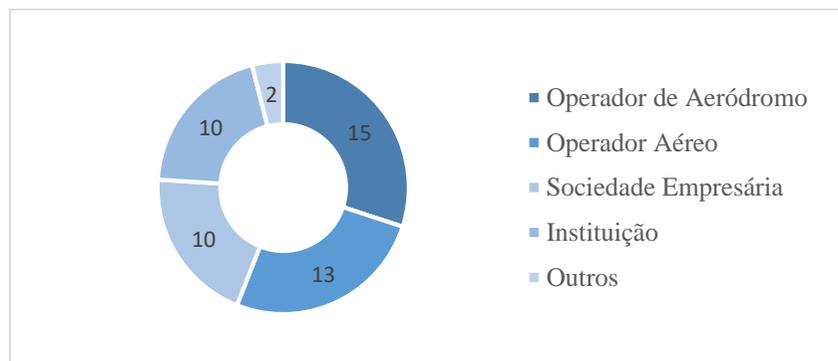




Contribuições referentes à Audiência Pública nº 10/2018

Proposta de revisão da Resolução nº 350, de 19 de dezembro de 2014, que dispõe sobre o modelo de regulação tarifária, do reajuste dos tetos das tarifas aeroportuárias e estabelece regras para arrecadação e recolhimento, e da Portaria nº 1.592/GM5, de 7 de novembro de 1984

A Audiência Pública foi realizada no período de 8 de maio a 7 de junho de 2018, com reabertura no período de 15 de junho a 16 de julho do mesmo ano, recebidas **50 contribuições** nos dois períodos. O gráfico abaixo contém os números de contribuições de acordo com a categoria de contribuintes:



Processo nº 00058.520874/2017-70

Dezembro/2019

CONTRIBUIÇÃO Nº 1	
Identificação	
Autor da Contribuição: Tatiane Novaes Viana Categoria: Operador aéreo	Documento: Minuta de Resolução - Dispõe sobre o Regime Tarifário da Infraero Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art. 3º Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Não temos sugestão de nova redação para o artigo, mas não identificamos na minuta desta resolução quais seriam as facilidades abrangidas pelas tarifas aqui previstas.	
Justificativa: Nos contratos de concessão há a informação de quais facilidades englobam as tarifas aeroportuárias (como as descritas abaixo extraídas de um dos contratos de concessão de aeroportos): 2.2. Tarifas Aeroportuárias 2.2.1. Tarifa de Embarque. 2.2.1.1. A Tarifa de Embarque tem a finalidade de remunerar a prestação dos seguintes serviços, instalações e facilidades disponibilizadas pela Concessionária: 2.2.1.1.1. Embarque: i. área de pré-embarque; ii. climatização da sala de pré-embarque; iii. ponte de embarque; iv. sistema de esteiras para despacho de bagagem; v. carrinhos à disposição dos passageiros para transporte de suas bagagens; vi. inspeção de segurança, e vii. ônibus para transporte de passageiros entre o terminal e a aeronave. 2.2.1.1.2. Desembarque: i. área de restituição de bagagem com esteiras ou carrosséis; ii. carrinhos à disposição dos passageiros para transporte de suas bagagens; iii. ponte de desembarque, e iv. ônibus para transporte de passageiros entre a aeronave e o terminal. 2.2.1.1.3. Orientação: i. circuito fechado de televisão; ii. sistema semi-automático anunciador de mensagens; iii. sistema de som; e iv. sistema informativo de voo. 2.2.1.1.4. Conforto e segurança: i. climatização geral; ii. serviço médico de emergência, e iii. sistema de ascenso-descenso de passageiros por escadas rolantes ou elevadores. 2.2.2. Tarifa de Pouso. 2.2.2.1. A Tarifa de Pouso é o valor unitário que definirá o preço para remunerar os serviços, equipamentos, instalações e facilidades proporcionados às operações de pouso, decolagem, rolagem e permanência da aeronave até três horas após o pouso, incluindo: 2.2.2.1.1. sinalização horizontal (balizamento diurno); 2.2.2.1.2. sinalização luminosa (balizamento noturno); 2.2.2.1.3. iluminação do pátio de manobras; 2.2.2.1.4. remoção de emergência; 2.2.2.1.5. serviços especializados de salvamento e de combate a incêndio; 2.2.2.1.6. taxiamento de aeronaves; 2.2.2.1.7. conservação e manutenção de pistas e pátios; 2.2.2.1.8. sinalização de docagem de aeronaves; 2.2.2.1.9. auxílios, facilidades e sinalização para controle de movimentação de aeronaves nos pátios de manobras; 2.2.2.1.10. áreas destinadas à permanência de aeronaves; 2.2.2.1.11. sinalização de vias de serviço; 2.2.2.1.12. áreas de estacionamento de equipamentos de superfície; 2.2.2.1.13. barreiras patrimoniais e operacionais e vias de serviço para inspeção; 2.2.2.1.14. vigilância das pistas, dos pátios de manobra, das áreas de permanência e das barreiras patrimoniais e operacionais, e 2.2.2.1.15. sistemas e controles de segurança dos pontos de acesso das barreiras patrimoniais e operacionais. Como o intuito desta revisão é simplificar o regime tarifário da Infraero, entendemos também que existe a necessidade em manter equalizadas as definições de serviços abrangidos pelas tarifas aeroportuárias, tanto para os aeroportos concessionados quanto para os pertencentes a rede Infraero. A questão também versa a respeito da forma de fiscalização destas facilidades nestes aeroportos. Como os mesmos serão fiscalizados se não existe um balizador para isto definido na resolução proposta?	

