investimento, na medida em que poderá ocasionar a não aprovação do projeto básico ou a sua aprovação parcial. Recomendação à ANAC: Assim, entende-se que os critérios e diretivas que serão levados em consideração pela ANAC para aprovação do projeto básico referente a novo investimento a ser incorporado na Concessão se limitam aos termos e condições presentes na regulação vigente editada pela ANAC. Favor, esclarecer se o entendimento está correto.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o texto objeto da contribuição não apresenta inovação em relação ao texto presente nos Contratos de Concessão. Adicionalmente, ressalta-se que a norma proposta não visa estabelecer todos os procedimentos acerca do processo de revisão extraordinária. A experiência dos contratos de concessão de rodovias, os quais também utilizam fluxo de caixa marginal para manter o equilíbrio econômico-financeiro, mostra que os detalhes dos procedimentos de reequilíbrio econômico-financeiro variam consideravelmente de acordo com o evento que ensejou o processo, e dificilmente o responsável pelos cálculos conseguirá prever com exatidão quais serão os procedimentos

adotados em cada caso.

Exatamente por isso, no caso da Agência Nacional de Transportes Terrestres, os detalhes associados aos cálculos não são apresentados na Resolução que regulamenta o tema, como pode ser observado na Resolução nº 3.651/ANTT, de 7 de abril de 2011.

Dessa forma, opta-se no momento por não regulamentar tais aspectos.

Por outro lado, ressalta-se que a normatização de procedimentos a serem adotados pelas unidades organizacionais da Agência (como, por exemplo, a definição dos responsáveis por cada etapa do processo de revisão extraordinária dentro da agência) não é feita por meio de Resolução.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Alexandre José Guerra de Castro Monteiro

Organização: Concessionária Aeroporto Rio de Janeiro

CONTRIBUIÇÃO Nº 9

Os Contratos de Concessão estabeleceram que a ANAC iria definir a periodicidade da revisão do fluxo de caixa marginal de evento de desequilíbrio que tenha utilizado a projeção da demanda para cálculo do fluxo de receita marginal. Esperava-se, com a edição de Minuta de Resolução estabelecendo todo o procedimento da metodologia do fluxo de caixa marginal, que fosse definido, pela ANAC, a periodicidade da revisão da projeção da demanda considerada para fins de revisão extraordinária da Concessão. Recomendação à ANAC: Estabelecer a periodicidade da revisão da projeção da demanda dos eventos de desequilíbrio que utilizaram, para fins de revisão extraordinária, a referida projeção.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a cláusula objeto de questionamento não apresenta inovação em relação ao texto presente nos Contratos de Concessão. Adicionalmente, ressalta-se que a norma proposta não visa estabelecer todos os procedimentos acerca do processo de revisão extraordinária. A experiência dos contratos de concessão de rodovias, os quais também utilizam fluxo de caixa marginal para manter o equilíbrio econômico-financeiro, mostra que os detalhes dos procedimentos de reequilíbrio econômico-financeiro variam consideravelmente de acordo com o evento que ensejou o processo, e dificilmente o responsável pelos cálculos conseguirá prever com exatidão quais serão os procedimentos adotados em cada caso.

Exatamente por isso, no caso da Agência Nacional de Transportes Terrestres, os detalhes associados aos cálculos não são apresentados na Resolução que regulamenta o tema, como pode ser observado na Resolução nº 3.651/ANTT, de 7 de abril de 2011.

Dessa forma, opta-se no momento por não regulamentar tais aspectos.

Por outro lado, ressalta-se que a normatização de procedimentos a serem adotados pelas unidades organizacionais da Agência (como, por exemplo, a definição dos responsáveis por cada etapa do processo de revisão extraordinária dentro da agência) não é feita por meio de Resolução.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Alexandre José Guerra de Castro Monteiro

Organização: Concessionária Aeroporto Rio de Janeiro

CONTRIBUIÇÃO Nº 10

A ausência de plano de negócios combinada à metodologia da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por meio de fluxo de caixa marginal para todos os eventos de desequilíbrio e não exclusivamente daqueles decorrentes de novos investimentos, implica na criação de modelos econômico-financeiros novos a cada discussão de reequilíbrio, com atualização das premissas (receitas, custos, despesas, investimentos, impostos, depreciação, etc.) com base em dados reais e/ou estimativas novas, e não com dados da proposta inicial. Isto associado à revisão quinquenal da taxa de desconto ocasiona uma insegurança jurídica e regulatória, por sempre estarem indefinidas as premissas a serem adotadas a cada nova recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos Contratos de Concessão, sem considerar em momento algum as condições efetivas das propostas, nos termos do artigo 37, inciso XXI da Constituição Federal. Note-se que pela ausência de plano de negócios inicial, o que implica em um total desconhecimento das premissas financeiras adotadas pela proposta vencedora para a execução da Concessão, torna-se praticamente inviável a utilização do fluxo de caixa marginal para a recomposição do equilíbrio de eventos não derivados de novos investimentos. Isto porque como seria possível apreciar e determinar as premissas a serem adotadas nos fluxos marginais de dispêndios e receitas se há completa ausência de componentes e informações utilizados pela licitante vencedora para a formulação de sua proposta na fase de licitação? Assim, a título exemplificativo não se sabe quais foram as projeções de receitas, custos, despesas, investimentos, impostos, depreciação, dentre outros fatores definidos e mensurados pela proposta vencedora para a viabilidade financeira do projeto de Concessão, bem como a sua rentabilidade calculada vis-à-vis aos riscos assumidos. Diferentemente do que ocorre com os novos investimentos, que em face da sua peculiaridade e completa segregação dos demais componentes levados em consideração para a formalização do plano de negócios do projeto, é possível isolar e aferir as suas receitas, custos, despesas, investimentos, impostos, depreciação e, conseqüentemente, calcular os

fluxos marginais de dispêndios e receitas do respectivo evento de desequilíbrio. Todavia, não será possível de se estimar estes fluxos de eventos não decorrentes de novos investimentos e mensurados no plano de negócios original do projeto, por não se levar em consideração as condições da proposta vencedora (as premissas adotadas no plano de negócios original), o que estaria em conflito com a concepção basilar da manutenção do equilíbrio econômico-financeiro consignada no artigo 37, inciso XXI, da Constituição Federal. De outro modo, a revisão periódica do fluxo de receita marginal do evento de desequilíbrio que utilizou como base a projeção de demanda poderá configurar em uma anomalia à premissa basilar da concessão de serviços públicos outorgados sob o regime da Lei Fe

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a Audiência Pública nº 9/2014 trata de proposta de Resolução que dispõe sobre os procedimentos e as taxas de desconto dos fluxos de caixa marginais a serem adotados nos processos de revisão extraordinária nos contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária federal. Não é objeto dessa Audiência Pública a racionalidade utilizada para a elaboração do Contrato assinado pela ANAC e pelas Concessionárias.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Alexandre José Guerra de Castro Monteiro

Organização: Concessionária Aeroporto Rio de Janeiro

CONTRIBUIÇÃO Nº 11

O artigo 12 da Minuta de Resolução se limitou a estabelecer que o procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro deverá ser concluído em prazo não superior a 90 dias, sem estabelecer as implicações de descumprimento deste prazo. Note-se que este artigo foi objeto de análise da Procuradoria-Geral Federal junto à ANAC, por intermédio do Parecer n.º 103/2014/CMF/PF-ANAC/PGF/AGU/jelsn, no sentido de “verifica-se que o artigo 12 reproduz a regra contratual referente ao prazo máximo de 90 (noventa) dias para sua conclusão do procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiros da concessão, sem, contudo, atribuir quaisquer consequências administrativas ao seu descumprimento”. Desta forma, para não se tornar um dispositivo regulamentar inócuo, sugere-se que seja definida na Resolução as consequências de descumprimentos do prazo de 90 dias. Recomendação à ANAC: Diante do exposto, sugere-se que sejam definidas as consequências administrativas caso o procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da concessão não seja concluído em 90 dias, nos termos previstos nos Contratos de Concessão, como, por exemplo, aprovação tácita da revisão ordinária pela ANAC ou responsabilização administrativa dos agentes envolvidos.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o artigo 12º da Minuta da Resolução não apresenta inovação em relação ao texto presente nos Contratos de Concessão. Adicionalmente, ressalta-se que a norma proposta não visa estabelecer todos os procedimentos acerca do processo de revisão extraordinária. A experiência dos contratos de concessão de rodovias, os quais também utilizam fluxo de caixa marginal para manter o equilíbrio econômico-financeiro, mostra que os detalhes dos procedimentos de reequilíbrio econômico-financeiro variam consideravelmente de acordo com o evento que ensejou o

processo, e dificilmente o responsável pelos cálculos conseguirá prever com exatidão quais serão os procedimentos adotados em cada caso.

Exatamente por isso, no caso da Agência Nacional de Transportes Terrestres, os detalhes associados aos cálculos não são apresentados na Resolução que regulamenta o tema, como pode ser observado na Resolução nº 3.651/ANTT, de 7 de abril de 2011.

Dessa forma, opta-se no momento por não regulamentar tais aspectos.

Por outro lado, ressalta-se que a normatização de procedimentos a serem adotados pelas unidades organizacionais da Agência (como, por exemplo, a definição dos responsáveis por cada etapa do processo de revisão extraordinária dentro da agência) não é feita por meio de Resolução.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Alexandre José Guerra de Castro Monteiro

Organização: Concessionária Aeroporto Rio de Janeiro

CONTRIBUIÇÃO Nº 12

O Parecer n.º 103/2014/CMF/PF-ANAC/PGF/AGU/jelsn exarado pela Procuradoria-Geral Federal junto à ANAC (“Parecer”) ressaltou que fosse observado à necessidade de ampla discussão e vinculação da Justificativa por meio da qual define a metodologia para cálculo da taxa de desconto, nos seguintes termos: “assim, considerando a necessidade de ampla discussão pública da metodologia de cálculo da taxa de desconto, sugere-se à Administração que avalie a conveniência de positivar a metodologia em forma de Anexo à minuta, ou, ainda, que se assegure, por meio diverso, de que a metodologia de cálculo proposta na Nota Técnica será efetivamente objeto de ampla discussão pública, devendo garantir, em qualquer hipótese, o conhecimento público da metodologia proposta, bem como de que se encontra ainda em processo de discussão”. Ocorre que diferentemente da solicitação realizada pela Procuradoria-Geral Federal no Parecer a Justificativa e, conseqüentemente, a metodologia de cálculo da taxa de desconto não foi objeto da Audiência Pública ANAC n.º 09/2014. Isto se torna flagrante pelo fato de o formulário da referida Audiência Pública não possibilitar a realização de contribuição sobre a Justificativa, mas exclusivamente sobre o conteúdo da Minuta de Resolução. Sem prejuízo do acima exposto, é importante notar que a metodologia apresentada na Justificativa é aquela geralmente aceita para cálculos de taxas de desconto. No entanto, os parâmetros e respectiva aplicabilidade da metodologia propostos estão sujeitos a vários questionamentos, tais como: (i) Aplicação de taxa de desconto única para todas as Concessionárias, com exceção de São Gonçalo do Amarante A taxa de desconto, conforme a metodologia apresentada na Justificativa, depende de uma série de fatores que podem variar substancialmente ao longo do tempo, especialmente durante 5 anos. Um exemplo é a taxa livre de risco, que na Justificativa apresentada é aproximada pelo rendimento de títulos do Tesouro Norte Americano, que tem variação diária e, como é largamente conhecido por entes do mercado financeiro, deverá entrar em um período de alta nos próximos 1 a 2 anos em função da retirada gradual dos estímulos monetários à economia

norte-americana introduzidos após a crise de 2008. O prêmio de risco país é outro fator que pode variar substancialmente, bastando lembrar que recentemente as notas de classificação de risco soberano do Brasil sofreram um rebaixamento na escala e agora estão na fronteira entre o chamado “grau de investimento” e “investimento especulativo”. (ii) O cálculo do custo de capital de terceiros (K_d) não leva em consideração o seu custo marginal. O cálculo apresentado na Justificativa apresenta condições atuais de contratação de dívida, sendo impossível afirmar que, no caso de contratação de dívida para financiar o fluxo de caixa marginal, as condições se repetirão. Na verdade, o custo marginal de dívida é o custo mais relevante para o cálculo da taxa de desconto, visto que

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece, primeiramente, que a metodologia de cálculo da taxa de desconto é objeto de ampla discussão pública, estando seu conteúdo integralmente exposto na Justificativa que acompanha a minuta de Resolução no processo de Audiência Pública, conforme disposto na Nota Técnica nº 22/2014/GERE/SRE/ANAC, de 09 de abril de 2014. Não obstante, a ANAC informa que a metodologia de cálculo das taxas de desconto será publicada em documento a parte no site da ANAC.

Em relação à aplicação de uma mesma taxa de desconto para diferentes Concessionárias, a ANAC esclarece que os administradores aeroportuários incluídos na amostra utilizada pela ANAC possuem em seu portfólio de aeroportos tanto grandes aeroportos internacionais, que movimentam mais de 30 milhões de passageiros por ano, quanto aeroportos menores, com movimento anual inferior a 3 milhões de passageiros. Além disso, alguns aeroportos são administrados por consórcios compostos por mais de uma empresa da amostra. Dessa forma, não seria razoável selecionar diferentes amostras para estimar a estrutura de capital de cada aeroporto. Aliado a este fato está a restrita quantidade de observações, que aumentaria a probabilidade de erros de estimação caso fossem consideradas amostras ainda menores para cada aeroporto. Portanto, são consideradas todas as observações para a estimação da estrutura de capital dos aeroportos internacionais de São Gonçalo do Amarante, Brasília, Guarulhos, Viracopos, Galeão e Confins.

Tal procedimento também foi adotado em pela Secretaria do Tesouro Nacional (Notas nº 879/2011/STN/SEAE/MF, nº 815/2010/STN/SEAE/MF e nº 675/2013/STN/SEAE/MF quando foram estabelecidas as taxas de desconto aplicáveis aos E Estudos de Viabilidade dos Aeroportos de São Gonçalo do Amarante, Viracopos, Brasília, Guarulhos, Confins, Galeão. As variações nos valores do WACC nos estudos advêm apenas de atualizações das séries temporais, uma vez que foram realizados em momentos diferentes.

Com relação ao custo de capital de terceiros, o percentual de repasses indiretos de 30% (do financiamento do BNDES) estimado pela ANTT pode ser observado também nos aeroportos de Guarulhos e de Brasília. Assim, considerando a informação apresentada na contribuição, a experiência da ANTT e a proporção de repasses indiretos em dois dos três aeroportos que utilizam tais recursos, a ANAC considerará que 30% do financiamento do BNDES são provenientes de recursos indiretos.

Por outro lado, a proporção de 26% considerada pela ANTT para o financiamento por meio de debêntures mostra-se muito elevada para as concessões de infraestrutura aeroportuária, além de ser incompatível com os contratos de financiamento de longo prazo contraídos pelas Concessionárias junto ao BNDES. Com efeito, a proporção de recursos provenientes da emissão de debêntures de Guarulhos e Viracopos (únicos aeroportos que se valeram destes recursos até agora) em relação aos repasses diretos do BNDES é de 25%. Considerando que a hipótese de que os repasses diretos do BNDES correspondem a 70% do financiamento feito pelo Banco, a proporção de recursos oriundos da emissão de debêntures representa 15% do total de financiamento das Concessionárias.

O custo do financiamento através de repasses indiretos considera, além da TJLP, o prêmio de risco de crédito, a remuneração da instituição financeira e o custo de intermediação financeira, nos valores observados atualmente nos contratos de financiamento das Concessionárias. Apesar de haver diferentes valores de remuneração da instituição financeira devido à percepção de risco de cada projeto, o impacto no valor final do WACC é pouco considerável, sendo portanto utilizada a maior taxa por conservadorismo. Também será utilizado o custo do financiamento por emissão de debêntures observado nos contratos já firmados. Pela mesma razão apresentada para o custo de financiamento indireto, consideraremos a maior taxa verificada para o custo de emissão de debêntures.

Desta forma, os valores considerados serão 5,00% para o custo real de financiamento através de repasses indiretos e 8,79% para o custo real de financiamento por emissão de debêntures.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Aeroportos Brasil Viracopos S.A. - Mauro Leitner Guimarães Filho

Organização: AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº 13

Dispositivo da minuta da resolução: Dispõe sobre os procedimentos e as taxas de desconto dos fluxos de caixa marginais a serem adotados nos processos de revisão extraordinária nos contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária federal. Contribuição: O prazo para envio de contribuições à audiência pública corre em momento inconveniente, coincidindo com a finalização das obrigações relativas à Fase I-B para as concessões dos Aeroportos de Viracopos, Brasília e Guarulhos e preparação para o início das operações para a concessão do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante. Ademais, o prazo final para contribuições ocorrerá durante a realização da Copa do Mundo da FIFA, quando as atenções estarão dispersas e as rotinas da administração pública e do setor privado estarão profundamente alteradas. Destarte, sugere-se que o prazo para envio das contribuições seja novamente prorrogado, a fim de viabilizar uma análise mais detida dos afetados pelo ato normativo proposto, o que entendemos como medida essencial para cumprir o disposto no art. 27 da Lei 11.182/2005. Ação proposta: Estender o prazo para envio das contribuições para período posterior ao término da Copa do Mundo FIFA.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a não haverá dilação de prazo. Entende-se que o prazo concedido para o encaminhamento das contribuições foi adequado.

Com efeito, a ANAC submeteu a proposta de Resolução que dispõe sobre os procedimentos e as taxas de desconto dos fluxos de caixa marginais a serem adotados nos processos de revisão no dia 19 de maio de 2014, e estabeleceu como prazo final para o recebimento de contribuições o dia 18 de junho do mesmo ano. Posteriormente, atendendo o pleito feito pela ANEAA, a diretoria da ANAC concedeu dilação de prazo de 15 dias, deslocando o prazo final para o dia 3 de julho. Assim, o prazo total para recebimento de contribuições referentes à

Audiência Pública nº 9/2014 foi de quarenta e cinco dias.

A título de comparação, a Audiência Pública nº 5/2013 que colheu contribuições referentes às minutas de Edital de Licitação, Contrato de Concessão e respectivos Anexos relativas à concessão da ampliação, manutenção e exploração do Aeroporto Internacional do Galeão e de Confins durou trinta dias.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Aeroportos Brasil Viracopos S.A. - Mauro Leitner Guimarães Filho

Organização: AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº 14

Dispositivo da minuta da resolução: Dispõe sobre os procedimentos e as taxas de desconto dos fluxos de caixa marginais a serem adotados nos processos de revisão extraordinária nos contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária federal. Contribuição: O Contrato de Concessão prevê dois tipos de revisão contratual: i) as revisões dos parâmetros da concessão (Seção II, itens 6.14 a 6.19); e ii) revisões extraordinárias (Seção III, itens 6.20 a 6.32). A resolução proposta trata somente das revisões extraordinárias. Portanto, propomos substituir o termo “processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro” por “processo de revisão extraordinária”, para fins de evitar dúvida sobre o tipo do processo relacionado. Ação proposta: Substituir o termo “processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro” por “processo de revisão extraordinária”.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que os trechos em que o termo "processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro" aparece na minuta de Resolução foram extraídos dos documentos contratuais. Logo, opta-se por manter o termo “processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro” como consta na proposta.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Aeroportos Brasil Viracopos S.A. - Mauro Leitner Guimarães Filho

Organização: AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº 15

Dispositivo da Justificativa Seção 3.5.2. Alíquota Tributária Marginal Contribuições: A Justificativa define que a alíquota tributária referente ao Imposto de Renda e a Contribuição Social sobre o Lucro Líquido a ser considerada no cálculo da Taxa de Desconto seja de 34%. Contudo, a alíquota tributária efetiva das concessionárias tende a ser inferior a 34%, especialmente devido à consideração da depreciação sobre o ativo imobilizado como redutor do lucro líquido. A alíquota total de 34% resulta na redução do custo de capital de terceiros e do custo de capital próprio de forma artificial. Ação proposta: Propõe-se a averiguação da alíquota efetiva paga pelas concessionárias, ou uma estimativa da alíquota levando em consideração a depreciação do ativo imobilizado.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a decisão da utilização do valor de 34% para a alíquota tributária marginal levou em consideração, além dos argumentos já apresentados na justificativa, a prática difundida por outras agências reguladoras e órgãos públicos na precificação de ativos concedidos no país. A ANEEL utilizou o mesmo valor na determinação do custo de capital para o cálculo da remuneração das concessões de distribuição (NT nº 262/2010 e NT nº 95/2011) e transmissão de energia elétrica (NT nº 49/2013), assim como ANTT (NT nº 160/2011) nas concessões de rodovias e a STN (nº 879/2011/STN/SEAE/MF, nº 815/2010/STN/SEAE/MF e nº 675/2013/STN/SEAE/MF) nos Estudos de Viabilidade dos Aeroportos de São Gonçalo do Amarante, Viracopos, Brasília, Guarulhos, Confins, Galeão.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Aeroportos Brasil Viracopos S.A. - Mauro Leitner Guimarães Filho

Organização: AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº 16

Dispositivo da minuta da resolução: Dispõe sobre os procedimentos e as taxas de desconto dos fluxos de caixa marginais a serem adotados nos processos de revisão extraordinária nos contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária federal. Contribuição: A despeito de o item 1.2 do Anexo 2 do Contrato de Concessão dos Aeroportos de Guarulhos, Brasília e Viracopos prever que, para revisões dos parâmetros da concessão (revisão ordinária), a taxa de desconto a ser utilizada no fluxo de caixa marginal será definida durante tais revisões, recomenda-se que o procedimento e as metodologias para aplicação da taxa de desconto para as revisões dos parâmetros das concessão sejam discutidas no âmbito da presente resolução, sem prejuízo de serem revistas na véspera da próxima revisão dos parâmetros das concessão. O momento de discussão institucional e a possibilidade de atingir consenso sobre determinadas matérias podem propiciar rapidez e eficiência nas discussões a serem travadas posteriormente, durante as revisões dos parâmetros da concessão. Ação proposta: Inserir normas sobre o procedimento e as metodologias para aplicação das taxas de desconto para as revisões dos parâmetros da concessão (revisão ordinária).

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o Contrato de Concessão estabelece que as taxas de desconto a serem utilizadas nos fluxos de caixa marginais são definidas quando das Revisões dos Parâmetros da Concessão. Assim a proposta apresentada na contribuição não surtiria o efeito de conferir rapidez e eficiência nas discussões futuras. Não obstante, entende-se que tal inserção contrariaria cláusula contratual que dispõe sobre o objetivo das Revisões dos Parâmetros da Concessão.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Aeroportos Brasil Viracopos S.A. - Mauro Leitner Guimarães Filho

Organização: AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº 17

Dispositivo da Justificativa Seção 3.5.3. – Custo de Capital Próprio Contribuições: De um ponto de vista mais geral, o emprego do Capital Asset Pricing Model (CAPM) como modelo de cálculo do custo de capital próprio é bastante difundido. Ainda assim, sua aplicação mais comum e mais consistente do ponto de vista teórico e empírico se dá no mercado financeiro. Entende-se que um dos principais problemas associados ao CAPM está relacionado à tentativa de aplicá-lo em mercados cujos ativos tem características extremamente distintas das que estão presentes em uma ação negociada em bolsa de valores. No que diz respeito às características de uma concessão de infraestrutura aeroportuária, assumindo-a como um ativo que pode fazer parte do portfólio de diferentes investidores, percebe-se que sua baixa liquidez deve ser destacada. Esta característica torna-se extremamente importante quando se assume a existência do trinômio risco, incerteza e retorno. Tanto a existência de ativos com baixa liquidez, quanto o próprio trinômio são desconsiderados em modelos de precificação de ativos como o CAPM. Isto demonstra que, além de simplificações substanciais, o CAPM possui uma deficiência estrutural, especialmente quando considerada sua aplicação fora do mercado acionário. Outro aspecto de fragilidade da metodologia proposta pela ANAC é o uso de referências internacionais para estimar o custo de capital próprio do investidor de um projeto a ser realizado no Brasil. A taxa livre de risco e o prêmio de mercado devem refletir opções reais ao investidor, procurando capturar, respectivamente, o custo de oportunidade do investimento e a remuneração adicional pelos riscos presentes ao tipo de ativo investido. A compra de Treasury Bonds não é uma opção ao investidor no Brasil, e o S&P 500 não reflete o retorno de ativos no mercado brasileiro. Assim como feito para a estimação do custo de capital de terceiros, dever-se-ia procurar parâmetros nacionais para o cálculo do custo de capital próprio. Ação proposta: Cabe ressaltar que o modelo proposto pela ANAC apresenta fragilidades significativas que merecem ser mencionadas.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a escolha pela metodologia do Custo Médio Ponderado de Capital (WACC) em combinação com o Capital Asset Pricing Model (CAPM) levou em consideração não apenas a adequação teórica como também a prática difundida por outras agências reguladoras e órgãos públicos na precificação de ativos concedidos no país. A ANEEL utilizou metodologia similar na determinação do custo de capital para o cálculo da remuneração das concessões de distribuição e transmissão de energia elétrica (NT nº 262/2010 e NT nº 49/2013, respectivamente), e a ANTT e a STN utilizaram o WACC combinado com o CAPM para o cálculo do custo do capital em concessões de rodovias.

A utilização de parâmetros internacionais para estimar a taxa livre de risco, retorno esperado do portfólio de mercado, beta do ativo, etc. é recomendada pela literatura, uma vez que o mercado de capitais no Brasil não está completamente desenvolvido, sendo mais volátil, menos líquido e menos diversificado do que em países desenvolvidos. Ademais, não há uma taxa livre de risco, já que o mercado precifica um risco-país não nulo para o país, e não há informações de mercado em qualidade ou quantidade sobre aeroportos ou operadores aeroportuários. É importante ressaltar que o prêmio de risco-país é o parâmetro recomendado para adicionar ao cálculo do risco as especificidades do mercado local.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Aeroportos Brasil Viracopos S.A. - Mauro Leitner Guimarães Filho

Organização: AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº 18

Dispositivo da minuta da resolução: Dispõe sobre os procedimentos e as taxas de desconto dos fluxos de caixa marginais a serem adotados nos processos de revisão extraordinária nos contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária federal. Contribuição: A minuta da resolução não trata dos critérios para definição dos tipos de custos a serem considerados no procedimento de revisão extraordinária. Tal omissão é apta a ensejar desacordos sobre o cálculo dos custos referentes a atos ou fatos que impliquem em revisão extraordinária. A experiência de outras agências reguladoras, que preveem parâmetros para o cálculo dos custos que podem tornar mais célere o procedimento de revisão extraordinária, pode ser relevante para a ANAC definir a metodologia de cálculo dos custos relevantes para a atividade objeto da concessão. Exemplos nesse sentido são: (i) A Resolução ANEEL nº 31/2002, que estabelece condições, prazos e procedimentos para solicitação e homologação da recomposição tarifária extraordinária das concessionárias do serviço público de distribuição de energia elétrica, estabelecida pela Medida Provisória n.º 14, de 21 de dezembro de 2001, prevê os parâmetros de cálculo para as seguintes variáveis: (i) receita verificada nos meses de racionamento, considerando as receitas verificadas em cada mês do Programa Emergencial de Redução do Consumo de Energia Elétrica, considerando o valor do ICMS; e (ii) consumo mensal esperado de cada concessionária distribuidora, considerando o consumo esperado de cada concessionária distribuidora, se inexistente o Programa Emergencial de Redução do Consumo de Energia Elétrica, o consumo esperado agregado do mês de referência no exercício de 2000, a taxa de crescimento esperada para o consumo de energia no semestre subsequente, os montantes de energia contratados pela concessionária de distribuição de energia elétrica e homologados pela ANEEL, e o fator que reflete as perdas de energia elétrica das concessionárias distribuidoras ocorridas na comercialização do produto. (ii) A Resolução ARTESP nº 1/2013, que dispõe sobre o fluxo de caixa marginal para novos investimentos em concessões, definiu a metodologia de cálculo para definição dos seguintes custos: (i) tributos,

(ii) depreciação e amortização, (iii) novos investimentos. Nesta linha, recomenda-se que a ANAC apresente parâmetros objetivos para aferição dos custos a serem considerados no âmbito da revisão extraordinária dos contratos de concessão dos aeroportos públicos federais. Ação proposta: Estabelecer os parâmetros para aferição dos tipos de custos a serem considerados no âmbito da revisão extraordinária.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a norma proposta não visa estabelecer todos os procedimentos acerca do processo de revisão extraordinária. A experiência dos contratos de concessão de rodovias, os quais também utilizam fluxo de caixa marginal para manter o equilíbrio econômico-financeiro, mostra que os detalhes dos procedimentos de reequilíbrio econômico-financeiro variam consideravelmente de acordo com o evento que ensejou o processo, e dificilmente o responsável pelos cálculos conseguirá prever com exatidão quais serão os procedimentos adotados em cada caso.

Exatamente por isso, no caso da Agência Nacional de Transportes Terrestres, os detalhes associados aos cálculos não são apresentados na Resolução que regulamenta o tema, como pode ser observado na Resolução nº 3.651/ANTT, de 7 de abril de 2011.

Dessa forma, opta-se no momento por não regulamentar tais aspectos.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Aeroportos Brasil Viracopos S.A. - Mauro Leitner Guimarães Filho

Organização: AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº 19

Dispositivo da Justificativa Seção 3.5.3.3. – Prêmio de Risco do Negócio e Financeiro

Contribuições: 1.No item (a) desta seção define-se a amostra utilizada para o cálculo do beta. Trata-se de 24 empresas com participação em aeroportos internacionais listadas em diferentes bolsas no mundo. O uso de ações de empresas de diferentes países negociadas em diferentes bolsas apresenta dois problemas principais: (i) o primeiro é a falta de rigor estatístico, ao se comparar medidas com bases diferentes; (ii) o segundo é a premissa que o movimento de ações de países diferentes reflita corretamente as condições do mercado brasileiro. Parece que o item (b) procura resolver o primeiro problema citado acima, ao utilizar um índice único, o S&P 500, como referência para o cálculo dos betas. Isto, no entanto, não está claro. 3. Sabe-se que um aumento da alavancagem influencia de forma determinante o risco associado a um determinado ativo. Como resultado, é fundamental estimá-la da forma mais fidedigna possível. Esse risco é capturado no CAPM pelo beta de duas maneiras distintas. A primeira ocorre quando se “desalavanca” o beta, partindo-se de um indicador que considera a participação de capital de terceiros. Se essa participação for superestimada, o chamado beta desalavancado será subestimado, reduzindo-se o custo de capital próprio de forma artificial. Entende-se, contudo, que a utilização do patrimônio líquido pode levar a uma superestimação da alavancagem, enquanto que, por outro lado, o critério por valor de mercado pode gerar resultados mais próximos à realidade das empresas. Ação proposta: Pergunta-se: (i) Foi utilizado o S&P 500 como base para o cálculo de todos os betas ou apenas daqueles cujas empresas compõem o S&P 500? (ii) A alavancagem proposta pela ANAC foi calculada com base no patrimônio líquido das empresas ou com base em seu valor de mercado?

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o cálculo dos parâmetros β das firmas de referência foi realizado através da regressão dos retornos de capital em relação à série S&P500, com dados semanais entre janeiro de 2009 e dezembro de 2013. A metodologia aplicada é a recomendada pela literatura, uma vez que precifica o prêmio médio de risco de mercado ao investidor internacional, e é a mesma utilizada em outros estudos de custo de capital de concessões, inclusive no setor de aeroportos no Brasil, como por exemplo em Camacho e Yosimoto (2011).

Os dados de estrutura de capital foram obtidos através da ferramenta DataStream Professional, da Thomson Reuters. A alavancagem financeira é apresentada através de razão da dívida onerosa (Total Debt) e Patrimônio Líquido de Acionistas Comuns (Common Shareholder's Equity). Os parâmetros são os mesmos utilizados no cálculo do custo de capital de outras concessões para a prestação de serviços públicos, como por exemplo o de transmissão de energia elétrica.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Aeroportos Brasil Viracopos S.A. - Mauro Leitner Guimarães Filho

Organização: AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº 20

Dispositivo da Justificativa Seção 3.5.3.4 e 3.5.4 – Horizonte temporal de referência às variáveis nacionais Contribuições: A ANAC argumenta que o horizonte temporal utilizado para estimar o Prêmio de Risco País deve se iniciar em 2004 devido a uma queda brusca da série no final de 2003 e a manutenção neste nível. No contexto desta variável entende-se que o principal marco de referência para o Prêmio de Risco País seja a adoção do regime de metas de inflação em julho de 1999. Ação proposta: Sugere-se a alteração do horizonte temporal para o cálculo do EMBI+ Brasil, para o período entre Julho de 1999 e o mais recente possível.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a o período até 2003 foi marcado por contextos financeiros e políticos que mantiveram o índice num patamar muito superior àquele observado na última década. Mesmo havendo crise financeira no horizonte temporal considerado para a série, o índice não mostrou tendência de retorno ao nível anterior. É possível observar que em 2003 o índice ainda era muito influenciado pelo ciclo que se encerrava, visto que seu valor reduzia abruptamente, até se estabilizar a partir de 2004.

Ressalta-se que a escolha do corte excluindo o período anterior ao ciclo atual também foi feita em outros estudos de custo de capital de concessões, inclusive no setor de aeroportos no Brasil, como por exemplo em Camacho e Yosimoto (2011) e nas notas técnicas nº 879/2011/STN/SEAE/MF, nº 815/2010/STN/SEAE/MF e nº 675/2013/STN/SEAE/MF relativas às taxas de desconto aplicáveis aos Estudos de Viabilidade dos Aeroportos de São Gonçalo do Amarante, Viracopos, Brasília, Guarulhos, Confins, Galeão pela Secretaria do Tesouro Nacional.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Aeroportos Brasil Viracopos S.A. - Mauro Leitner Guimarães Filho

Organização: AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº 21

Dispositivo da Justificativa Seção 3.5.4 – Capital de Terceiros Contribuições: A Justificativa da ANAC apresenta os parâmetros utilizados para definir custo de capital de terceiros. A ANAC busca a referência no custo de financiamento efetivo das concessionárias. Porém, o cálculo apresentado na Justificativa considera somente o custo financeiro de dívidas na modalidade BNDES indireto. A realidade das concessões é mais complexa, tendo em vista que (i) parte da dívida é repassada de forma indireta e (ii) outra parte tende a ser feita através da emissão de debêntures, tendo ou não incentivos tributários. Tendo por base a metodologia para a taxa de desconto das concessões de rodovias federais apresentada na nota técnica n 39/GEROR/2013 anexa a resolução da Agência Nacional de Transportes Terrestre (ANTT) n 4.075/13, foi considerada para as concessões do primeiro estágio uma proporção do custo de captação de 26% para emissão de debêntures e 74% para financiamento de longo prazo nas condições propostos pelo BNDES. Desses 74% de financiamento BNDES, estimou-se em 70% os recursos diretos e em 30% os recursos indiretos. De acordo com o cálculo da ANTT e com o que foi verificado nos financiamentos recentes das concessões de aeroportos, a dívida indireta tende a apresentar um spread acima da TJLP de 5,3%. No caso das emissões de debêntures, o custo financeiro é ainda maior com os consórcios controladores dos aeroportos de Guarulhos e Viracopos emitindo debêntures com as respectivas taxas de 7,86% e 8,79%, ambos indexados ao IPCA. Ação proposta: Dado que a intenção demonstrada pela ANAC na Justificativa é de considerar o custo de financiamento efetivo das concessionárias de infraestrutura aeroportuária para estimar o custo de capital de terceiros, sugere-se a inclusão das emissões de debêntures e de repasses indiretos no cálculo do custo de capital de terceiros.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão será acatada parcialmente. Com

relação ao financiamento do BNDES, o percentual de repasses indiretos de 30% estimado pela ANTT pode ser observado também nos aeroportos de Guarulhos e de Brasília. Assim, considerando a informação apresentada na contribuição, a experiência da ANTT e a proporção de repasses indiretos em dois dos três aeroportos que utilizam tais recursos, a ANAC considerará que 30% do financiamento do BNDES são provenientes de recursos indiretos.

Por outro lado, a proporção de 26% considerada pela ANTT para o financiamento por meio de debêntures mostra-se muito elevada para as concessões de infraestrutura aeroportuária, além de ser incompatível com os contratos de financiamento de longo prazo contraídos pelas Concessionárias junto ao BNDES. Com efeito, a proporção de recursos provenientes da emissão de debêntures de Guarulhos e Viracopos (únicos aeroportos que se valeram destes recursos até agora) em relação aos repasses diretos do BNDES é de 25%. Considerando que a hipótese de que os repasses diretos do BNDES correspondem a 70% do financiamento feito pelo Banco, a proporção de recursos oriundos da emissão de debêntures representa 15% do total de financiamento das Concessionárias.

