



## FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

<b>Processo nº:</b>	00058.518070/2017-19	<b>Unidade Responsável (Sigla):</b>	GERE/SRA
<b>Assunto do normativo:</b>	<b>Revisão dos Parâmetros da Concessão</b> – RPC dos Aeroportos Internacionais de Brasília, Campinas e Guarulhos no que tange à determinação do Fator X a ser aplicado de 2018 a 2022 nos respectivos Contratos.		
<b>Tipo de ato normativo:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Novo	<input type="checkbox"/> Revisão	<input type="checkbox"/> Adequação Legal, em função do art. 47, I, da Lei da ANAC
<b>Origem da demanda:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Interna (Diretoria, Superintendências etc.)	<input type="checkbox"/> Externa (Órgãos de Controle ou recomendações diversas)	

### 1. Descreva o problema (atual ou futuro) que se pretende solucionar

No longo prazo, a produtividade da indústria varia consideravelmente por diversas razões, entre as quais podemos destacar a variação da demanda, a variação da evolução tecnológica, as mudanças de aspectos relacionados à gestão da firma e as variações de preços dos insumos e dos impostos. Tal variação de produtividade faz com que o custo se descole das tarifas fazendo com que a firma aufera lucros extraordinários ou não tenha as receitas necessárias para arcar com os custos da prestação do serviço.

Partindo de uma situação de equilíbrio, o aumento de produtividade faz com que, tudo mais constante, o lucro auferido pelas empresas seja maior do que o custo de capital. Em mercados competitivos esta situação é temporária, pois a concorrência faz com que os preços sejam reduzidos na proporção das variações de produtividade. Por outro lado, uma queda da produtividade da indústria costuma gerar acomodações do preço e da quantidade produzida para manter a viabilidade do negócio.

Os mercados competitivos promovem, portanto, o menor preço a ser pago pelos consumidores, pois o preço de equilíbrio alcançado nestes mercados é apenas o suficiente para gerar os lucros contábeis que remuneram o custo de capital (lucro econômico zero). Na medida em que o poder de mercado dos agentes aumenta, a diferença entre o lucro contábil e o custo de capital (lucro econômico positivo) também aumenta, ou seja, os ganhos de produtividade da indústria são majoritariamente retidos pelas firmas.

O setor de aeroportos no Brasil é caracterizado pela concorrência limitada e pela baixa elasticidade preço-demanda, uma combinação que confere poder de mercado aos operadores aeroportuários. Neste contexto, cabe ao regulador tentar replicar ao setor as forças de mercado que atuam sobre as empresas que operam em um ambiente competitivo, de forma a promover o compartilhamento com o usuário das variações de produtividade da indústria.

Os contratos de concessão são reajustados de acordo com índices de preço pré-estabelecidos. Contudo, quando os custos da firma apresentam variação distinta dos preços da cesta

considerada pelo índice de preço escolhido para reajustar as tarifas, as receitas provenientes dos preços regulados se descolam dos custos que precisam ser remunerados.

O papel do fator X é o de replicar o efeito das variações de produtividade sobre os preços que ocorreria caso o agente regulado operasse em um mercado competitivo. Busca-se, com isso, reduzir o descolamento entre os custos da prestação do serviço e as tarifas cobradas para remunerá-los.

O item 6.5 dos Contratos de Concessão estabelece a fórmula de reajuste a ser aplicada às tarifas:

6.5. Após o primeiro reajuste, as Tarifas previstas no Anexo 4 - Tarifas serão reajustadas anualmente pelo IPCA, tendo como referência a data do último reajuste, observando-se a seguinte fórmula:

$$P_t = A_t + B_t$$

Para  $t=2$ , tem-se que  $A_t = P_{t-1} \times (\text{IPCA}_t / \text{IPCA}_{t-1}) \times (1 - X_t)$  e  $B_t = A_t \times (-Q_t)$

Para  $t > 2$ , tem-se que  $A_t = A_{t-1} \times (\text{IPCA}_t / \text{IPCA}_{t-1}) \times (1 - X_t)$  e  $B_t = A_t \times (-Q_t)$

onde:

$P_t$  corresponde às Tarifas previstas no Anexo 4 – Tarifas;

$A_t$  é o componente que incorpora o índice de inflação e os efeitos do fator X;

$B_t$  é o componente que incorpora os efeitos do fator Q;

$\text{IPCA}_t$  é o índice referente ao IPCA do mês anterior ao reajuste;

**$X_t$  é o fator de produtividade a ser definido, nos termos do Contrato, conforme metodologia a ser estabelecida em regulamento da ANAC, previamente submetida à discussão pública;**

$Q_t$  é o fator de qualidade dos serviços, conforme disposto no Anexo 2 - Plano de Exploração Aeroportuária. (grifo nosso)

Conforme os itens 6.14 e 6.15 do Contrato de Concessão, a metodologia de cálculo do Fator X a ser utilizado é determinado durante as Revisões dos Parâmetros da Concessão - RPC. Além disso, conforme o item 6.17, a primeira RPC será realizada antes do quinto ano da Concessão:

6.14. As Revisões dos Parâmetros da Concessão serão realizadas a cada período de 5 (cinco) anos do período da concessão.

6.15. A Revisão dos Parâmetros da Concessão tem como objetivo permitir a determinação:

6.15.1. dos Indicadores de Qualidade do Serviço;

6.15.2. da metodologia de cálculo dos fatores X e Q; e

6.15.3. da Taxa de Desconto a ser utilizada no Fluxo de Caixa Marginal.

6.16. Os parâmetros de que trata o item 6.15 serão aplicados até o término do processo de Revisão dos Parâmetros da Concessão subsequente.

6.17. A primeira Revisão dos Parâmetros da Concessão será iniciada e concluída no quinto ano da concessão, contado da Data de Eficácia, e as subsequentes a cada período de 5 (cinco) anos, tendo sempre o início e encerramento no quinto ano de cada período, de forma a possibilitar o cumprimento do disposto no item 6.16

Sendo assim, será proposta à Diretoria minuta de resolução que dispõe sobre o fator X dos Contratos dos Aeroportos de Brasília, Campinas e Guarulhos no âmbito da primeira RPC.

2. Quais foram as alternativas consideradas para a resolução do problema? Explique brevemente cada (mínimo 2 opções, máximo 5). Indique e justifique a alternativa escolhida.

Apresentar a metodologia e valor obtido para o fator X (opção escolhida) – a norma visa apresentar a metodologia para cálculo do fator X e o valor obtido a partir de sua aplicação.

Não apresentar a norma – esta opção prejudicaria o cumprimento dos Contratos de Concessão.

3. Como o ato proposto resolverá o problema descrito no item 1?

O item 6.15 dos Contratos de Concessão dos Aeroportos de Brasília, Guarulhos e Viracopos estabelece que a metodologia de cálculo do fator X será determinada a cada cinco anos.

Assim, a proposta em tela busca dar cumprimento às obrigações contratuais pertinentes.

4. Como será feita a implantação da norma e como essa implantação será acompanhada?

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	Consulta prévia à RPC	Dez/16 a Mar/17	Documental
ANAC	Início formal da RPC	3º trimestre/2017	Audiência Pública
ANAC	Aprovação da 1ª RPC	Dez/17	Publicação da RPC
Regulados	Nenhuma	-	-
Outros Órgãos	X	X	X

5. Quais são os dispositivos legais que autorizam a ANAC a regulamentar o assunto?

A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, Art. 2º e 8º inciso XXIV.

*Art. 2º Compete à União, por intermédio da ANAC e nos termos das políticas estabelecidas pelos Poderes Executivo e Legislativo, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária.*

(...)

*Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:*

*XXIV – conceder ou autorizar a exploração da infraestrutura aeroportuária, no todo ou em parte;”*  
(grifo nosso)

Os Contratos de Concessão dos Aeroportos de Brasília, Guarulhos e Viracopos preveem um instrumento contratual chamado Revisão dos Parâmetros da Concessão – RPC que consiste na revisão quinquenal com o objetivo de permitir a determinação dos Indicadores de Qualidade do Serviço e da metodologia de cálculo dos fatores X e Q a serem aplicados nos reajustes tarifários até a próxima Revisão dos Parâmetros da Concessão, e a determinação da Taxa de Desconto a ser utilizada no Fluxo de Caixa Marginal também até a próxima Revisão dos Parâmetros da Concessão.