CONTRIBUIÇÃO Nº 2	
Identificação	
Autor da Contribuição: Tatiane Novaes Viana Categoria: Operador aéreo	Documento: Minuta de Resolução - Dispõe sobre o Regime Tarifário da Infraero Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art. 3º Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não

Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Art. 3º... I - Poderão ser concedidos descontos das tarifas aeroportuárias previstas nesta Resolução, baseados em critérios objetivos e não discriminatórios, tais como horário, dia, temporada, facilidades disponíveis e níveis de serviço.	
Justificativa: Na Resolução 350, no parágrafo primeiro do artigo 3º era prevista a possibilidade de concessão de descontos das tarifas aeroportuárias baseados nos critérios ora mencionados no inciso I do artigo 3º por parte dos administradores aeroportuários. Acreditamos ser viável mantermos esta possibilidade também para os aeroportos da Infraero.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 3	
Identificação	
Autor da Contribuição: Tatiane Novaes Viana Categoria: Operador aéreo	Documento: Minuta de Resolução - Dispõe sobre o Regime Tarifário da Infraero Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art. 22º Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Art. 22. Esta Resolução entra em vigor a partir de 1º de Janeiro de 2019 após a sua publicação.	
Justificativa: Como mencionado por esta Agência no Formulário de Análise de Proposição de Ato Normativo esta alteração trará como efeitos negativos as empresas de transporte aéreo regular e outras a necessidade de adaptação aos novos preços que poderão aumentar. Desta forma e considerando os impactos financeiros sofridos pelo setor aéreo neste ano de 2018, sugerimos a entrada em vigor desta normativa apenas a partir de 2019 para que os orçamentos das empresas não sofram mais este impacto.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 4	
Identificação	
Autor da Contribuição: Maira Guerra Bastos Categoria: Sociedade Empresária	Documento: Minuta de Resolução - Dispõe sobre o Regime Tarifário da Infraero Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art. 5º Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: A cláusula é abrangente nas ações que a ANAC pode tomar para fins de disposição sobre o regime tarifário aplicável aos aeroportos administrados pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – Infraero. Uma vez que o estímulo à concorrência do setor objetivado pela ANAC (http://www.anac.gov.br/A_Anac/o-que-fazemos) deve ser baseado em um ambiente regulatório isonômico, sugere-se que esta cláusula seja melhor detalhada em relação às possíveis ações da ANAC, aos prazos que elas podem	

ocorrer, aos limites de alteração no valor da tarifa e a apresentação de justificativa, em especial o efeito no grupo de Tarifas Monitoradas, uma vez que a flexibilização do valor de tarifas pode ter sério impacto na concorrência entre os aeroportos e que pode trazer um desbalanceamento concorrencial no médio/longo prazo.

Justificativa:

A Resolução em questão regulamenta um novo formato de definição de tarifa exclusivamente para aeroportos administrados pela Infraero, as quais dão abertura para criação de estratégias mais vantajosas e não isonômicas, uma vez que permite aos aeroportos conceder incentivos para fomentar a captação de companhias aéreas e passageiros, sem que eles precisem arcar com todo o impacto financeiro do aeroporto.