O custo do financiamento através de repasses indiretos considera, além da TJLP, o prêmio de risco de crédito, a remuneração da instituição financeira e o custo de intermediação financeira, nos valores observados atualmente nos contratos de financiamento das Concessionárias. Apesar de haver diferentes valores de remuneração da instituição financeira devido à percepção de risco de cada projeto, o impacto no valor final do WACC é pouco considerável, sendo portanto utilizada a maior taxa por conservadorismo. Também será utilizado o custo do financiamento por emissão de debêntures observado nos contratos já firmados. Pela mesma razão apresentada para o custo de financiamento indireto, consideraremos a maior taxa verificada para o custo de emissão de debêntures.

Desta forma, os valores considerados serão 5,00% para o custo real de financiamento através de repasses indiretos e 8,79% para o custo real de financiamento por emissão de debêntures.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Aeroportos Brasil Viracopos S.A. - Mauro Leitner Guimarães Filho

Organização: AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº 22

Dispositivo da minuta da resolução: Dispõe sobre os procedimentos e as taxas de desconto dos fluxos de caixa marginais a serem adotados nos processos de revisão extraordinária nos contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária federal. Contribuição: Como será concretizado o dever da ANAC de realizar processo decisório de acordo com os princípios da legalidade, impessoalidade, eficiência, moralidade e publicidade, assegurando o direito ao contraditório e à ampla defesa, como prescreve o art. 26 da Lei 11.182/05? A previsão legal de princípios é importante, mas também comporta muita subjetividade em sua aplicação. Por isso, cabe ao regulamento definir concretamente as condições de atuação administrativa em processos administrativos específicos, como será o de revisão extraordinária dos contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária. Isso implica normatizar pela via administrativa um procedimento propriamente dito, que delimite os órgãos internos nele atuantes, as hipóteses distintas de revisão extraordinária e os respectivos processamentos, as fases do contraditório das concessionárias, os prazos específicos a serem obedecidos, entre outros aspectos essenciais. Nesse sentido, apesar de a ementa da minuta da resolução enunciar que esta “dispõe sobre os procedimentos (...) a serem adotados no processo de revisão extraordinária”, a norma proposta não trouxe regras suficientes sobre o assunto. A resolução apenas prevê que (i) o procedimento de revisão extraordinária ocorrerá de ofício ou mediante solicitação da Concessionária (artigo 3º), (ii) o procedimento iniciado pela ANAC deverá ser comunicado à Concessionária (artigo 4º), (iii) será dada oportunidade à Concessionária de se manifestar no procedimento iniciado de ofício pela ANAC (artigo 4º, §1º), (iv) a ausência da manifestação da Concessionária no prazo consignado na comunicação, não inferior a 30 (trinta) dias, será considerada como concordância em relação ao mérito da proposta de revisão extraordinária apresentada pela ANAC (artigo 4º, §1º), (v) documentos necessários à instrução da revisão solicitado pela Concessionária devem ser apresentados (artigo 5º), (vi) é possível a realização de diligências e estudos (artigo 5º, 1º), (vii) a ANAC pode pedir a

elaboração de projeto básico à Concessionária, prévio ao processo de revisão extraordinária (artigo 6º). Regras essenciais de procedimento administrativo de revisão extraordinária não foram previstas, tais quais a definição dos momentos processuais em que será dada oportunidade de manifestação à Concessionária ou de produzir provas, o prazo para a análise do Poder Concedente, a consequência jurídica caso o prazo de 90 (noventa) dias estipulado pelo artigo 12 da Minuta de Resolução não for cumprido, algo suscitado inclusive no Parecer da Procuradoria Federal junto à ANAC (Parecer nº 103/2014/CMF/PF-ANAC/PGF/AGU/jelsn, pg. 10); o grau de publicidade que será dado ao processo de reequilíbrio, entre outros. A insegurança pel

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a norma proposta não visa estabelecer todos os procedimentos acerca do processo de revisão extraordinária. A experiência dos contratos de concessão de rodovias, os quais também utilizam fluxo de caixa marginal para manter o equilíbrio econômico-financeiro, mostra que os detalhes dos procedimentos de reequilíbrio econômico-financeiro variam consideravelmente de acordo com o evento que ensejou o processo, e dificilmente o responsável pelos cálculos conseguirá prever com exatidão quais serão os procedimentos adotados em cada caso.

Exatamente por isso, no caso da Agência Nacional de Transportes Terrestres, os detalhes associados aos cálculos não são apresentados na Resolução que regulamenta o tema, como pode ser observado na Resolução nº 3.651/ANTT, de 7 de abril de 2011.

Dessa forma, opta-se no momento por não regulamentar tais aspectos.

Por outro lado, ressalta-se que a normatização de procedimentos a serem adotados pelas unidades organizacionais da Agência (como, por exemplo, a definição dos responsáveis por cada etapa do processo de revisão extraordinária dentro da agência) não é feita por meio de Resolução.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Aeroportos Brasil Viracopos S.A. - Mauro Leitner Guimarães Filho

Organização: AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº 23

Dispositivo da minuta da resolução: Dispõe sobre os procedimentos e as taxas de desconto dos fluxos de caixa marginais a serem adotados nos processos de revisão extraordinária nos contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária federal. Contribuição: De acordo com a Instrução Normativa ANAC nº 61/2012, que estabelece os procedimentos gerais para realização de análise preliminar para proposição de atos normativos e decisórios no âmbito da ANAC, é requisito mínimo para a análise preliminar das proposições de atos normativos pela agência o preenchimento do formulário de análise para proposição de ato normativo, conforme aprovado pela Superintendência de Planejamento Institucional – SPI. A Instrução Normativa ANAC nº 61/2012 expressamente dispõe que o formulário tem por objetivos, entre outros, “suscitar as discussões de Análise de Impacto Regulatório no âmbito da atividade de regulação desempenhada pelas Superintendências finalísticas” e “documentar outras opções consideradas quando da edição de um ato normativo e decisório” (artigo 2º, §1º, III e IV). Como explica Patricia Pessoa Valente, análise de impacto regulatório (“AIR”) é “um procedimento ordenado de tomada de decisão no âmbito da atividade regulatória do Estado. Este procedimento baseia-se no uso sistemático de análises sobre os possíveis custos e benefícios de uma determinada decisão regulatória a partir de dados empíricos. Por isso, fala-se em um processo de tomada de decisão baseado em evidências observadas, quantificadas e sopesadas pelos agentes reguladores.” (Análise de Impacto Regulatório: Uma ferramenta à disposição do Estado. Belo Horizonte: Fórum, 2013, p. 31). Trata-se de medida que colabora para a concretização do dever de eficiência que possui a Administração Pública (artigo 37, caput, CF). Contudo, no âmbito do Processo ANAC nº 0058.018219/2014-11, que tem por objeto a proposta de resolução em tela, a ANAC respondeu o formulário de análise para proposição de ato normativo de maneira superficial e simplista, descumprindo as regras gerais para edição de atos normativos. As respostas da Agência são insuficientes para configurar uma análise de impacto regulatória e, portanto, inadequadas para motivar a edição

da norma. Na resposta à segunda pergunta do formulário, sobre as demais alternativas para resolução do problema identificado, qual seja, a lacuna dos contratos de concessão da infraestrutura aeroportuária no que diz respeito aos procedimentos e parâmetros para se proceder à revisão extraordinária, a ANAC limitou-se a apresentar soluções binárias e pouco elaboradas, não se comprometendo com a análise séria das opções regulatórias. Limitou-se às soluções de não publicar norma alguma ou publicá-la da forma como proposta, sem analisar as muitas outras alternativas existentes. Não foram considerados outros mecanismos ou procedimentos de revisão extraordinária, tais como metodologias diversas para o cálculo da taxa de desconto do fluxo de caixa marginal ou definiç

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que, conforme a Instrução Normativa nº 61, de 3 de julho de 2012, o Formulário de Análise para Proposição de Ato Normativo tem por objetivos:

§ 1º O formulário de que trata o caput tem por objetivos:

I - auxiliar a Diretoria na tomada de decisão quanto à edição de atos normativos e decisórios;

II - contribuir para a padronização dos procedimentos de normatização no âmbito das diversas áreas da Agência;

III - suscitar as discussões de Análise de Impacto Regulatório no âmbito da atividade de regulação desempenhada pelas Superintendências finalísticas;

IV - documentar outras opções consideradas quando da edição de um ato normativo e decisório;

V - explicitar qual problema pretende-se solucionar com a normatização; e

VI - construir um histórico acerca da origem da demanda e da natureza do processo normativo.

Note que se trata de um documento que tem como o objetivo auxiliar a instrução processual interna e a deliberação pela Diretoria, a quem cabe analisar a suficiência das informações

contidas no referido formulário.

Não obstante, o preenchimento do Formulário de Análise para Proposição de Ato Normativo observou o disposto na Instrução Normativa nº 61, de 3 de julho de 2012.

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| Nome: Aeroportos Brasil Viracopos S.A. - Mauro Leitner Guimarães Filho |
| Organização: AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A. |
| CONTRIBUIÇÃO Nº 24 |
| <p>Dispositivo da Justificativa Seção 3.5.5 Resultado Cálculo proposto da Taxa de Desconto do Fluxo de Caixa Marginal (Aeroporto de Viracopos). (Prêmio de Risco Brasil: 4,81% (7) Custo de Capital Próprio Nominal (1) + (5) + (6): 14,81% (8) Taxa de Inflação Americana: 2,76% (9) Custo Real de Capital Próprio $[1+(7)]/[1+(8)]-1$: 11,73% (10) Custo Nominal da Dívida: 11,28% (11) Taxa de Inflação Brasileira: 5,52% (12) Custo Real da Dívida $[1+(10)]/[1+(11)]-1$: 5,46% (13) Alíquota IRPJ + CSLL: 34% (14) Custo Real de Capital de Terceiros $[1-(13)]*(12)$: 3,60% (15) WACC (a)*(9) + (b)*(14): 8,02%</p> |
| RESPOSTA DA ANAC: |
| Esta contribuição apresenta o resultado das alterações propostas em outras contribuições que foram devidamente respondidas. |

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Aeroportos Brasil Viracopos S.A. - Mauro Leitner Guimarães Filho

Organização: AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº 25

Dispositivo da minuta da resolução: Dispõe sobre os procedimentos e as taxas de desconto dos fluxos de caixa marginais a serem adotados nos processos de revisão extraordinária nos contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária federal. Contribuição: O artigo 27 da Lei nº 11.182/2005, que cria a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, estabelece a obrigatoriedade de realização de audiência pública pela Agência Reguladora no caso de propositura ou alteração de atos normativos que afetem direitos de agentes econômicos, inclusive de trabalhadores do setor ou de usuários de serviços aéreos. Na acepção da Lei de Processo Administrativo Federal, audiência pública é o debate da matéria a ser decidida (artigo 32 da Lei nº 9.784/1999). Ou seja, a oralidade é característica marcante da audiência pública. Contudo, a sessão presencial para debates não foi prevista no âmbito da Audiência Pública nº 9/2014, sendo que o aviso publicado no Diário Oficial da União de 19 de maio de 2014 apenas prevê a consulta pública através do envio de contribuições por escrito, por meio de formulário eletrônico. Ressalta-se que a Procuradoria-Geral Federal junto à ANAC, no Parecer nº 103/2014/CMF/PF-ANAC/PGF/AGU/jelsn, fez menção à conveniência de se realizar audiência pública para editar a presente minuta de resolução (“em consonância com o procedimento dialético de edição e de alteração de normas previsto no artigo supratranscrito e nos próprios contratos de concessão, deverá a Agência, por meio de sua Diretoria Colegiada, anteriormente à edição da norma proposta, deliberar acerca da submissão da pretensão administrativa à audiência pública, hipótese em que deverá restar atendido o procedimento previsto na IN nº 18, de 2009.”, p. 12). Assim, recomenda-se a republicação do aviso de audiência pública com a definição de data, horário e local da sessão presencial para debates. Ação proposta: Republicar o aviso de audiência pública com a definição de data para sessão presencial de debates com a sociedade.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que não haverá sessão pública presencial. O disposto no artigo 27 da Lei nº 11.182/2005 foi cumprido em sua plenitude por meio da Audiência Pública nº 9/2014.

Com efeito, a ANAC submeteu a proposta de Resolução que dispõe sobre os procedimentos e as taxas de desconto dos fluxos de caixa marginais a serem adotados nos processos de revisão no dia 19 de maio de 2014, e estabeleceu como prazo final para o recebimento de contribuições o dia 18 de junho do mesmo ano. Posteriormente, atendendo o pleito feito pela ANEAA, a diretoria da ANAC concedeu dilação de prazo de 15 dias, deslocando o prazo final para o dia 3 de julho. Assim, o prazo total para recebimento de contribuições referentes à Audiência Pública nº 9/2014 foi de quarenta e cinco dias.

A título de comparação, a Audiência Pública nº 5/2013 que colheu contribuições referentes às minutas de Edital de Licitação, Contrato de Concessão e respectivos Anexos relativos à concessão da ampliação, manutenção e exploração do Aeroporto Internacional do Galeão e de Confins durou trinta dias.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Aeroportos Brasil Viracopos S.A. - Mauro Leitner Guimarães Filho

Organização: AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº 26

Anexo A taxa de desconto a ser utilizada nos fluxos de caixa marginais para efeito de reequilíbrio será de: I - 6,49% (seis inteiros e quarenta e nove centésimos por cento) para os aeroportos de Guarulhos, Viracopos, Brasília, Confins e Galeão, permanecendo em vigor citado valor até que seja realizada a 1a Revisão dos Parâmetros da Concessão, nos termos dos respectivos contratos; II - 7,07% (sete inteiros e sete centésimos por cento) para o Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, entrando em vigor no dia 1o de fevereiro de 2015, e assim permanecendo até que seja realizada a 2a Revisão dos Parâmetros da Concessão, nos termos do respectivo contrato. Contribuição: As taxas de desconto a serem utilizadas no fluxo de caixa marginal para efeito de revisão extraordinária foram previstas no anexo da minuta da resolução. Contudo, a metodologia para cálculo de tais taxas de desconto não foi prevista na resolução. Atenta para tal fato, a Procuradoria-Geral Federal manifestou-se no Parecer nº 103/2014/CMF/PF-ANAC/PGF/AGU/jelsn no sentido de opinar pela “avaliação quanto à concretização da ampla discussão pública da metodologia para cálculo da Taxa de Desconto do Fluxo de Caixa Marginal” (p. 12). Na Nota Técnica nº 22/2014/GERE/SER/ANAC, a Agência Reguladora afirmou que “o conteúdo da Nota Técnica fará parte da Justificativa que acompanhará a minuta de Resolução no processo de Audiência Pública.”. Contudo, apesar de a justificativa da minuta da resolução ter sido disponibilizada no âmbito da audiência pública, ela não terá força de norma caso a resolução seja aprovada. Assim, recomenda-se a inclusão da motivação prevista na justificativa da minuta de resolução em seu anexo. Ação proposta: Incluir no anexo da proposta de resolução a motivação prevista na sua justificativa.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece, primeiramente, que a metodologia de cálculo da taxa de desconto é objeto de ampla discussão pública, estando seu conteúdo integralmente

exposto na Justificativa que acompanha a minuta de Resolução no processo de Audiência Pública, conforme disposto na Nota Técnica nº 22/2014/GERE/SRE/ANAC, de 09 de abril de 2014. Não obstante, a ANAC informa que a metodologia de cálculo das taxas de desconto será publicada em documento a parte no site da ANAC.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Aeroportos Brasil Viracopos S.A. - Mauro Leitner Guimarães Filho

Organização: AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº 27

Dispositivo da minuta da resolução: Art. 2º A metodologia e os procedimentos de que trata esta Resolução visam compensar as perdas ou ganhos da Concessionária, devidamente comprovados, em virtude dos eventos elencados como riscos do Poder Concedente no contrato de concessão, desde que impliquem alteração relevante dos custos ou das receitas da Concessionária. §1º Para efeitos do disposto no caput, será considerada alteração relevante aquela que causar impacto líquido combinado superior a 5,5% (cinco inteiros e cinco décimos por cento) da receita bruta anual média referente aos 3 (três) exercícios anteriores ao início do processo de revisão extraordinária. Contribuição: (i) Mesmo que o pedido de revisão extraordinária possa ser feito a partir da acumulação de diferentes eventos causadores de desequilíbrio, a adoção do critério de impacto líquido superior a 5,5% da receita bruta como condição para que a Concessionária possa requerer a revisão extraordinária é inadequada, pois pode representar um valor significativo no fluxo de caixa do projeto. Uma eventual redução na geração de caixa sem a devida compensação pode inviabilizar investimentos, bem como comprometer metas de indicadores financeiros (covenants) pactuados com os financiadores. O principal indicador financeiro é o Índice de Cobertura do Serviço da Dívida (ICSD), que consiste, simplificada, na divisão do EBITDA pelo serviço da dívida. Esse indicador é calculado com base no fluxo dessas variáveis em um determinado período, que geralmente é anual ou semestral. Desta forma, na ocorrência de um desequilíbrio econômico-financeiro que não seja compensado no mesmo período, haverá uma alteração no EBITDA, afetando o cumprimento do ICSD. Para ilustrar por meio de uma simples simulação, verifica-se que, tomando por base informações do Relatório 4 - Avaliação Econômico-financeiro de Viracopos elaborado pela EBP, uma alteração relevante de 5,5% da receita bruta pode equivaler até 40% do lucro líquido do projeto ou 8% do EBITDA. (ii) Um segundo problema do §1º do artigo 2º é que, ao final da vigência do contrato de concessão, caso existam desequilíbrios que não alcancem conjuntamente o critério definido, não haverá

processo de recomposição. Entende-se ser necessário destacar que, ao final da vigência do contrato de concessão, qualquer desequilíbrio, independente do valor, terá a sua devida compensação garantida. Ação proposta: (i) Alterar o critério de definição de alteração relevante para um valor fixo. Sugere-se o valor de R\$ 5.000.000,00 (cinco milhões de reais), presente como valor relevante no artigo 10 do Estatuto Social da Concessionária: Art. 2º (...) §1º Para efeitos do disposto no caput, será considerada alteração relevante aquela que causar impacto combinado “superior a R\$5.000.000,00 (cinco milhões de reais),” (ii) Acrescentar um parágrafo ao artigo 2º para destacar o caso de desequilíbrio econômico-financeiro não recompensado ao final da vigência do contrato de conc

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a redação será alterada para permitir que a ANAC analise processos de Revisão Extraordinária que não impliquem necessariamente em impacto combinado superior ao estabelecido no §1º do art. 2º, a partir do início do penúltimo ano inicialmente estabelecido para o período de concessão.

Adicionalmente, conforme previsto no item 1.1 do Anexo 5 do Contrato de Concessão – Fluxo de Caixa Marginal, “o processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro será realizado de forma que seja nulo o valor presente líquido do Fluxo de Caixa Marginal projetado em razão do evento que ensejou a recomposição, considerando (i) os fluxos dos dispêndios marginais resultantes do evento que deu origem à recomposição; e (ii) os fluxos das receitas marginais resultantes do evento que deu origem à recomposição”.

Dessa forma, entende-se que, caso exista descolamento entre a data do início de um dos eventos elencados no CAPÍTULO V - Seção I do Contrato, e o momento da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro (por ex. na data da alteração das tarifas ou da contribuição fixa), os valores correspondentes aos eventuais ganhos ou perdas decorrentes de tais eventos terão sua base devidamente alterada, por meio da taxa de desconto, para a data do momento da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Assim, não há o que se falar em perda para a concessionária, devido a definição de alteração relevante presente no art. 2º.

Na verdade, considerando os próprios prazos estabelecidos no contrato e a complexidade relativa ao processo de revisão extraordinária (apresentação de relatório técnico ou laudo

pericial, apresentação de outros documentos solicitados pela ANAC, elaboração de projeção de demanda etc), não é razoável supor que a recomposição de eventual desequilíbrio se dará necessariamente simultaneamente à data do início de um dos eventos elencados no CAPÍTULO V - Seção I do Contrato. Logo, esse descolamento temporal, bem como eventuais impactos temporários nos indicadores da concessionária, pode ser considerado uma consequência das cláusulas contratuais.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Aeroportos Brasil Viracopos S.A. - Mauro Leitner Guimarães Filho

Organização: AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº 28

Dispositivo da minuta da resolução: Art. 3º A revisão extraordinária ocorrerá de ofício ou mediante solicitação da Concessionária. §1º Na análise do pedido de revisão extraordinária, a ANAC poderá considerar outros eventos alocados como risco do Poder Concedente, independentemente do fato que ensejou a solicitação pela Concessionária. §2º O processo de revisão extraordinária iniciado mediante solicitação da Concessionária poderá resultar em recomposição do equilíbrio econômico-financeiro a favor do Poder Concedente. Contribuição (i) O §1º do artigo 3º da minuta da resolução prevê que a ANAC poderá considerar outros eventos na análise do pedido de revisão extraordinária, além daqueles que ensejaram o pedido de revisão extraordinária. Já o §2º do artigo 3º possibilita que o processo de revisão iniciado pela Concessionária resulte em recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em favor do Poder Concedente. Contudo, tanto a consideração de outros eventos pela Agência como a possibilidade de o resultado se reverter contra o pleito da Concessionária são prejudiciais, pois soam como uma ameaça às concessionárias, servindo como desestímulo ao pleito de reequilíbrio econômico-financeiro, a despeito de ele constituir direito constitucional e legal (artigo 37, XXI, da Constituição Federal e artigos 9º, §§ 2º, 3º e 4º, e 10 da Lei nº 8.987/1995). Os dispositivos da resolução proposta permitem que a ANAC procure, na prática, anular o pleito de recomposição da Concessionária com a consideração de outros eventos. A previsão é de legalidade duvidosa, na medida em que tendente a suprimir o direito da Concessionária de ter seu pedido devidamente apreciado pela ANAC. O parecer da Procuradoria Federal junto à ANAC se limita a afirmar que “a Revisão Extraordinária, ainda que a pedido da Concessionária, [pode ter] resultado a ela favorável ou desfavorável, a depender [dos] eventos considerados pela Agência e das respectivas perdas ou ganhos deles advindos. Embora seja possível depreender tal resultado de todo o arcabouço jurídico incidente à espécie, verifica-se que tal possibilidade não restou expressamente consignada na minuta” (Parecer nº 103/2014/CMF/PF-ANAC/PGF/AGU/jelsn, pg. 6). Não apontou, contudo,

as razões concretas para tal convencimento. Não se discute a possibilidade de que o reequilíbrio resulte em recomposição em favor do Poder Concedente, algo ao qual a Procuradoria parece ter se referido. O que se questiona é a possibilidade de, em um processo iniciado com o objetivo de avaliar um pedido de recomposição em favor da Concessionária, alcançar-se o resultado oposto, inclusive com a consideração, amplamente discricionária pelo Poder Concedente, de outros eventos além dos suscitados no pedido da Concessionária. Em um mesmo processo administrativo, esse seria um resultado esdrúxulo, não obstante ele possa ocorrer em processo administrativo próprio, iniciado e vocacionado a produzir, na forma do Direito e com respeito às regras processuais, tal r

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o parágrafo 1º do art. 3º - que diz respeito à prerrogativa de a ANAC analisar concomitantemente outros eventos alocados como risco do Poder Concedente sempre que houver uma solicitação de Revisão Extraordinária por parte da Concessionária - busca racionalizar os processos de revisão extraordinária e evitar custos administrativos excessivos para a ANAC, dando concretude, assim, ao princípio constitucional da eficiência, segundo o qual, espera-se do agente do público que este seja o mais racional possível, no intuito de alcançar os melhores resultados na prestação dos serviços públicos

O princípio da eficiência, de acordo com Kildare Gonçalves, “relaciona-se com as normas da boa administração no sentido de que a Administração Pública, em todos os seus setores, deve concretizar suas atividades com vistas a extrair o maior número possível de efeitos positivos ao administrado, sopesando a relação custo-benefício, buscando a excelência de recursos, enfim, dotando de maior eficácia possível as ações do Estado”

Cumprе ressaltar ainda que nunca foi o objetivo da ANAC impedir que a Concessionária se manifeste na hipótese do parágrafo 1º do art. 3º e apresente argumentos que colaborem para o processo de revisão extraordinária. Dessa forma, com vistas a esclarecer este ponto, serão incluídos dois parágrafos no art. 3º, que passará a ter a seguinte redação:

Art. 3º. A Revisão Extraordinária ocorrerá de ofício ou mediante solicitação da Concessionária.

§1º Na análise do pedido de Revisão Extraordinária, a ANAC poderá considerar

outros eventos alocados como risco do Poder Concedente, independentemente do fato que ensejou a solicitação pela Concessionária.

§2º Eventual inclusão de outros eventos alocados como risco do Poder Concedente deverá ser objeto de comunicação à Concessionária.

§3º A ausência de manifestação da Concessionária no prazo consignado na comunicação, que não poderá ser inferior a 30 (trinta) dias, será considerada como concordância em relação ao mérito da proposta da ANAC.

§4º O processo de Revisão Extraordinária iniciado mediante solicitação da Concessionária poderá resultar em recomposição do equilíbrio econômico-financeiro a favor do Poder Concedente.

Adicionalmente, conforme previsto no item 1.1 do Anexo 5 do Contrato de Concessão – Fluxo de Caixa Marginal, “o processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro será realizado de forma que seja nulo o valor presente líquido do Fluxo de Caixa Marginal projetado em razão do evento que ensejou a recomposição, considerando (i) os fluxos dos dispêndios marginais resultantes do evento que deu origem à recomposição; e (ii) os fluxos das receitas marginais resultantes do evento que deu origem à recomposição”.

Dessa forma, entende-se que, caso exista descolamento entre a data do início de um dos eventos elencados no CAPÍTULO V - Seção I do Contrato, e o momento da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro (por ex. na data da alteração das tarifas ou da contribuição fixa), os valores correspondentes aos eventuais ganhos ou perdas decorrentes de tais eventos terão sua base devidamente alterada, por meio da taxa de desconto, para a data do momento da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Assim, não há o que se falar em perda para a concessionária decorrente de uma não recomposição do equilíbrio econômico-financeiro na mesma data em que se verifica um determinado desequilíbrio.

Na verdade, considerando os próprios prazos estabelecidos no contrato e a complexidade relativa ao processo de revisão extraordinária (apresentação de relatório técnico ou laudo pericial, apresentação de outros documentos solicitados pela ANAC, elaboração de projeção de demanda etc), não é razoável supor que a recomposição de eventual desequilíbrio se dará necessariamente simultaneamente à data do início de um dos eventos elencados no

CAPÍTULO V - Seção I do Contrato.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Aeroportos Brasil Viracopos S.A. - Mauro Leitner Guimarães Filho

Organização: AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº 29

Dispositivo da minuta da resolução: Art. 5º O pedido de revisão extraordinária formulado pela Concessionária deverá ser instruído com: I - relatório técnico ou laudo pericial, que demonstre o impacto financeiro, verificado e/ou projetado, em decorrência do evento; II - todos os documentos necessários à demonstração do cabimento do pleito; e III - outros documentos solicitados pela ANAC, assim como laudos econômicos específicos, elaborados por entidades independentes contratadas pela Concessionária a pedido da ANAC. §1º Todos os custos com diligências e estudos necessários à plena instrução do pedido correrão por conta da Concessionária, ainda que decorrentes de determinações da ANAC. §2º A Concessionária deverá disponibilizar, de maneira organizada e objetiva, todas as premissas, informações, documentos e cálculos necessários para a replicação dos resultados apresentados. §3º As demonstrações do impacto financeiro deverão estar de acordo com as leis, normas tributárias e contábeis. §4º A inobservância do disposto no artigo implicará em indeferimento do pedido de revisão extraordinária e extinção do processo, não impedindo novo pleito referente ao mesmo evento. Contribuição: (i) A fim de se garantir a eficiência processual e de reduzir o número de processos de revisão a serem instaurados, recomenda-se que se exclua a disposição que permite à ANAC indeferir o pedido de revisão extraordinária no caso em que julgue insuficientes os documentos apresentados para instruir o processo de revisão (§ 4º do artigo 5º). Trata-se de regra que produz o efeito de dificultar a revisão extraordinária pleiteada pela Concessionária. Trata-se de medida ineficiente, pois a Agência dispõe de meios para solicitar outros documentos que julgue necessários à apreciação do pleito, ao invés de arquivá-lo (artigo 5º, III). Essa é uma prática mais condizente com o dever de eficiência da administração pública (art. 37, caput, CF), que garantiria a almejada celeridade do processo de revisão extraordinária, constante do artigo 12 da minuta de resolução, quando prevê que o procedimento de recomposição deverá ser concluído, em regra, em 90 (noventa) dias. Regra com esse teor foi prevista na Resolução ANTAQ nº

3220/2014, que estabelece procedimentos para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de arrendamento de áreas e instalações portuárias nos portos organizados: Resolução nº 3220 – ANTAQ/2014: “Art. 8º A arrendatária ou o poder concedente poderão solicitar a revisão contratual para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro nos casos em que vierem a se materializar quaisquer dos riscos expressamente assumidos pelo poder concedente, nos termos previstos no contrato de arrendamento e com reflexos econômico-financeiros para alguma das partes. (...) § 2º O pedido de revisão contratual formulado pela arrendatária deverá ser instruído com: (...) II - todos os documentos necessários à demonstração do cabimento do pleito, sem prejuízo da po

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão será parcialmente acatada. O §4º do art. 5º será alterado, conforme a sugestão de permitir a adequação e a complementação dos documentos apresentados para instrução do processo de revisão extraordinária será acatada.

Adicionalmente, ressalta-se que a norma proposta não visa estabelecer todos os procedimentos acerca do processo de revisão extraordinária. A experiência dos contratos de concessão de rodovias, os quais também utilizam fluxo de caixa marginal para manter o equilíbrio econômico-financeiro, mostra que os detalhes dos procedimentos de reequilíbrio econômico-financeiro variam consideravelmente de acordo com o evento que ensejou o processo, e dificilmente o responsável pelos cálculos conseguirá prever com exatidão quais serão os procedimentos adotados em cada caso.

Exatamente por isso, no caso da Agência Nacional de Transportes Terrestres, os detalhes associados aos cálculos não são apresentados na Resolução que regulamenta o tema, como pode ser observado na Resolução nº 3.651/ANTT, de 7 de abril de 2011.

Dessa forma, opta-se no momento por não regulamentar tais aspectos.

Por outro lado, ressalta-se que a normatização de procedimentos a serem adotados pelas unidades organizacionais da Agência (como, por exemplo, a definição dos responsáveis por cada etapa do processo de revisão extraordinária dentro da agência) não é feita por meio de

Resolução.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Aeroportos Brasil Viracopos S.A. - Mauro Leitner Guimarães Filho

Organização: AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº 30

Dispositivo da minuta da resolução: Art 5º § 1º Art. 5º O pedido de revisão extraordinária formulado pela Concessionária deverá ser instruído com: (...) §1º Todos os custos com diligências e estudos necessários à plena instrução do pedido correrão por conta da Concessionária, ainda que decorrentes de determinações da ANAC. Contribuição: Tendo em vista que os custos com diligências e estudos necessários para instruir o processo de revisão extraordinária podem ser significativos, desconsiderar a sua inclusão nos cálculos da revisão poderá inviabilizar o processo, dado às incertezas quanto ao valor final desses custos. Recomenda-se a inclusão dos custos com diligências e estudos no cálculo do fluxo de dispêndio marginal. Ação proposta: Incluir o §5º no artigo 5º: Art. 5º (...) “§5º Os custos referidos no §1º serão incluídos no cálculo do fluxo de dispêndio marginal no processo de revisão extraordinária.”

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o texto objeto da contribuição não apresenta inovação em relação ao texto presente nos Contratos de Concessão. Neste sentido, a proposta apresentada na contribuição conflita com o dispositivo contratual correspondente.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Aeroportos Brasil Viracopos S.A. - Mauro Leitner Guimarães Filho

Organização: AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº 31

Dispositivo da minuta da resolução: Art. 6º Na hipótese de novos investimentos ou serviços solicitados pela ANAC e não previstos no contrato, a ANAC poderá requerer à Concessionária, previamente ao processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, a elaboração do projeto básico das obras e serviços, considerando que: §1º O referido projeto básico deverá conter todos os elementos necessários à precificação do investimento e às estimativas do impacto da obra sobre as receitas da Concessionária, segundo as melhores práticas e critérios de mercado, tudo de acordo com as normas técnicas e diretivas eventualmente estabelecidas pela ANAC sobre o assunto; e §2º A ANAC estabelecerá o valor limite do custo dos projetos e estudos a serem considerados para efeito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Contribuição: O artigo 6º da minuta da resolução prevê que, na hipótese de novos investimentos ou serviços solicitados pela ANAC e não previstos no contrato, a Agência poderá requerer à Concessionária a elaboração do projeto básico das obras e serviços. Mas a minuta da resolução é omissa quanto à hipótese de alterações do orçamento para abarcar as diferenças entre o projeto básico e o projeto executivo. Tendo em vista a possibilidade de tais alterações em um contexto de imediata assunção dos ativos existentes após a assinatura do contrato e rápida evolução das obras após a definição do projeto básico, é necessário que estes valores sejam incluídos no fluxo de caixa no qual a nova obra ou serviço estiver previsto, para o fim de garantir uma fiel projeção dos custos e, conseqüentemente, o reequilíbrio na exata medida do desequilíbrio. Neste sentido, sugere-se a incorporação na minuta do previsto no §1º do artigo 3º da Resolução ANTT nº 3651/2011, na redação dada pela Resolução ANTT nº 4339/2014: “Art. 3º Para fins de determinação dos fluxos dos dispêndios marginais serão utilizados os critérios definidos nos incisos I e II a seguir para definir o valor das obras e serviços resultantes do evento que deu causa ao reequilíbrio. (NR) (...) §1º Eventuais ajustes no orçamento, decorrentes de diferenças entre o projeto básico e o projeto executivo, desde que aprovadas pela ANTT, devem ser feitos no fluxo de

caixa no qual a obra estiver prevista. §2º Eventuais complementações necessárias no orçamento aprovado, quando autorizadas pela ANTT, devem ser feitas no fluxo de caixa no qual a obra estiver prevista.” Ação proposta: Incluir os §§3º e 4º no artigo 6º: Art. 6º (...) “§3º Eventuais ajustes no orçamento, decorrentes de diferenças entre o projeto básico e o projeto executivo, desde que aprovadas pela ANAC, devem ser feitos no fluxo de caixa no qual a obra ou serviço estiver prevista. §4º Eventuais complementações necessárias no orçamento aprovado, quando autorizadas pela ANAC, devem ser feitas no fluxo de caixa no qual a obra estiver prevista.”

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o texto objeto da contribuição não apresenta inovação em relação ao texto presente nos Contratos de Concessão. Adicionalmente, a proposta apresentada na contribuição conflita com a cláusula 2.1.2. do Anexo V do Contrato de Concessão: "2.1.2. A revisão a ser realizada pela ANAC poderá considerar ainda outras informações reais apuradas durante a vigência da Concessão para substituir variáveis estimadas na elaboração do Fluxo de Caixa Marginal, vedada a alteração dos valores estimados para os investimentos, custos e despesas considerados nos fluxos dos dispêndios marginais".

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Aeroportos Brasil Viracopos S.A. - Mauro Leitner Guimarães Filho

Organização: AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº 32

Dispositivo da minuta da resolução: Art.6º §2º Art. 6º Na hipótese de novos investimentos ou serviços solicitados pela ANAC e não previstos no contrato, a ANAC poderá requerer à Concessionária, previamente ao processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, a elaboração do projeto básico das obras e serviços, considerando que: (...) §2º A ANAC estabelecerá o valor limite do custo dos projetos e estudos a serem considerados para efeito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Contribuição: O valor limite dos custos dos projetos e estudos a serem considerados para efeito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro a ser estabelecido pela ANAC deve também ser aceito pela Concessionária, caso contrário um investimento novo fora do previsto em contrato poderá não ser feito. Recomenda-se que o §2º do artigo 6º preveja a anuência da Concessionária, que deverá atestar a viabilidade de realizar os estudos pelo valor limite estabelecido. Ação proposta: Alterar o §2º do artigo 6º: Art. 6º (...) §2º A ANAC estabelecerá o valor limite, "que dependerá do avada Concessionária", do custo dos projetos e estudos que serão considerados para efeito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o texto objeto da contribuição não apresenta inovação em relação ao texto presente nos Contratos de Concessão. Adicionalmente, a proposta apresentada na contribuição conflita com a seguinte cláusula do Contrato de Concessão (ao texto está presente em todos os Contratos, mas a numeração pode variar): "a ANAC estabelecerá o valor limite do custo dos projetos e estudos a serem considerados para efeito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro".