6.14. *As Revisões dos Parâmetros da Concessão serão realizadas a cada período de 5 (cinco) anos do período da concessão.*

6.15. *A Revisão dos Parâmetros da Concessão tem como objetivo permitir a determinação:*

6.15.1. *dos Indicadores de Qualidade do Serviço;*

6.15.2. *da metodologia de cálculo dos fatores X e Q; e*

6.15.3. *da Taxa de Desconto a ser utilizada no Fluxo de Caixa Marginal.*

6.16. *Os parâmetros de que trata o item 6.15 serão aplicados até o término do processo de Revisão dos Parâmetros da Concessão subsequente.*

6.17. *A primeira Revisão dos Parâmetros da Concessão será iniciada e concluída no quinto ano da concessão, contado da Data de Eficácia, e as subsequentes a cada período de 5 (cinco) anos, tendo sempre o início e encerramento no quinto ano de cada período, de forma a possibilitar o cumprimento do disposto no item 6.16.*

6.19. *Os procedimentos relativos às Revisões dos Parâmetros da Concessão serão precedidos de ampla discussão pública.*

6. O regulamento proposto afetará outras áreas da Agência? Quais? Essas áreas foram contatadas? Como se posicionaram sobre o assunto?

Nenhuma outra área da ANAC será afetada.

7. Existem outros órgãos/entidades afetados com a edição da norma?

<input type="checkbox"/>	ANVISA	<input type="checkbox"/>	COMAER	<input type="checkbox"/>	Polícia Federal	<input type="checkbox"/>	Receita Federal
<input type="checkbox"/>	Outros						

Esses órgãos/entidades foram contatados? Como se posicionaram sobre o assunto?

Nenhum outro órgão será afetado.

8. O problema ou assunto já foi regulamentado em outros países?

<input checked="" type="checkbox"/>	SIM	Quais?	Vários. O principal exemplo é o Reino Unido.
<input type="checkbox"/>	NÃO	-	

9. Existem normas vigentes no país, correlatas ao assunto?

<input checked="" type="checkbox"/>	SIM	Quais?	Resolução Homologatória ANEEL nº 1650, de 5 de novembro de 2013.
<input type="checkbox"/>	NÃO	-	

10. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **custos** do ato.

O custo do ato se dá pela necessidade de disponibilização de servidores para elaboração da norma e análise da Audiência Pública.

11. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **benefícios** do ato.

Estabilidade regulatória e respeito aos termos do Contrato de Concessão.

12. Descreva os possíveis efeitos do ato proposto, conforme tabela abaixo.

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	Estabilidade regulatória e respeito aos termos do Contrato de Concessão.	
Empresas de transporte aéreo não regular		
Empresas de serviços aéreos especializados		
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo		
Operadores de Aeródromos	Estabilidade regulatória e respeito aos termos do Contrato de Concessão.	

Fabricantes de Aeronaves		
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos		
Proprietários de aeronaves		
Empresas de manutenção aeronáutica		
Mecânicos		
Escolas e Centros de Treinamento		
Tripulantes		
Passageiros	Estabilidade regulatória e respeito aos termos do Contrato de Concessão.	
Comunidades		
Meio ambiente		
Outros (identificar)		

13. Discorra sobre como se dará o processo de monitoramento do ato normativo.

Trata-se de ato único e pontual. Desta forma, não há que se falar em monitoramento.



Documento assinado eletronicamente por **CLARISSA COSTA DE BARROS, Superintendente de Regulação Econômica de Aeroportos**, em 30/08/2017, às 16:06, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **RAFAEL PEREIRA SCHERRE, Gerente**, em 30/08/2017, às 16:13, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **0884269** e o código CRC **D3C55324**.

**Este Certificado deve ser mantido a bordo da aeronave.**  
(*This Certificate must be displayed in the aircraft*).