CONTRIBUIÇÃO Nº 5**Identificação**

Autor da Contribuição: Maira Guerra Bastos
Categoria: Sociedade Empresária

Documento: Minuta de Resolução - Dispõe sobre o Regime Tarifário da Infraero
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art. 9º
Tipo de Contribuição: Esclarecimento
Arquivo anexo: Não

Contribuição**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

O Modelo de Receita Teto traz uma metodologia de definição e reajuste de tarifa ainda não utilizada nos aeroportos nacionais, desta forma, solicita-se esclarecimento quanto à análise desta metodologia no âmbito do cenário do mercado aeroportuário brasileiro e indaga-se se houve análise dos possíveis e eventuais impactos que podem ocorrer no âmbito concorrencial, uma vez que a justificativa para edição desta resolução tem foco maior na realidade dos aeroportos da Infraero individualmente e no custo regulatório que a metodologia atual acarreta, sem contudo contextualizar os impactos no mercado de aeroportos existente hoje no Brasil.

Justificativa:

A Resolução em questão regulamenta um novo formato de definição de tarifa exclusivamente para aeroportos administrados pela Infraero, as quais dão abertura para criação de estratégias mais vantajosas e não isonômicas, uma vez que permite aos aeroportos conceder incentivos para fomentar a captação de companhias aéreas e passageiros, sem que eles precisem arcar com todo o impacto financeiro do aeroporto.

CONTRIBUIÇÃO Nº 6**Identificação**

Autor da Contribuição: Maira Guerra Bastos
Categoria: Sociedade Empresária

Documento: Minuta de Resolução - Dispõe sobre o Regime Tarifário da Infraero
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art. 13º
Tipo de Contribuição: Inclusão
Arquivo anexo: Não

Contribuição**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Sugere-se que a Resolução inclua o Fator Q (Fator de Qualidade do Serviço) no cálculo do reajuste tarifário dos modelos de Receita Teto e Preço Teto nos aeroportos administrados pela Infraero, assim como ocorre nos aeroportos concessionados, uma vez que o papel da Agência é de promover a melhoria dos serviços prestados para os usuários do aeroporto.

Justificativa:

Apesar da Resolução em questão regulamentar um novo formato de definição de tarifa exclusivamente para aeroportos administrados pela Infraero, estes aeroportos estão inseridos dentro de um cenário mercadológico que contempla outros aeroportos regulamentados por contratos de concessão específicos. Desta forma, é uma excelente oportunidade para incluir o Fator Q na operação dos aeroportos da Infraero e promover uma regulação que objetive o aumento dos serviços prestados pelos aeroportos da Infraero, compensados pela maior flexibilização tarifária permitida pela regulação proposta em questão.

CONTRIBUIÇÃO Nº 7

Identificação

Autor da Contribuição: Maira Guerra Bastos
Categoria: Sociedade Empresária

Documento: Minuta de Resolução - Dispõe sobre o Regime Tarifário da Infraero
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art. 14º
Tipo de Contribuição: Inclusão
Arquivo anexo: Não

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Sugere-se que as Propostas Apoiadas vigentes sejam informadas ao público e às empresas aéreas e demais usuários dos aeroportos, assim como mantidas pelo período de 2 (dois) anos à disposição da ANAC, de outros órgãos públicos e demais interessados.

Justificativa:

Manter a transparência no processo.

CONTRIBUIÇÃO Nº 8

Identificação

Autor da Contribuição: Maira Guerra Bastos
Categoria: Sociedade Empresária

Documento: Minuta de Resolução - Dispõe sobre o Regime Tarifário da Infraero
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo II à Resolução
Tipo de Contribuição: Esclarecimento
Arquivo anexo: Não

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Solicita-se esclarecimento quanto ao valor que será considerado para o ???????-1 = Fator de Ajuste, ou se já, se será considerado zero ou o IPCA.

Justificativa:

Esclarecimento sobre o primeiro cálculo de ajuste da Receita Regulada Média.