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Aeroportos Brasil Viracopos S.A. - Mauro Leitner Guimarães Filho

Organização: AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº 33

Dispositivo da minuta da resolução: Art.7º,§ 1º Art. 7º Para recomposição do reequilíbrio econômico-financeiro será elaborado um fluxo de caixa marginal para cada evento gerador do desequilíbrio econômico-financeiro do contrato, a fim de calcular a compensação financeira que anule os impactos positivos ou negativos do evento que ensejou o desequilíbrio, de modo que o valor presente líquido do fluxo de caixa do evento seja nulo. §1º O fluxo de caixa marginal considerará: I - os fluxos dos dispêndios marginais resultantes do evento que deu origem à recomposição; e II - os fluxos das receitas marginais resultantes do evento que deu origem à recomposição. Contribuição: O §1º do artigo 7º prevê que tanto o fluxo de dispêndios marginais, quanto ao o fluxo de receitas marginais são resultantes do EVENTO que deu origem à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Isto pode causar dúvidas quanto à estruturação do fluxo de caixa marginal. No caso da Resolução ANTT nº 3651/2011, por exemplo, em seu artigo 2º, enquanto o fluxo de DESPESAS marginais é resultante do EVENTO que deu origem à recomposição, o fluxo de RECEITAS marginais é resultante da RECOMPOSIÇÃO do equilíbrio econômico financeiro. Desta forma, por um lado, fica caracterizado o evento gerador do desequilíbrio e, por outro, o evento responsável por reequilibrar o contrato. Recomenda-se que o inciso II seja alterado nos moldes do previsto na Resolução ANTT nº 3651/2011. Ação proposta: Modificar a redação §1º do artigo 7º: Art. 7º (...) §1º O fluxo de caixa marginal considerará: I - os fluxos dos dispêndios marginais resultantes do evento que deu origem à recomposição; e II - os fluxos das receitas marginais resultantes da “recomposição do equilíbrio econômico-financeiro”.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o texto objeto da contribuição não apresenta inovação em relação ao texto presente nos Contratos de Concessão. Neste sentido, a

proposta apresentada na contribuição conflita com o dispositivo contratual correspondente.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Aeroportos Brasil Viracopos S.A. - Mauro Leitner Guimarães Filho

Organização: AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº 34

Dispositivo da minuta da resolução: Art 7º, § 3º Art. 7º Para recomposição do reequilíbrio econômico-financeiro será elaborado um fluxo de caixa marginal para cada evento gerador do desequilíbrio econômico-financeiro do contrato, a fim de calcular a compensação financeira que anule os impactos positivos ou negativos do evento que ensejou o desequilíbrio, de modo que o valor presente líquido do fluxo de caixa do evento seja nulo. (...) §3º Para fins de determinação dos fluxos dos dispêndios marginais serão utilizados critérios de mercado para estimar o valor dos investimentos, custos e despesas resultantes do evento que deu causa ao reequilíbrio. Contribuição: O §3º do artigo 7º prevê que a determinação dos fluxos dos dispêndios marginais será feita a partir de estimativas de investimentos, custos e despesas. Entretanto, essa definição não contempla a possibilidade de desequilíbrio econômico-financeiro resultante de uma frustração de receita, como, por exemplo, no caso de uma redução unilateral do teto das tarifas a serem cobradas pela Concessionária, por força de alteração regulatória. Nesse caso, os fluxos de dispêndios marginais serão calculados a partir da alteração na receita da Concessionária, sem necessariamente ter-se que estimar valores para investimentos, custos e despesas. Tendo isso em vista, entende-se ser imprescindível a inclusão do termo “frustração de receitas por fato atribuível ao Poder Concedente” como uma das variáveis determinantes de fluxos de dispêndios marginais. Ação proposta: Alterar a redação do §3º do artigo 7º: Art. 7º (...) §3º Para fins de determinação dos fluxos dos dispêndios marginais serão utilizados critérios de mercado para estimar o valor dos investimentos, custos e despesas resultantes do evento que deu causa ao reequilíbrio, “bem como da frustração de receitas por fato atribuível ao Poder Concedente.”

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a alteração proposta não será acatada. O

exemplo levantado na contribuição, “uma redução unilateral do teto das tarifas”, se trata de um caso que se enquadraria como um “fluxo de receita marginal resultante do evento que deu origem à recomposição”. O parágrafo §3º do art. 7º se refere a forma de determinação dos fluxos dos dispêndios marginais, que, por definição, não pode ser feita considerando “frustração de receitas” como proposto.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Aeroportos Brasil Viracopos S.A. - Mauro Leitner Guimarães Filho

Organização: AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº 35

Dispositivo da minuta da resolução: Art. 7º Para recomposição do reequilíbrio econômico-financeiro será elaborado um fluxo de caixa marginal para cada evento gerador do desequilíbrio econômico-financeiro do contrato, a fim de calcular a compensação financeira que anule os impactos positivos ou negativos do evento que ensejou o desequilíbrio, de modo que o valor presente líquido do fluxo de caixa do evento seja nulo. (...) §6º A projeção de demanda mencionada no §5º deste artigo será elaborada pela Concessionária e submetida à aprovação da ANAC, que poderá optar por uso de projeção própria, observados os critérios fixados no respectivo contrato. Contribuição: O Contrato de Concessão estabelece que a projeção de demanda utilizada para determinar os fluxos das receitas marginais será elaborada pela Concessionária e submetida à aprovação da ANAC, que poderá optar por uso de projeção própria, observados os critérios fixados no respectivo contrato. Tendo em vista que o item 2.1.5 do Anexo 2 do Contrato de Concessão dos Aeroportos de Guarulhos, Brasília, Viracopos, Confins e Galeão - Plano de Exploração Aeroportuária (PEA) prevê que a demanda prevista é aquela projetada no Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI), recomenda-se que o §6º do art. 7º seja modificado, especificando-se que a projeção utilizada pela ANAC siga o previsto naquele documento. Ação proposta: Modificar o §6º do artigo 7º: Art. 7º (...) §6º A projeção de demanda mencionada no §5º deste artigo será elaborada pela Concessionária e submetida à aprovação da ANAC, que poderá optar pelo uso de projeção própria, observados os critérios fixados no “Plano de Gestão da Infraestrutura – PGI.”

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a alteração proposta não será acatada. A previsão de demanda projetada para fins de determinação dos fluxos das receitas marginais possui regras específicas definidas no Anexo V dos Contratos de Concessão que não

coincidem como os dispositivos que tratam da apresentação do Plano de Gestão da Infraestrutura. Além disso, as previsões de demanda para fins de determinação dos fluxos das receitas marginais podem ser feitas após a constatação de uma demanda real diferente da constante na projeção do PGI.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Aeroportos Brasil Viracopos S.A. - Mauro Leitner Guimarães Filho

Organização: AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº 36

Dispositivo da minuta da resolução: Art. 9º, inciso III Art. 9º A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro ocorrerá: (...) III - conforme indicação da ANAC, nos demais casos.
Contribuição: O inciso III do artigo 9º dispõe que a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro ocorrerá conforme indicação da ANAC, nos demais casos não previstos nos incisos I e II. Trata-se de previsão unilateral, que concede poderes decisórios à ANAC no âmbito da revisão extraordinária sem que sejam delineados os parâmetros para o seu exercício. Entende-se ser necessário manter a igualdade entre a ANAC e concessionária nas regras previstas na minuta de resolução. Ação proposta: Modificar o inciso III do §9º: Art. 9º (...) III - mediante comum acordo entre ANAC e Concessionária, nos demais casos.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que suas decisões como Poder Concedente devem ser motivadas e embasadas legalmente, sendo que será sempre garantido à Concessionária o direito de se manifestar.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Aeroportos Brasil Viracopos S.A. - Mauro Leitner Guimarães Filho

Organização: AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº 37

Dispositivo da minuta da resolução: Art. 10. Para cada processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em que tenha sido adotada uma projeção de demanda, a ANAC realizará periodicamente a revisão dos respectivos fluxos das receitas marginais para ajustar os dados da projeção de demanda aos dados reais apurados durante a vigência da concessão. O artigo 10 parece tratar do mesmo tema abordado pelo o artigo. 7º, §5º, porém a redação não está clara. Entendemos ser necessário um esclarecimento antes de qualquer proposta de alteração. Ação proposta: Esclarecer se o artigo 10 trata somente da revisão da projeção de demanda utilizada para calcular os fluxos de receitas marginais.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o art. 10 de minuta proposta detalha os procedimentos de revisão das estimativas de demanda do Fluxo de Caixa Marginal (FCM), enquanto o artigo. 7º, §5º trata da estimativa feita quando da elaboração do FCM.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Aeroportos Brasil Viracopos S.A. - Mauro Leitner Guimarães Filho

Organização: AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº 38

Dispositivo da minuta da resolução: Art. 10. § 4º Art. 10. Para cada processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em que tenha sido adotada uma projeção de demanda, a ANAC realizará periodicamente a revisão dos respectivos fluxos das receitas marginais para ajustar os dados da projeção de demanda aos dados reais apurados durante a vigência da concessão. (...) §4º Na revisão a ser realizada pela ANAC, deverá ser mantida a taxa de desconto vigente da concessão para substituir variáveis originalmente utilizadas no fluxo de caixa marginal projetado em razão da recomposição, calculada conforme estabelecido em contrato. Contribuição: O §4º do artigo 10 estabelece que a taxa de desconto a ser utilizada em um processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro será a “taxa de desconto vigente da concessão”. A taxa de desconto, ao longo de uma concessão, pode ser alterada em função de diversas variáveis. No entanto, em um processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, deve-se utilizar somente a taxa de desconto calculada no momento do reequilíbrio. Sugerimos excluir o §4º do artigo 10, pois a questão já está regulada pelo item 2.1.3 do Anexo 5 do Contrato de Concessão, que dispõe que “na revisão a ser realizada pela ANAC, deverá ser mantida a Taxa de Desconto originalmente utilizada no Fluxo de Caixa Marginal projetado em razão da recomposição, calculada na Revisão dos Parâmetros da Concessão imediatamente anterior à ocorrência do evento.”. Ação proposta: Excluir o § 4º do artigo 10.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o texto da minuta será alterado de maneira a refletir claramente o disposto no Contrato de Concessão.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Aeroportos Brasil Viracopos S.A. - Mauro Leitner Guimarães Filho

Organização: AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº 39

Dispositivo da minuta da resolução: Art. 12. O procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da concessão deverá ser concluído em prazo não superior a 90 (noventa) dias, ressalvada as hipóteses, devidamente justificadas, em que seja necessária a prorrogação do prazo. Contribuição: (i) O artigo 12 estabelece o prazo de 90 (noventa) dias para a conclusão do procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da concessão, ressalvando a prorrogação do prazo em hipóteses necessárias, devidamente justificadas. Contudo, não está claro o termo inicial da contagem deste prazo. Propõe-se que, caso o processo de revisão extraordinária seja instaurado de ofício pela ANAC, seja considerada a data da comunicação à Concessionária; já no caso de revisão extraordinária solicitada pela Concessionária, que seja considerada a data de instauração do processo pela ANAC como início do processo de revisão extraordinária. (ii) A minuta da resolução não estabelece a consequência jurídica na hipótese de o prazo previsto no artigo 12 não ser cumprido. No Parecer nº 103/2014/CMF/PF-ANAC/PGF/AGU/jelsn, a Procuradoria-Geral Federal atentou para esta omissão (“o art. 12 reproduz a regra contratual referente ao prazo máximo de 90 (noventa) dias para conclusão do procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da concessão, sem, contudo, atribuir quaisquer consequências administrativas ao seu descumprimento”, p. 10). Todavia, a ANAC não considerou tal observação na Nota Técnica nº 22/2014/GERE/SER/ANAC, em que comentou as demais recomendações da Procuradoria-Geral Federal. Propõe-se a inclusão de dispositivo no sentido de se presumir acolhido o pleito de revisão extraordinária proposto pela Concessionária no caso de a ANAC não cumprir o prazo de 90 (noventa) dias estipulado pelo artigo 12, para o fim de garantir a celeridade do procedimento por ambas as partes. Salienta-se que a Concessionária já está vinculada ao prazo menor, de 30 (trinta) dias para manifestar-se (artigo 4º, parágrafo único), sendo razoável que a ANAC também esteja sujeita a prazo, sob pena de anuência presumida. Já na hipótese de o processo ter sido instaurado pelo Poder Concedente,

sugere-se a inclusão de dispositivo correspondente, atribuindo consequências à extrapolação do prazo, seja pelo arquivamento seja pela imposição do ônus de justificar a sua continuidade. Medida semelhante está prevista na Resolução ANTAQ nº 3.220/2014: “Art. 12 (...) §2º. Na extrapolação do prazo previsto no caput, o poder concedente deverá se manifestar quanto à continuidade do procedimento e justificar caso o pedido seja negado.”

Ação proposta: Incluir os §§1º, 2º, 3º e 4º no artigo 12: Art. 12 (...) “§1º Caso o processo de revisão extraordinária seja instaurado de ofício pela ANAC, será considerada a data da comunicação à Concessionária como termo inicial da revisão extraordinária, para fins de contagem do prazo previsto no caput. §2º Caso a revisão extraordinária

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o artigo 12º da Minuta da Resolução não apresenta inovação em relação ao texto presente nos Contratos de Concessão. Adicionalmente, ressalta-se que a norma proposta não visa estabelecer todos os procedimentos acerca do processo de revisão extraordinária. A experiência dos contratos de concessão de rodovias, os quais também utilizam fluxo de caixa marginal para manter o equilíbrio econômico-financeiro, mostra que os detalhes dos procedimentos de reequilíbrio econômico-financeiro variam consideravelmente de acordo com o evento que ensejou o processo, e dificilmente o responsável pelos cálculos conseguirá prever com exatidão quais serão os procedimentos adotados em cada caso.

Exatamente por isso, no caso da Agência Nacional de Transportes Terrestres, os detalhes associados aos cálculos não são apresentados na Resolução que regulamenta o tema, como pode ser observado na Resolução nº 3.651/ANTT, de 7 de abril de 2011.

Dessa forma, opta-se no momento por não regulamentar tais aspectos.

Por outro lado, ressalta-se que a normatização de procedimentos a serem adotados pelas unidades organizacionais da Agência (como, por exemplo, a definição dos responsáveis por cada etapa do processo de revisão extraordinária dentro da agência) não é feita por meio de Resolução.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Aeroportos Brasil Viracopos S.A. - Mauro Leitner Guimarães Filho

Organização: AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº 40

Dispositivo da minuta da resolução: Art. 2 § 3º Contraria o dispositivo do art. 5º e art. 37 da XXI da Constituição Federal e art. 4º e art 9º da Lei federal 8.987/95, art 2º da Lei federal 9784/99. Sugestão: Excluir o §3º do Art. 2º

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que os dispositivos propostos estão em acordo com a Constituição Federal e a legislação vigente. Ressalta-se, ainda, que a contribuição afirma que a norma contraria dispositivos constitucionais e legais, porém, não apresenta argumentos que sustentem a afirmação.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Aeroportos Brasil Viracopos S.A. - Mauro Leitner Guimarães Filho

Organização: AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº 41

Dispositivo da minuta da resolução: Art. 3 § 1º Contraria o dispositivo do art. 5º e art. 37 da XXI da Constituição Federal e art. 4º e art 9º da Lei federal 8.987/95, art 2º da Lei federal 9784/99. Sugestão: Excluir o §1º do Art. 3º

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o parágrafo 1º do art. 3º - que diz respeito à prerrogativa de a ANAC analisar concomitantemente outros eventos alocados como risco do Poder Concedente sempre que houver uma solicitação de Revisão Extraordinária por parte da Concessionária - busca racionalizar os processos de revisão extraordinária e evitar custos administrativos excessivos para a ANAC, dando concretude, assim, ao princípio constitucional da eficiência, segundo o qual, espera-se do agente do público que este seja o mais racional possível, no intuito de alcançar os melhores resultados na prestação dos serviços públicos

O princípio da eficiência, de acordo com Kildare Gonçalves, “relaciona-se com as normas da boa administração no sentido de que a Administração Pública, em todos os seus setores, deve concretizar suas atividades com vistas a extrair o maior número possível de efeitos positivos ao administrado, sopesando a relação custo-benefício, buscando a excelência de recursos, enfim, dotando de maior eficácia possível as ações do Estado”

Cumprе ressaltar ainda que nunca foi o objetivo da ANAC impedir que a Concessionária se manifeste na hipótese do parágrafo 1º do art. 3º e apresente argumentos que colaborem para o processo de revisão extraordinária. Dessa forma, com vistas a esclarecer este ponto, serão incluídos dois parágrafos no art. 3º, que passará a ter a seguinte redação:

Art. 3º. A Revisão Extraordinária ocorrerá de ofício ou mediante solicitação da Concessionária.

§1º Na análise do pedido de Revisão Extraordinária, a ANAC poderá considerar outros eventos alocados como risco do Poder Concedente, independentemente do fato que ensejou a solicitação pela Concessionária.

§2º Eventual inclusão de outros eventos alocados como risco do Poder Concedente deverá ser objeto de comunicação à Concessionária.

§3º A ausência de manifestação da Concessionária no prazo consignado na comunicação, que não poderá ser inferior a 30 (trinta) dias, será considerada como concordância em relação ao mérito da proposta da ANAC.

§4º O processo de Revisão Extraordinária iniciado mediante solicitação da Concessionária poderá resultar em recomposição do equilíbrio econômico-financeiro a favor do Poder Concedente.

Adicionalmente, conforme previsto no item 1.1 do Anexo 5 do Contrato de Concessão – Fluxo de Caixa Marginal, “o processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro será realizado de forma que seja nulo o valor presente líquido do Fluxo de Caixa Marginal projetado em razão do evento que ensejou a recomposição, considerando (i) os fluxos dos dispêndios marginais resultantes do evento que deu origem à recomposição; e (ii) os fluxos das receitas marginais resultantes do evento que deu origem à recomposição”.

Dessa forma, entende-se que, caso exista descolamento entre a data do início de um dos eventos elencados no CAPÍTULO V - Seção I do Contrato, e o momento da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro (por ex. na data da alteração das tarifas ou da contribuição fixa), os valores correspondentes aos eventuais ganhos ou perdas decorrentes de tais eventos terão sua base devidamente alterada, por meio da taxa de desconto, para a data do momento da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Assim, não há o que se falar em perda para a concessionária decorrente de uma não recomposição do equilíbrio econômico-financeiro na mesma data em que se verifica um determinado desequilíbrio.

Na verdade, considerando os próprios prazos estabelecidos no contrato e a complexidade relativa ao processo de revisão extraordinária (apresentação de relatório técnico ou laudo pericial, apresentação de outros documentos solicitados pela ANAC, elaboração de projeção de demanda etc), não é razoável supor que a recomposição de eventual desequilíbrio se dará necessariamente simultaneamente à data do início de um dos eventos elencados no

CAPÍTULO V - Seção I do Contrato.

Ressalta-se, ainda, que a contribuição afirma que a norma contraria dispositivos constitucionais e legais, porém, não apresenta argumentos que sustentem a afirmação.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Aeroportos Brasil Viracopos S.A. - Mauro Leitner Guimarães Filho

Organização: AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº 42

Dispositivo da minuta da resolução: Art. 3 § 2º Contraria o dispositivo do art. 5º e art. 37 da XXI da Constituição Federal e art. 4º e art 9º da Lei federal 8.987/95, art 2º da Lei federal 9784/99. Sugestão: Dispositivo da minuta da resolução: Art. 2 § 3º Contraria o dispositivo do art. 5º e art. 37 da XXI da Constituição Federal e art. 4º e art 9º da Lei federal 8.987/95, art 2º da Lei federal 9784/99. Sugestão: Excluir o §2º do Art. 3º

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o parágrafo 1º do art. 3º - que diz respeito à prerrogativa de a ANAC analisar concomitantemente outros eventos alocados como risco do Poder Concedente sempre que houver uma solicitação de Revisão Extraordinária por parte da Concessionária - busca racionalizar os processos de revisão extraordinária e evitar custos administrativos excessivos para a ANAC, dando concretude, assim, ao princípio constitucional da eficiência, segundo o qual, espera-se do agente do público que este seja o mais racional possível, no intuito de alcançar os melhores resultados na prestação dos serviços públicos

O princípio da eficiência, de acordo com Kildare Gonçalves, “relaciona-se com as normas da boa administração no sentido de que a Administração Pública, em todos os seus setores, deve concretizar suas atividades com vistas a extrair o maior número possível de efeitos positivos ao administrado, sopesando a relação custo-benefício, buscando a excelência de recursos, enfim, dotando de maior eficácia possível as ações do Estado”

Cumprе ressaltar ainda que nunca foi o objetivo da ANAC impedir que a Concessionária se manifeste na hipótese do parágrafo 1º do art. 3º e apresente argumentos que colaborem para o processo de revisão extraordinária. Dessa forma, com vistas a esclarecer este ponto, serão incluídos dois parágrafos no art. 3º, que passará a ter a seguinte redação:

Art. 3º. A Revisão Extraordinária ocorrerá de ofício ou mediante solicitação da Concessionária.

§1º Na análise do pedido de Revisão Extraordinária, a ANAC poderá considerar outros eventos alocados como risco do Poder Concedente, independentemente do fato que ensejou a solicitação pela Concessionária.

§2º Eventual inclusão de outros eventos alocados como risco do Poder Concedente deverá ser objeto de comunicação à Concessionária.

§3º A ausência de manifestação da Concessionária no prazo consignado na comunicação, que não poderá ser inferior a 30 (trinta) dias, será considerada como concordância em relação ao mérito da proposta da ANAC.

§4º O processo de Revisão Extraordinária iniciado mediante solicitação da Concessionária poderá resultar em recomposição do equilíbrio econômico-financeiro a favor do Poder Concedente.

Adicionalmente, conforme previsto no item 1.1 do Anexo 5 do Contrato de Concessão – Fluxo de Caixa Marginal, “o processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro será realizado de forma que seja nulo o valor presente líquido do Fluxo de Caixa Marginal projetado em razão do evento que ensejou a recomposição, considerando (i) os fluxos dos dispêndios marginais resultantes do evento que deu origem à recomposição; e (ii) os fluxos das receitas marginais resultantes do evento que deu origem à recomposição”.

Dessa forma, entende-se que, caso exista descolamento entre a data do início de um dos eventos elencados no CAPÍTULO V - Seção I do Contrato, e o momento da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro (por ex. na data da alteração das tarifas ou da contribuição fixa), os valores correspondentes aos eventuais ganhos ou perdas decorrentes de tais eventos terão sua base devidamente alterada, por meio da taxa de desconto, para a data do momento da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Assim, não há o que se falar em perda para a concessionária decorrente de uma não recomposição do equilíbrio econômico-financeiro na mesma data em que se verifica um determinado desequilíbrio.

Na verdade, considerando os próprios prazos estabelecidos no contrato e a complexidade relativa ao processo de revisão extraordinária (apresentação de relatório técnico ou laudo

pericial, apresentação de outros documentos solicitados pela ANAC, elaboração de projeção de demanda etc), não é razoável supor que a recomposição de eventual desequilíbrio se dará necessariamente simultaneamente à data do início de um dos eventos elencados no CAPÍTULO V - Seção I do Contrato.

Ressalta-se, ainda, que a contribuição afirma que a norma contraria dispositivos constitucionais e legais, porém, não apresenta argumentos que sustentem a afirmação.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Aeroportos Brasil Viracopos S.A. - Mauro Leitner Guimarães Filho

Organização: AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº 43

Dispositivo da minuta da resolução: Art. 5, inciso II Contraria o dispositivo do art. 5º e art. 37 da XXI da Constituição Federal e art. 4º e art 9º da Lei federal 8.987/95, art 2º da Lei federal 9784/99. Sugestão:II - Todos os documentos e demais provas admitidas em direito.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o texto objeto da contribuição não apresenta inovação em relação ao texto presente nos Contratos de Concessão.

Ressalta-se, ainda, que a contribuição afirma que a norma contraria dispositivos constitucionais e legais, porém, não apresenta argumentos que sustentem a afirmação.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: João Eduardo Tabalipa Ferreira

Organização: ANEAA

CONTRIBUIÇÃO Nº 44

Carta nº 35/2014/ANEAA Brasília, 3 de julho de 2014. Ao Senhor Ricardo Sérgio Maia Bezerra Diretor ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil Setor Comercial Sul, Qd 09, Lote C, Ed. Parque Cidade Corporate, Torre A 70.308-200 - Brasília – DF Com Cópia: Ao Senhor Marcelo Pacheco dos Guarany's Diretor-Presidente ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil Setor Comercial Sul, Qd 09, Lote C, Ed. Parque Cidade Corporate, Torre A 70.308-200 - Brasília - DF Ao Senhor Carlos Eduardo Magalhães da Silveira Pellegrino Diretor ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil Setor Comercial Sul, Qd 09, Lote C, Ed. Parque Cidade Corporate, Torre A 70.308-200 - Brasília – DF Ao Senhor Cláudio Passos Simão Diretor ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil Setor Comercial Sul, Qd 09, Lote C, Ed. Parque Cidade Corporate, Torre A 70.308-200 - Brasília - DF Assunto: Contribuição à proposta de Resolução que dispõe sobre os procedimentos e as taxas de desconto dos fluxos de caixa marginais a serem adotados nos processos de revisão extraordinária nos contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária federal. Referência: Audiência Pública n.º 09/2014 – Processo n.º 00058.018219/2014-11. Anexos: 1 – Cópia do Ofício nº 083-03-GG-OSITRAN; 2 – Cópia do Acuerdo nº 319-110-03-CD-OSITRAN; 3 – Cópia do Informe nº 006-03-GRE-OSITRAN; e 4 – Tabela com proposição de nova redação. Senhor Diretor, A ANEAA – Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos, no cumprimento de suas funções estatutárias e na busca de melhor contribuir para a defesa dos interesses de seus associados, vem, conforme previsto no Aviso de Audiência Pública nº 9/2014, publicado no Diário Oficial da União no dia 19 de maio de 2014 e respectivo Aviso de Alteração, publicado no Diário Oficial da União no dia 12 de junho de 2014, apresentar suas contribuições à proposta de resolução (“Proposta”) que dispõe sobre os “procedimentos e as taxas de desconto dos fluxos de caixa marginais a serem adotados nos processos de revisão extraordinária nos contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária federal”. I – PRELIMINAR – Da forma da contribuição e do seu endereçamento. Ao analisar o Aviso de Audiência Pública nº 9/2014 e o Aviso de Alteração

percebemos que a única forma de contribuição é via formulário eletrônico constante no link disponibilizado pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC. Este formulário contém campos de preenchimento obrigatórios que limitam a capacidade de contribuição dos regulados como os campos documento e item. Onde o primeiro limita o tipo de documento como uma minuta de resolução e o segundo aos artigos da minuta em audiência pública. Contudo nossa contribuição é mais ampla e busca a discussão dos princípios e premissas que justificam os comandos legais dispostos na minuta em audiência pública. Assim, haja a vista falta de informação à quem dirigir as contribuições estamos encaminhando à Vossa Senhoria

RESPOSTA DA ANAC:

As respostas para esta contribuição constam da seção 3: "Análise das contribuições protocoladas por meio físico."

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Aeroportos Brasil Viracopos S.A. - Mauro Leitner Guimarães Filho

Organização: AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº 45

Dispositivo da minuta da resolução: Art. 5, Inciso III Contraria o dispositivo do art. 5º e art. 37 da XXI da Constituição Federal e art. 4º e art 9º da Lei federal 8.987/95, art 2º da Lei federal 9784/99. Sugestão: Inciso III - Recebido a solicitação de revisão a ANAC poderá solicitar outros documentos que instruirão o pleito da Concessionária, como laudos técnicos e financeiros confeccionados por entidades independentes especializadas e de renome contratadas pela Concessionária.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o texto objeto da contribuição não apresenta inovação em relação ao texto presente nos Contratos de Concessão.

Ressalta-se, ainda, que a contribuição afirma que a norma contraria dispositivos constitucionais e legais, porém, não apresenta argumentos que sustentem a afirmação.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Aeroportos Brasil Viracopos S.A. - Mauro Leitner Guimarães Filho

Organização: AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº 46

Dispositivo da minuta da resolução: Art. 6º, inciso II Contraria o dispositivo do art. 5º e art. 37 da XXI da Constituição Federal e art. 4º e art 9º da Lei federal 8.987/95, art 2º da Lei federal 9784/99. Sugestão: Inciso II : Os fluxos das receitas marginais recebidas ou não resultante do evento que deu origem à recomposição.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o texto objeto da contribuição não apresenta inovação em relação ao texto presente nos Contratos de Concessão. Adicionalmente, a proposta apresentada na contribuição conflita com a cláusula 1.1. do Anexo V do Contrato de Concessão: "1.1. O processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro será realizado de forma que seja nulo o valor presente líquido do Fluxo de Caixa Marginal projetado em razão do evento que ensejou a recomposição, considerando (i) os fluxos dos dispêndios marginais resultantes do evento que deu origem à recomposição; e (ii) os fluxos das receitas marginais resultantes do evento que deu origem à recomposição".

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Aeroportos Brasil Viracopos S.A. - Mauro Leitner Guimarães Filho

Organização: AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº 47

Dispositivo da minuta da resolução: Art.8º, inciso IV Contraria o dispositivo do art. 5º e art. 37 da XXI da Constituição Federal e art. 4º e art 9º da Lei federal 8.987/95, art 2º da Lei federal 9784/99. Sugestão: Excluir o inciso IV do Art. 8º.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o Decreto nº 7.624, de 22 de novembro de 2011, que dispõe sobre as condições de exploração pela iniciativa privada da infraestrutura aeroportuária, por meio de concessão, determina que:

"Art. 18. Sem prejuízo do disposto no art. 7º, caberá ao poder concedente estabelecer a forma pela qual será recomposto o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, em favor do poder concedente ou do concessionário, podendo ser utilizadas as seguintes medidas, individual ou conjuntamente, sem a exclusão de outras cabíveis:

I - revisão do valor das tarifas;

II - alteração do prazo da concessão, observado o disposto no art. 6º;

III - alteração das obrigações contratuais da concessionária;

IV - revisão da contribuição devida pelo concessionário, no caso de concessão comum; e

V - revisão da contraprestação pecuniária do parceiro público, no caso de parceria público-privada.

§ 1º Nas concessões federais, a utilização das medidas descritas nos incisos IV e V do caput dependem de prévia anuência da Secretaria de Aviação Civil da

Presidência da República. (...)"

Ou seja, a norma proposta apenas consolidou os dispositivos constantes nos Contratos de Concessão e no Decreto acima citado, que já estava em vigor quando da assinatura de todos os contratos abrangidos pela norma.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Aeroportos Brasil Viracopos S.A. - Mauro Leitner Guimarães Filho

Organização: AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº 48

Dispositivo da minuta da resolução: Art. 10 § 1º Contraria o dispositivo do art. 5º e art. 37 da XXI da Constituição Federal e art. 4º e art 9º da Lei federal 8.987/95, art 2º da Lei federal 9784/99. Sugestão: § 1º - As revisões dos fluxos ocorrerão a cada 5 (cinco) anos ou, se a Concessionária aceitar quando houver nova revisão extraordinária.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a possibilidade de antecipação das das revisões dos Fluxos de Caixa Marginais já é prevista contratualmente. Ademais, realizar tal revisão quando da análise de outro processo de Revisão Extraordinária está de acordo com o princípio da eficiência.

Ressalta-se, ainda, que a contribuição afirma que a norma contraria dispositivos constitucionais e legais, porém, não apresenta argumentos que sustentem a afirmação.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Aeroportos Brasil Viracopos S.A. - Mauro Leitner Guimarães Filho

Organização: AEROPORTOS BRASIL - VIRACOPOS S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº 49

Dispositivo da minuta da resolução: Art. 10 § 2º Contraria o dispositivo do art. 5º e art. 37 da XXI da Constituição Federal e art. 4º e art 9º da Lei federal 8.987/95, art 2º da Lei federal 9784/99. Sugestão: §2º - Dependente de acordo entre Anac e a Concessionária as revisões dos fluxos poderão ser realizadas de forma antecipada.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a possibilidade de antecipação das das revisões dos Fluxos de Caixa Marginais já é prevista contratualmente. Ademais, realizar tal revisão quando da análise de outro processo de Revisão Extraordinária iria de acordo com o princípio da eficiência. Ressalta-se, ainda, que a contribuição afirma que a norma contraria dispositivos constitucionais e legais, porém, não apresenta argumentos que sustentem a afirmação.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Paulo Cesar de Souza Rangel

Organização: BH - Airport

CONTRIBUIÇÃO Nº 50

Art. 2º (...) §1º Para efeitos do disposto no caput, será considerada alteração relevante aquela que causar impacto líquido combinado superior a 5,5% (cinco inteiros e cinco décimos por cento) da receita bruta anual média referente aos 3 (três) exercícios anteriores ao início do processo de revisão extraordinária – Impacto líquido mínimo Comentário: O conceito de “alteração relevante”, a ensejar o processo de revisão extraordinária, não deve ser estipulado em caráter objetivo em uma norma aplicável indistintamente a todos os contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária. O equilíbrio econômico-financeiro que deve ser mantido ao longo da vida do contrato precisa ser apurado a todo tempo, considerando as particularidades de cada contrato, seus custos e receitas. A manutenção do equilíbrio econômico-financeiro é o principal direito do concessionário, pois configura a estabilidade necessária e imprescindível para a realização de investimentos e a operação do empreendimento sem que lhe sejam impostas alterações unilaterais pelo Poder Concedente sem a respectiva contrapartida. Ao impor um critério de impacto líquido mínimo, o Poder Concedente estaria, na realidade, mitigando o equilíbrio econômico-financeiro e trazendo instabilidade para a concessão. O próprio contrato de concessão já indica os casos que demandariam a revisão extraordinária, sob a rubrica dos riscos do Poder Concedente. Esses riscos não devem se sujeitar a um patamar mínimo em termos de impacto líquido. Na realidade, é justamente para analisar a subjetividade de cada situação e a sua aplicabilidade ao conceito de “alteração relevante” que a ANAC deve apreciar, individualmente, os pedidos de revisão extraordinária mesmo quando determinado patamar financeiro não tiver sido individualmente atingido. Por essas razões, sugere-se a exclusão do §1º do artigo 2º da Minuta de Resolução e, por consequência, também a exclusão do §2º e do §3º.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a definição de alteração relevante como sendo aquela que causar impacto líquido combinado superior a 5,5% da receita bruta anual está de acordo com o Contrato de Concessão e com a garantia da manutenção do equilíbrio econômico-financeiro. Com efeito, os Contratos estabelecem que o objetivo da Revisão Extraordinária é recompor o equilíbrio econômico-financeiro quando a ocorrência de eventos alocados como risco do Poder Concedente gerar alterações relevantes dos custos ou das receitas das Concessionárias. Contudo, o Contrato não define o que é alteração relevante dos custos ou das receitas.

Esta ausência de definição foi objeto de um questionamento encaminhado à ANAC durante a fase do processo de licitação dos aeroportos de Guarulhos, Viracopos e Brasília destinada à prestação de esclarecimentos sobre o Edital e o Contrato pela Comissão de Licitação. Conforme o item 1.10 da Seção IV do Capítulo I do Edital de Leilão nº 2/2011, os esclarecimentos prestados pela Comissão vinculam a interpretação das regras dos documentos jurídicos. A ata de esclarecimentos pode ser encontrada no sítio da ANAC, por meio do endereço <http://www2.anac.gov.br/GRU-VCP-BSB>. Segue abaixo o pedido de esclarecimento e a resposta dada pela Comissão:

Solicitação nº 233 – “Considerando que a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em virtude de perdas ou ganhos da Concessionária somente será realizada em caso de alteração relevante dos custos ou da receita dela (da Concessionária), questiona-se quais os critérios para definição de custos ou receitas relevantes.”

Resposta da Comissão – “Os procedimentos de Revisão Extraordinária serão definidos posteriormente. Ressalta-se que estes procedimentos objetivam a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a fim de compensar as perdas ou ganhos da Concessionária, devidamente comprovados, em virtude da ocorrência dos eventos elencados no CAPÍTULO V.” (grifo nosso)

Note que a Comissão de Licitação antecipou para o mercado que os critérios para definição de custos ou receitas relevantes seriam determinados posteriormente em uma regulamentação específica. Assim, a definição de um critério objetivo para definir "alteração relevante" não trata de inovação ao Contrato de Concessão, mas, sim, de uma regulamentação do próprio. A fixação de parâmetro objetivo não apenas explicita qual é o critério de determinação de

alteração relevante como resguarda os entes regulados da discricionariedade da avaliação apenas nos casos concretos.