CONTRIBUIÇÃO Nº 9

Identificação

Autor da Contribuição: Maira Guerra Bastos
Categoria: Sociedade Empresária

Documento: Minuta de Resolução - Dispõe sobre o Regime Tarifário da Infraero
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo II à Resolução
Tipo de Contribuição: Esclarecimento
Arquivo anexo: Não

Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Solicita-se esclarecimento quanto ao valor que será considerado para o ????????-1 = Fator de Ajuste, ou se já, se será considerado zero ou o IPCA	
Justificativa: Esclarecimento sobre o primeiro cálculo de ajuste da Receita Regulada Média.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 10	
Identificação	
Autor da Contribuição: Maira Guerra Bastos Categoria: Sociedade Empresária	Documento: Minuta de Resolução - Dispõe sobre o Regime Tarifário da Infraero Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art. 14º Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Sugere-se que as Propostas Apoiadas vigentes sejam informadas ao público e às empresas aéreas e demais usuários dos aeroportos, assim como mantidas pelo período de 2 (dois) anos à disposição da ANAC, de outros órgãos públicos e demais interessados.	
Justificativa: Manter a transparência no processo.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 11	
Identificação	
Autor da Contribuição: Maira Guerra Bastos Categoria: Sociedade Empresária	Documento: Minuta de Resolução - Dispõe sobre o Regime Tarifário da Infraero Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art. 13º Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Sugere-se que a Resolução inclua o Fator Q (Fator de Qualidade do Serviço) no cálculo do reajuste tarifário dos modelos de Receita Teto e Preço Teto nos aeroportos administrados pela Infraero, assim como ocorre nos aeroportos concessionados, uma vez que o papel da Agência é de promover a melhoria dos serviços prestados para os usuários do aeroporto.	
Justificativa: Apesar da Resolução em questão regulamentar um novo formato de definição de tarifa exclusivamente para aeroportos administrados pela Infraero, estes aeroportos estão inseridos dentro de um cenário mercadológico que contempla outros aeroportos regulamentados por contratos de concessão específicos. Desta forma, é uma excelente oportunidade para incluir o Fator Q na operação dos aeroportos da Infraero e promover uma regulação que objetive o aumento dos serviços prestados pelos aeroportos da Infraero, compensados pela maior flexibilização tarifária permitida pela regulação proposta em questão.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 12	
Identificação	
Autor da Contribuição: Maira Guerra Bastos Categoria: Sociedade Empresária	Documento: Minuta de Resolução - Dispõe sobre o Regime Tarifário da Infraero Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art. 9º Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: O Modelo de Receita Teto traz uma metodologia de definição e reajuste de tarifa ainda não utilizada nos aeroportos nacionais, desta forma, solicita-se esclarecimento quanto à análise desta metodologia no âmbito do cenário do mercado aeroportuário brasileiro e indaga-se se houve análise dos possíveis e eventuais impactos que podem ocorrer no âmbito concorrencial, uma vez que a justificativa para edição desta resolução tem foco maior na realidade dos aeroportos da Infraero individualmente e no custo regulatório que a metodologia atual acarreta, sem contudo contextualizar os impactos no mercado de aeroportos existente hoje no Brasil.	
Justificativa: A Resolução em questão regulamenta um novo formato de definição de tarifa exclusivamente para aeroportos administrados pela Infraero, as quais dão abertura para criação de estratégias mais vantajosas e não isonômicas, uma vez que permite aos aeroportos conceder incentivos para fomentar a captação de companhias aéreas e passageiros, sem que eles precisem arcar com todo o impacto financeiro do aeroporto.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 13	
Identificação	
Autor da Contribuição: Maira Guerra Bastos Categoria: Sociedade Empresária	Documento: Minuta de Resolução - Dispõe sobre o Regime Tarifário da Infraero Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art. 5º Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: A cláusula é abrangente nas ações que a ANAC pode tomar para fins de disposição sobre o regime tarifário aplicável aos aeroportos administrados pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – Infraero. Uma vez que o estímulo à concorrência do setor objetivado pela ANAC (http://www.anac.gov.br/A_Anac/o-que-fazemos) deve ser baseado em um ambiente regulatório isonômico, sugere-se que esta cláusula seja melhor detalhada em relação às possíveis ações da ANAC, aos prazos que elas podem ocorrer, aos limites de alteração no valor da tarifa e a apresentação de justificativa, em especial o efeito no grupo de Tarifas Monitoradas, uma vez que a flexibilização do valor de tarifas pode ter sério impacto na concorrência entre os aeroportos e que pode trazer um desbalanceamento concorrencial no médio/longo prazo.	
Justificativa: A Resolução em questão regulamenta um novo formato de definição de tarifa exclusivamente para aeroportos administrados pela Infraero, as quais dão abertura para criação de estratégias mais vantajosas e não isonômicas, uma vez que permite aos aeroportos conceder incentivos para fomentar a captação de companhias aéreas e passageiros, sem que eles precisem arcar com todo o impacto financeiro do aeroporto.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14	
Identificação	

Contribuições referentes à Audiência Pública nº 10/2018
Proposta de revisão da Resolução nº 350, de 19 de dezembro de 2014 e da Portaria nº 1.592/GM5, de 7 de novembro de 1984

Autor da Contribuição: Marcela Ciccotti Hernandes Categoria: Operador de aeródromo	Documento: Minuta de Resolução - Dispõe sobre o Regime Tarifário da Infraero Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art. 4º Tipo de Contribuição: Outros Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Anexo.	
Justificativa: SBPA-ANAC-LEG-180607-002 - FRAPORT BRASIL S.A. AEROPORTO DE PORTO ALEGRE, com sede na Avenida Severo Dullius, nº 90010, Bairro São João, Porto Alegre/RS (“Concessionária”), vem por meio da presente, apresentar, o quanto segue apresentar sua manifestação relativa a proposta de Resolução, conforme documento anexo. (Doc. 01)	

CONTRIBUIÇÃO Nº 15	
Identificação	
Autor da Contribuição: Marcela Ciccotti Hernandes Categoria: Operador de aeródromo	Documento: Minuta de Resolução - Dispõe sobre o Regime Tarifário da Infraero Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art. 4º Tipo de Contribuição: Outros Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Anexo.	
Justificativa: SBFZ-ANAC-LEG-180607-001 - FRAPORT BRASIL S.A. AEROPORTO DE FORTALEZA, com sede na Avenida Senador Carlos Jereissati, nº 3.000, Bairro Serrinha, Fortaleza-CE (“Concessionária”), vem por meio da presente, apresentar sua manifestação relativa a proposta de Resolução, conforme documento anexo. (Doc. 01)	

CONTRIBUIÇÃO Nº 16	
Identificação	
Autor da Contribuição: Fabiano Gomes De Oliveira Categoria: Operador aéreo	Documento: Minuta de Resolução - Dispõe sobre o Regime Tarifário da Infraero Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art. 12º Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão:	

Gostaria de esclarecer o meu entendimento quanto ao Modelo de Tarifa Monitorada. Neste modelo não existirão mais regras claras para determinação do valor cobrado para cada aeroporto, somente reportado se estão abusivas as tarifas ou não. Passaremos a ter diversos valores para todos aeroportos nesta categoria? As companhias passarão a ter a possibilidade de negociar as tarifas com cada aeroporto?
 Gostaria de esclarecimento neste ponto.

Justificativa:

Entendo que está ficando em aberto estes valores, não deixando claro teto tarifário para aeroportos classificados nesta categoria.

CONTRIBUIÇÃO Nº 17

Identificação

Autor da Contribuição: Fabiano Gomes De Oliveira
Categoria: Operador aéreo

Documento: Minuta de Resolução - Dispõe sobre o Regime Tarifário da Infraero
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art. 7º
Tipo de Contribuição: Esclarecimento
Arquivo anexo: Não

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

O modelo de reajuste tarifário exposto neste artigo é aplicado somente para este grupo de Modelo Preço Teto?
 A partir desta publicação a eficiência operacional do aeroporto passa a influenciar no reajuste anual da Tarifa?

Justificativa:

Gostaria de mais esclarecimentos sobre esta eficiência e como funcionará os reajustes

CONTRIBUIÇÃO Nº 18

Identificação

Autor da Contribuição: Vanessa Marchette Reis
Categoria: Operador aéreo

Documento: Minuta de Resolução - Dispõe sobre o Regime Tarifário da Infraero
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art. 4º
Tipo de Contribuição: Inclusão
Arquivo anexo: Não

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Os modelos elencados baseiam-se exclusivamente no volume de passageiro transportado ou receita, entretanto, seria importante incluir a infraestrutura aeroportuária como um dos requisitos para estabelecer o valor da tarifa aeroportuária. Portanto, a sugestão é Manter/Incluir o check-list de avaliação como parte do modelo, utilizando o mesmo para avaliação dos aeroportos dentro dos seus respectivos modelos, criando ranges tarifários de acordo com a infraestrutura de cada um.