Além disso, a definição do parâmetro objetivo traz racionalização e diminuição dos custos administrativos do processo, preservando o princípio da eficiência, segundo o qual, espera-se do agente do público que este seja o mais racional possível, no intuito de alcançar os melhores resultados na prestação dos serviços públicos. O princípio da eficiência, de acordo com Kildare Gonçalves, “relaciona-se com as normas da boa administração no sentido de que a Administração Pública, em todos os seus setores, deve concretizar suas atividades com vistas a extrair o maior número possível de efeitos positivos ao administrado, sopesando a relação custo-benefício, buscando a excelência de recursos, enfim, dotando de maior eficácia possível as ações do Estado”

Ademais, o objetivo da definição de alteração relevante não é restringir o direito de reequilíbrio econômico-financeiro. Neste diapasão, é relevante assinalar que, mesmo que individualmente não cause impacto superior ao limite estipulado para a revisão extraordinária, um determinado evento poderá ser considerado dentro de um contexto que envolvam outros eventos que conjuntamente representem uma alteração relevante. Para evitar dúvidas em relação a este ponto, optou-se por tornar explícito que o cálculo da alteração relevante poderá considerar mais de um evento. Este efeito torna-se claro, na medida em que o Contrato de Concessão não prevê “prescrição” para o pedido de reequilíbrio.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Paulo Cesar de Souza Rangel

Organização: BH - Airport

CONTRIBUIÇÃO Nº 51

Art. 2º (...) §1º Para efeitos do disposto no caput, será considerada alteração relevante aquela que causar impacto líquido combinado superior a 5,5% (cinco inteiros e cinco décimos por cento) da receita bruta anual média referente aos 3 (três) exercícios anteriores ao início do processo de revisão extraordinária – Período de referência Comentário: Sem prejuízo do comentário anterior, a parte final do §1º estabelece como período de referência para a análise da alteração relevante os três exercícios anteriores ao processo de revisão extraordinária. Ao assim estabelecer, a Minuta de Resolução inviabiliza a ocorrência de revisão extraordinária nos três primeiros anos da concessão. Ora, a revisão extraordinária, como se depreende de seu próprio conceito, pode acontecer a qualquer tempo no âmbito da concessão, quando da ocorrência de um fato imprevisível e de consequências significativas para a concessão a ponto de demandar o pronto restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro. Assim, sugere-se a adoção de outro critério sem que haja a limitação temporal que, na prática inviabilizaria a revisão extraordinária nos três primeiros anos da concessão.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que será alterada a redação da norma para deixar claro que, na ausência de informações disponíveis referentes às receitas brutas de algum dos três exercícios anteriores ao início do processo de Revisão Extraordinária, poderão ser utilizados os últimos dados disponíveis do aeroporto em questão, independentemente do operador.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Paulo Cesar de Souza Rangel

Organização: BH - Airport

CONTRIBUIÇÃO Nº 52

Art. 3º (...) §1º Na análise do pedido de revisão extraordinária, a ANAC poderá considerar outros eventos alocados como risco do Poder Concedente, independentemente do fato que ensejou a solicitação pela Concessionária. Comentário: É natural que, pautando sua atuação pela eficiência administrativa, a ANAC inclua em um pedido de revisão extraordinária todos os eventos alocados como riscos do Poder Concedente, e não apenas aqueles suscitados pelo concessionário. Em última instância, o que se objetiva é que seja restabelecido o equilíbrio econômico-financeiro e, para tanto, há que se analisar todos os impactos à estabilidade da concessão que sejam atribuídos como riscos do Poder Concedente. No entanto, é imprescindível que, nesse processo, possa a concessionária se manifestar acerca desses outros eventos trazidos pelo Poder Concedente, até mesmo por representar garantia do contraditório que deve ser respeitado pela Administração Pública.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que nunca foi o objetivo da ANAC impedir que a Concessionária se manifeste na hipótese do parágrafo 1º do art. 3º e apresente argumentos que colaborem para o processo de revisão extraordinária. Dessa forma, com vistas a esclarecer este ponto, serão incluídos dois parágrafos no art. 3º, que passará a ter a seguinte redação:

Art. 3º. A Revisão Extraordinária ocorrerá de ofício ou mediante solicitação da Concessionária.

§1º Na análise do pedido de Revisão Extraordinária, a ANAC poderá considerar outros eventos alocados como risco do Poder Concedente, independentemente do fato que ensejou a solicitação pela Concessionária.

§2º Eventual inclusão de outros eventos alocados como risco do Poder Concedente deverá ser objeto de comunicação à Concessionária.

§3º A ausência de manifestação da Concessionária no prazo consignado na comunicação, que não poderá ser inferior a 30 (trinta) dias, será considerada como concordância em relação ao mérito da proposta da ANAC.

§4º O processo de Revisão Extraordinária iniciado mediante solicitação da Concessionária poderá resultar em recomposição do equilíbrio econômico-financeiro a favor do Poder Concedente.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Paulo Cesar de Souza Rangel

Organização: BH - Airport

CONTRIBUIÇÃO Nº 53

Art. 5º (...) §1º Todos os custos com diligências e estudos necessários à plena instrução do pedido correrão por conta da Concessionária, ainda que decorrentes de determinações da ANAC. Comentário: O pedido de revisão extraordinária é formulado pela concessionária diante de uma circunstância alheia à sua vontade e que se insere no risco do Poder Concedente. Mais do que um pleito da concessionária, o pedido de revisão visa ao reequilíbrio econômico-financeiro da concessão, que é um direito da concessionária e é um instituto inerente à própria concessão. Tendo sido o desequilíbrio causado por circunstância alheia à vontade da concessionária, os custos inerentes às diligências e estudos devem ser inseridos no próprio reequilíbrio, até mesmo porque tais custos inserem-se nas atribuições de fiscalização da concessão e, portanto, nos riscos do Poder Concedente. Propõe-se a seguinte redação para o §1º: “§1º Todos os custos com diligências e estudos necessários à plena instrução do pedido serão considerados e incorporados para os fins de revisão extraordinária.”

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o texto objeto da contribuição não apresenta inovação em relação ao texto presente nos Contratos de Concessão. Neste sentido, a proposta apresentada na contribuição conflita com o dispositivo contratual correspondente.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Paulo Cesar de Souza Rangel

Organização: BH - Airport

CONTRIBUIÇÃO Nº 54

Art. 5º (...) §2º O processo de revisão extraordinária iniciado mediante solicitação da Concessionária poderá resultar em recomposição do equilíbrio econômico-financeiro a favor do Poder Concedente. Comentário: As solicitações em favor Poder Concedente devem seguir em separado ao do Concessionário seguindo o mesmo rito processual, de modo que seja observada a garantia do contraditório que deve ser respeitado pela Administração Pública.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que nunca foi o objetivo da ANAC impedir que a Concessionária se manifeste na hipótese do parágrafo 1º do art. 3º e apresente argumentos que colaborem para o processo de revisão extraordinária. Dessa forma, com vistas a esclarecer este ponto, serão incluídos dois parágrafos no art. 3º, que passará a ter a seguinte redação:

Art. 3º. A Revisão Extraordinária ocorrerá de ofício ou mediante solicitação da Concessionária.

§1º Na análise do pedido de Revisão Extraordinária, a ANAC poderá considerar outros eventos alocados como risco do Poder Concedente, independentemente do fato que ensejou a solicitação pela Concessionária.

§2º Eventual inclusão de outros eventos alocados como risco do Poder Concedente deverá ser objeto de comunicação à Concessionária.

§3º A ausência de manifestação da Concessionária no prazo consignado na comunicação, que não poderá ser inferior a 30 (trinta) dias, será considerada como concordância em relação ao mérito da proposta da ANAC.

§4º O processo de Revisão Extraordinária iniciado mediante solicitação da

Concessionária poderá resultar em recomposição do equilíbrio econômico-financeiro a favor do Poder Concedente.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Paulo Cesar de Souza Rangel

Organização: BH - Airport

CONTRIBUIÇÃO Nº 55

Art. 7º Para recomposição do reequilíbrio econômico-financeiro será elaborado um fluxo de caixa marginal para cada evento gerador do desequilíbrio econômico-financeiro do contrato, a fim de calcular a compensação financeira que anule os impactos positivos ou negativos do evento que ensejou o desequilíbrio, de modo que o valor presente líquido do fluxo de caixa do evento seja nulo. Comentário: O fluxo de caixa marginal referido no dispositivo deverá apresentar periodicidade anual, com os anos destacados em “Ano Calendário”, a fim de que reflita a contabilidade da concessionária. Sugere-se que a norma explicita essa periodicidade.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a alteração proposta será acatada.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Paulo Cesar de Souza Rangel

Organização: BH - Airport

CONTRIBUIÇÃO Nº 56

Art. 7º (...) §1º O fluxo de caixa marginal considerará: I – os fluxos dos dispêndios marginais resultantes do evento que deu origem à recomposição; e II - os fluxos das receitas marginais resultantes do evento que deu origem à recomposição. Comentário: Para a elaboração do fluxo de caixa marginal, devem ser considerados seus efeitos na receita. Para tanto, serão consideradas tanto a demanda incorrida até o momento da revisão, como a projeção de demanda até o final da concessão. No entanto, a Minuta de Resolução não segrega as receitas advindas de tarifas, cujos valores dependem de aprovação da ANAC, e as receitas de outras atividades, que não se sujeitariam à aprovação da ANAC. As receitas de outras atividades sujeitam-se inteiramente às leis de mercado e, portanto, os mecanismos de projeção não se aplicariam da mesma forma. Essas outras receitas dependem tanto do fluxo de passageiros pelo terminal, como de outros fatores ligados à estratégia comercial da concessionária, incluindo sua própria avaliação de risco e de oportunidade. Acrescente-se que, ao se interpretar conjuntamente os arts. 7º e 10º da Minuta de Resolução seria possível concluir que, se o impacto nas receitas de atividades comerciais não reguladas fosse incluído no fluxo de reequilíbrio econômico-financeiro, as tarifas reguladas passariam a ficar sujeitas a alterações, o que configuraria o modelo de “single till”, ou seja, ganhos no desenvolvimento de atividades comerciais não reguladas poderiam contribuir na formação e ajuste das tarifas reguladas. Como o modelo do contrato de concessão segue a sistemática “dual till”, ou seja, os ganhos das atividades não reguladas são de livre iniciativa e risco do concessionário, os custos e receitas associados a atividades não reguladas não devem ser considerados para fins de revisão extraordinária oriundas de solicitações relacionadas ao ambiente regulado.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a cláusula objeto de questionamento não

apresenta inovação em relação ao texto presente nos Contratos de Concessão. Adicionalmente, ressalta-se que a norma proposta não visa estabelecer todos os procedimentos acerca do processo de revisão extraordinária. A experiência dos contratos de concessão de rodovias, os quais também utilizam fluxo de caixa marginal para manter o equilíbrio econômico-financeiro, mostra que os detalhes dos procedimentos de reequilíbrio econômico-financeiro variam consideravelmente de acordo com o evento que ensejou o processo, e dificilmente o responsável pelos cálculos conseguirá prever com exatidão quais serão os procedimentos adotados em cada caso.

Exatamente por isso, no caso da Agência Nacional de Transportes Terrestres, os detalhes associados aos cálculos não são apresentados na Resolução que regulamenta o tema, como pode ser observado na Resolução nº 3.651/ANTT, de 7 de abril de 2011.

Dessa forma, opta-se no momento por não regulamentar tais aspectos.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Paulo Cesar de Souza Rangel

Organização: BH - Airport

CONTRIBUIÇÃO Nº 57

Art. 7º (...) §6º A projeção de demanda mencionada no §5º deste artigo será elaborada pela Concessionária e submetida à aprovação da ANAC, que poderá optar por uso de projeção própria, observados os critérios fixados no respectivo contrato. Comentário: A projeção apresentada pela concessionária deve ser analisada pela ANAC e, por se tratar de ato administrativo, sua eventual recusa necessariamente deve ser motivada. A opção pelo uso de projeção própria deve estar acompanhada da respectiva motivação, até para que a concessionária possa avaliá-la e, se for o caso, questioná-la administrativa e judicialmente. A ANAC não pode simplesmente rejeitar a projeção apresentada pela concessionária e optar por utilizar projeção própria, desconsiderando as razões da concessionária e sem apresentar suas próprias razões.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a cláusula objeto de questionamento não apresenta inovação em relação ao texto presente nos Contratos de Concessão. Adicionalmente, ressalta-se que, apesar do texto não apresentar os detalhes relativos à projeção de demanda para fins de determinação dos fluxos das receitas marginais, os atos administrativos sempre serão devidamente motivados.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Paulo Cesar de Souza Rangel

Organização: BH - Airport

CONTRIBUIÇÃO Nº 58

Art. 10 (...) §4º Na revisão a ser realizada pela ANAC, deverá ser mantida a taxa de desconto vigente da concessão para substituir variáveis originalmente utilizadas no fluxo de caixa marginal projetado em razão da recomposição, calculada conforme estabelecido em contrato. Comentário: Cada fluxo marginal desenvolvido em função de uma recomposição do equilíbrio econômico-financeiro deve ter a sua taxa de desconto mantida, mesmo na possibilidade que uma nova taxa de desconto – aplicável a eventos futuros – venha a ser ajustada entre as partes. A sugestão de redação seria: “§4º Na revisão a ser realizada pela ANAC, deverá ser mantida a mesma taxa de desconto originalmente utilizada em cada fluxo de caixa marginal projetado em razão da recomposição, calculada conforme estabelecido em contrato.”

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o texto da minuta será alterado de maneira a refletir claramente o disposto no Contrato de Concessão.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Paulo Cesar de Souza Rangel

Organização: BH - Airport

CONTRIBUIÇÃO Nº 59

ANEXO À RESOLUÇÃO Nº XX, DE XX DE XXXXXX DE 2014. A taxa de desconto a ser utilizada nos fluxos de caixa marginais para efeito de reequilíbrio será de: I - 6,49% (seis inteiros e quarenta e nove centésimos por cento) para os aeroportos de Guarulhos, Viracopos, Brasília, Confins e Galeão, permanecendo em vigor citado valor até que seja realizada a 1ª Revisão dos Parâmetros da Concessão, nos termos dos respectivos contratos; Comentário: De um ponto de vista mais geral, o emprego do CAPM como modelo de cálculo do custo de capital próprio é bastante difundido. Ainda assim, sua aplicação mais comum e mais consistente do ponto de vista teórico e empírico se dá no mercado financeiro. Entende-se que um dos principais problemas associados ao CAPM está relacionado à tentativa de aplicá-lo em mercados cujos ativos têm características extremamente distintas das que estão presentes em uma ação negociada em bolsa de valores. No que diz respeito às características de uma concessão aeroportuária, assumindo-a como um ativo que pode fazer parte do portfólio de diferentes investidores, percebe-se que sua baixa liquidez deve ser destacada. Esta característica torna-se extremamente importante quando se assume a existência do trinômio risco, incerteza e retorno. Tanto a existência de ativos com baixa liquidez, quanto o próprio trinômio são desconsiderados em modelos de precificação de ativos como o CAPM. Isto demonstra que, além de simplificações substanciais, o CAPM possui uma deficiência estrutural, especialmente quando considerada sua aplicação fora do mercado acionário. Do ponto de vista geral, outro aspecto que deve ser mencionado é o longo prazo das concessões aeroportuárias, que podem chegar a 30 anos. O risco e a incerteza inerentes a um investimento de longo prazo podem não estar plenamente considerados no cálculo proposto pela ANAC. Entre 2011 e 2012, houve um período de forte queda da meta da taxa básica de juros da economia brasileira, a taxa Selic. A taxa atingiu 7,25% em outubro de 2012, porém desde abril de 2013 a meta da taxa tem sido aumentada até atingir o nível atual de 11,00%, ou seja, uma elevação de 3,75 p.p. em pouco mais de 12 meses, mantendo-se ainda uma tendência de alta. As perspectivas em

relação ao movimento futuro da taxa também indicam uma tendência de elevação. De acordo com a pesquisa FOCUS do Banco Central do Brasil (“BACEN”), as expectativas das instituições participantes do mercado financeiro são de que ocorram mais algumas elevações na meta da taxa Selic ainda em 2014 e 2015. A projeção é de 12% no final de 2015. Recentemente a agência de Rating Standard & Poor’s rebaixou a nota de crédito da dívida soberana do Brasil de BBB para BBB-. O rebaixamento pode indicar uma deterioração dos indicadores da economia brasileira, o que deve influenciar a avaliação de risco dos investidores já no curto prazo e elevar os custos financeiros de diferentes formas de captação de recursos. Em 2011 o indicador ficou em média em 19

RESPOSTA DA ANAC:

As respostas para esta contribuição constam da seção 3: "Análise das contribuições protocoladas por meio físico".

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Sampaio Ferraz Advogados

Organização: Sampaio Ferraz

CONTRIBUIÇÃO Nº 60

Dispositivo da minuta da resolução: Dispõe sobre os procedimentos e as taxas de desconto dos fluxos de caixa marginais a serem adotados nos processos de revisão extraordinária nos contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária federal. Contribuição: O prazo para envio de contribuições à audiência pública corre em momento inconveniente, coincidindo com a finalização das obrigações relativas à Fase I-B para as concessões dos Aeroportos de Viracopos, Brasília e Guarulhos e preparação para o início das operações para a concessão do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante. Ademais, o prazo final para contribuições ocorrerá durante a realização da Copa do Mundo da FIFA, quando as atenções estarão dispersas e as rotinas da administração pública e do setor privado estarão profundamente alteradas. Destarte, sugere-se que o prazo para envio das contribuições seja novamente prorrogado, a fim de viabilizar uma análise mais detida dos afetados pelo ato normativo proposto, o que entendemos como medida essencial para cumprir o disposto no art. 27 da Lei 11.182/2005. Ação proposta: Estender o prazo para envio das contribuições para período posterior ao término da Copa do Mundo FIFA.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a não haverá dilação de prazo. Entende-se que o prazo concedido para o encaminhamento das contribuições foi adequado.

Com efeito, a ANAC submeteu a proposta de Resolução que dispõe sobre os procedimentos e as taxas de desconto dos fluxos de caixa marginais a serem adotados nos processos de revisão no dia 19 de maio de 2014, e estabeleceu como prazo final para o recebimento de contribuições o dia 18 de junho do mesmo ano. Posteriormente, atendendo o pleito feito pela ANEAA, a diretoria da ANAC concedeu dilação de prazo de 15 dias, deslocando o prazo final para o dia 3 de julho. Assim, o prazo total para recebimento de contribuições referentes à

Audiência Pública nº 9/2014 foi de quarenta e cinco dias.

A título de comparação, a Audiência Pública nº 5/2013 que colheu contribuições referentes às minutas de Edital de Licitação, Contrato de Concessão e respectivos Anexos relativas à concessão da ampliação, manutenção e exploração do Aeroporto Internacional do Galeão e de Confins durou trinta dias.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Sampaio Ferraz Advogados

Organização: Sampaio Ferraz

CONTRIBUIÇÃO Nº 61

Dispositivo da minuta da resolução: Dispõe sobre os procedimentos e as taxas de desconto dos fluxos de caixa marginais a serem adotados nos processos de revisão extraordinária nos contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária federal. Contribuição: O Contrato de Concessão prevê dois tipos de revisão contratual: i) as revisões dos parâmetros da concessão (Seção II, itens 6.14 a 6.19); e ii) revisões extraordinárias (Seção III, itens 6.20 a 6.32). A resolução proposta trata somente das revisões extraordinárias. Portanto, propomos substituir o termo “processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro” por “processo de revisão extraordinária”, para fins de evitar dúvida sobre o tipo do processo relacionado. Ação proposta: Substituir o termo “processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro” por “processo de revisão extraordinária”.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que os trechos em que o termo "processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro" aparece na minuta de Resolução foram extraídos dos documentos contratuais. Logo, opta-se por manter o termo “processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro” como consta na proposta.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Paulo Cesar de Souza Rangel

Organização: BH - Airport

CONTRIBUIÇÃO Nº 62

Sobre a Justificativa da Resolução: 3.5.1. Estrutura de Capital Comentário: A Tabela 2 do item 3.5.1 que contém amostra da alavancagem do período de 2009 a 2012 e a sua respectiva média. Nas pesquisas realizadas por meio do sistema ThomsonOne encontra-se índices de alavancagem diferentes em relação ao indicado na tabela 2. Aplicando-se as respectivas alavancagens na metodologia adotada pela ANAC, alcançamos uma média ponderada do β desalavancado de 0,563. Também foi verificada uma maior participação de capital próprio do que o calculado pela ANAC, porém os percentuais anteriormente estimados possivelmente representem adequadamente a estrutura de capital das atuais concessionárias de aeroportos – e aceita-se a sua manutenção. 3.5.3.2. Prêmio de Risco de Mercado Comentário: Conforme item 3.5.3.2 que trata sobre prêmio de risco de mercado, a ANAC considerou um período de retorno de 25 anos; ou seja; série de retorno total ajustado do S&P 500 no período de janeiro/1989 até dezembro/2013, com periodicidade mensal disponibilizada pela Thomson Reuters. Conforme documento, utilizando esta metodologia, a taxa anual média de prêmio de mercado foi calculada em 5,87%. Entendemos que a prática mais usual do mercado, que utiliza a série mais longa disponível, é a mais apropriada para definir o prêmio de risco de mercado; e que pode ser corroborada com várias literaturas sobre o tema. Conforme laudos de avaliações disponíveis no site da CVM (www.cvm.org.br), cerca de 48% das avaliações desde janeiro de 2009 utilizaram a série histórica fornecida pela empresa Morningstar, Inc. na sua publicação anual do livro “Ibbotson SBBI Classic Yearbook”. Na última publicação Ibbotson SBBI 2014 Classic Yearbook (“Ibbotson”), que compreende estatísticas do período de 1926 a 2013, o prêmio de risco histórico é de 6,96%. O prêmio de risco de mercado da Ibbotson é o mais utilizado por profissionais do mercado financeiro para fins de avaliações de ativos. 3.5.3.4. Prêmio de Risco País Comentário: A ANAC utilizou a média aritmética do EMBI-Brasil no período entre janeiro/04 e dezembro/13, eliminando do índice picos do final da década de 1990 e início da década seguinte. Pode ser considerado adequado para o momento atual,

podendo ser necessários ajustes em cenários de maior turbulência econômica. 3.5.3.5. Prêmios de Risco Cambial e Regulatório Comentário: Conforme item 3.5.3.5 que tratam dos prêmios de risco cambial e regulatórios, a ANAC considera que os respectivos riscos já estão presentes nos componentes de risco do modelo: tanto no prêmio de risco-país, como no risco sistêmico alocado ao ativo. Entretanto, elencamos os seguintes fundamentos para os prêmios de risco cambial e regulatórios. 4.a) Risco Cambial Entendemos que o risco cambial não se encontra efetivamente embutido no risco-país. O risco-país mede apenas o spread entre a remuneração dos papéis de dívida de um país emergente emitidos em dólares e a de papéis de prazo semelhante

RESPOSTA DA ANAC:

As respostas para esta contribuição constam da seção 3: "Análise das contribuições protocoladas por meio físico".

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Sampaio Ferraz Advogados

Organização: Sampaio Ferraz

CONTRIBUIÇÃO Nº 63

Dispositivo da minuta da resolução: Dispõe sobre os procedimentos e as taxas de desconto dos fluxos de caixa marginais a serem adotados nos processos de revisão extraordinária nos contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária federal. Contribuição: A despeito de o item 1.2 do Anexo 2 do Contrato de Concessão dos Aeroportos de Guarulhos, Brasília e Viracopos prever que, para revisões dos parâmetros da concessão (revisão ordinária), a taxa de desconto a ser utilizada no fluxo de caixa marginal será definida durante tais revisões, recomenda-se que o procedimento e as metodologias para aplicação da taxa de desconto para as revisões dos parâmetros das concessão sejam discutidas no âmbito da presente resolução, sem prejuízo de serem revistas na véspera da próxima revisão dos parâmetros das concessão. O momento de discussão institucional e a possibilidade de atingir consenso sobre determinadas matérias podem propiciar rapidez e eficiência nas discussões a serem travadas posteriormente, durante as revisões dos parâmetros da concessão. Ação proposta: Inserir normas sobre o procedimento e as metodologias para aplicação das taxas de desconto para as revisões dos parâmetros da concessão (revisão ordinária).

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o Contrato de Concessão estabelece que as taxas de desconto a serem utilizadas nos fluxos de caixa marginais são definidas quando das Revisões dos Parâmetros da Concessão. Assim a proposta apresentada na contribuição não surtiria o efeito de conferir rapidez e eficiência nas discussões futuras. Não obstante, entende-se que tal inserção contraria cláusula contratual que dispõe sobre o objetivo das Revisões dos Parâmetros da Concessão.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Sampaio Ferraz Advogados

Organização: Sampaio Ferraz

CONTRIBUIÇÃO Nº 64

Dispositivo da minuta da resolução: Dispõe sobre os procedimentos e as taxas de desconto dos fluxos de caixa marginais a serem adotados nos processos de revisão extraordinária nos contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária federal. Contribuição: A minuta da resolução não trata dos critérios para definição dos tipos de custos a serem considerados no procedimento de revisão extraordinária. Tal omissão é apta a ensejar desacordos sobre o cálculo dos custos referentes a atos ou fatos que impliquem em revisão extraordinária. A experiência de outras agências reguladoras, que preveem parâmetros para o cálculo dos custos que podem tornar mais célere o procedimento de revisão extraordinária, pode ser relevante para a ANAC definir a metodologia de cálculo dos custos relevantes para a atividade objeto da concessão. Exemplos nesse sentido são: (i) A Resolução ANEEL nº 31/2002, que estabelece condições, prazos e procedimentos para solicitação e homologação da recomposição tarifária extraordinária das concessionárias do serviço público de distribuição de energia elétrica, estabelecida pela Medida Provisória n.º 14, de 21 de dezembro de 2001, prevê os parâmetros de cálculo para as seguintes variáveis: (i) receita verificada nos meses de racionamento, considerando as receitas verificadas em cada mês do Programa Emergencial de Redução do Consumo de Energia Elétrica, considerando o valor do ICMS; e (ii) consumo mensal esperado de cada concessionária distribuidora, considerando o consumo esperado de cada concessionária distribuidora, se inexistente o Programa Emergencial de Redução do Consumo de Energia Elétrica, o consumo esperado agregado do mês de referência no exercício de 2000, a taxa de crescimento esperada para o consumo de energia no semestre subsequente, os montantes de energia contratados pela concessionária de distribuição de energia elétrica e homologados pela ANEEL, e o fator que reflete as perdas de energia elétrica das concessionárias distribuidoras ocorridas na comercialização do produto. (ii) A Resolução ARTESP nº 1/2013, que dispõe sobre o fluxo de caixa marginal para novos investimentos em concessões, definiu a metodologia de cálculo para definição dos seguintes custos: (i) tributos,

(ii) depreciação e amortização, (iii) novos investimentos. Nesta linha, recomenda-se que a ANAC apresente parâmetros objetivos para aferição dos custos a serem considerados no âmbito da revisão extraordinária dos contratos de concessão dos aeroportos públicos federais. Ação proposta: Estabelecer os parâmetros para aferição dos tipos de custos a serem considerados no âmbito da revisão extraordinária.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a norma proposta não visa estabelecer todos os procedimentos acerca do processo de revisão extraordinária. A experiência dos contratos de concessão de rodovias, os quais também utilizam fluxo de caixa marginal para manter o equilíbrio econômico-financeiro, mostra que os detalhes dos procedimentos de reequilíbrio econômico-financeiro variam consideravelmente de acordo com o evento que ensejou o processo, e dificilmente o responsável pelos cálculos conseguirá prever com exatidão quais serão os procedimentos adotados em cada caso.

Exatamente por isso, no caso da Agência Nacional de Transportes Terrestres, os detalhes associados aos cálculos não são apresentados na Resolução que regulamenta o tema, como pode ser observado na Resolução nº 3.651/ANTT, de 7 de abril de 2011.

Dessa forma, opta-se no momento por não regulamentar tais aspectos.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Sampaio Ferraz Advogados

Organização: Sampaio Ferraz

CONTRIBUIÇÃO Nº 65

Dispositivo da minuta da resolução: Dispõe sobre os procedimentos e as taxas de desconto dos fluxos de caixa marginais a serem adotados nos processos de revisão extraordinária nos contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária federal. Contribuição: Como será concretizado o dever da ANAC de realizar processo decisório de acordo com os princípios da legalidade, impessoalidade, eficiência, moralidade e publicidade, assegurando o direito ao contraditório e à ampla defesa, como prescreve o art. 26 da Lei 11.182/05? A previsão legal de princípios é importante, mas também comporta muita subjetividade em sua aplicação. Por isso, cabe ao regulamento definir concretamente as condições de atuação administrativa em processos administrativos específicos, como será o de revisão extraordinária dos contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária. Isso implica normatizar pela via administrativa um procedimento propriamente dito, que delimite os órgãos internos nele atuantes, as hipóteses distintas de revisão extraordinária e os respectivos processamentos, as fases do contraditório das concessionárias, os prazos específicos a serem obedecidos, entre outros aspectos essenciais. Nesse sentido, apesar de a ementa da minuta da resolução enunciar que esta “dispõe sobre os procedimentos (...) a serem adotados no processo de revisão extraordinária”, a norma proposta não trouxe regras suficientes sobre o assunto. A resolução apenas prevê que (i) o procedimento de revisão extraordinária ocorrerá de ofício ou mediante solicitação da Concessionária (artigo 3º), (ii) o procedimento iniciado pela ANAC deverá ser comunicado à Concessionária (artigo 4º), (iii) será dada oportunidade à Concessionária de se manifestar no procedimento iniciado de ofício pela ANAC (artigo 4º, §1º), (iv) a ausência da manifestação da Concessionária no prazo consignado na comunicação, não inferior a 30 (trinta) dias, será considerada como concordância em relação ao mérito da proposta de revisão extraordinária apresentada pela ANAC (artigo 4º, §1º), (v) documentos necessários à instrução da revisão solicitado pela Concessionária devem ser apresentados (artigo 5º), (vi) é possível a realização de diligências e estudos (artigo 5º, 1º), (vii) a ANAC pode pedir a

elaboração de projeto básico à Concessionária, prévio ao processo de revisão extraordinária (artigo 6º). Regras essenciais de procedimento administrativo de revisão extraordinária não foram previstas, tais quais a definição dos momentos processuais em que será dada oportunidade de manifestação à Concessionária ou de produzir provas, o prazo para a análise do Poder Concedente, a consequência jurídica caso o prazo de 90 (noventa) dias estipulado pelo artigo 12 da Minuta de Resolução não for cumprido, algo suscitado inclusive no Parecer da Procuradoria Federal junto à ANAC (Parecer nº 103/2014/CMF/PF-ANAC/PGF/AGU/jelsn, pg. 10); o grau de publicidade que será dado ao processo de reequilíbrio, entre outros. A insegurança pel

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a norma proposta não visa estabelecer todos os procedimentos acerca do processo de revisão extraordinária. A experiência dos contratos de concessão de rodovias, os quais também utilizam fluxo de caixa marginal para manter o equilíbrio econômico-financeiro, mostra que os detalhes dos procedimentos de reequilíbrio econômico-financeiro variam consideravelmente de acordo com o evento que ensejou o processo, e dificilmente o responsável pelos cálculos conseguirá prever com exatidão quais serão os procedimentos adotados em cada caso.

Exatamente por isso, no caso da Agência Nacional de Transportes Terrestres, os detalhes associados aos cálculos não são apresentados na Resolução que regulamenta o tema, como pode ser observado na Resolução nº 3.651/ANTT, de 7 de abril de 2011.

Dessa forma, opta-se no momento por não regulamentar tais aspectos.

Por outro lado, ressalta-se que a normatização de procedimentos a serem adotados pelas unidades organizacionais da Agência (como, por exemplo, a definição dos responsáveis por cada etapa do processo de revisão extraordinária dentro da agência) não é feita por meio de Resolução.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Sampaio Ferraz Advogados

Organização: Sampaio Ferraz

CONTRIBUIÇÃO Nº 66

Dispositivo da minuta da resolução: Dispõe sobre os procedimentos e as taxas de desconto dos fluxos de caixa marginais a serem adotados nos processos de revisão extraordinária nos contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária federal. Contribuição: De acordo com a Instrução Normativa ANAC nº 61/2012, que estabelece os procedimentos gerais para realização de análise preliminar para proposição de atos normativos e decisórios no âmbito da ANAC, é requisito mínimo para a análise preliminar das proposições de atos normativos pela agência o preenchimento do formulário de análise para proposição de ato normativo, conforme aprovado pela Superintendência de Planejamento Institucional – SPI. A Instrução Normativa ANAC nº 61/2012 expressamente dispõe que o formulário tem por objetivos, entre outros, “suscitar as discussões de Análise de Impacto Regulatório no âmbito da atividade de regulação desempenhada pelas Superintendências finalísticas” e “documentar outras opções consideradas quando da edição de um ato normativo e decisório” (artigo 2º, §1º, III e IV). Como explica Patricia Pessoa Valente, análise de impacto regulatório (“AIR”) é “um procedimento ordenado de tomada de decisão no âmbito da atividade regulatória do Estado. Este procedimento baseia-se no uso sistemático de análises sobre os possíveis custos e benefícios de uma determinada decisão regulatória a partir de dados empíricos. Por isso, fala-se em um processo de tomada de decisão baseado em evidências observadas, quantificadas e sopesadas pelos agentes reguladores.” (Análise de Impacto Regulatório: Uma ferramenta à disposição do Estado. Belo Horizonte: Fórum, 2013, p. 31). Trata-se de medida que colabora para a concretização do dever de eficiência que possui a Administração Pública (artigo 37, caput, CF). Contudo, no âmbito do Processo ANAC nº 0058.018219/2014-11, que tem por objeto a proposta de resolução em tela, a ANAC respondeu o formulário de análise para proposição de ato normativo de maneira superficial e simplista, descumprindo as regras gerais para edição de atos normativos. As respostas da Agência são insuficientes para configurar uma análise de impacto regulatória e, portanto, inadequadas para motivar a edição

da norma. Na resposta à segunda pergunta do formulário, sobre as demais alternativas para resolução do problema identificado, qual seja, a lacuna dos contratos de concessão da infraestrutura aeroportuária no que diz respeito aos procedimentos e parâmetros para se proceder à revisão extraordinária, a ANAC limitou-se a apresentar soluções binárias e pouco elaboradas, não se comprometendo com a análise séria das opções regulatórias. Limitou-se às soluções de não publicar norma alguma ou publicá-la da forma como proposta, sem analisar as muitas outras alternativas existentes. Não foram considerados outros mecanismos ou procedimentos de revisão extraordinária, tais como metodologias diversas para o cálculo da taxa de desconto do fluxo de caixa marginal ou definiç

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que, conforme a Instrução Normativa nº 61, de 3 de julho de 2012, o Formulário de Análise para Proposição de Ato Normativo tem por objetivos:

§ 1º O formulário de que trata o caput tem por objetivos:

I - auxiliar a Diretoria na tomada de decisão quanto à edição de atos normativos e decisórios;

II - contribuir para a padronização dos procedimentos de normatização no âmbito das diversas áreas da Agência;

III - suscitar as discussões de Análise de Impacto Regulatório no âmbito da atividade de regulação desempenhada pelas Superintendências finalísticas;

IV - documentar outras opções consideradas quando da edição de um ato normativo e decisório;

V - explicitar qual problema pretende-se solucionar com a normatização; e

VI - construir um histórico acerca da origem da demanda e da natureza do processo normativo.

Note que se trata de um documento que tem como o objetivo auxiliar a instrução processual interna e a deliberação pela Diretoria, a quem cabe analisar a suficiência das informações

contidas no referido formulário.

Não obstante, o preenchimento do Formulário de Análise para Proposição de Ato Normativo observou o disposto na Instrução Normativa nº 61, de 3 de julho de 2012.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Sampaio Ferraz Advogados

Organização: Sampaio Ferraz

CONTRIBUIÇÃO Nº 67

Dispositivo da minuta da resolução: Dispõe sobre os procedimentos e as taxas de desconto dos fluxos de caixa marginais a serem adotados nos processos de revisão extraordinária nos contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária federal. Contribuição: O artigo 27 da Lei nº 11.182/2005, que cria a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, estabelece a obrigatoriedade de realização de audiência pública pela Agência Reguladora no caso de propositura ou alteração de atos normativos que afetem direitos de agentes econômicos, inclusive de trabalhadores do setor ou de usuários de serviços aéreos. Na acepção da Lei de Processo Administrativo Federal, audiência pública é o debate da matéria a ser decidida (artigo 32 da Lei nº 9.784/1999). Ou seja, a oralidade é característica marcante da audiência pública. Contudo, a sessão presencial para debates não foi prevista no âmbito da Audiência Pública nº 9/2014, sendo que o aviso publicado no Diário Oficial da União de 19 de maio de 2014 apenas prevê a consulta pública através do envio de contribuições por escrito, por meio de formulário eletrônico. Ressalta-se que a Procuradoria-Geral Federal junto à ANAC, no Parecer nº 103/2014/CMF/PF-ANAC/PGF/AGU/jelsn, fez menção à conveniência de se realizar audiência pública para editar a presente minuta de resolução (“em consonância com o procedimento dialético de edição e de alteração de normas previsto no artigo supratranscrito e nos próprios contratos de concessão, deverá a Agência, por meio de sua Diretoria Colegiada, anteriormente à edição da norma proposta, deliberar acerca da submissão da pretensão administrativa à audiência pública, hipótese em que deverá restar atendido o procedimento previsto na IN nº 18, de 2009.”, p. 12). Assim, recomenda-se a republicação do aviso de audiência pública com a definição de data, horário e local da sessão presencial para debates. Ação proposta: Republicar o aviso de audiência pública com a definição de data para sessão presencial de debates com a sociedade.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a não haverá sessão pública presencial. O disposto no artigo 27 da Lei nº 11.182/2005 foi cumprido em sua plenitude por meio da Audiência Pública nº 9/2014.

Com efeito, a ANAC submeteu a proposta de Resolução que dispõe sobre os procedimentos e as taxas de desconto dos fluxos de caixa marginais a serem adotados nos processos de revisão no dia 19 de maio de 2014, e estabeleceu como prazo final para o recebimento de contribuições o dia 18 de junho do mesmo ano. Posteriormente, atendendo o pleito feito pela ANEAA, a diretoria da ANAC concedeu dilação de prazo de 15 dias, deslocando o prazo final para o dia 3 de julho. Assim, o prazo total para recebimento de contribuições referentes à Audiência Pública nº 9/2014 foi de quarenta e cinco dias.

A título de comparação, a Audiência Pública nº 5/2013 que colheu contribuições referentes às minutas de Edital de Licitação, Contrato de Concessão e respectivos Anexos relativas à concessão da ampliação, manutenção e exploração do Aeroporto Internacional do Galeão e de Confins durou trinta dias.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Sampaio Ferraz Advogados

Organização: Sampaio Ferraz

CONTRIBUIÇÃO Nº 68

Anexo A taxa de desconto a ser utilizada nos fluxos de caixa marginais para efeito de reequilíbrio será de: I - 6,49% (seis inteiros e quarenta e nove centésimos por cento) para os aeroportos de Guarulhos, Viracopos, Brasília, Confins e Galeão, permanecendo em vigor citado valor até que seja realizada a 1a Revisão dos Parâmetros da Concessão, nos termos dos respectivos contratos; II - 7,07% (sete inteiros e sete centésimos por cento) para o Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, entrando em vigor no dia 1o de fevereiro de 2015, e assim permanecendo até que seja realizada a 2a Revisão dos Parâmetros da Concessão, nos termos do respectivo contrato. Contribuição: As taxas de desconto a serem utilizadas no fluxo de caixa marginal para efeito de revisão extraordinária foram previstas no anexo da minuta da resolução. Contudo, a metodologia para cálculo de tais taxas de desconto não foi prevista na resolução. Atenta para tal fato, a Procuradoria-Geral Federal manifestou-se no Parecer nº 103/2014/CMF/PF-ANAC/PGF/AGU/jelsn no sentido de opinar pela “avaliação quanto à concretização da ampla discussão pública da metodologia para cálculo da Taxa de Desconto do Fluxo de Caixa Marginal” (p. 12). Na Nota Técnica nº 22/2014/GERE/SER/ANAC, a Agência Reguladora afirmou que “o conteúdo da Nota Técnica fará parte da Justificativa que acompanhará a minuta de Resolução no processo de Audiência Pública.”. Contudo, apesar de a justificativa da minuta da resolução ter sido disponibilizada no âmbito da audiência pública, ela não terá força de norma caso a resolução seja aprovada. Assim, recomenda-se a inclusão da motivação prevista na justificativa da minuta de resolução em seu anexo. Ação proposta: Incluir no anexo da proposta de resolução a motivação prevista na sua justificativa.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece, primeiramente, que a metodologia de cálculo da taxa de desconto é objeto de ampla discussão pública, estando seu conteúdo integralmente

exposto na Justificativa que acompanha a minuta de Resolução no processo de Audiência Pública, conforme disposto na Nota Técnica nº 22/2014/GERE/SRE/ANAC, de 09 de abril de 2014. Não obstante, a ANAC informa que a metodologia de cálculo das taxas de desconto será publicada em documento a parte no site da ANAC,

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Sampaio Ferraz Advogados

Organização: Sampaio Ferraz

CONTRIBUIÇÃO Nº 69

Dispositivo da minuta da resolução: Art. 2º A metodologia e os procedimentos de que trata esta Resolução visam compensar as perdas ou ganhos da Concessionária, devidamente comprovados, em virtude dos eventos elencados como riscos do Poder Concedente no contrato de concessão, desde que impliquem alteração relevante dos custos ou das receitas da Concessionária. §1º Para efeitos do disposto no caput, será considerada alteração relevante aquela que causar impacto líquido combinado superior a 5,5% (cinco inteiros e cinco décimos por cento) da receita bruta anual média referente aos 3 (três) exercícios anteriores ao início do processo de revisão extraordinária. Contribuição: (i) Mesmo que o pedido de revisão extraordinária possa ser feito a partir da acumulação de diferentes eventos causadores de desequilíbrio, a adoção do critério de impacto líquido superior a 5,5% da receita bruta como condição para que a Concessionária possa requerer a revisão extraordinária é inadequada, pois pode representar um valor significativo no fluxo de caixa do projeto. Uma eventual redução na geração de caixa sem a devida compensação pode inviabilizar investimentos, bem como comprometer metas de indicadores financeiros (covenants) pactuados com os financiadores. O principal indicador financeiro é o Índice de Cobertura do Serviço da Dívida (ICSD), que consiste, simplificado, na divisão do EBITDA pelo serviço da dívida. Esse indicador é calculado com base no fluxo dessas variáveis em um determinado período, que geralmente é anual ou semestral. Desta forma, na ocorrência de um desequilíbrio econômico-financeiro que não seja compensado no mesmo período, haverá uma alteração no EBITDA, afetando o cumprimento do ICSD. Para ilustrar por meio de uma simples simulação, verifica-se que, tomando por base informações do Relatório 4 - Avaliação Econômico-financeiro de Viracopos elaborado pela EBP, uma alteração relevante de 5,5% da receita bruta pode equivaler até 40% do lucro líquido do projeto ou 8% do EBITDA. (ii) Um segundo problema do §1º do artigo 2º é que, ao final da vigência do contrato de concessão, caso existam desequilíbrios que não alcancem conjuntamente o critério definido, não haverá

processo de recomposição. Entende-se ser necessário destacar que, ao final da vigência do contrato de concessão, qualquer desequilíbrio, independente do valor, terá a sua devida compensação garantida. Ação proposta: (i) Alterar o critério de definição de alteração relevante para um valor fixo. Sugere-se o valor de R\$ 5.000.000,00 (cinco milhões de reais), presente como valor relevante no artigo 10 do Estatuto Social da Concessionária: Art. 2º (...) §1º Para efeitos do disposto no caput, será considerada alteração relevante aquela que causar impacto combinado “superior a R\$5.000.000,00 (cinco milhões de reais),” (ii) Acrescentar um parágrafo ao artigo 2º para destacar o caso de desequilíbrio econômico-financeiro não recompensado ao final da vigência do contrato de conc

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a redação será alterada para permitir que a ANAC analise processos de Revisão Extraordinária que não impliquem necessariamente em impacto combinado superior ao estabelecido no §1º do art. 2º, a partir do início do penúltimo ano inicialmente estabelecido para o período de concessão.

Adicionalmente, conforme previsto no item 1.1 do Anexo 5 do Contrato de Concessão – Fluxo de Caixa Marginal, “o processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro será realizado de forma que seja nulo o valor presente líquido do Fluxo de Caixa Marginal projetado em razão do evento que ensejou a recomposição, considerando (i) os fluxos dos dispêndios marginais resultantes do evento que deu origem à recomposição; e (ii) os fluxos das receitas marginais resultantes do evento que deu origem à recomposição”.

Dessa forma, entende-se que, caso exista descolamento entre a data do início de um dos eventos elencados no CAPÍTULO V - Seção I do Contrato, e o momento da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro (por ex. na data da alteração das tarifas ou da contribuição fixa), os valores correspondentes aos eventuais ganhos ou perdas decorrentes de tais eventos terão sua base devidamente alterada, por meio da taxa de desconto, para a data do momento da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Assim, não há o que se falar em perda para a concessionária, devido a definição de alteração relevante presente no art. 2º.

Na verdade, considerando os próprios prazos estabelecidos no contrato e a complexidade relativa ao processo de revisão extraordinária (apresentação de relatório técnico ou laudo

pericial, apresentação de outros documentos solicitados pela ANAC, elaboração de projeção de demanda etc), não é razoável supor que a recomposição de eventual desequilíbrio se dará necessariamente simultaneamente à data do início de um dos eventos elencados no CAPÍTULO V - Seção I do Contrato. Logo, esse descolamento temporal, bem como eventuais impactos temporários nos indicadores da concessionária, pode ser considerado uma consequência das cláusulas contratuais.

Finalmente, considerando a heterogeneidade dos aeroportos concedidos pela iniciativa privada (apenas a título de exemplo, a receita bruta anual do aeroporto de Augusto Severo, cuja receita bruta deve ser semelhante a do ASGA nos primeiros anos, não chega a 5% da receita do aeroporto de Guarulhos), caso o parâmetro em questão fosse definido em termos absolutos, por meio de um valor fixo, a ANAC necessariamente cometeria um de dois erros possíveis:

1º erro: o valor fixo escolhido seria baixo para um grupo de aeroportos, de forma a não alcançar um dos objetivos (racionalizar os pedidos de revisão extraordinária e evitar custos administrativos excessivos).

2º erro: o valor fixo seria excessivamente alto para um grupo de aeroportos, de forma a tornar a possibilidade de sucesso de um pedido de revisão extraordinária muito menor para este grupo.

Ora, este simples exemplo deve ser suficiente para que se entenda a racionalidade da escolha da definição de um valor em termos percentuais, e deixa claro que esta é a única forma de tratar os aeroportos de maneira isonômica.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Sampaio Ferraz Advogados

Organização: Sampaio Ferraz

CONTRIBUIÇÃO Nº 70

Dispositivo da minuta da resolução: Art. 3º A revisão extraordinária ocorrerá de ofício ou mediante solicitação da Concessionária. §1º Na análise do pedido de revisão extraordinária, a ANAC poderá considerar outros eventos alocados como risco do Poder Concedente, independentemente do fato que ensejou a solicitação pela Concessionária. §2º O processo de revisão extraordinária iniciado mediante solicitação da Concessionária poderá resultar em recomposição do equilíbrio econômico-financeiro a favor do Poder Concedente. Contribuição (i) O §1º do artigo 3º da minuta da resolução prevê que a ANAC poderá considerar outros eventos na análise do pedido de revisão extraordinária, além daqueles que ensejaram o pedido de revisão extraordinária. Já o §2º do artigo 3º possibilita que o processo de revisão iniciado pela Concessionária resulte em recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em favor do Poder Concedente. Contudo, tanto a consideração de outros eventos pela Agência como a possibilidade de o resultado se reverter contra o pleito da Concessionária são prejudiciais, pois soam como uma ameaça às concessionárias, servindo como desestímulo ao pleito de reequilíbrio econômico-financeiro, a despeito de ele constituir direito constitucional e legal (artigo 37, XXI, da Constituição Federal e artigos 9º, §§ 2º, 3º e 4º, e 10 da Lei nº 8.987/1995). Os dispositivos da resolução proposta permitem que a ANAC procure, na prática, anular o pleito de recomposição da Concessionária com a consideração de outros eventos. A previsão é de legalidade duvidosa, na medida em que tendente a suprimir o direito da Concessionária de ter seu pedido devidamente apreciado pela ANAC. O parecer da Procuradoria Federal junto à ANAC se limita a afirmar que “a Revisão Extraordinária, ainda que a pedido da Concessionária, [pode ter] resultado a ela favorável ou desfavorável, a depender [dos] eventos considerados pela Agência e das respectivas perdas ou ganhos deles advindos. Embora seja possível depreender tal resultado de todo o arcabouço jurídico incidente à espécie, verifica-se que tal possibilidade não restou expressamente consignada na minuta” (Parecer nº 103/2014/CMF/PF-ANAC/PGF/AGU/jelsn, pg. 6). Não apontou, contudo,

as razões concretas para tal convencimento. Não se discute a possibilidade de que o reequilíbrio resulte em recomposição em favor do Poder Concedente, algo ao qual a Procuradoria parece ter se referido. O que se questiona é a possibilidade de, em um processo iniciado com o objetivo de avaliar um pedido de recomposição em favor da Concessionária, alcançar-se o resultado oposto, inclusive com a consideração, amplamente discricionária pelo Poder Concedente, de outros eventos além dos suscitados no pedido da Concessionária. Em um mesmo processo administrativo, esse seria um resultado esdrúxulo, não obstante ele possa ocorrer em processo administrativo próprio, iniciado e vocacionado a produzir, na forma do Direito e com respeito às regras processuais, tal r

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o parágrafo 1º do art. 3º - que diz respeito à prerrogativa de a ANAC analisar concomitantemente outros eventos alocados como risco do Poder Concedente sempre que houver uma solicitação de Revisão Extraordinária por parte da Concessionária - busca racionalizar os processos de revisão extraordinária e evitar custos administrativos excessivos para a ANAC, dando concretude, assim, ao princípio constitucional da eficiência, segundo o qual, espera-se do agente do público que este seja o mais racional possível, no intuito de alcançar os melhores resultados na prestação dos serviços públicos

O princípio da eficiência, de acordo com Kildare Gonçalves, “relaciona-se com as normas da boa administração no sentido de que a Administração Pública, em todos os seus setores, deve concretizar suas atividades com vistas a extrair o maior número possível de efeitos positivos ao administrado, sopesando a relação custo-benefício, buscando a excelência de recursos, enfim, dotando de maior eficácia possível as ações do Estado”

Cumprido ressaltar ainda que nunca foi o objetivo da ANAC impedir que a Concessionária se manifeste na hipótese do parágrafo 1º do art. 3º e apresente argumentos que colaborem para o processo de revisão extraordinária. Dessa forma, com vistas a esclarecer este ponto, serão incluídos dois parágrafos no art. 3º, que passará a ter a seguinte redação:

Art. 3º. A Revisão Extraordinária ocorrerá de ofício ou mediante solicitação da Concessionária.

§1º Na análise do pedido de Revisão Extraordinária, a ANAC poderá considerar

outros eventos alocados como risco do Poder Concedente, independentemente do fato que ensejou a solicitação pela Concessionária.

§2º Eventual inclusão de outros eventos alocados como risco do Poder Concedente deverá ser objeto de comunicação à Concessionária.

§3º A ausência de manifestação da Concessionária no prazo consignado na comunicação, que não poderá ser inferior a 30 (trinta) dias, será considerada como concordância em relação ao mérito da proposta da ANAC.

§4º O processo de Revisão Extraordinária iniciado mediante solicitação da Concessionária poderá resultar em recomposição do equilíbrio econômico-financeiro a favor do Poder Concedente.

Adicionalmente, conforme previsto no item 1.1 do Anexo 5 do Contrato de Concessão – Fluxo de Caixa Marginal, “o processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro será realizado de forma que seja nulo o valor presente líquido do Fluxo de Caixa Marginal projetado em razão do evento que ensejou a recomposição, considerando (i) os fluxos dos dispêndios marginais resultantes do evento que deu origem à recomposição; e (ii) os fluxos das receitas marginais resultantes do evento que deu origem à recomposição”.

Dessa forma, entende-se que, caso exista descolamento entre a data do início de um dos eventos elencados no CAPÍTULO V - Seção I do Contrato, e o momento da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro (por ex. na data da alteração das tarifas ou da contribuição fixa), os valores correspondentes aos eventuais ganhos ou perdas decorrentes de tais eventos terão sua base devidamente alterada, por meio da taxa de desconto, para a data do momento da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Assim, não há o que se falar em perda para a concessionária decorrente de uma não recomposição do equilíbrio econômico-financeiro na mesma data em que se verifica um determinado desequilíbrio.

Na verdade, considerando os próprios prazos estabelecidos no contrato e a complexidade relativa ao processo de revisão extraordinária (apresentação de relatório técnico ou laudo pericial, apresentação de outros documentos solicitados pela ANAC, elaboração de projeção de demanda etc), não é razoável supor que a recomposição de eventual desequilíbrio se dará necessariamente simultaneamente à data do início de um dos eventos elencados no

CAPÍTULO V - Seção I do Contrato.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Sampaio Ferraz Advogados

Organização: Sampaio Ferraz

CONTRIBUIÇÃO Nº 71

Dispositivo da minuta da resolução: Art. 5º O pedido de revisão extraordinária formulado pela Concessionária deverá ser instruído com: I - relatório técnico ou laudo pericial, que demonstre o impacto financeiro, verificado e/ou projetado, em decorrência do evento; II - todos os documentos necessários à demonstração do cabimento do pleito; e III - outros documentos solicitados pela ANAC, assim como laudos econômicos específicos, elaborados por entidades independentes contratadas pela Concessionária a pedido da ANAC. §1º Todos os custos com diligências e estudos necessários à plena instrução do pedido correrão por conta da Concessionária, ainda que decorrentes de determinações da ANAC. §2º A Concessionária deverá disponibilizar, de maneira organizada e objetiva, todas as premissas, informações, documentos e cálculos necessários para a replicação dos resultados apresentados. §3º As demonstrações do impacto financeiro deverão estar de acordo com as leis, normas tributárias e contábeis. §4º A inobservância do disposto no artigo implicará em indeferimento do pedido de revisão extraordinária e extinção do processo, não impedindo novo pleito referente ao mesmo evento. Contribuição: (i) A fim de se garantir a eficiência processual e de reduzir o número de processos de revisão a serem instaurados, recomenda-se que se exclua a disposição que permite à ANAC indeferir o pedido de revisão extraordinária no caso em que julgue insuficientes os documentos apresentados para instruir o processo de revisão (§ 4º do artigo 5º). Trata-se de regra que produz o efeito de dificultar a revisão extraordinária pleiteada pela Concessionária. Trata-se de medida ineficiente, pois a Agência dispõe de meios para solicitar outros documentos que julgue necessários à apreciação do pleito, ao invés de arquivá-lo (artigo 5º, III). Essa é uma prática mais condizente com o dever de eficiência da administração pública (art. 37, caput, CF), que garantiria a almejada celeridade do processo de revisão extraordinária, constante do artigo 12 da minuta de resolução, quando prevê que o procedimento de recomposição deverá ser concluído, em regra, em 90 (noventa) dias. Regra com esse teor foi prevista na Resolução ANTAQ nº

3220/2014, que estabelece procedimentos para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de arrendamento de áreas e instalações portuárias nos portos organizados: Resolução nº 3220 – ANTAQ/2014: “Art. 8º A arrendatária ou o poder concedente poderão solicitar a revisão contratual para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro nos casos em que vierem a se materializar quaisquer dos riscos expressamente assumidos pelo poder concedente, nos termos previstos no contrato de arrendamento e com reflexos econômico-financeiros para alguma das partes. (...) § 2º O pedido de revisão contratual formulado pela arrendatária deverá ser instruído com: (...) II - todos os documentos necessários à demonstração do cabimento do pleito, sem prejuízo da po

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão será parcialmente acatada. O §4º do art. 5º será alterado, conforme a sugestão de permitir a adequação e a complementação dos documentos apresentados para instrução do processo de revisão extraordinária será acatada.

Adicionalmente, ressalta-se que a norma proposta não visa estabelecer todos os procedimentos acerca do processo de revisão extraordinária. A experiência dos contratos de concessão de rodovias, os quais também utilizam fluxo de caixa marginal para manter o equilíbrio econômico-financeiro, mostra que os detalhes dos procedimentos de reequilíbrio econômico-financeiro variam consideravelmente de acordo com o evento que ensejou o processo, e dificilmente o responsável pelos cálculos conseguirá prever com exatidão quais serão os procedimentos adotados em cada caso.

Exatamente por isso, no caso da Agência Nacional de Transportes Terrestres, os detalhes associados aos cálculos não são apresentados na Resolução que regulamenta o tema, como pode ser observado na Resolução nº 3.651/ANTT, de 7 de abril de 2011.

Dessa forma, opta-se no momento por não regulamentar tais aspectos.

Por outro lado, ressalta-se que a normatização de procedimentos a serem adotados pelas unidades organizacionais da Agência (como, por exemplo, a definição dos responsáveis por cada etapa do processo de revisão extraordinária dentro da agência) não é feita por meio de

Resolução.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Sampaio Ferraz Advogados

Organização: Sampaio Ferraz

CONTRIBUIÇÃO Nº 72

Dispositivo da minuta da resolução: Art. 5º O pedido de revisão extraordinária formulado pela Concessionária deverá ser instruído com: (...) §1º Todos os custos com diligências e estudos necessários à plena instrução do pedido correrão por conta da Concessionária, ainda que decorrentes de determinações da ANAC. Contribuição: Tendo em vista que os custos com diligências e estudos necessários para instruir o processo de revisão extraordinária podem ser significativos, desconsiderar a sua inclusão nos cálculos da revisão poderá inviabilizar o processo, dado às incertezas quanto ao valor final desses custos. Recomenda-se a inclusão dos custos com diligências e estudos no cálculo do fluxo de dispêndio marginal. Ação proposta: Incluir o §5º no artigo 5º: Art. 5º (...) “§5º Os custos referidos no §1º serão incluídos no cálculo do fluxo de dispêndio marginal no processo de revisão extraordinária.”

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o texto objeto da contribuição não apresenta inovação em relação ao texto presente nos Contratos de Concessão. Neste sentido, a proposta apresentada na contribuição conflita com o dispositivo contratual correspondente.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Sampaio Ferraz Advogados

Organização: Sampaio Ferraz

CONTRIBUIÇÃO Nº 73

Dispositivo da minuta da resolução: Art. 6º Na hipótese de novos investimentos ou serviços solicitados pela ANAC e não previstos no contrato, a ANAC poderá requerer à Concessionária, previamente ao processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, a elaboração do projeto básico das obras e serviços, considerando que: §1º O referido projeto básico deverá conter todos os elementos necessários à precificação do investimento e às estimativas do impacto da obra sobre as receitas da Concessionária, segundo as melhores práticas e critérios de mercado, tudo de acordo com as normas técnicas e diretivas eventualmente estabelecidas pela ANAC sobre o assunto; e §2º A ANAC estabelecerá o valor limite do custo dos projetos e estudos a serem considerados para efeito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Contribuição: O artigo 6º da minuta da resolução prevê que, na hipótese de novos investimentos ou serviços solicitados pela ANAC e não previstos no contrato, a Agência poderá requerer à Concessionária a elaboração do projeto básico das obras e serviços. Mas a minuta da resolução é omissa quanto à hipótese de alterações do orçamento para abarcar as diferenças entre o projeto básico e o projeto executivo. Tendo em vista a possibilidade de tais alterações em um contexto de imediata assunção dos ativos existentes após a assinatura do contrato e rápida evolução das obras após a definição do projeto básico, é necessário que estes valores sejam incluídos no fluxo de caixa no qual a nova obra ou serviço estiver previsto, para o fim de garantir uma fiel projeção dos custos e, conseqüentemente, o reequilíbrio na exata medida do desequilíbrio. Neste sentido, sugere-se a incorporação na minuta do previsto no §1º do artigo 3º da Resolução ANTT nº 3651/2011, na redação dada pela Resolução ANTT nº 4339/2014: “Art. 3º Para fins de determinação dos fluxos dos dispêndios marginais serão utilizados os critérios definidos nos incisos I e II a seguir para definir o valor das obras e serviços resultantes do evento que deu causa ao reequilíbrio. (NR) (...) §1º Eventuais ajustes no orçamento, decorrentes de diferenças entre o projeto básico e o projeto executivo, desde que aprovadas pela ANTT, devem ser feitos no fluxo de

caixa no qual a obra estiver prevista. §2º Eventuais complementações necessárias no orçamento aprovado, quando autorizadas pela ANTT, devem ser feitas no fluxo de caixa no qual a obra estiver prevista.” Ação proposta: Incluir os §§3º e 4º no artigo 6º: Art. 6º (...) “§3º Eventuais ajustes no orçamento, decorrentes de diferenças entre o projeto básico e o projeto executivo, desde que aprovadas pela ANAC, devem ser feitos no fluxo de caixa no qual a obra ou serviço estiver prevista. §4º Eventuais complementações necessárias no orçamento aprovado, quando autorizadas pela ANAC, devem ser feitas no fluxo de caixa no qual a obra estiver prevista.”

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o texto objeto da contribuição não apresenta inovação em relação ao texto presente nos Contratos de Concessão. Adicionalmente, a proposta apresentada na contribuição conflita com a cláusula 2.1.2. do Anexo V do Contrato de Concessão: "2.1.2. A revisão a ser realizada pela ANAC poderá considerar ainda outras informações reais apuradas durante a vigência da Concessão para substituir variáveis estimadas na elaboração do Fluxo de Caixa Marginal, vedada a alteração dos valores estimados para os investimentos, custos e despesas considerados nos fluxos dos dispêndios marginais".

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Sampaio Ferraz Advogados

Organização: Sampaio Ferraz

CONTRIBUIÇÃO Nº 74

Dispositivo da minuta da resolução: Art. 6º Na hipótese de novos investimentos ou serviços solicitados pela ANAC e não previstos no contrato, a ANAC poderá requerer à Concessionária, previamente ao processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, a elaboração do projeto básico das obras e serviços, considerando que: (...) §2º A ANAC estabelecerá o valor limite do custo dos projetos e estudos a serem considerados para efeito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Contribuição: O valor limite dos custos dos projetos e estudos a serem considerados para efeito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro a ser estabelecido pela ANAC deve também ser aceito pela Concessionária, caso contrário um investimento novo fora do previsto em contrato poderá não ser feito. Recomenda-se que o §2º do artigo 6º preveja a anuência da Concessionária, que deverá atestar a viabilidade de realizar os estudos pelo valor limite estabelecido. Ação proposta: Alterar o §2º do artigo 6º: Art. 6º (...) §2º A ANAC estabelecerá o valor limite, "que dependerá do avada Concessionária", do custo dos projetos e estudos que serão considerados para efeito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o texto objeto da contribuição não apresenta inovação em relação ao texto presente nos Contratos de Concessão. Adicionalmente, a proposta apresentada na contribuição conflita com a seguinte cláusula do Contrato de Concessão (o texto está presente em todos os Contratos, mas a numeração pode variar): "a ANAC estabelecerá o valor limite do custo dos projetos e estudos a serem considerados para efeito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro".

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Sampaio Ferraz Advogados

Organização: Sampaio Ferraz

CONTRIBUIÇÃO Nº 75

Dispositivo da minuta da resolução: Art. 7º Para recomposição do reequilíbrio econômico-financeiro será elaborado um fluxo de caixa marginal para cada evento gerador do desequilíbrio econômico-financeiro do contrato, a fim de calcular a compensação financeira que anule os impactos positivos ou negativos do evento que ensejou o desequilíbrio, de modo que o valor presente líquido do fluxo de caixa do evento seja nulo. §1º O fluxo de caixa marginal considerará: I - os fluxos dos dispêndios marginais resultantes do evento que deu origem à recomposição; e II - os fluxos das receitas marginais resultantes do evento que deu origem à recomposição. Contribuição: O §1º do artigo 7º prevê que tanto o fluxo de dispêndios marginais, quanto ao o fluxo de receitas marginais são resultantes do EVENTO que deu origem à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Isto pode causar dúvidas quanto à estruturação do fluxo de caixa marginal. No caso da Resolução ANTT nº 3651/2011, por exemplo, em seu artigo 2º, enquanto o fluxo de DESPESAS marginais é resultante do EVENTO que deu origem à recomposição, o fluxo de RECEITAS marginais é resultante da RECOMPOSIÇÃO do equilíbrio econômico financeiro. Desta forma, por um lado, fica caracterizado o evento gerador do desequilíbrio e, por outro, o evento responsável por reequilibrar o contrato. Recomenda-se que o inciso II seja alterado nos moldes do previsto na Resolução ANTT nº 3651/2011. Ação proposta: Modificar a redação §1º do artigo 7º: Art. 7º (...) §1º O fluxo de caixa marginal considerará: I - os fluxos dos dispêndios marginais resultantes do evento que deu origem à recomposição; e II - os fluxos das receitas marginais resultantes da “recomposição do equilíbrio econômico-financeiro”.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o texto objeto da contribuição não apresenta inovação em relação ao texto presente nos Contratos de Concessão. Neste sentido, a

proposta apresentada na contribuição conflita com o dispositivo contratual correspondente.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Sampaio Ferraz Advogados

Organização: Sampaio Ferraz

CONTRIBUIÇÃO Nº 76

Dispositivo da minuta da resolução: Art. 7º Para recomposição do reequilíbrio econômico-financeiro será elaborado um fluxo de caixa marginal para cada evento gerador do desequilíbrio econômico-financeiro do contrato, a fim de calcular a compensação financeira que anule os impactos positivos ou negativos do evento que ensejou o desequilíbrio, de modo que o valor presente líquido do fluxo de caixa do evento seja nulo. (...) §3º Para fins de determinação dos fluxos dos dispêndios marginais serão utilizados critérios de mercado para estimar o valor dos investimentos, custos e despesas resultantes do evento que deu causa ao reequilíbrio. Contribuição: O §3º do artigo 7º prevê que a determinação dos fluxos dos dispêndios marginais será feita a partir de estimativas de investimentos, custos e despesas. Entretanto, essa definição não contempla a possibilidade de desequilíbrio econômico-financeiro resultante de uma frustração de receita, como, por exemplo, no caso de uma redução unilateral do teto das tarifas a serem cobradas pela Concessionária, por força de alteração regulatória. Nesse caso, os fluxos de dispêndios marginais serão calculados a partir da alteração na receita da Concessionária, sem necessariamente ter-se que estimar valores para investimentos, custos e despesas. Tendo isso em vista, entende-se ser imprescindível a inclusão do termo “frustração de receitas por fato atribuível ao Poder Concedente” como uma das variáveis determinantes de fluxos de dispêndios marginais. Ação proposta: Alterar a redação do §3º do artigo 7º: Art. 7º (...) §3º Para fins de determinação dos fluxos dos dispêndios marginais serão utilizados critérios de mercado para estimar o valor dos investimentos, custos e despesas resultantes do evento que deu causa ao reequilíbrio, “bem como da frustração de receitas por fato atribuível ao Poder Concedente.”

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a alteração proposta não será acatada. O

exemplo levantado na contribuição, “uma redução unilateral do teto das tarifas”, se trata de um caso que se enquadraria como um “fluxo de receita marginal resultante do evento que deu origem à recomposição”. O parágrafo §3º do art. 7º se refere a forma de determinação dos fluxos dos dispêndios marginais, que por definição, não pode ser feita considerando “frustração de receitas” como proposto.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Sampaio Ferraz Advogados

Organização: Sampaio Ferraz

CONTRIBUIÇÃO Nº 77

Dispositivo da minuta da resolução: Art. 7º Para recomposição do reequilíbrio econômico-financeiro será elaborado um fluxo de caixa marginal para cada evento gerador do desequilíbrio econômico-financeiro do contrato, a fim de calcular a compensação financeira que anule os impactos positivos ou negativos do evento que ensejou o desequilíbrio, de modo que o valor presente líquido do fluxo de caixa do evento seja nulo. (...) §6º A projeção de demanda mencionada no §5º deste artigo será elaborada pela Concessionária e submetida à aprovação da ANAC, que poderá optar por uso de projeção própria, observados os critérios fixados no respectivo contrato. Contribuição: O Contrato de Concessão estabelece que a projeção de demanda utilizada para determinar os fluxos das receitas marginais será elaborada pela Concessionária e submetida à aprovação da ANAC, que poderá optar por uso de projeção própria, observados os critérios fixados no respectivo contrato. Tendo em vista que o item 2.1.5 do Anexo 2 do Contrato de Concessão dos Aeroportos de Guarulhos, Brasília, Viracopos, Confins e Galeão - Plano de Exploração Aeroportuária (PEA) prevê que a demanda prevista é aquela projetada no Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI), recomenda-se que o §6º do art. 7º seja modificado, especificando-se que a projeção utilizada pela ANAC siga o previsto naquele documento. Ação proposta: Modificar o §6º do artigo 7º: Art. 7º (...) §6º A projeção de demanda mencionada no §5º deste artigo será elaborada pela Concessionária e submetida à aprovação da ANAC, que poderá optar pelo uso de projeção própria, observados os critérios fixados no “Plano de Gestão da Infraestrutura – PGI.”

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a alteração proposta não será acatada. A previsão de demanda projetada para fins de determinação dos fluxos das receitas marginais possui regras específicas definidas no Anexo V dos Contratos de Concessão que não

coincidem como os dispositivos que tratam da apresentação do Plano de Gestão da Infraestrutura. Além disso, as previsões de demanda para fins de determinação dos fluxos das receitas marginais podem ser feitas após a constatação de uma demanda real diferente da constante na projeção do PGI.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Sampaio Ferraz Advogados

Organização: Sampaio Ferraz

CONTRIBUIÇÃO Nº 78

Dispositivo da minuta da resolução: Art. 9º A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro ocorrerá: (...) III - conforme indicação da ANAC, nos demais casos. Contribuição: O inciso III do artigo 9º dispõe que a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro ocorrerá conforme indicação da ANAC, nos demais casos não previstos nos incisos I e II. Trata-se de previsão unilateral, que concede poderes decisórios à ANAC no âmbito da revisão extraordinária sem que sejam delineados os parâmetros para o seu exercício. Entende-se ser necessário manter a igualdade entre a ANAC e concessionária nas regras previstas na minuta de resolução. Ação proposta: Modificar o inciso III do §9º: Art. 9º (...) III - mediante comum acordo entre ANAC e Concessionária, nos demais casos.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que suas decisões como Poder Concedente devem ser motivadas e embasadas legalmente, sendo que será sempre garantido à Concessionária o direito de se manifestar.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Sampaio Ferraz Advogados

Organização: Sampaio Ferraz

CONTRIBUIÇÃO Nº 79

Dispositivo da minuta da resolução: Art. 10. Para cada processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em que tenha sido adotada uma projeção de demanda, a ANAC realizará periodicamente a revisão dos respectivos fluxos das receitas marginais para ajustar os dados da projeção de demanda aos dados reais apurados durante a vigência da concessão. O artigo 10 parece tratar do mesmo tema abordado pelo o artigo. 7º, §5º, porém a redação não está clara. Entendemos ser necessário um esclarecimento antes de qualquer proposta de alteração. Ação proposta: Esclarecer se o artigo 10 trata somente da revisão da projeção de demanda utilizada para calcular os fluxos de receitas marginais.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o art. 10 de minuta proposta detalha os procedimentos de revisão das estimativas de demanda do Fluxo de Caixa Marginal (FCM), enquanto o artigo. 7º, §5º trata da estimativa feita quando da elaboração do FCM.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Sampaio Ferraz Advogados

Organização: Sampaio Ferraz

CONTRIBUIÇÃO Nº 80

Dispositivo da minuta da resolução: Art. 10. Para cada processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em que tenha sido adotada uma projeção de demanda, a ANAC realizará periodicamente a revisão dos respectivos fluxos das receitas marginais para ajustar os dados da projeção de demanda aos dados reais apurados durante a vigência da concessão.

(...) §4º Na revisão a ser realizada pela ANAC, deverá ser mantida a taxa de desconto vigente da concessão para substituir variáveis originalmente utilizadas no fluxo de caixa marginal projetado em razão da recomposição, calculada conforme estabelecido em contrato.