Justificativa:

Não faria sentido um aeroporto com menos infraestrutura aeroportuária cobrar o mesmo valor de tarifa de um aeroporto completo com toda a infraestrutura disponível.

CONTRIBUIÇÃO Nº 19

Identificação	
Autor da Contribuição: Vanessa Marchette Reis Categoria: Operador aéreo	Documento: Minuta de Resolução - Dispõe sobre o Regime Tarifário da Infraero Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo I à Resolução Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Incluir a composição das tarifas aeroportuárias, idem ao contido no anexo III da resolução 432	
Justificativa: é importante considerar a infraestrutura aeroportuária como requisito para estabelecimento do valor da tarifa. Caso contrário, se pagaria o mesmo valor para um aeroporto completo em questão de infraestrutura e o mesmo para um aeroporto com pouca infraestrutura, ou seja, não há incentivo para melhoria nos aeroportos com pouca infraestrutura.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 20	
Identificação	
Autor da Contribuição: Vanessa Marchette Reis Categoria: Operador aéreo	Documento: Minuta de Resolução - Dispõe sobre o Regime Tarifário da Infraero Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art. 3º Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Incluir aferições periódicas da ANAC em relação aos valores praticados pelos responsáveis do aeroporto	
Justificativa: Como já ocorreu anteriormente com a antiga Resolução, alguns aeroportos apresentam cobranças das tarifas de modo abusivo. Com a fiscalização periódica da ANAC este tipo de abuso poderá ser mitigado.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 21	
Identificação	
Autor da Contribuição: Vanessa Marchette Reis Categoria: Operador aéreo	Documento: Minuta de Resolução - Dispõe sobre o Regime Tarifário da Infraero Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art. 3º Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Além da proposta de incluir o check-list como requisito para definir o valor da tarifa, este check-list e seus respectivos presos (Portaria 1592/GM5) devem ser revisados	
Justificativa: A fim de calibrar os itens atuais, pois alguns pontos aparentam necessitar de ajustes, como por exemplo: Item – Hotel/ Pontos – 10, Item – Serviço de abastecimento de combustível para aeronaves/ Pontos – 2	

CONTRIBUIÇÃO Nº 22	
Identificação	
Autor da Contribuição: Vanessa Marchette Reis Categoria: Operador aéreo	Documento: Minuta de Resolução - Dispõe sobre o Regime Tarifário da Infraero Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo I à Resolução Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: No anexo há informação que os valores são meramente exemplificativos, entretanto, é necessário que seja exposto os valores reais para cálculo do impacto financeiro no modelo de Preço-Teto.	
Justificativa: Antes da exposição dos valores reais das taxas, não há como mensurar o impacto financeiro que será suportado com a nova legislação. Portanto, para analisar a nova Resolução, é necessário ter ciência do real valor do impacto financeiro.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 23	
Identificação	
Autor da Contribuição: Vanessa Marchette Reis Categoria: Operador aéreo	Documento: Minuta de Resolução - Dispõe sobre o Regime Tarifário da Infraero Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art. 6º Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Em relação ao Modelo 2 (Receita-Teto) é necessário haver divulgação da Receita Regulada (RR) e dos passageiros embarcados (P) mensalmente, por aeroporto para o acompanhamento das empresas aéreas e projeções orçamentárias. Bem como faz necessária a divulgação anual do RRMM por aeroporto.	
Justificativa: Essas informações são importantes para cálculo do impacto financeiro da mudança nos aeródromos classificados nesse modelo.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 24	
Identificação	
Autor da Contribuição: Vanessa Marchette Reis Categoria: Operador aéreo	Documento: Minuta de Resolução - Dispõe sobre o Regime Tarifário da Infraero Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art. 22º Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão:	

É necessário um prazo mínimo de 5 anos para adequação deste novo modelo.
Justificativa: Como o modelo traz mudanças drásticas, é necessário um tempo maior para implementação