Contribuição: O §4º do artigo 10 estabelece que a taxa de desconto a ser utilizada em um processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro será a “taxa de desconto vigente da concessão”. A taxa de desconto, ao longo de uma concessão, pode ser alterada em função de diversas variáveis. No entanto, em um processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, deve-se utilizar somente a taxa de desconto calculada no momento do reequilíbrio. Sugerimos excluir o §4º do artigo 10, pois a questão já está regulada pelo item 2.1.3 do Anexo 5 do Contrato de Concessão, que dispõe que “na revisão a ser realizada pela ANAC, deverá ser mantida a Taxa de Desconto originalmente utilizada no Fluxo de Caixa Marginal projetado em razão da recomposição, calculada na Revisão dos Parâmetros da Concessão imediatamente anterior à ocorrência do evento.”. Ação proposta: Excluir o §4º do artigo 10.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o texto da minuta será alterado de maneira a refletir claramente o disposto no Contrato de Concessão.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Sampaio Ferraz Advogados

Organização: Sampaio Ferraz

CONTRIBUIÇÃO Nº 81

Dispositivo da minuta da resolução: Art. 12. O procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da concessão deverá ser concluído em prazo não superior a 90 (noventa) dias, ressalvada as hipóteses, devidamente justificadas, em que seja necessária a prorrogação do prazo. Contribuição: (i) O artigo 12 estabelece o prazo de 90 (noventa) dias para a conclusão do procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da concessão, ressalvando a prorrogação do prazo em hipóteses necessárias, devidamente justificadas. Contudo, não está claro o termo inicial da contagem deste prazo. Propõe-se que, caso o processo de revisão extraordinária seja instaurado de ofício pela ANAC, seja considerada a data da comunicação à Concessionária; já no caso de revisão extraordinária solicitada pela Concessionária, que seja considerada a data de instauração do processo pela ANAC como início do processo de revisão extraordinária. (ii) A minuta da resolução não estabelece a consequência jurídica na hipótese de o prazo previsto no artigo 12 não ser cumprido. No Parecer nº 103/2014/CMF/PF-ANAC/PGF/AGU/jelsn, a Procuradoria-Geral Federal atentou para esta omissão (“o art. 12 reproduz a regra contratual referente ao prazo máximo de 90 (noventa) dias para conclusão do procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da concessão, sem, contudo, atribuir quaisquer consequências administrativas ao seu descumprimento”, p. 10). Todavia, a ANAC não considerou tal observação na Nota Técnica nº 22/2014/GERE/SER/ANAC, em que comentou as demais recomendações da Procuradoria-Geral Federal. Propõe-se a inclusão de dispositivo no sentido de se presumir acolhido o pleito de revisão extraordinária proposto pela Concessionária no caso de a ANAC não cumprir o prazo de 90 (noventa) dias estipulado pelo artigo 12, para o fim de garantir a celeridade do procedimento por ambas as partes. Salienta-se que a Concessionária já está vinculada ao prazo menor, de 30 (trinta) dias para manifestar-se (artigo 4º, parágrafo único), sendo razoável que a ANAC também esteja sujeita a prazo, sob pena de anuência presumida. Já na hipótese de o processo ter sido instaurado pelo Poder Concedente,

sugere-se a inclusão de dispositivo correspondente, atribuindo consequências à extrapolação do prazo, seja pelo arquivamento seja pela imposição do ônus de justificar a sua continuidade. Medida semelhante está prevista na Resolução ANTAQ nº 3.220/2014: “Art. 12 (...) §2º. Na extrapolação do prazo previsto no caput, o poder concedente deverá se manifestar quanto à continuidade do procedimento e justificar caso o pedido seja negado.”

Ação proposta: Incluir os §§1º, 2º, 3º e 4º no artigo 12: Art. 12 (...) “§1º Caso o processo de revisão extraordinária seja instaurado de ofício pela ANAC, será considerada a data da comunicação à Concessionária como termo inicial da revisão extraordinária, para fins de contagem do prazo previsto no caput. §2º Caso a revisão extraordinária

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o artigo 12º da Minuta da Resolução não apresenta inovação em relação ao texto presente nos Contratos de Concessão. Adicionalmente, ressalta-se que a norma proposta não visa estabelecer todos os procedimentos acerca do processo de revisão extraordinária. A experiência dos contratos de concessão de rodovias, os quais também utilizam fluxo de caixa marginal para manter o equilíbrio econômico-financeiro, mostra que os detalhes dos procedimentos de reequilíbrio econômico-financeiro variam consideravelmente de acordo com o evento que ensejou o processo, e dificilmente o responsável pelos cálculos conseguirá prever com exatidão quais serão os procedimentos adotados em cada caso.

Exatamente por isso, no caso da Agência Nacional de Transportes Terrestres, os detalhes associados aos cálculos não são apresentados na Resolução que regulamenta o tema, como pode ser observado na Resolução nº 3.651/ANTT, de 7 de abril de 2011.

Dessa forma, opta-se no momento por não regulamentar tais aspectos.

Por outro lado, ressalta-se que a normatização de procedimentos a serem adotados pelas unidades organizacionais da Agência (como, por exemplo, a definição dos responsáveis por cada etapa do processo de revisão extraordinária dentro da agência) não é feita por meio de Resolução.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ana Maria de Castro Rovai

Organização: GRU Airport

CONTRIBUIÇÃO Nº 82

Sugestão de nova redação: §1º Para efeitos do disposto no caput, será considerada alteração relevante aquilo que for superior aos custos que necessariamente a Concessionária irá incorrer para realizar diligências e estudos necessários à plena instrução do pedido. Justificativa: Afronta aos artigos 5º e 37 da CF e art. 4º e 9º da Lei Federal 8.987/95, art. 2 da Lei Federal 9.784/1999.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a proposta não será acatada. A concessionária somente empreenderá esforços para apresentar o pedido de revisão extraordinária se o impacto associado aos eventos elencados como riscos do Poder Concedente for superior aos custos para a realização de diligências e estudos necessários à plena instrução do pedido. Neste sentido, a definição proposta na contribuição contraria a Contrato de Concessão, uma vez que sua adoção tornaria o dispositivo contratual inócuo.

Ressalta-se, ainda, que a contribuição afirma que a norma contraria dispositivos constitucionais e legais, porém, não apresenta argumentos que sustentem a afirmação.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ana Maria de Castro Rovai

Organização: GRU Airport

CONTRIBUIÇÃO Nº 83

Sugestão de nova redação: §2º Visando racionalizar os pedidos de revisão extraordinária e evitar custos administrativos excessivos para a ANAC, sem impedir que determinado evento enseje reequilíbrio econômico-financeiro, os pedidos de Revisão Extraordinária poderão ser realizados 1 (uma) vez por ano, em qualquer ano de vigência do Contrato de Concessão. Justificativa: a redação original afronta os artigos 5º e 37 da CF e art. 4º e 9º da Lei Federal 8.987/95, art. 2 da Lei Federal 9.784/1999.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que os dispositivos propostos estão em acordo com a Constituição Federal e a legislação vigente. Ressalta-se, ainda, que a contribuição afirma que a norma contraria dispositivos constitucionais e legais, porém, não apresenta argumentos que sustentem a afirmação.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ana Maria de Castro Rovai

Organização: GRU Airport

CONTRIBUIÇÃO Nº 84

Excluir o § 3º Justificativa: o item afronta os artigos 5º e 37 da CF e art. 4º e 9º da Lei Federal 8.987/95, art. 2 da Lei Federal 9.784/1999.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que os dispositivos propostos estão em acordo com a Constituição Federal e a legislação vigente. Ressalta-se, ainda, que a contribuição afirma que a norma contraria dispositivos constitucionais e legais, porém, não apresenta argumentos que sustentem a afirmação.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ana Maria de Castro Rovai

Organização: GRU Airport

CONTRIBUIÇÃO Nº 85

Sugestão de nova redação: §1º Na análise do pedido de revisão extraordinária, a ANAC poderá considerar outros eventos alocados como risco do Poder Concedente, independentemente do fato que ensejou a solicitação pela Concessionária, desde que a Concessionária concorde com tal inclusão, observado o prazo do Artigo 12 desta Resolução. Justificativa: Afronta aos artigos 5º e 37 da CF e art. 4º e 9º da Lei Federal 8.987/95, art. 2 da Lei Federal 9.784/1999.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o parágrafo 1º do art. 3º - que diz respeito à prerrogativa de a ANAC analisar concomitantemente outros eventos alocados como risco do Poder Concedente sempre que houver uma solicitação de Revisão Extraordinária por parte da Concessionária - busca racionalizar os processos de revisão extraordinária e evitar custos administrativos excessivos para a ANAC, dando concretude, assim, ao princípio constitucional da eficiência, segundo o qual, espera-se do agente do público que este seja o mais racional possível, no intuito de alcançar os melhores resultados na prestação dos serviços públicos

O princípio da eficiência, de acordo com Kildare Gonçalves, “relaciona-se com as normas da boa administração no sentido de que a Administração Pública, em todos os seus setores, deve concretizar suas atividades com vistas a extrair o maior número possível de efeitos positivos ao administrado, sopesando a relação custo-benefício, buscando a excelência de recursos, enfim, dotando de maior eficácia possível as ações do Estado”

Cumprе ressaltar ainda que nunca foi o objetivo da ANAC impedir que a Concessionária se manifeste na hipótese do parágrafo 1º do art. 3º e apresente argumentos que colaborem para o processo de revisão extraordinária. Dessa forma, com vistas a esclarecer este ponto,

serão incluídos dois parágrafos no art. 3º, que passará a ter a seguinte redação:

Art. 3º. A Revisão Extraordinária ocorrerá de ofício ou mediante solicitação da Concessionária.

§1º Na análise do pedido de Revisão Extraordinária, a ANAC poderá considerar outros eventos alocados como risco do Poder Concedente, independentemente do fato que ensejou a solicitação pela Concessionária.

§2º Eventual inclusão de outros eventos alocados como risco do Poder Concedente deverá ser objeto de comunicação à Concessionária.

§3º A ausência de manifestação da Concessionária no prazo consignado na comunicação, que não poderá ser inferior a 30 (trinta) dias, será considerada como concordância em relação ao mérito da proposta da ANAC.

§4º O processo de Revisão Extraordinária iniciado mediante solicitação da Concessionária poderá resultar em recomposição do equilíbrio econômico-financeiro a favor do Poder Concedente.

Adicionalmente, conforme previsto no item 1.1 do Anexo 5 do Contrato de Concessão – Fluxo de Caixa Marginal, “o processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro será realizado de forma que seja nulo o valor presente líquido do Fluxo de Caixa Marginal projetado em razão do evento que ensejou a recomposição, considerando (i) os fluxos dos dispêndios marginais resultantes do evento que deu origem à recomposição; e (ii) os fluxos das receitas marginais resultantes do evento que deu origem à recomposição”.

Dessa forma, entende-se que, caso exista descolamento entre a data do início de um dos eventos elencados no CAPÍTULO V - Seção I do Contrato, e o momento da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro (por ex. na data da alteração das tarifas ou da contribuição fixa), os valores correspondentes aos eventuais ganhos ou perdas decorrentes de tais eventos terão sua base devidamente alterada, por meio da taxa de desconto, para a data do momento da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Assim, não há o que se falar em perda para a concessionária decorrente de uma não recomposição do equilíbrio econômico-financeiro na mesma data em que se verifica um determinado desequilíbrio.

Na verdade, considerando os próprios prazos estabelecidos no contrato e a complexidade

relativa ao processo de revisão extraordinária (apresentação de relatório técnico ou laudo pericial, apresentação de outros documentos solicitados pela ANAC, elaboração de projeção de demanda etc), não é razoável supor que a recomposição de eventual desequilíbrio se dará necessariamente simultaneamente à data do início de um dos eventos elencados no CAPÍTULO V - Seção I do Contrato.

Ressalta-se, ainda, que a contribuição afirma que a norma contraria dispositivos constitucionais e legais, porém, não apresenta argumentos que sustentem a afirmação.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ana Maria de Castro Rovai

Organização: GRU Airport

CONTRIBUIÇÃO Nº 86

Sugestão de nova redação: §2º O processo de revisão extraordinária iniciado mediante solicitação da Concessionária poderá resultar em empréstimo de provas para pedido de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro a ser feito de ofício pelo Poder Concedente em seu favor, de forma autônoma. Justificativa: redação original afronta os artigos 5º e 37 da CF e art. 4º e 9º da Lei Federal 8.987/95, art. 2 da Lei Federal 9.784/1999

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o parágrafo 1º do art. 3º - que diz respeito à prerrogativa de a ANAC analisar concomitantemente outros eventos alocados como risco do Poder Concedente sempre que houver uma solicitação de Revisão Extraordinária por parte da Concessionária - busca racionalizar os processos de revisão extraordinária e evitar custos administrativos excessivos para a ANAC, dando concretude, assim, ao princípio constitucional da eficiência, segundo o qual, espera-se do agente do público que este seja o mais racional possível, no intuito de alcançar os melhores resultados na prestação dos serviços públicos

O princípio da eficiência, de acordo com Kildare Gonçalves, “relaciona-se com as normas da boa administração no sentido de que a Administração Pública, em todos os seus setores, deve concretizar suas atividades com vistas a extrair o maior número possível de efeitos positivos ao administrado, sopesando a relação custo-benefício, buscando a excelência de recursos, enfim, dotando de maior eficácia possível as ações do Estado”

Cumprе ressaltar ainda que nunca foi o objetivo da ANAC impedir que a Concessionária se manifeste na hipótese do parágrafo 1º do art. 3º e apresente argumentos que colaborem para o processo de revisão extraordinária. Dessa forma, com vistas a esclarecer este ponto, serão incluídos dois parágrafos no art. 3º, que passará a ter a seguinte redação:

Art. 3º. A Revisão Extraordinária ocorrerá de ofício ou mediante solicitação da Concessionária.

§1º Na análise do pedido de Revisão Extraordinária, a ANAC poderá considerar outros eventos alocados como risco do Poder Concedente, independentemente do fato que ensejou a solicitação pela Concessionária.

§2º Eventual inclusão de outros eventos alocados como risco do Poder Concedente deverá ser objeto de comunicação à Concessionária.

§3º A ausência de manifestação da Concessionária no prazo consignado na comunicação, que não poderá ser inferior a 30 (trinta) dias, será considerada como concordância em relação ao mérito da proposta da ANAC.

§4º O processo de Revisão Extraordinária iniciado mediante solicitação da Concessionária poderá resultar em recomposição do equilíbrio econômico-financeiro a favor do Poder Concedente.

Adicionalmente, conforme previsto no item 1.1 do Anexo 5 do Contrato de Concessão – Fluxo de Caixa Marginal, “o processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro será realizado de forma que seja nulo o valor presente líquido do Fluxo de Caixa Marginal projetado em razão do evento que ensejou a recomposição, considerando (i) os fluxos dos dispêndios marginais resultantes do evento que deu origem à recomposição; e (ii) os fluxos das receitas marginais resultantes do evento que deu origem à recomposição”.

Dessa forma, entende-se que, caso exista descolamento entre a data do início de um dos eventos elencados no CAPÍTULO V - Seção I do Contrato, e o momento da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro (por ex. na data da alteração das tarifas ou da contribuição fixa), os valores correspondentes aos eventuais ganhos ou perdas decorrentes de tais eventos terão sua base devidamente alterada, por meio da taxa de desconto, para a data do momento da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Assim, não há o que se falar em perda para a concessionária decorrente de uma não recomposição do equilíbrio econômico-financeiro na mesma data em que se verifica um determinado desequilíbrio.

Na verdade, considerando os próprios prazos estabelecidos no contrato e a complexidade relativa ao processo de revisão extraordinária (apresentação de relatório técnico ou laudo

pericial, apresentação de outros documentos solicitados pela ANAC, elaboração de projeção de demanda etc), não é razoável supor que a recomposição de eventual desequilíbrio se dará necessariamente simultaneamente à data do início de um dos eventos elencados no CAPÍTULO V - Seção I do Contrato.

Ressalta-se, ainda, que a contribuição afirma que a norma contraria dispositivos constitucionais e legais, porém, não apresenta argumentos que sustentem a afirmação.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ana Maria de Castro Rovai

Organização: GRU Airport

CONTRIBUIÇÃO Nº 87

Sugestão de nova redação (caput): O procedimento de revisão extraordinária iniciado por qualquer das partes deverá ser objeto de comunicação à outra parte. Justificativa: a redação original afronta os artigos 5º e 37 da CF e art. 4º e 9º da Lei Federal 8.987/95, art. 2 da Lei Federal 9.784/1999

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que nunca foi o objetivo da ANAC impedir que a Concessionária se manifeste na hipótese do parágrafo 1º do art. 3º e apresente argumentos que colaborem para o processo de revisão extraordinária. Dessa forma, com vistas a esclarecer este ponto, serão incluídos dois parágrafos no art. 3º, que passará a ter a seguinte redação:

Art. 3º. A Revisão Extraordinária ocorrerá de ofício ou mediante solicitação da Concessionária.

§1º Na análise do pedido de Revisão Extraordinária, a ANAC poderá considerar outros eventos alocados como risco do Poder Concedente, independentemente do fato que ensejou a solicitação pela Concessionária.

§2º Eventual inclusão de outros eventos alocados como risco do Poder Concedente deverá ser objeto de comunicação à Concessionária.

§3º A ausência de manifestação da Concessionária no prazo consignado na comunicação, que não poderá ser inferior a 30 (trinta) dias, será considerada como concordância em relação ao mérito da proposta da ANAC.

§4º O processo de Revisão Extraordinária iniciado mediante solicitação da Concessionária poderá resultar em recomposição do equilíbrio econômico-

financeiro a favor do Poder Concedente.

Ressalta-se, ainda, que a contribuição afirma que a norma contraria dispositivos constitucionais e legais, porém, não apresenta argumentos que sustentem a afirmação.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ana Maria de Castro Rovai

Organização: GRU Airport

CONTRIBUIÇÃO Nº 88

Sugestão de nova redação: Parágrafo único. A parte deverá responder à comunicação recebida no prazo consignado na comunicação, que não poderá ser inferior a 30 (trinta) dias.

Justificativa: a redação original afronta os artigos 5º e 37 da CF e art. 4º e 9º da Lei Federal 8.987/95, art. 2 da Lei Federal 9.784/1999.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o artigo 4º da Minuta da Resolução não apresenta inovação em relação ao texto presente nos Contratos de Concessão. Ressalta-se, ainda, que a contribuição afirma que a norma contraria dispositivos constitucionais e legais, porém, não apresenta argumentos que sustentem a afirmação.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ana Maria de Castro Rovai

Organização: GRU Airport

CONTRIBUIÇÃO Nº 89

Sugestão de nova redação (caput): Art. 5º O pedido de revisão extraordinária formulado por qualquer das partes deverá ser instruído com: Justificativa: A redação original afronta os artigos 5º e 37 da CF e art. 4º e 9º da Lei Federal 8.987/95, art. 2 da Lei Federal 9.784/1999.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o texto objeto da contribuição não apresenta inovação em relação ao texto presente nos Contratos de Concessão.

Ressalta-se, ainda, que a contribuição afirma que a norma contraria dispositivos constitucionais e legais, porém, não apresenta argumentos que sustentem a afirmação.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ana Maria de Castro Rovai

Organização: GRU Airport

CONTRIBUIÇÃO Nº 90

Sugestão de nova redação: II - todos os documentos e demais provas admitidas em direito necessários à demonstração do cabimento do pleito; e Justificativa: a redação original afronta os artigos 5º e 37 da CF e art. 4º e 9º da Lei Federal 8.987/95, art. 2 da Lei Federal 9.784/1999

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o texto objeto da contribuição não apresenta inovação em relação ao texto presente nos Contratos de Concessão.

Ressalta-se, ainda, que a contribuição afirma que a norma contraria dispositivos constitucionais e legais, porém, não apresenta argumentos que sustentem a afirmação.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ana Maria de Castro Rovai

Organização: GRU Airport

CONTRIBUIÇÃO Nº 91

Sugestão de nova redação: III – outros documentos solicitados pela ANAC necessários à plena instrução do pedido, como laudos específicos, elaborados por qualquer entidade independente especializadas e de renome a ser contratada pela Concessionária nos termos do parágrafo primeiro. Justificativa: A redação original afronta aos artigos 5º e 37 da CF e art. 4º e 9º da Lei Federal 8.987/95, art. 2 da Lei Federal 9.784/1999

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o texto objeto da contribuição não apresenta inovação em relação ao texto presente nos Contratos de Concessão.

Ressalta-se, ainda, que a contribuição afirma que a norma contraria dispositivos constitucionais e legais, porém, não apresenta argumentos que sustentem a afirmação.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ana Maria de Castro Rovai

Organização: GRU Airport

CONTRIBUIÇÃO Nº 92

Sugestão de nova redação: §1º A Concessionária deverá indicar pelo menos 3 (três) entidades especializadas para que a ANAC opte por uma delas, sendo que todos os custos com tal contratação correrão por conta da Concessionária, ainda que decorrentes de determinações da ANAC, a serem necessariamente incluídos como objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Justificativa: a redação original afronta os artigos 5º e 37 da CF e art. 4º e 9º da Lei Federal 8.987/95, art. 2 da Lei Federal 9.784/1999.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão será acatada. Assim, para a contratação de entidades independentes que elaborarão os documentos solicitados pela ANAC, a Concessionária deverá indicar lista tríplice com entidades independentes de grande porte e de renome nacional e internacional, com reputação ilibada, cabendo a ANAC escolher a empresa a ser contratada e remunerada pela Concessionária.

Ressalta-se, ainda, que a contribuição afirma que a norma contraria dispositivos constitucionais e legais, porém, não apresenta argumentos que sustentem a afirmação.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ana Maria de Castro Rovai

Organização: GRU Airport

CONTRIBUIÇÃO Nº 93

Sugestão de redação: §2º A ANAC estabelecerá previamente, segundo as melhores práticas e critérios de mercado, o valor limite do custo dos projetos e estudos, a serem necessariamente incluídos como objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Justificativa: a redação original afronta os artigos 5º e 37 da CF e art. 4º e 9º da Lei Federal 8.987/95, art. 2 da Lei Federal 9.784/1999.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o texto objeto da contribuição não apresenta inovação em relação ao texto presente nos Contratos de Concessão.

Ressalta-se, ainda, que a contribuição afirma que a norma contraria dispositivos constitucionais e legais, porém, não apresenta argumentos que sustentem a afirmação.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ana Maria de Castro Rovai

Organização: GRU Airport

CONTRIBUIÇÃO Nº 94

Sugestão de nova redação: II - os fluxos das receitas marginais, percebidas ou não, resultantes do evento que deu origem à recomposição. Justificativa: a redação original afronta os artigos 5º e 37 da CF e art. 4º e 9º da Lei Federal 8.987/95, art. 2 da Lei Federal 9.784/1999.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o texto objeto da contribuição não apresenta inovação em relação ao texto presente nos Contratos de Concessão.

Ressalta-se, ainda, que a contribuição afirma que a norma contraria dispositivos constitucionais e legais, porém, não apresenta argumentos que sustentem a afirmação.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ana Maria de Castro Rovai

Organização: GRU Airport

CONTRIBUIÇÃO Nº 95

Sugestão de nova redação: §3º Para fins de determinação dos fluxos dos dispêndios marginais ou receitas marginais, percebidas ou não, serão utilizados critérios de mercado para estimar o valor dos investimentos, custos e despesas ou preços tarifados ou de mercado resultantes do evento que deu causa ao reequilíbrio. Justificativa: A redação original afronta os artigos 5º e 37 da CF e art. 4º e 9º da Lei Federal 8.987/95, art. 2 da Lei Federal 9.784/1999.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o texto objeto da contribuição não apresenta inovação em relação ao texto presente nos Contratos de Concessão. Ressalta-se, ainda, que a contribuição afirma que a norma contraria dispositivos constitucionais e legais, porém, não apresenta argumentos que sustentem a afirmação.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ana Maria de Castro Rovai

Organização: GRU Airport

CONTRIBUIÇÃO Nº 96

Sugestão de nova redação: §4º O fluxo de caixa marginal de eventos geradores do desequilíbrio econômico-financeiro que alteram receitas, investimentos, custos operacionais ou custos de manutenção poderá também considerar os valores realizados. Justificativa: A redação original afronta aos artigos 5º e 37 da CF e art. 4º e 9º da Lei Federal 8.987/95, art. 2 da Lei Federal 9.784/1999.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a proposta não será acatada.

Ressalta-se, ainda, que a contribuição afirma que a norma contraria dispositivos constitucionais e legais, porém, não apresenta argumentos que sustentem a afirmação.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ana Maria de Castro Rovai

Organização: GRU Airport

CONTRIBUIÇÃO Nº 97

Sugestão de nova redação no §5º : II - periodicamente, o referido cálculo inicial será revisado para substituir a demanda projetada pelos respectivos valores realizados, se possível tal aplicação. Justificativa: A redação original afronta os artigos 5º e 37 da CF e art. 4º e 9º da Lei Federal 8.987/95, art. 2 da Lei Federal 9.784/1999.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o texto objeto da contribuição não apresenta inovação em relação ao texto presente nos Contratos de Concessão.

Ressalta-se, ainda, que a contribuição afirma que a norma contraria dispositivos constitucionais e legais, porém, não apresenta argumentos que sustentem a afirmação.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ana Maria de Castro Rovai

Organização: GRU Airport

CONTRIBUIÇÃO Nº 98

Sugestão de nova redação: §6º A projeção de demanda mencionada no §5º deste artigo será elaborada pela Concessionária e submetida à aprovação da ANAC, que deverá decidir, observados os critérios fixados no respectivo contrato. Justificativa: A redação proposta afronta os artigos 5º e 37 da CF e art. 4º e 9º da Lei Federal 8.987/95, art. 2 da Lei Federal 9.784/1999

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o texto objeto da contribuição não apresenta inovação em relação ao texto presente nos Contratos de Concessão.

Ressalta-se, ainda, que a contribuição afirma que a norma contraria dispositivos constitucionais e legais, porém, não apresenta argumentos que sustentem a afirmação.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ana Maria de Castro Rovai

Organização: GRU Airport

CONTRIBUIÇÃO Nº 99

Inciso IV - sugestão: excluir Justificativa: A redação proposta afronta os artigos 5º e 37 da CF e art. 4º e 9º da Lei Federal 8.987/95, art. 2 da Lei Federal 9.784/1999.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o Decreto nº 7.624, de 22 de novembro de 2011, que dispõe sobre as condições de exploração pela iniciativa privada da infraestrutura aeroportuária, por meio de concessão, determina que:

"Art. 18. Sem prejuízo do disposto no art. 7º, caberá ao poder concedente estabelecer a forma pela qual será recomposto o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, em favor do poder concedente ou do concessionário, podendo ser utilizadas as seguintes medidas, individual ou conjuntamente, sem a exclusão de outras cabíveis:

I - revisão do valor das tarifas;

II - alteração do prazo da concessão, observado o disposto no art. 6º;

III - alteração das obrigações contratuais da concessionária;

IV - revisão da contribuição devida pelo concessionário, no caso de concessão comum; e

V - revisão da contraprestação pecuniária do parceiro público, no caso de parceria público-privada.

§ 1º Nas concessões federais, a utilização das medidas descritas nos incisos IV e V do caput dependem de prévia anuência da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República. (...)"

Ou seja, a norma proposta apenas consolidou os dispositivos constantes nos Contratos de Concessão e no Decreto acima citado, que já estava em vigor quando da assinatura de todos os contratos abrangidos pela norma.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ana Maria de Castro Rovai

Organização: GRU Airport

CONTRIBUIÇÃO Nº 100

Sugestão de nova redação: II - no momento do pagamento da contribuição fixa e/ou variável ao sistema seguinte à conclusão do processo, no caso de alteração da contribuição devida pela Concessionária; ou Justificativa: A redação proposta afronta aos artigos 5º e 37 da CF e art. 4º e 9º da Lei Federal 8.987/95, art. 2 da Lei Federal 9.784/1999

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a alteração proposta não será acatada. A escolha da contribuição variável ao sistema para a recompor o equilíbrio econômico-financeiro implica na necessidade de previsão de demanda, receitas tarifárias e receitas comerciais. Esse procedimento possui elevado custo regulatório, uma vez que necessita da adoção de diversas hipóteses passíveis de contestação, demandando mais tempo e recursos dos agentes público e privado. Adicionalmente, conforme disposto no Contrato, as previsões de demanda precisam ser revisadas de tempos em tempos, o que aumenta ainda mais seu custo regulatório. Note que esta necessidade de revisão prevista no Contrato reflete a baixa probabilidade de se projetar de maneira acurada a demanda do futuro.

A escolha da recomposição por meio da contribuição fixa não incorre desses problemas, caso o motivo do pedido de recomposição seja um aumento de despesas, pois não necessita de previsão de demanda e o valor das parcelas restantes da contribuição fixa já é conhecido.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: INFRAMERICA Concessionária do Aeroporto de Brasília S.A.

Organização: Inframérica

CONTRIBUIÇÃO Nº 101

O atual processo de Audiência Pública não permite a disponibilização imediata de número de protocolo para as contribuições enviadas.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que todas as contribuições recebidas por meio de formulário eletrônico, email, ou correspondência foram devidamente respondidas.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ana Maria de Castro Rovai

Organização: GRU Airport

CONTRIBUIÇÃO Nº 102

Sugestão de nova redação: III - conforme comum acordo da ANAC e Concessionária, nos demais casos. Justificativa: A redação original afronta aos artigos 5º e 37 da CF e art. 4º e 9º da Lei Federal 8.987/95, art. 2 da Lei Federal 9.784/1999.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que suas decisões como Poder Concedente devem ser motivadas e embasadas legalmente, sendo que será sempre garantido à Concessionária o direito de se manifestar.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: INFRAMERICA Concessionária do Aeroporto de Brasília S.A.

Organização: Inframérica

CONTRIBUIÇÃO Nº 103

§1º Para efeitos do disposto no caput, será considerada alteração relevante aquela que causar impacto líquido combinado superior a 5,5% (cinco inteiros e cinco décimos por cento) da receita bruta anual média referente aos 3 (três) exercícios anteriores ao início do processo de revisão extraordinária. O termo relevante é amplamente utilizado nas normas brasileiras, como por exemplo: 'relevante razão de direito' em direito de falência, que é conceituado como todo motivo derivado da lei, que tenha o devedor para recusar ou retardar o pagamento, ou 'serviços de relevância pública' que é conceituado como atividades consideradas essenciais e prioritárias à comunidade, que transcendem à dimensão individual e repercutem necessariamente sobre a coletividade. Contudo, embora seja amplamente utilizado, é sempre termo vago aberto às interpretações dos juristas, ou seja, é termo subjetivo. Desta forma, uma Resolução, ato unilateral de um dos polos do contrato não é o instrumento jurídico correto para a interpretação de termo subjetivo de contrato já assinado entre as partes. Ainda, o uso do termo subjetivo segue a lógica contratual uma vez que se trata de uma revisão extraordinária, ou seja, fora da normalidade, que precisa ser realizada antes da ocorrência da revisão ordinária a cada 5 anos. O estabelecimento de qualquer parâmetro limitador à revisão extraordinária tira o caráter extraordinário do procedimento, e o torna procedimento padrão, quase se assemelhando à revisão ordinária. Desta forma, o estabelecimento do mínimo de 5,5% a ANAC impede a análise caso a caso que é o fundamento de qualquer procedimento extraordinário. Como o custo (financeiro) de petição e de formalização de solicitação do reequilíbrio é da própria concessionária, cabe a esta concluir o que é ou não relevante, e quando irá realizar a solicitação de reequilíbrio. Caso a Concessionária entenda que o custo para instrução do processo de reequilíbrio é válido e deve ser feito, não é papel da Agência Reguladora impedir a empresa de buscar seus direitos previstos no instrumento contratual. Essa ação excede a função do ente governamental, e interfere diretamente na gestão de recursos da concessionária. Sugestão: §1º Para efeitos do

disposto no caput, será considerada alteração relevante aquela que a Concessionária entender que seja suficiente para requerer quando comparada aos custos para formalização de processo de revisão extraordinária.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a definição de alteração relevante como sendo aquela que causar impacto líquido combinado superior a 5,5% da receita bruta anual está de acordo com o Contrato de Concessão e com a garantia da manutenção do equilíbrio econômico-financeiro. Com efeito, os Contratos estabelecem que o objetivo da Revisão Extraordinária é recompor o equilíbrio econômico-financeiro quando a ocorrência de eventos alocados como risco do Poder Concedente gerar alterações relevantes dos custos ou das receitas das Concessionárias. Contudo, o Contrato não define o que é alteração relevante dos custos ou das receitas.

Esta ausência de definição foi objeto de um questionamento encaminhado à ANAC durante a fase do processo de licitação dos aeroportos de Guarulhos, Viracopos e Brasília destinada à prestação de esclarecimentos sobre o Edital e o Contrato pela Comissão de Licitação. Conforme o item 1.10 da Seção IV do Capítulo I do Edital de Leilão nº 2/2011, os esclarecimentos prestados pela Comissão vinculam a interpretação das regras dos documentos jurídicos. A ata de esclarecimentos pode ser encontrada no sítio da ANAC, por meio do endereço <http://www2.anac.gov.br/GRU-VCP-BSB>. Segue abaixo o pedido de esclarecimento e a resposta dada pela Comissão:

Solicitação nº 233 – “Considerando que a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em virtude de perdas ou ganhos da Concessionária somente será realizada em caso de alteração relevante dos custos ou da receita dela (da Concessionária), questiona-se quais os critérios para definição de custos ou receitas relevantes.”

Resposta da Comissão – “Os procedimentos de Revisão Extraordinária serão definidos posteriormente. Ressalta-se que estes procedimentos objetivam a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a fim de compensar as perdas ou ganhos da Concessionária, devidamente comprovados, em virtude da ocorrência dos eventos elencados no CAPÍTULO V.” (grifo nosso)

Note que a Comissão de Licitação antecipou para o mercado que os critérios para definição de custos ou receitas relevantes seriam determinados posteriormente em uma regulamentação específica. Assim, a definição de um critério objetivo para definir "alteração relevante" não trata de inovação ao Contrato de Concessão, mas, sim, de uma regulamentação do próprio. A fixação de parâmetro objetivo não apenas explicita qual é o critério de determinação de alteração relevante como resguarda os entes regulados da discricionariedade da avaliação apenas nos casos concretos.

Além disso, a definição do parâmetro objetivo traz racionalização e diminuição dos custos administrativos do processo, preservando o princípio da eficiência, segundo o qual, espera-se do agente do público que este seja o mais racional possível, no intuito de alcançar os melhores resultados na prestação dos serviços públicos. O princípio da eficiência, de acordo com Kildare Gonçalves, "relaciona--se com as normas da boa administração no sentido de que a Administração Pública, em todos os seus setores, deve concretizar suas atividades com vistas a extrair o maior número possível de efeitos positivos ao administrado, sopesando a relação custo-benefício, buscando a excelência de recursos, enfim, dotando de maior eficácia possível as ações do Estado"

Ademais, o objetivo da definição de alteração relevante não é restringir o direito de reequilíbrio econômico-financeiro. Neste diapasão, é relevante assinalar que, mesmo que individualmente não cause impacto superior ao limite estipulado para a revisão extraordinária, um determinado evento poderá ser considerado dentro de um contexto que envolvam outros eventos que conjuntamente representem uma alteração relevante. Para evitar dúvidas em relação a este ponto, optou-se por tornar explícito que o cálculo da alteração relevante poderá considerar mais de um evento. Este efeito torna-se claro, na medida em que o Contrato de Concessão não prevê "prescrição" para o pedido de reequilíbrio.

Por fim, a ANAC informa que a proposta não será acatada. A concessionária somente empreenderá esforços para apresentar o pedido de revisão extraordinária se o impacto associado aos eventos elencados como riscos do Poder Concedente for superior aos custos para a realização de diligências e estudos necessários à plena instrução do pedido. Neste sentido, a definição proposta na contribuição contraria a Contrato de Concessão, uma vez que

sua adoção tornaria o dispositivo contratual inócuo.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ana Maria de Castro Rovai

Organização: GRU Airport

CONTRIBUIÇÃO Nº 104

Sugestão de nova redação (caput): Art. 10. Para cada processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em que tenha sido adotada uma projeção de demanda, a ANAC realizará periodicamente a revisão dos respectivos fluxos das receitas marginais para ajustar os dados da projeção de demanda aos dados reais apurados durante a vigência da concessão, se possível tal aplicação. Justificativa: Redação original afronta os artigos 5º e 37 da CF e art. 4º e 9º da Lei Federal 8.987/95, art. 2 da Lei Federal 9.784/1999.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o texto objeto da contribuição não apresenta inovação em relação ao texto presente nos Contratos de Concessão.

Ressalta-se, ainda, que a contribuição afirma que a norma contraria dispositivos constitucionais e legais, porém, não apresenta argumentos que sustentem a afirmação.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: INFRAMERICA Concessionária do Aeroporto de Brasília S.A.

Organização: Inframérica

CONTRIBUIÇÃO Nº 105

§2º O impacto líquido a que se refere o §1º deste artigo será medido pelo valor presente líquido do fluxo de caixa marginal projetado em razão do evento ou conjunto de eventos que ensejou a recomposição, utilizando-se a taxa de desconto em vigor na data do pedido, nos termos do respectivo contrato. No processo de formulação de Resolução a ANAC considerou que o estabelecimento de valor mínimo de reequilíbrio visa primordialmente diminuir os gastos e esforços da Agência na análise de requisições de pequena monta. Contudo, tal justificativa viola direito constitucional de petição, que é a faculdade que tem o indivíduo de formular aos órgãos públicos qualquer tipo de formulação como decorrência da cidadania. O recebimento do pedido é obrigatório, pois é um direito dotado de eficácia. Desta forma, a Concessionária tem o direito de pedir, independentemente dos custos e tramitação administrativa. O equilíbrio da equação econômico-financeiro é considerado elemento essencial do contrato administrativo, por ser mecanismo apto a manter as condições efetivas da proposta, constitucionalmente garantido ao particular contratado quando ocorrer risco de prejuízo por eventos futuros, incertos e excepcionais, e a limitação ao acesso dos direitos da empresa em vista de custos administrativos não é razoável. O custo de manutenção da máquina administrativa é inerente ao papel do poder concedente como ente fiscalizador e garantidor da integridade contratual. Sugestão: §2º Visando racionalizar os pedidos de revisão extraordinária e evitar custos administrativos excessivos para a ANAC, sem impedir que determinado evento enseje reequilíbrio econômico-financeiro, os pedidos de Revisão Extraordinária poderão ser realizados 1 (uma) vez por ano, durante a vigência do Contrato de Concessão.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a definição de alteração relevante como sendo

aquela que causar impacto líquido combinado superior a 5,5% da receita bruta anual está de acordo com o Contrato de Concessão e com a garantia da manutenção do equilíbrio econômico-financeiro. Com efeito, os Contratos estabelecem que o objetivo da Revisão Extraordinária é recompor o equilíbrio econômico-financeiro quando a ocorrência de eventos alocados como risco do Poder Concedente gerar alterações relevantes dos custos ou das receitas das Concessionárias. Contudo, o Contrato não define o que é alteração relevante dos custos ou das receitas.

Esta ausência de definição foi objeto de um questionamento encaminhado à ANAC durante a fase do processo de licitação dos aeroportos de Guarulhos, Viracopos e Brasília destinada à prestação de esclarecimentos sobre o Edital e o Contrato pela Comissão de Licitação. Conforme o item 1.10 da Seção IV do Capítulo I do Edital de Leilão nº 2/2011, os esclarecimentos prestados pela Comissão vinculam a interpretação das regras dos documentos jurídicos. A ata de esclarecimentos pode ser encontrada no sítio da ANAC, por meio do endereço <http://www2.anac.gov.br/GRU-VCP-BSB>. Segue abaixo o pedido de esclarecimento e a resposta dada pela Comissão:

Solicitação nº 233 – “Considerando que a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em virtude de perdas ou ganhos da Concessionária somente será realizada em caso de alteração relevante dos custos ou da receita dela (da Concessionária), questiona-se quais os critérios para definição de custos ou receitas relevantes.”

Resposta da Comissão – “Os procedimentos de Revisão Extraordinária serão definidos posteriormente. Ressalta-se que estes procedimentos objetivam a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a fim de compensar as perdas ou ganhos da Concessionária, devidamente comprovados, em virtude da ocorrência dos eventos elencados no CAPÍTULO V.” (grifo nosso)

Note que a Comissão de Licitação antecipou para o mercado que os critérios para definição de custos ou receitas relevantes seriam determinados posteriormente em uma regulamentação específica. Assim, a definição de um critério objetivo para definir "alteração relevante" não trata de inovação ao Contrato de Concessão, mas, sim, de uma regulamentação do próprio. A fixação de parâmetro objetivo não apenas explicita qual é o critério de determinação de alteração relevante como resguarda os entes regulados da discricionariedade da avaliação

apenas nos casos concretos.

Além disso, a definição do parâmetro objetivo traz racionalização e diminuição dos custos administrativos do processo, preservando o princípio da eficiência, segundo o qual, espera-se do agente do público que este seja o mais racional possível, no intuito de alcançar os melhores resultados na prestação dos serviços públicos. O princípio da eficiência, de acordo com Kildare Gonçalves, “relaciona-se com as normas da boa administração no sentido de que a Administração Pública, em todos os seus setores, deve concretizar suas atividades com vistas a extrair o maior número possível de efeitos positivos ao administrado, sopesando a relação custo-benefício, buscando a excelência de recursos, enfim, dotando de maior eficácia possível as ações do Estado”

Ademais, o objetivo da definição de alteração relevante não é restringir o direito de reequilíbrio econômico-financeiro. Neste diapasão, é relevante assinalar que, mesmo que individualmente não cause impacto superior ao limite estipulado para a revisão extraordinária, um determinado evento poderá ser considerado dentro de um contexto que envolvam outros eventos que conjuntamente representem uma alteração relevante. Para evitar dúvidas em relação a este ponto, optou-se por tornar explícito que o cálculo da alteração relevante poderá considerar mais de um evento. Este efeito torna-se claro, na medida em que o Contrato de Concessão não prevê “prescrição” para o pedido de reequilíbrio.

Por fim, a ANAC informa que a proposta não será acatada. A concessionária somente empreenderá esforços para apresentar o pedido de revisão extraordinária se o impacto associado aos eventos elencados como riscos do Poder Concedente for superior aos custos para a realização de diligências e estudos necessários à plena instrução do pedido. Neste sentido, a definição proposta na contribuição contraria a Contrato de Concessão, uma vez que sua adoção tornaria o dispositivo contratual inócuo.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: INFRAMERICA Concessionária do Aeroporto de Brasília S.A.

Organização: Inframérica

CONTRIBUIÇÃO Nº 106

§3º Na hipótese de revisão extraordinária do contrato de concessão do aeroporto internacional de São Gonçalo do Amarante, serão consideradas as receitas brutas do aeroporto internacional Augusto Severo quando necessário para complementar o cálculo da receita bruta anual média a que se refere o §1º deste artigo. A utilização dos dados de receita bruta dos anos anteriores à 2013, acarretam em risco às Concessionárias uma vez que os mesmos não foram auferidos pela concessionária, e esta não tem a possibilidade de verificar de forma contundente os rendimentos anteriores ao início de sua gestão. Ainda, a Infraero era empresa pública, que além de não fazer o levantamento de receita por aeroporto possui prerrogativas de interferência de investimentos públicos e era alavancada por auxílio governamental. O caso do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante ainda é mais complexo uma vez que espera-se que sejam feitas as médias do Aeroporto Augusto Severo, aeroporto que além de ser gerido pela Infraero tem realidade bastante diferente da atual, complicada pela impossibilidade de cobrança de taxa de embarque pela Concessionária, por ao menos 30 dias, conforme ordem de serviço da Fase II do Contrato de Concessão. Sugestão: excluir

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que será alterada a redação da norma para deixar claro que, na ausência de informações disponíveis referentes às receitas brutas de algum dos três exercícios anteriores ao início do processo de Revisão Extraordinária, poderão ser utilizados os últimos dados disponíveis do aeroporto em questão, independentemente do operador.

Adicionalmente, ressalta-se que a INFRAERO, como empresa pública, tem a obrigação de registrar suas informações financeiras, que são tomadas em caráter oficial,

independentemente de qualquer publicação de relatório por parte da ANAC.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ana Maria de Castro Rovai

Organização: GRU Airport

CONTRIBUIÇÃO Nº 107

Sugestão de nova redação: §1º As revisões dos fluxos ocorrerão a cada 5 (cinco) anos ou, se a Concessionária concordar, na ocorrência de nova revisão extraordinária. Justificativa: A redação original afronta os artigos 5º e 37 da CF e art. 4º e 9º da Lei Federal 8.987/95, art. 2 da Lei Federal 9.784/1999

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a proposta não será acatada.

Ressalta-se que a contribuição afirma que a norma contraria dispositivos constitucionais e legais, porém, não apresenta argumentos que sustentem a afirmação.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: INFRAMERICA Concessionária do Aeroporto de Brasília S.A.

Organização: Inframérica

CONTRIBUIÇÃO Nº 108

1º Na análise do pedido de revisão extraordinária, a ANAC poderá considerar outros eventos alocados como risco do Poder Concedente, independentemente do fato que ensejou a solicitação pela Concessionária. A inserção de outros eventos dentro do Processo de solicitação da Concessionária é ação “ultra petita”, Eventos outros podem prejudicar a solicitação da Concessionária, cada pedido ou evento deve ser instruído em seu processo específico uma vez que a ANAC pode iniciar processo de reequilíbrio de ofício. Sugestão: §1º Na análise do pedido de revisão extraordinária, a ANAC poderá considerar outros eventos alocados como risco do Poder Concedente, mesmo em processo de revisão iniciado pela Concessionária, mediante autorização formal da mesma para tal inclusão.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o parágrafo 1º do art. 3º - que diz respeito à prerrogativa de a ANAC analisar concomitantemente outros eventos alocados como risco do Poder Concedente sempre que houver uma solicitação de Revisão Extraordinária por parte da Concessionária - busca racionalizar os processos de revisão extraordinária e evitar custos administrativos excessivos para a ANAC, dando concretude, assim, ao princípio constitucional da eficiência, segundo o qual, espera-se do agente do público que este seja o mais racional possível, no intuito de alcançar os melhores resultados na prestação dos serviços públicos

O princípio da eficiência, de acordo com Kildare Gonçalves, “relaciona-se com as normas da boa administração no sentido de que a Administração Pública, em todos os seus setores, deve concretizar suas atividades com vistas a extrair o maior número possível de efeitos positivos ao administrado, sopesando a relação custo-benefício, buscando a excelência de recursos, enfim, dotando de maior eficácia possível as ações do Estado”

Cumpre ressaltar ainda que nunca foi o objetivo da ANAC impedir que a Concessionária se manifeste na hipótese do parágrafo 1º do art. 3º e apresente argumentos que colaborem para o processo de revisão extraordinária. Dessa forma, com vistas a esclarecer este ponto, serão incluídos dois parágrafos no art. 3º, que passará a ter a seguinte redação:

Art. 3º. A Revisão Extraordinária ocorrerá de ofício ou mediante solicitação da Concessionária.

§1º Na análise do pedido de Revisão Extraordinária, a ANAC poderá considerar outros eventos alocados como risco do Poder Concedente, independentemente do fato que ensejou a solicitação pela Concessionária.

§2º Eventual inclusão de outros eventos alocados como risco do Poder Concedente deverá ser objeto de comunicação à Concessionária.

§3º A ausência de manifestação da Concessionária no prazo consignado na comunicação, que não poderá ser inferior a 30 (trinta) dias, será considerada como concordância em relação ao mérito da proposta da ANAC.

§4º O processo de Revisão Extraordinária iniciado mediante solicitação da Concessionária poderá resultar em recomposição do equilíbrio econômico-financeiro a favor do Poder Concedente.

Adicionalmente, conforme previsto no item 1.1 do Anexo 5 do Contrato de Concessão – Fluxo de Caixa Marginal, “o processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro será realizado de forma que seja nulo o valor presente líquido do Fluxo de Caixa Marginal projetado em razão do evento que ensejou a recomposição, considerando (i) os fluxos dos dispêndios marginais resultantes do evento que deu origem à recomposição; e (ii) os fluxos das receitas marginais resultantes do evento que deu origem à recomposição”.

Dessa forma, entende-se que, caso exista descolamento entre a data do início de um dos eventos elencados no CAPÍTULO V - Seção I do Contrato, e o momento da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro (por ex. na data da alteração das tarifas ou da contribuição fixa), os valores correspondentes aos eventuais ganhos ou perdas decorrentes de tais eventos terão sua base devidamente alterada, por meio da taxa de desconto, para a data do momento da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Assim, não há o que se falar em perda

para a concessionária decorrente de uma não recomposição do equilíbrio econômico-financeiro na mesma data em que se verifica um determinado desequilíbrio.

Na verdade, considerando os próprios prazos estabelecidos no contrato e a complexidade relativa ao processo de revisão extraordinária (apresentação de relatório técnico ou laudo pericial, apresentação de outros documentos solicitados pela ANAC, elaboração de projeção de demanda etc), não é razoável supor que a recomposição de eventual desequilíbrio se dará necessariamente simultaneamente à data do início de um dos eventos elencados no CAPÍTULO V - Seção I do Contrato.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ana Maria de Castro Rovai

Organização: GRU Airport

CONTRIBUIÇÃO Nº 109

Sugestão de nova redação: §2º Mediante comum acordo entre ANAC e Concessionária, as revisões dos fluxos poderão ocorrer antecipadamente. Justificativa: a redação original afronta os artigos 5º e 37 da CF e art. 4º e 9º da Lei Federal 8.987/95, art. 2 da Lei Federal 9.784/1999

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a proposta não será acatada. Ressalta-se que a contribuição afirma que a norma contraria dispositivos constitucionais e legais, porém, não apresenta argumentos que sustentem a afirmação.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: INFRAMERICA Concessionária do Aeroporto de Brasília S.A.

Organização: Inframérica

CONTRIBUIÇÃO Nº 110

§2º O processo de revisão extraordinária iniciado mediante solicitação da Concessionária poderá resultar em recomposição do equilíbrio econômico-financeiro a favor do Poder Concedente. Sugestão: §2º No caso de revisão extraordinária iniciada pela Concessionária resultar em equilíbrio econômico-financeiro a favor do Poder Concedente, deverá o Poder Concedente iniciar de ofício um novo processo de revisão, permitindo-se o uso do resultado do processo anterior como meio de prova.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o parágrafo 1º do art. 3º - que diz respeito à prerrogativa de a ANAC analisar concomitantemente outros eventos alocados como risco do Poder Concedente sempre que houver uma solicitação de Revisão Extraordinária por parte da Concessionária - busca racionalizar os processos de revisão extraordinária e evitar custos administrativos excessivos para a ANAC, dando concretude, assim, ao princípio constitucional da eficiência, segundo o qual, espera-se do agente do público que este seja o mais racional possível, no intuito de alcançar os melhores resultados na prestação dos serviços públicos

O princípio da eficiência, de acordo com Kildare Gonçalves, “relaciona-se com as normas da boa administração no sentido de que a Administração Pública, em todos os seus setores, deve concretizar suas atividades com vistas a extrair o maior número possível de efeitos positivos ao administrado, sopesando a relação custo-benefício, buscando a excelência de recursos, enfim, dotando de maior eficácia possível as ações do Estado”

Cumprе ressaltar ainda que nunca foi o objetivo da ANAC impedir que a Concessionária se manifeste na hipótese do parágrafo 1º do art. 3º e apresente argumentos que colaborem para o processo de revisão extraordinária. Dessa forma, com vistas a esclarecer este ponto,

serão incluídos dois parágrafos no art. 3º, que passará a ter a seguinte redação:

Art. 3º. A Revisão Extraordinária ocorrerá de ofício ou mediante solicitação da Concessionária.

§1º Na análise do pedido de Revisão Extraordinária, a ANAC poderá considerar outros eventos alocados como risco do Poder Concedente, independentemente do fato que ensejou a solicitação pela Concessionária.

§2º Eventual inclusão de outros eventos alocados como risco do Poder Concedente deverá ser objeto de comunicação à Concessionária.

§3º A ausência de manifestação da Concessionária no prazo consignado na comunicação, que não poderá ser inferior a 30 (trinta) dias, será considerada como concordância em relação ao mérito da proposta da ANAC.

§4º O processo de Revisão Extraordinária iniciado mediante solicitação da Concessionária poderá resultar em recomposição do equilíbrio econômico-financeiro a favor do Poder Concedente.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ana Maria de Castro Rovai

Organização: GRU Airport

CONTRIBUIÇÃO Nº 111

Sugestão de nova redação: §3º A revisão a ser realizada pela ANAC poderá considerar ainda outras informações reais apuradas durante a vigência da Concessão para substituir variáveis estimadas na elaboração do fluxo de caixa marginal. Justificativa: A redação original afronta aos artigos 5º e 37 da CF e art. 4º e 9º da Lei Federal 8.987/95, art. 2 da Lei Federal 9.784/1999

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o texto objeto da contribuição não apresenta inovação em relação ao texto presente nos Contratos de Concessão.

Ressalta-se, ainda, que a contribuição afirma que a norma contraria dispositivos constitucionais e legais, porém, não apresenta argumentos que sustentem a afirmação.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ana Maria de Castro Rovai

Organização: GRU Airport

CONTRIBUIÇÃO Nº 112

Sugestão de nova redação: §4º Na revisão a ser realizada pela ANAC, deverá ser mantida a taxa de desconto originalmente utilizada no fluxo de caixa marginal projetado em razão da recomposição, calculada em razão dos parâmetros da concessão imediatamente anterior a ocorrência do evento. Justificativa: A redação original afronta os artigos 5º e 37 da CF e art. 4º e 9º da Lei Federal 8.987/95, art. 2 da Lei Federal 9.784/1999.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o texto da minuta será alterado de maneira a refletir claramente o disposto no Contrato de Concessão.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: INFRAMERICA Concessionária do Aeroporto de Brasília S.A.

Organização: Inframérica

CONTRIBUIÇÃO Nº 113

Parágrafo único. A ausência de manifestação da Concessionária no prazo consignado na comunicação, que não poderá ser inferior a 30 (trinta) dias, será considerada como concordância em relação ao mérito da proposta de revisão extraordinária da ANAC. A omissão é a ausência de ato, não é manifestação de vontade. Assim como a ausência de manifestação de vontade, ou seja, a omissão da administração pública não é um ato administrativo a ausência de manifestação da Concessionária não é ato jurídico válido. A atribuição de valor jurídico ao silêncio em toda e qualquer hipótese geraria uma instabilidade no tocante à segurança jurídica na condução das atividades previstas no Contrato de Concessão. Sugestão: O prazo para a manifestação da Concessionária a respeito de processo de revisão extraordinária iniciado de Ofício pelo Poder Concedente não poderá ser inferior à 30 (trinta) dias. No caso da não manifestação da Concessionária esta deverá ser novamente comunicada para manifestar-se nos autos no prazo de 10 (dez) dias.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o artigo 4º da Minuta da Resolução não apresenta inovação em relação ao texto presente nos Contratos de Concessão.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ana Maria de Castro Rovai

Organização: GRU Airport

CONTRIBUIÇÃO Nº 114

Sugestão de nova redação (caput): Art. 11. As taxas de desconto a serem utilizadas nos fluxos de caixa marginais são aquelas não impugnadas em Audiências Públicas e estabelecidas no Anexo desta Resolução. Justificativa: A redação original afronta os artigos 5º e 37 da CF e art. 4º e 9º da Lei Federal 8.987/95, art. 2 da Lei Federal 9.784/1999

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que suas decisões, entre elas a determinação das taxas de desconto a serem utilizadas nos fluxos de caixa marginais, como Poder Concedente devem ser motivadas e embasadas legalmente, sendo que será sempre garantido à Concessionária o direito de se manifestar.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: INFRAMERICA Concessionária do Aeroporto de Brasília S.A.

Organização: Inframérica

CONTRIBUIÇÃO Nº 115

II - todos os documentos necessários à demonstração do cabimento do pleito; e Sugestão: II - todos os documentos e demais provas admitidas em direito necessários à demonstração do cabimento do pleito; e

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o texto objeto da contribuição não apresenta inovação em relação ao texto presente nos Contratos de Concessão. Neste sentido, a proposta apresentada na contribuição conflita com o dispositivo contratual correspondente.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: INFRAMERICA Concessionária do Aeroporto de Brasília S.A.

Organização: Inframérica

CONTRIBUIÇÃO Nº 116

III - outros documentos solicitados pela ANAC, assim como laudos econômicos específicos, elaborados por entidades independentes contratadas pela Concessionária a pedido da ANAC. Sugestão: §1º A Concessionária deverá indicar pelo menos 3 (três) entidades especializadas para que a ANAC possa optar por uma delas, sendo que todos os custos com tal contratação correrão por conta da Concessionária, ainda que decorrentes de determinações da ANAC, cabendo o reequilíbrio de tal valor a favor da concessionária para os itens que seu pleito for deferido.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão será parcialmente acatada. Assim, para a contratação de entidades independentes que elaborarão os documentos solicitados pela ANAC, a Concessionária deverá indicar lista triplíce com entidades independentes de grande porte e de renome nacional e internacional, com reputação ilibada, cabendo a ANAC escolher a empresa a ser contratada e remunerada pela Concessionária.

Os custos com diligência e estudos necessários não serão considerados no reequilíbrio econômico-financeiro por serem atribuídos à Concessionária, não havendo inovação em relação ao texto do Contrato de Concessão.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: INFRAMERICA Concessionária do Aeroporto de Brasília S.A.

Organização: Inframérica

CONTRIBUIÇÃO Nº 117

§2º A ANAC estabelecerá o valor limite do custo dos projetos e estudos a serem considerados para efeito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. O limite dos valores na contratação de projeto interfere na liberdade da empresa privada de realizar “livre contratação”, ou seja, não está adstrita à processo licitatório, podendo contratar quem melhor lhe convir, uma das principais premissas da iniciativa privada. A autonomia privada é um princípio do direito contratual que permite às partes disporem de seus próprios interesses mediante acordos, desde que estes indivíduos observem a Constituição Federal e o Código Civil. Desta forma a Concessionária deve ser consultada. Sugestão: §2º Após consulta junto à Concessionária, a ANAC poderá estabelecer, segundo as melhores práticas e critérios de mercado, o valor limite do custo dos projetos e estudos a serem considerados para efeito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o texto objeto da contribuição não apresenta inovação em relação ao texto presente nos Contratos de Concessão. Adicionalmente, a proposta apresentada na contribuição conflita com a seguinte cláusula do Contrato de Concessão (o texto está presente em todos os Contratos, mas a numeração pode variar): "a ANAC estabelecerá o valor limite do custo dos projetos e estudos a serem considerados para efeito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro".

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ana Maria de Castro Rovai

Organização: GRU Airport

CONTRIBUIÇÃO Nº 118

A taxa de desconto a ser utilizada no fluxo de caixa marginal para efeito de reequilíbrio deverá ser de 8,73% para o Aeroporto de Guarulhos, conforme parecer econômico da LCA Consultores que a Concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos S.A. apresentou à ANAC por meio de sua DR/0534/2014.

RESPOSTA DA ANAC:

As respostas para esta contribuição constam da seção 3: "Análise das contribuições protocoladas por meio físico."

DADOS DO COLABORADOR

Nome: INFRAMERICA Concessionária do Aeroporto de Brasília S.A.

Organização: Inframérica

CONTRIBUIÇÃO Nº 119

II - os fluxos das receitas marginais resultantes do evento que deu origem à recomposição.
Sugestão: II - os fluxos das receitas marginais recebidas ou à receber, resultantes do evento que deu origem à recomposição.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o texto objeto da contribuição não apresenta inovação em relação ao texto presente nos Contratos de Concessão. Ressalta-se, ainda, que a contribuição não apresenta justificativa para alteração proposta, o que dificulta a análise do mérito da proposta.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: INFRAMERICA Concessionária do Aeroporto de Brasília S.A.

Organização: Inframérica

CONTRIBUIÇÃO Nº 120

§3º Para fins de determinação dos fluxos dos dispêndios marginais serão utilizados critérios de mercado para estimar o valor dos investimentos, custos e despesas resultantes do evento que deu causa ao reequilíbrio. Sugestão: §3º Para fins de determinação dos fluxos dos dispêndios marginais ou receitas marginais não percebidas serão utilizados critérios de mercado para estimar o valor dos investimentos, custos e despesas ou preços tarifados ou de mercado resultantes do evento que deu causa ao reequilíbrio.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o texto objeto da contribuição não apresenta inovação em relação ao texto presente nos Contratos de Concessão. Ressalta-se, ainda, que a contribuição não apresenta justificativa para alteração proposta, o que dificulta a análise do mérito da proposta.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: INFRAMERICA Concessionária do Aeroporto de Brasília S.A.

Organização: Inframérica

CONTRIBUIÇÃO Nº 121

§3º Para fins de determinação dos fluxos dos dispêndios marginais serão utilizados critérios de mercado para estimar o valor dos investimentos, custos e despesas resultantes do evento que deu causa ao reequilíbrio. Sugestão: §3º Para fins de determinação dos fluxos dos dispêndios marginais ou receitas marginais não percebidas serão utilizados critérios de mercado para estimar o valor dos investimentos, custos e despesas ou preços tarifados ou de mercado resultantes do evento que deu causa ao reequilíbrio.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o texto objeto da contribuição não apresenta inovação em relação ao texto presente nos Contratos de Concessão. Ressalta-se, ainda, que a contribuição não apresenta justificativa para alteração proposta, o que dificulta a análise do mérito da proposta.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: INFRAMERICA Concessionária do Aeroporto de Brasília S.A.

Organização: Inframérica

CONTRIBUIÇÃO Nº 122

§4º O fluxo de caixa marginal de eventos geradores do desequilíbrio econômico-financeiro que alteram investimentos, custos operacionais ou custos de manutenção poderá também considerar os valores realizados. Sugestão: §4º O fluxo de caixa marginal de eventos geradores do desequilíbrio econômico-financeiro que alteram receitas, investimentos, custos operacionais ou custos de manutenção poderá também considerar os valores realizados.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a proposta não será acatada. Ressalta-se, ainda, que a contribuição não apresenta justificativa para alteração proposta, o que dificulta a análise do mérito da proposta.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: INFRAMERICA Concessionária do Aeroporto de Brasília S.A.

Organização: Inframérica

CONTRIBUIÇÃO Nº 123

II - periodicamente, o referido cálculo inicial será revisado para substituir a demanda projetada pelos respectivos valores realizados. Sugestão: II - periodicamente, o referido cálculo inicial será revisado para substituir a demanda projetada pelos respectivos valores realizados, se possível tal aplicação.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o texto objeto da contribuição não apresenta inovação em relação ao texto presente nos Contratos de Concessão. Ressalta-se, ainda, que a contribuição não apresenta justificativa para alteração proposta, o que dificulta a análise do mérito da proposta.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: INFRAMERICA Concessionária do Aeroporto de Brasília S.A.

Organização: Inframérica

CONTRIBUIÇÃO Nº 124

§6º A projeção de demanda mencionada no §5º deste artigo será elaborada pela Concessionária e submetida à aprovação da ANAC, que poderá optar por uso de projeção própria, observados os critérios fixados no respectivo contrato. Sugestão: §6º A projeção de demanda mencionada no §5º deste artigo será elaborada pela Concessionária e submetida à aprovação da ANAC, observando os critérios fixados no respectivo contrato.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o texto objeto da contribuição não apresenta inovação em relação ao texto presente nos Contratos de Concessão. Ressalta-se, ainda, que a contribuição não apresenta justificativa para alteração proposta, o que dificulta a análise do mérito da proposta.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: INFRAMERICA Concessionária do Aeroporto de Brasília S.A.

Organização: Inframérica

CONTRIBUIÇÃO Nº 125

IV - revisão da contribuição fixa ao sistema devida pela Concessionária, mediante comum acordo entre ANAC e Concessionária, após prévia aprovação da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República - SAC/PR; e Sugestão: excluir

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o Decreto nº 7.624, de 22 de novembro de 2011, que dispõe sobre as condições de exploração pela iniciativa privada da infraestrutura aeroportuária, por meio de concessão, determina que:

"Art. 18. Sem prejuízo do disposto no art. 7º, caberá ao poder concedente estabelecer a forma pela qual será recomposto o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, em favor do poder concedente ou do concessionário, podendo ser utilizadas as seguintes medidas, individual ou conjuntamente, sem a exclusão de outras cabíveis:

I - revisão do valor das tarifas;

II - alteração do prazo da concessão, observado o disposto no art. 6º;

III - alteração das obrigações contratuais da concessionária;

IV - revisão da contribuição devida pelo concessionário, no caso de concessão comum; e

V - revisão da contraprestação pecuniária do parceiro público, no caso de parceria público-privada.

§ 1º Nas concessões federais, a utilização das medidas descritas nos incisos IV e V do caput dependem de prévia anuência da Secretaria de Aviação Civil da

Presidência da República. (...)"

Ou seja, a norma proposta apenas consolidou os dispositivos constantes nos Contratos de Concessão e no Decreto acima citado, que já estava em vigor quando da assinatura de todos os contratos abrangidos pela norma.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: INFRAMERICA Concessionária do Aeroporto de Brasília S.A.

Organização: Inframérica

CONTRIBUIÇÃO Nº 126

II - no momento do pagamento da contribuição fixa ao sistema seguinte à conclusão do processo, no caso de alteração da contribuição devida pela Concessionária; ou Tanto contribuição fixa quanto variável tem o mesmo destino e finalidade, desta forma, deve ser permitido à Concessionária escolher qual parcela de contribuição deverá ser considerada. Sugestão: II - no momento do pagamento da contribuição fixa e/ou variável ao sistema seguinte à conclusão do processo, no caso de alteração da contribuição devida pela Concessionária; ou

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a alteração proposta não será acatada. A escolha da contribuição variável ao sistema para a recompor o equilíbrio econômico-financeiro implica na necessidade de previsão de demanda, receitas tarifárias e receitas comerciais. Esse procedimento possui elevado custo regulatório, uma vez que necessita da adoção de diversas hipóteses passíveis de contestação, demandando mais tempo e recursos dos agentes público e privado. Adicionalmente, conforme disposto no Contrato, as previsões de demanda precisam ser revisadas de tempos em tempos, o que aumenta ainda mais seu custo regulatório. Note que esta necessidade de revisão prevista no Contrato reflete a baixa probabilidade de se projetar de maneira acurada a demanda do futuro.

A escolha da recomposição por meio da contribuição fixa não incorre desses problemas, caso o motivo do pedido de recomposição seja um aumento de despesas, pois não necessita de previsão de demanda e o valor das parcelas restantes da contribuição fixa já é conhecido.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: INFRAMERICA Concessionária do Aeroporto de Brasília S.A.

Organização: Inframérica

CONTRIBUIÇÃO Nº 127

III - conforme indicação da ANAC, nos demais casos. Sílvio de Salvo Venosa afirma que "o acordo de vontades faz lei entre as partes, dicção que não pode ser tomada de forma peremptória, aliás, como tudo no direito". Continua, expondo que desse princípio decorre o da intangibilidade do contrato, ninguém podendo alterar unilateralmente o seu conteúdo. Desta forma, qualquer alteração nas possibilidades de ocorrência de pedido de revisão que não os casos dos incisos anteriores deve haver consulta à Concessionária . Sugestão: III - mediante acordo entre ANAC e Concessionária, nos demais casos.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que suas decisões como Poder Concedente devem ser motivadas e embasadas legalmente, sendo que será sempre garantido à Concessionária o direito de se manifestar.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: INFRAMERICA Concessionária do Aeroporto de Brasília S.A.

Organização: Inframérica

CONTRIBUIÇÃO Nº 128

Art. 10. Para cada processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em que tenha sido adotada uma projeção de demanda, a ANAC realizará periodicamente a revisão dos respectivos fluxos das receitas marginais para ajustar os dados da projeção de demanda aos dados reais apurados durante a vigência da concessão. Sugestão: Art. 10. Para cada processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em que tenha sido adotada uma projeção de demanda, a ANAC realizará periodicamente a revisão dos respectivos fluxos das receitas marginais para ajustar os dados da projeção de demanda aos dados reais apurados durante a vigência da concessão, se possível tal aplicação.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o texto objeto da contribuição não apresenta inovação em relação ao texto presente nos Contratos de Concessão. Ressalta-se, ainda, que a contribuição não apresenta justificativa para alteração proposta, o que dificulta a análise do mérito da proposta.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: INFRAMERICA Concessionária do Aeroporto de Brasília S.A.

Organização: Inframérica

CONTRIBUIÇÃO Nº 129

§1º As revisões dos fluxos ocorrerão a cada 5 (cinco) anos ou na ocorrência de nova revisão extraordinária. Sugestão: §1º As revisões dos fluxos ocorrerão a cada 5 (cinco) anos ou, se a Concessionária concordar, na ocorrência de nova revisão extraordinária.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a proposta não será acatada. Ressalta-se, ainda, que a contribuição não apresenta justificativa para alteração proposta, o que dificulta a análise do mérito da proposta.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: INFRAMERICA Concessionária do Aeroporto de Brasília S.A.

Organização: Inframérica

CONTRIBUIÇÃO Nº 130

§2º A critério da ANAC, as revisões dos fluxos poderão ocorrer antecipadamente. Sugestão:
§2º Mediante comum acordo entre ANAC e Concessionária, as revisões dos fluxos poderão ocorrer antecipadamente.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a proposta não será acatada. Ressalta-se, ainda, que a contribuição não apresenta justificativa para alteração proposta, o que dificulta a análise do mérito da proposta.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: INFRAMERICA Concessionária do Aeroporto de Brasília S.A.

Organização: Inframérica

CONTRIBUIÇÃO Nº 131

§3º A revisão a ser realizada pela ANAC poderá considerar ainda outras informações reais apuradas durante a vigência da Concessão para substituir variáveis estimadas na elaboração do fluxo de caixa marginal, vedada a alteração dos valores estimados para os investimentos, custos e despesas considerados nos fluxos dos dispêndios marginais. Sugestão: §3º A revisão a ser realizada pela ANAC poderá considerar ainda outras informações reais apuradas durante a vigência da Concessão para substituir variáveis estimadas na elaboração do fluxo de caixa marginal.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o texto objeto da contribuição não apresenta inovação em relação ao texto presente nos Contratos de Concessão.

Ressalta-se, ainda, que a contribuição não apresenta justificativa para alteração proposta, o que dificulta a análise do mérito da proposta.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: INFRAMERICA Concessionária do Aeroporto de Brasília S.A.

Organização: Inframérica

CONTRIBUIÇÃO Nº 132

§4º Na revisão a ser realizada pela ANAC, deverá ser mantida a taxa de desconto vigente da concessão para substituir variáveis originalmente utilizadas no fluxo de caixa marginal projetado em razão da recomposição, calculada conforme estabelecido em contrato. Sugestão: §4º Na revisão a ser realizada pela ANAC, deverá ser mantida a taxa de desconto originalmente utilizada no fluxo de caixa marginal projetado em razão da recomposição, calculada em razão dos parâmetros da concessão imediatamente anterior a ocorrência do evento.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o texto da minuta será alterado de maneira a refletir claramente o disposto no Contrato de Concessão.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: INFRAMERICA Concessionária do Aeroporto de Brasília S.A.

Organização: Inframérica

CONTRIBUIÇÃO Nº 133

Art. 11. As taxas de desconto a serem utilizadas nos fluxos de caixa marginais são aquelas estabelecidas no Anexo desta Resolução. Sugestão: Art. 11. As taxas de desconto a serem utilizadas nos fluxos de caixa marginais são aquelas não impugnadas no em Audiência Públicas e estabelecidas no Anexo desta Resolução.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que suas decisões, entre elas a determinação das taxas de desconto a serem utilizadas nos fluxos de caixa marginais, como Poder Concedente devem ser motivadas e embasadas legalmente, sendo que será sempre garantido à Concessionária o direito de se manifestar.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: INFRAMERICA Concessionária do Aeroporto de Brasília S.A.

Organização: Inframérica

CONTRIBUIÇÃO Nº 134

A Inframérica Concessionária do Aeroporto de Brasília S/A não concorda com todos os parâmetros utilizados para a formação da taxa de desconto. Entendemos que o Risco Cambial não está embutido no risco-país conforme descrito na Norma Técnica e sugerimos a utilização de 1,2%. Também não concordamos que não se considere o Risco Regulatório, porém não temos ainda uma sugestão de percentual a ser utilizado e entendemos que este ponto deve ser objeto de análise para inclusão no cálculo. Verificamos também que não há na formação da taxa de desconto nenhum prêmio de liquidez e entendemos que este não pode ser desconsiderado para um investimento de infraestrutura com estas características de duração. Também não estamos sugerindo um percentual mas solicitamos que seja objeto de análise para inclusão no cálculo. Para o custo de capital de terceiros, sugerimos a utilização de outro parâmetro no lugar da TJLP + Spread. A referência para o custo de capital de terceiros em nosso entender deve ser os juros pagos para captação de recursos através de debêntures. Neste sentido sugerimos o % de taxa real de 7,86%. Para os demais parâmetros, neste momento, não há nenhum questionamento desta Concessionária. Sendo assim, utilizando os percentuais informados para os parâmetros acima e mantendo os demais indicadores sugeridos pela ANAC, o percentual da taxa de desconto para o Aeroporto de Brasília deveria ser de 8,46%.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, conforme descrito na Justificativa que acompanhou a minuta de Resolução, os riscos cambial e regulatório já estão presentes nos componentes de risco do modelo: tanto no prêmio de risco-país, como no risco sistêmico alocado ao ativo.

Adicionalmente, em relação ao risco cambial, as concessionárias têm a sua disposição

mecanismos de proteção contra variações cambiais que mitigam o risco cambial. A inclusão do risco cambial em cálculos semelhantes ao feito agora pela ANAC não é usual entre as agências reguladoras brasileiras, e não existem métodos consagrados para este tipo de cálculo.

No tocante ao risco regulatório, na medida em que o regulador impõe riscos, ele mitiga outros. Alguns riscos presentes em mercados não regulados não estão presentes em concessões que contemplam uma matriz de risco definida contratualmente.

Com relação ao financiamento do BNDES, o percentual de repasses indiretos de 30% estimado pela ANTT pode ser observado também nos aeroportos de Guarulhos e de Brasília. Assim, considerando a informação apresentada na contribuição, a experiência da ANTT e a proporção de repasses indiretos em dois dos três aeroportos que utilizam tais recursos, a ANAC considerará que 30% do financiamento do BNDES são provenientes de recursos indiretos.

Por outro lado, a proporção de 26% considerada pela ANTT para o financiamento por meio de debêntures mostra-se muito elevada para as concessões de infraestrutura aeroportuária, além de ser incompatível com os contratos de financiamento de longo prazo contraídos pelas Concessionárias junto ao BNDES. Com efeito, a proporção de recursos provenientes da emissão de debêntures de Guarulhos e Viracopos (únicos aeroportos que se valeram destes recursos até agora) em relação aos repasses diretos do BNDES é de 25%. Considerando que a hipótese de que os repasses diretos do BNDES correspondem a 70% do financiamento feito pelo Banco, a proporção de recursos oriundos da emissão de debêntures representa 15% do total de financiamento das Concessionárias.

O custo do financiamento através de repasses indiretos considera, além da TJLP, o prêmio de risco de crédito, a remuneração da instituição financeira e o custo de intermediação financeira, nos valores observados atualmente nos contratos de financiamento das Concessionárias. Apesar de haver diferentes valores de remuneração da instituição financeira devido à percepção de risco de cada projeto, o impacto no valor final do WACC é pouco considerável, sendo portanto utilizada a maior taxa por conservadorismo. Também será utilizado o custo do financiamento por emissão de debêntures observado nos contratos já firmados. Pela mesma razão apresentada para o custo de financiamento indireto, consideraremos a maior taxa verificada para o custo de emissão de debêntures.

Desta forma, os valores considerados serão 5,00% para o custo real de financiamento através de repasses indiretos e 8,79% para o custo real de financiamento por emissão de debêntures.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: INFRAMERICA Concessionária do Aeroporto de Brasília S.A.

Organização: Inframérica

CONTRIBUIÇÃO Nº 135

A Inframérica Concessionária do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante S/A não concorda com todos os parâmetros utilizados para a formação da taxa de desconto. Entendemos que o Risco Cambial não está embutido no risco-país conforme descrito na Norma Técnica e sugerimos a utilização de 1,2%. Também não concordamos que não se considere o Risco Regulatório, porém não temos ainda uma sugestão de percentual a ser utilizado e entendemos que este ponto deve ser objeto de análise para inclusão no cálculo. Verificamos também que não há na formação da taxa de desconto nenhum prêmio de liquidez e entendemos que este não pode ser desconsiderado para um investimento de infraestrutura com estas características de duração. Também não estamos sugerindo um percentual mas solicitamos que seja objeto de análise para inclusão no cálculo. Para o custo de capital de terceiros, sugerimos a utilização de outro parâmetro no lugar da TJLP + Spread. A referência para o custo de capital de terceiros em nosso entender deve ser os juros pagos para captação de recursos através de debêntures. Neste sentido sugerimos o % de taxa real de 7,86%. Para os demais parâmetros, neste momento, não há nenhum questionamento desta Concessionária. Sendo assim, utilizando os percentuais informados para os parâmetros acima e mantendo os demais indicadores sugeridos pela ANAC, o percentual da taxa de desconto para o Aeroporto de Natal deve ser de 9,38%.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, conforme descrito na Justificativa que acompanhou a minuta de Resolução, os riscos cambial e regulatório já estão presentes nos componentes de risco do modelo: tanto no prêmio de risco-país, como no risco sistêmico

alocado ao ativo.

Adicionalmente, em relação ao risco cambial, as concessionárias têm a sua disposição mecanismos de proteção contra variações cambiais que mitigam o risco cambial. A inclusão do risco cambial em cálculos semelhantes ao feito agora pela ANAC não é usual entre as agências reguladoras brasileiras, e não existem métodos consagrados para este tipo de cálculo.

No tocante ao risco regulatório, na medida em que o regulador impõe riscos, ele mitiga outros. Alguns riscos presentes em mercados não regulados não estão presentes em concessões que contemplam uma matriz de risco definida contratualmente.

Com relação ao financiamento do BNDES, o percentual de repasses indiretos de 30% estimado pela ANTT pode ser observado também nos aeroportos de Guarulhos e de Brasília. Assim, considerando a informação apresentada na contribuição, a experiência da ANTT e a proporção de repasses indiretos em dois dos três aeroportos que utilizam tais recursos, a ANAC considerará que 30% do financiamento do BNDES são provenientes de recursos indiretos.

Por outro lado, a proporção de 26% considerada pela ANTT para o financiamento por meio de debêntures mostra-se muito elevada para as concessões de infraestrutura aeroportuária, além de ser incompatível com os contratos de financiamento de longo prazo contraídos pelas Concessionárias junto ao BNDES. Com efeito, a proporção de recursos provenientes da emissão de debêntures de Guarulhos e Viracopos (únicos aeroportos que se valeram destes recursos até agora) em relação aos repasses diretos do BNDES é de 25%. Considerando que a hipótese de que os repasses diretos do BNDES correspondem a 70% do financiamento feito pelo Banco, a proporção de recursos oriundos da emissão de debêntures representa 15% do total de financiamento das Concessionárias.

O custo do financiamento através de repasses indiretos considera, além da TJLP, o prêmio de risco de crédito, a remuneração da instituição financeira e o custo de intermediação financeira, nos valores observados atualmente nos contratos de financiamento das Concessionárias. Apesar de haver diferentes valores de remuneração da instituição financeira devido à percepção de risco de cada projeto, o impacto no valor final do WACC é pouco considerável, sendo portanto utilizada a maior taxa por conservadorismo. Também será

utilizado o custo do financiamento por emissão de debêntures observado nos contratos já firmados. Pela mesma razão apresentada para o custo de financiamento indireto, consideraremos a maior taxa verificada para o custo de emissão de debêntures. Desta forma, os valores considerados serão 5,00% para o custo real de financiamento através de repasses indiretos e 8,79% para o custo real de financiamento por emissão de debêntures.

3. ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES POR MEIO FÍSICO

| DADOS DO COLABORADOR |
|--|
| Nome: Jorge de Moraes Jardim Filho |
| Organização: ANEAA |
| CONTRIBUIÇÃO Nº 136 |
| Alteração Relevante Ver Carta nº 35/2014/ANEAA (Vide Anexo) |
| RESPOSTA DA ANAC: |
| <p>A ANAC agradece a contribuição e informa que a definição de alteração relevante como sendo aquela que causar impacto líquido combinado superior a 5,5% da receita bruta anual está de acordo com o Contrato de Concessão e com a garantia da manutenção do equilíbrio econômico-financeiro. Com efeito, os Contratos estabelecem que o objetivo da Revisão Extraordinária é recompor o equilíbrio econômico-financeiro quando a ocorrência de eventos alocados como risco do Poder Concedente gerar alterações relevantes dos custos ou das receitas das Concessionárias. Contudo, o Contrato não define o que é alteração relevante dos custos ou das receitas.</p> <p>Esta ausência de definição foi objeto de um questionamento encaminhado à ANAC durante a fase do processo de licitação dos aeroportos de Guarulhos, Viracopos e Brasília destinada à prestação de esclarecimentos sobre o Edital e o Contrato pela Comissão de Licitação. Conforme o item 1.10 da Seção IV do Capítulo I do Edital de Leilão nº 2/2011, os esclarecimentos prestados pela Comissão vinculam a interpretação das regras dos documentos jurídicos. A ata de esclarecimentos pode ser encontrada no sítio da ANAC, por meio do endereço http://www2.anac.gov.br/GRU-VCP-BSB. Segue abaixo o pedido de esclarecimento e a resposta dada pela Comissão:</p> <p>Solicitação nº 233 – “Considerando que a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro</p> |

em virtude de perdas ou ganhos da Concessionária somente será realizada em caso de alteração relevante dos custos ou da receita dela (da Concessionária), questiona-se quais os critérios para definição de custos ou receitas relevantes.”

Resposta da Comissão – “Os procedimentos de Revisão Extraordinária serão definidos posteriormente. Ressalta-se que estes procedimentos objetivam a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a fim de compensar as perdas ou ganhos da Concessionária, devidamente comprovados, em virtude da ocorrência dos eventos elencados no CAPÍTULO V.” (grifo nosso)

Note que a Comissão de Licitação antecipou para o mercado que os critérios para definição de custos ou receitas relevantes seriam determinados posteriormente em uma regulamentação específica. Assim, a definição de um critério objetivo para definir "alteração relevante" não trata de inovação ao Contrato de Concessão, mas, sim, de uma regulamentação do próprio. A fixação de parâmetro objetivo não apenas explicita qual é o critério de determinação de alteração relevante como resguarda os entes regulados da discricionariedade da avaliação apenas nos casos concretos.

Além disso, a definição do parâmetro objetivo traz racionalização e diminuição dos custos administrativos do processo, preservando o princípio da eficiência, segundo o qual, espera-se do agente do público que este seja o mais racional possível, no intuito de alcançar os melhores resultados na prestação dos serviços públicos. O princípio da eficiência, de acordo com Kildare Gonçalves, “relaciona-se com as normas da boa administração no sentido de que a Administração Pública, em todos os seus setores, deve concretizar suas atividades com vistas a extrair o maior número possível de efeitos positivos ao administrado, sopesando a relação custo-benefício, buscando a excelência de recursos, enfim, dotando de maior eficácia possível as ações do Estado”

Ademais, o objetivo da definição de alteração relevante não é restringir o direito de reequilíbrio econômico-financeiro. Neste diapasão, é relevante assinalar que, mesmo que individualmente não cause impacto superior ao limite estipulado para a revisão extraordinária, um determinado evento poderá ser considerado dentro de um contexto que envolvam outros eventos que conjuntamente representem uma alteração relevante. Para evitar dúvidas em relação a este ponto, optou-se por tornar explícito que o cálculo da

alteração relevante poderá considerar mais de um evento. Este efeito torna-se claro, na medida em que o Contrato de Concessão não prevê “prescrição” para o pedido de reequilíbrio.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Jorge de Moraes Jardim Filho

Organização: ANEAA

CONTRIBUIÇÃO Nº 137

Aeroporto Jorge Chávez - 5,5% - § 1º, Art. 2º

Ver Carta nº 35/2014/ANEAA (Vide Anexo)

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que, conforme descrito na Justificativa que acompanhou a proposta de Resolução, tal valor foi inspirado no contrato de concessão do aeroporto internacional Jorge Chavez, em Lima, cuja regulação tarifária é muito semelhante a dos aeroportos de São Gonçalo do Amarante, Brasília, Guarulhos, Campinas, Galeão e Confins. O contrato de concessão do aeroporto de Lima não prevê reposicionamentos tarifários periódicos com o objetivo de manter o equilíbrio dinâmico da concessão considerando variações de demanda, custos operacionais, investimento e base de ativos (este tipo de regulação é geralmente chamada de regulação “building blocks”), como ocorre em muitos aeroportos em outros países e em outros setores regulados no Brasil.

De maneira semelhante ao caso brasileiro, a trajetória das tarifas do aeroporto Jorge Chavez depende apenas da inflação, do fator de produtividade e de eventuais revisões extraordinárias baseadas em uma matriz de risco definida contratualmente. Adicionalmente, a concessão do aeroporto de Lima também teve como variável de licitação o maior valor pago anualmente ao governo. Isto é, a metodologia que determina a trajetória das tarifas, a existência de uma matriz de riscos que enumera os casos em que deve haver reequilíbrio econômico-financeiro e o valor de outorga como variável de licitação tornam o contexto da concessão do aeroporto de Lima muito semelhante ao do caso brasileiro.

Ademais, a contribuição não apresenta nenhuma informação sobre diferenças entre os contratos dos aeroportos de São Gonçalo do Amarante, Brasília, Guarulhos, Campinas, Galeão

e Confins e o contrato do aeroporto internacional Jorge Chavez que desabone o benchmarking utilizado pela ANAC.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Jorge de Moraes Jardim Filho

Organização: ANEAA

CONTRIBUIÇÃO Nº 138

Premissa para o estabelecimento de valor relevante

Ver Carta nº 35/2014/ANEAA (Vide Anexo)

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a definição do parâmetro objetivo traz racionalização e diminuição dos custos administrativos do processo, preservando o princípio da eficiência, segundo o qual, espera-se do agente do público que este seja o mais racional possível, no intuito de alcançar os melhores resultados na prestação dos serviços públicos. O princípio da eficiência, de acordo com Kildare Gonçalves, “relaciona-se com as normas da boa administração no sentido de que a Administração Pública, em todos os seus setores, deve concretizar suas atividades com vistas a extrair o maior número possível de efeitos positivos ao administrado, sopesando a relação custo-benefício, buscando a excelência de recursos, enfim, dotando de maior eficácia possível as ações do Estado”

Ademais, o objetivo da definição de alteração relevante não é restringir o direito de reequilíbrio econômico-financeiro, e sim racionalizar os pedidos de revisão extraordinária e evitar custos administrativos excessivos para a ANAC, repetindo, sem impedir que determinado evento enseje reequilíbrio econômico-financeiro. Neste diapasão, é relevante assinalar que, mesmo que individualmente não cause impacto superior ao limite estipulado para a revisão extraordinária, um determinado evento poderá ser considerado dentro de um contexto que envolvam outros eventos que conjuntamente representem uma alteração relevante. Para evitar dúvidas em relação a este ponto, optou-se por tornar explícito que o cálculo da alteração relevante poderá considerar mais de um evento. Este efeito torna-se claro, na medida em que o Contrato de Concessão não prevê “prescrição” para o pedido de

reequilíbrio.

Adicionalmente, conforme previsto no item 1.1 do Anexo 5 do Contrato de Concessão – Fluxo de Caixa Marginal, “o processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro será realizado de forma que seja nulo o valor presente líquido do Fluxo de Caixa Marginal projetado em razão do evento que ensejou a recomposição, considerando (i) os fluxos dos dispêndios marginais resultantes do evento que deu origem à recomposição; e (ii) os fluxos das receitas marginais resultantes do evento que deu origem à recomposição”.

Dessa forma, entende-se que, caso exista descolamento entre a data do início de um dos eventos elencados no CAPÍTULO V - Seção I do Contrato, e o momento da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro (por ex. na data da alteração das tarifas ou da contribuição fixa), os valores correspondentes aos eventuais ganhos ou perdas decorrentes de tais eventos terão sua base devidamente alterada, por meio da taxa de desconto, para a data do momento da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Assim, não há o que se falar em perda para a concessionária decorrente de uma não recomposição do equilíbrio econômico-financeiro na mesma data em que se verifica um determinado desequilíbrio.

Na verdade, considerando os próprios prazos estabelecidos no contrato e a complexidade relativa ao processo de revisão extraordinária (apresentação de relatório técnico ou laudo pericial, apresentação de outros documentos solicitados pela ANAC, elaboração de projeção de demanda etc), não é razoável supor que a recomposição de eventual desequilíbrio se dará necessariamente simultaneamente à data do início de um dos eventos elencados no CAPÍTULO V - Seção I do Contrato.

Finalmente, a proposta de que o julgamento do que seria valor relevante deveria ser feito pela concessionária não é razoável. Com efeito, se o objetivo da redação contratual fosse permitir que tal avaliação fosse feita somente pelas concessionárias, não haveria necessidade de existir menção a alteração relevante, pois a concessionária somente empreenderá esforços para apresentar o pedido de revisão extraordinária se considerar o impacto relevante.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Jorge de Moraes Jardim Filho

Organização: ANEAA

CONTRIBUIÇÃO Nº 139

Aspecto temporal

Ver Carta nº 35/2014/ANEAA (Vide Anexo)

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que não era o objetivo da norma impedir que as concessionárias pleiteiem pedidos de revisão extraordinária no início do período de concessão. Para tornar isso mais claro, foi incluso um novo parágrafo no art. 2º que estabelece que na ausência de informações disponíveis referentes às receitas brutas dos três exercícios anteriores ao início do processo de Revisão Extraordinária, a ANAC poderá considerar as últimas informações disponíveis referentes às receitas brutas do aeroporto em questão para complementar o cálculo da receita bruta anual média.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Jorge de Moraes Jardim Filho

Organização: ANEAA

CONTRIBUIÇÃO Nº 140

Receita Bruta da Infraero

Ver Carta nº 35/2014/ANEAA (Vide Anexo)

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que será alterada a redação da norma para deixar claro que, na ausência de informações disponíveis referentes às receitas brutas de algum dos três exercícios anteriores ao início do processo de Revisão Extraordinária, poderão ser utilizados os últimos dados disponíveis do aeroporto em questão, independentemente do operador.

Adicionalmente, ressalta-se que a INFRAERO, como empresa pública, tem a obrigação de registrar suas informações financeiras, que são tomadas em caráter oficial, independentemente de qualquer publicação de relatório por parte da ANAC.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Jorge de Moraes Jardim Filho

Organização: ANEAA

CONTRIBUIÇÃO Nº 141

O percentual de 5,5%

Ver Carta nº 35/2014/ANEAA (Vide Anexo)

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a definição de um critério objetivo para definir "alteração relevante" não trata de inovação ao Contrato de Concessão, mas, sim, de uma regulamentação do próprio. A fixação de parâmetro objetivo não apenas explicita qual é o critério de determinação de alteração relevante como resguarda os entes regulados da discricionariedade da avaliação apenas nos casos concretos.

Adicionalmente a definição do parâmetro objetivo traz racionalização e diminuição dos custos administrativos do processo, preservando o princípio da eficiência, segundo o qual, espera-se do agente do público que este seja o mais racional possível, no intuito de alcançar os melhores resultados na prestação dos serviços públicos. O princípio da eficiência, de acordo com Kildare Gonçalves, "relaciona-se com as normas da boa administração no sentido de que a Administração Pública, em todos os seus setores, deve concretizar suas atividades com vistas a extrair o maior número possível de efeitos positivos ao administrado, sopesando a relação custo-benefício, buscando a excelência de recursos, enfim, dotando de maior eficácia possível as ações do Estado"

Considerando a heterogeneidade dos aeroportos concedidos pela iniciativa privada (apenas a título de exemplo, a receita bruta anual do aeroporto de Augusto Severo, cuja receita bruta deve ser semelhante a do ASGA nos primeiros anos, não chega a 5% da receita do aeroporto de Guarulhos), caso o parâmetro em questão fosse definido em termos absolutos, por meio de um valor fixo, a ANAC necessariamente cometeria um de dois erros possíveis:

1º erro: o valor fixo escolhido seria baixo para um grupo de aeroportos, de forma a não alcançar um dos objetivos (racionalizar os pedidos de revisão extraordinária e evitar custos administrativos excessivos).

2º erro: o valor fixo seria excessivamente alto para um grupo de aeroportos, de forma a tornar a possibilidade de sucesso de um pedido de revisão extraordinária muito menor para esse grupo em detrimento de outro.

Ora, este simples exemplo deve ser suficiente para que se entenda a racionalidade da escolha da definição de um valor em termos percentuais, e deixa claro que esta é a única forma de tratar os aeroportos de maneira isonômica.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Jorge de Moraes Jardim Filho

Organização: ANEAA

CONTRIBUIÇÃO Nº 142

Restrição do limite mínimo ao final da concessão

Ver Carta nº 35/2014/ANEAA (Vide Anexo)

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a redação será alterada para permitir que a ANAC analise processos de Revisão Extraordinária que não impliquem em impacto combinado superior ao estabelecido no §1º do art. 2º, a partir do início do penúltimo ano inicialmente estabelecido para o período de concessão.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Jorge de Moraes Jardim Filho

Organização: ANEAA

CONTRIBUIÇÃO Nº 143

Procedimentos

Ver Carta nº 35/2014/ANEAA (Vide Anexo)

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que grande parte dos objetos deste questionamento não apresentam inovação em relação ao texto presente nos Contratos de Concessão. Adicionalmente, cumpre ressaltar que a norma proposta não visa estabelecer todos os procedimentos acerca do processo de revisão extraordinária. A experiência dos contratos de concessão de rodovias, os quais também utilizam fluxo de caixa marginal para manter o equilíbrio econômico-financeiro, mostra que os detalhes dos procedimentos de reequilíbrio econômico-financeiro variam consideravelmente de acordo com o evento que ensejou o processo, e dificilmente o responsável pelos cálculos conseguirá prever com exatidão quais serão os procedimentos adotados em cada caso.

Exatamente por isso, no caso da Agência Nacional de Transportes Terrestres, os detalhes associados aos cálculos não são apresentados na Resolução que regulamenta o tema, como pode ser observado na Resolução nº 3.651/ANTT, de 7 de abril de 2011.

Dessa forma, opta-se por não regulamentar tais aspectos.

Por outro lado, ressalta-se que a normatização de procedimentos a serem adotados pelas unidades organizacionais da Agência (como, por exemplo, a definição dos responsáveis por cada etapa do processo de revisão extraordinária dentro da agência) não é feita por meio de Resolução.

A ANAC informa ainda que o parágrafo 1º do art. 3º - que diz respeito à prerrogativa de a ANAC analisar concomitantemente outros eventos alocados como risco do Poder Concedente

sempre que houver uma solicitação de Revisão Extraordinária por parte da Concessionária - busca racionalizar os processos de revisão extraordinária e evitar custos administrativos excessivos para a ANAC, dando concretude, assim, ao princípio constitucional da eficiência, segundo o qual, espera-se do agente do público que este seja o mais racional possível, no intuito de alcançar os melhores resultados na prestação dos serviços públicos

O princípio da eficiência, de acordo com Kildare Gonçalves, “relaciona-se com as normas da boa administração no sentido de que a Administração Pública, em todos os seus setores, deve concretizar suas atividades com vistas a extrair o maior número possível de efeitos positivos ao administrado, sopesando a relação custo-benefício, buscando a excelência de recursos, enfim, dotando de maior eficácia possível as ações do Estado”

Cumpre ressaltar ainda que nunca foi o objetivo da ANAC impedir que a Concessionária se manifeste na hipótese do parágrafo 1º do art. 3º e apresente argumentos que colaborem para o processo de revisão extraordinária. Dessa forma, com vistas a esclarecer este ponto, serão incluídos dois parágrafos no art. 3º, que passará a ter a seguinte redação:

Art. 3º. A Revisão Extraordinária ocorrerá de ofício ou mediante solicitação da Concessionária.

§1º Na análise do pedido de Revisão Extraordinária, a ANAC poderá considerar outros eventos alocados como risco do Poder Concedente, independentemente do fato que ensejou a solicitação pela Concessionária.

§2º Eventual inclusão de outros eventos alocados como risco do Poder Concedente deverá ser objeto de comunicação à Concessionária.

§3º A ausência de manifestação da Concessionária no prazo consignado na comunicação, que não poderá ser inferior a 30 (trinta) dias, será considerada como concordância em relação ao mérito da proposta da ANAC.

§4º O processo de Revisão Extraordinária iniciado mediante solicitação da Concessionária poderá resultar em recomposição do equilíbrio econômico-financeiro a favor do Poder Concedente.

Adicionalmente, conforme previsto no item 1.1 do Anexo 5 do Contrato de Concessão – Fluxo de Caixa Marginal, “o processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro será

realizado de forma que seja nulo o valor presente líquido do Fluxo de Caixa Marginal projetado em razão do evento que ensejou a recomposição, considerando (i) os fluxos dos dispêndios marginais resultantes do evento que deu origem à recomposição; e (ii) os fluxos das receitas marginais resultantes do evento que deu origem à recomposição”.

Dessa forma, entende-se que, caso exista descolamento entre a data do início de um dos eventos elencados no CAPÍTULO V - Seção I do Contrato, e o momento da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro (por ex. na data da alteração das tarifas ou da contribuição fixa), os valores correspondentes aos eventuais ganhos ou perdas decorrentes de tais eventos terão sua base devidamente alterada, por meio da taxa de desconto, para a data do momento da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Assim, não há o que se falar em perda para a concessionária decorrente de uma não recomposição do equilíbrio econômico-financeiro na mesma data em que se verifica um determinado desequilíbrio.

Na verdade, considerando os próprios prazos estabelecidos no contrato e a complexidade relativa ao processo de revisão extraordinária (apresentação de relatório técnico ou laudo pericial, apresentação de outros documentos solicitados pela ANAC, elaboração de projeção de demanda etc), não é razoável supor que a recomposição de eventual desequilíbrio se dará necessariamente simultaneamente à data do início de um dos eventos elencados no CAPÍTULO V - Seção I do Contrato.

Ressalta-se, ainda, que a contribuição afirma que a norma contraria dispositivos legais, porém, não apresenta argumentos que sustentem a afirmação.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Jorge de Moraes Jardim Filho

Organização: ANEAA

CONTRIBUIÇÃO Nº 144

Recomposição - Art. 8º Ver Carta nº 35/2014/ANEAA (Vide Anexo)

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que o Decreto nº 7.624, de 22 de novembro de 2011, que dispõe sobre as condições de exploração pela iniciativa privada da infraestrutura aeroportuária, por meio de concessão, determina que:

"Art. 18. Sem prejuízo do disposto no art. 7º, caberá ao poder concedente estabelecer a forma pela qual será recomposto o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, em favor do poder concedente ou do concessionário, podendo ser utilizadas as seguintes medidas, individual ou conjuntamente, sem a exclusão de outras cabíveis:

I - revisão do valor das tarifas;

II - alteração do prazo da concessão, observado o disposto no art. 6º;

III - alteração das obrigações contratuais da concessionária;

IV - revisão da contribuição devida pelo concessionário, no caso de concessão comum; e

V - revisão da contraprestação pecuniária do parceiro público, no caso de parceria público-privada.

§ 1º Nas concessões federais, a utilização das medidas descritas nos incisos IV e V do caput dependem de prévia anuência da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República."

Ou seja, a norma proposta apenas consolidou os dispositivos constantes nos Contratos de

Concessão e no Decreto acima citado, que já estava em vigor quando da assinatura de todos os contratos abrangidos pela norma.

Note-se que se faz necessária a distinção entre a revisão da contribuição fixa ao sistema devida pela Concessionária e as demais obrigações contratuais justamente pela necessidade de aprovação pela Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República disposta no Decreto.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Paulo Cesar de Souza Rangel

Organização: BH - Airport

CONTRIBUIÇÃO Nº 145

Item 3.5.1 da Justificativa (documento BHA-PRE-021/2014) (Vide Anexo)

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a estrutura de capital é definida pelas participações do capital próprio e de terceiros no capital total da empresa. No entanto, há mais de uma maneira de se definir esses parâmetros, a julgar pelos critérios utilizados para a definição de capital próprio e de terceiros.. Os dados de estrutura de capital foram obtidos através da ferramenta DataStream Professional, da Thomson Reuters. A alavancagem financeira é apresentada através de razão da dívida onerosa (Total Debt) e Patrimônio Líquido de Acionistas Comuns (Common Shareholder's Equity). Os parâmetros são os mesmos utilizados no cálculo do custo de capital de outras concessões para a prestação de serviços públicos, como por exemplo o de transmissão de energia elétrica .

Ressalta-se que os cálculos do Beta desalavancado e da estrutura de capital estimada foram realizados utilizando a mesma base de dados, de forma a apresentar consistência na metodologia.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Paulo Cesar de Souza Rangel

Organização: BH - Airport

CONTRIBUIÇÃO Nº 146

Item 3.5.3.2 da Justificativa (documento BHA-PRE-021/2014) (Vide Anexo)

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a opção pela série de retorno total ajustado, com período de 25 anos, utilizando dados mensais, foi feita pelas seguintes razões: a) a utilização da série mensal com período de 25 anos fornece 300 observações (três vezes mais observações do que a série sugerida) e reduz o desvio padrão da estimativa. b) a inclusão de observações muito antigas poderia considerar no cálculo um cenário econômico muito diferente do atual. O período de 25 anos é comparável ao prazo de concessão dos aeroportos, sendo suficientemente extenso para a estimativa do prêmio de risco de mercado.

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| Nome: Paulo Cesar de Souza Rangel |
| Organização: BH - Airport |
| CONTRIBUIÇÃO Nº 147 |
| Item 3.5.3.4 da Justificativa (documento BHA-PRE-021/2014) (Vide Anexo) |
| RESPOSTA DA ANAC: |
| A ANAC agradece a contribuição. |

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Paulo Cesar de Souza Rangel

Organização: BH - Airport

CONTRIBUIÇÃO Nº 148

Item 3.5.3.5 da Justificativa (documento BHA-PRE-021/2014) (Vide Anexo)

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, conforme descrito na Justificativa que acompanhou a minuta de Resolução, os riscos cambial e regulatório já estão presentes nos componentes de risco do modelo: tanto no prêmio de risco-país, como no risco sistêmico alocado ao ativo.

Adicionalmente, em relação ao risco cambial, as concessionárias têm a sua disposição mecanismos de proteção contra variações cambiais que mitigam o risco cambial, a inclusão do risco cambial em cálculos semelhantes ao feito agora pela ANAC não é usual entre as agências reguladoras brasileiras, e não existem métodos consagrados para este tipo de cálculo.

No tocante ao risco regulatório, na medida em que o regulador impõe riscos, ele mitiga outros. Alguns riscos presentes em mercados não regulados não estão presentes em concessões que contemplam uma matriz de risco definida contratualmente.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Paulo Cesar de Souza Rangel

Organização: BH - Airport

CONTRIBUIÇÃO Nº 149

Item 3.5.3.6 da Justificativa (documento BHA-PRE-021/2014) (Vide Anexo)

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a opção pela utilização da inflação média no período compreendido entre janeiro de 1989 e dezembro de 2013 busca a consistência entre os parâmetros. Os intervalos e a periodicidade das séries para a estimação da taxa livre de risco, taxa de rentabilidade do mercado e taxa de inflação americana foram idênticos.

A metodologia está de acordo com a literatura e foi utilizada em outros estudos de custo de capital de concessões, inclusive no setor de aeroportos no Brasil, como, por exemplo, nas notas técnicas nº 879/2011/STN/SEAE/MF, nº 815/2010/STN/SEAE/MF e nº 675/2013/STN/SEAE/MF relativas às taxas de desconto aplicáveis aos Estudos de Viabilidade dos Aeroportos de São Gonçalo do Amarante, Viracopos, Brasília, Guarulhos, Confins, Galeão pela Secretaria do Tesouro Nacional.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Paulo Cesar de Souza Rangel

Organização: BH - Airport

CONTRIBUIÇÃO Nº 150

Item 3.5.4 da Justificativa (documento BHA-PRE-021/2014) (Vide Anexo)

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão será acatada parcialmente. O financiamento será estimado através de um mix de alternativas, incluindo repasse direto, indireto e emissão de debêntures.

Com relação ao financiamento verificado do BNDES, e baseado na NT nº 160/GEROR/2011 da ANTT, o percentual de repasses indiretos de 30% pode ser observado nos aeroportos de Guarulhos e de Brasília. Assim, considerando a experiência da ANTT e a proporção de repasses indiretos em dois dos três aeroportos que utilizam tais recursos, a ANAC considerará que 30% do financiamento do BNDES são provenientes de recursos indiretos.

A proporção de recursos provenientes da emissão de debêntures de Guarulhos e Viracopos (únicos aeroportos que se valeram destes recursos até agora) em relação aos repasses diretos do BNDES é de 25%. Considerando que a hipótese de que os repasses diretos do BNDES correspondem a 70% do financiamento feito pelo Banco, a proporção de recursos oriundos da emissão de debêntures representa 15% do total de financiamento das Concessionárias.

O custo do financiamento através de repasses indiretos considera, além da TJLP, o prêmio de risco de crédito, a remuneração da instituição financeira e o custo de intermediação financeira, nos valores observados atualmente nos contratos de financiamento das Concessionárias. Apesar de haver diferentes valores de remuneração da instituição financeira devido à percepção de risco de cada projeto, o impacto no valor final do WACC é pouco considerável, sendo portanto utilizada a maior taxa por conservadorismo. Também será utilizado o custo do financiamento por emissão de debêntures observado nos contratos já

firmados. Pela mesma razão apresentada para o custo de financiamento indireto, consideraremos a maior taxa verificada para o custo de emissão de debêntures.

Desta forma, os valores considerados serão 5,00% para o custo real de financiamento através de repasses indiretos e 8,79% para o custo real de financiamento por emissão de debêntures.

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| Nome: Paulo Cesar de Souza Rangel |
| Organização: BH - Airport |
| CONTRIBUIÇÃO Nº 151 |
| Item 3.5.5 da Justificativa (documento BHA-PRE-021/2014) (Vide Anexo) |
| RESPOSTA DA ANAC: |
| A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão não será acatada. No entanto, o valor do custo de capital de terceiros será revisado devido às contribuições recebidas em audiência pública. |

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| Nome: Secretaria de Acompanhamento Econômico |
| Organização: SEAE |
| CONTRIBUIÇÃO Nº 152 |
| Item 2.1 da Análise (Vide Anexo) |
| RESPOSTA DA ANAC: |
| A ANAC agradece a contribuição e informa que a sugestão será acatada. |

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Secretaria de Acompanhamento Econômico

Organização: SEAE

CONTRIBUIÇÃO Nº 153

Item 2.2 da Análise (Vide Anexo)

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e informa que as taxas de desconto a serem utilizadas nos fluxos de caixa marginais são estabelecidas quando das Revisões dos Parâmetros da Concessão, logo a proposta apresentada na contribuição não teria efeito prático. Assim, a "formalização, em regulação específica, da metodologia de cálculo da taxa de desconto dos fluxos de caixa marginais" contraria a cláusula contratual que dispõe sobre o objetivo das Revisões dos Parâmetros da Concessão.

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| Nome: Secretaria de Acompanhamento Econômico |
| Organização: SEAE |
| CONTRIBUIÇÃO Nº 154 |
| Item 2.3 da Análise (Vide Anexo) |
| RESPOSTA DA ANAC: |
| A ANAC agradece a contribuição e esclarece que os parâmetros serão atualizados considerando as últimas informações disponíveis de 2013. |

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| Nome: Secretaria de Acompanhamento Econômico |
| Organização: SEAE |
| CONTRIBUIÇÃO Nº 155 |
| Item 2.4 da Análise (Vide Anexo) |
| RESPOSTA DA ANAC: |
| A ANAC agradece a contribuição e informa que o texto da minuta será alterado de maneira a refletir claramente o disposto no Contrato de Concessão. |

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ana Maria de Castro Rovai

Organização: GRU Airport

CONTRIBUIÇÃO Nº 156

Item 3.1 do Doc 1 da correspondência DR/0534/2014 de GRU

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que a opção pela série de retorno total ajustado, com período de 25 anos, utilizando dados mensais, para a estimação do prêmio de risco de mercado foi feita pelas seguintes razões:

a) a utilização da série mais longa possível é tomada para aumentar a quantidade de observações e reduzir o erro padrão da estimativa, conforme recomendado pela literatura e acertadamente apontado pelo parecer econômico da LCA Consultores. Note que a amostra utilizada pela ANAC contém 300 observações, e não apenas 25, visto que se optou pela utilização de série com dados mensais, e não apenas anuais. Nesse sentido, o erro-padrão da estimativa apresentada pela LCA Consultores é superior ao apresentado em Justificativa, não trazendo benefícios à metodologia.

b) Dado que se têm suficientes observações para que o erro-padrão seja moderado, a inclusão de observações muito antigas poderia considerar no cálculo um cenário econômico muito diferente do atual. O período de 25 anos é comparável ao prazo de concessão dos aeroportos, sendo suficientemente extenso para a estimativa do prêmio de risco de mercado.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ana Maria de Castro Rovai

Organização: GRU Airport

CONTRIBUIÇÃO Nº 157

Item 3.2 do Doc 1 da correspondência DR/0534/2014 de GRU

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o período até 2003 foi marcado por um contexto financeiro e político que manteve o índice num patamar muito superior àquele observado na última década. Mesmo havendo crise financeira no horizonte temporal considerado para a série, o índice não mostrou tendência de retorno ao nível anterior. É possível observar que em 2003 o índice ainda era muito influenciado pelo ciclo que se encerrava, visto que seu valor reduzia abruptamente, até se estabilizar a partir de 2004.

Ressalta-se que a escolha do corte excluindo o período anterior ao ciclo atual também foi feita em outros estudos de custo de capital de concessões, inclusive no setor de aeroportos no Brasil, como por exemplo em Camacho e Yosimoto (2011) e nas notas técnicas nº 879/2011/STN/SEAE/MF, nº 815/2010/STN/SEAE/MF e nº 675/2013/STN/SEAE/MF relativas às taxas de desconto aplicáveis aos Estudos de Viabilidade dos Aeroportos de São Gonçalo do Amarante, Viracopos, Brasília, Guarulhos, Confins, Galeão pela Secretaria do Tesouro Nacional.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Ana Maria de Castro Rovai

Organização: GRU Airport

CONTRIBUIÇÃO Nº 158

Itens 3.3 e 3.4 do Doc 1 da correspondência DR/0534/2014 de GRU

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que, conforme descrito na Justificativa que acompanhou a minuta de Resolução, os riscos cambial e regulatório já estão presentes nos componentes de risco do modelo: tanto no prêmio de risco-país, como no risco sistêmico alocado ao ativo.

Adicionalmente, em relação ao risco cambial, as concessionárias têm a sua disposição mecanismos de proteção contra variações cambiais que mitigam o risco cambial. A inclusão do risco cambial em cálculos semelhantes ao feito agora pela ANAC não é usual entre as agências reguladoras brasileiras, e não existem métodos consagrados para este tipo de cálculo.

No tocante ao risco regulatório, na medida em que o regulador impõe riscos, ele mitiga outros. Alguns riscos presentes em mercados não regulados não estão presentes em concessões que contemplam uma matriz de risco definida contratualmente.