CONTRIBUIÇÃO Nº 25	
Identificação	
Autor da Contribuição: Vanessa Marchette Reis Categoria: Operador aéreo	Documento: Minuta de Resolução - Dispõe sobre o Regime Tarifário da Infraero Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art. 2º Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Incluir exceção para regiões de fronteira, onde a cobrança pode ser realizada pelo tarifário de voos nacionais	
Justificativa: Segundo o acordo de céus abertos, os aeroportos de regiões fronteiriças devem realizar a cobrança conforme o tarifário de voos nacionais.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 26	
Identificação	
Autor da Contribuição: Indiará Linhares Alves Categoria: Outros	Documento: Minuta de Resolução - Dispõe sobre o Regime Tarifário da Infraero Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art. 1º Tipo de Contribuição: Outros Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: teste - ASTEC	
Justificativa: teste - ASTEC	

CONTRIBUIÇÃO Nº 27	
Identificação	
Autor da Contribuição: Viviane Franco Moser Categoria: Outros	Documento: Minuta de Resolução - Dispõe sobre o Regime Tarifário da Infraero Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art. 20º Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão:	

teste
Justificativa: teste

CONTRIBUIÇÃO Nº 28	
Identificação	
Autor da Contribuição: Clene Jacintha De Almeida Silva Santo Categoria: Operador de aeródromo	Documento: Minuta de Resolução - Dispõe sobre o Regime Tarifário da Infraero Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art. 5º Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Proposta de alteração para a seguinte redação: “Verificado o descumprimento desta Resolução, a distorção no custo-benefício do modelo, ou a pedido da Infraero, a ANAC poderá, motivadamente, alterar o modelo de regulação tarifária a que está submetido um aeroporto ou determinar a adoção ou remoção de tetos tarifários para uma ou mais tarifas de qualquer um dos modelos de regulação tarifária. Parágrafo Único. A motivação para a alteração do modelo ou determinação da adoção de tetos tarifários deve ser baseada na análise do risco de condutas abusivas de poder de mercado, no descumprimento dos critérios objetivos e não discriminatórios no estabelecimento das tarifas por parte do operador aeroportuário ou, ainda, no custo-benefício do modelo”	
Justificativa: No artigo 5º a Agência está prevendo mecanismo que lhe permita intervir no modelo aplicado a determinado aeroporto, seja para alterar o modelo de um aeroporto, de forma pontual, ou alterar parte do modelo, determinando a adoção ou remoção de tetos tarifários. Quanto ao mecanismo, entendemos como razoável, pois se trata de manutenção do poder regulatório e fiscalizatório da Agência. Não obstante, entende-se que as hipóteses que permitem a intervenção da Agência estão descritas de forma genérica, sendo interessante que o texto seja adequado a fim de garantir segurança jurídica à Infraero na aplicação da Resolução. Lado outro, mostra-se importante a previsão expressa no sentido de que a modificação de modelos possa ser efetuada a pedido da Infraero, mediante a apresentação de justificativas adequadas.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 29	
Identificação	
Autor da Contribuição: Clene Jacintha De Almeida Silva Santo Categoria: Operador de aeródromo	Documento: Minuta de Resolução - Dispõe sobre o Regime Tarifário da Infraero Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art. 9º Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão:	

Proposta de inclusão relacionadas à matéria tratada nos artigos 9º a 11 e Anexo II:

“O Fator de Ajuste será utilizado para recompor o operador aeroportuário quando a Receita Regulada Média Arrecadada do ano anterior for inferior à Receita Regulada Média Máxima.”

“Quando a Receita Regulada Média Arrecadada apresentar variação de até X% em relação à Receita Regulada Média Máxima, não será utilizado o Fator de Ajuste, ou aplicadas sanções ao operador aeroportuário.”

Justificativa:

Pela regra do modelo Receita Teto, a ANAC estipulará um valor máximo que a Infraero poderá auferir de receita tarifária por passageiros embarcado. O passageiro embarcado considerará também os passageiros em conexão.

As tarifas a serem consideradas para verificação da receita auferida são: Embarque Doméstico; Embarque Internacional; Conexão Doméstica e Internacional; Pousos Doméstico e Internacional (unificadas); e Permanência Doméstica e Internacional (unificadas).

De certa forma, a Infraero ganhará liberdade para estipular os valores de cada tarifa, mas deverá observar o limite geral de receita, conforme acima abordado.

A questão de maior preocupação é a não modulação das tarifas de modo que a Infraero permaneça dentro do limite máximo estipulado.

Pela fórmula apresentada, e pela dicção do §3º, o excedente de receita será compensado no cálculo de reajuste do ano seguinte. Nesta hipótese, haverá prejuízo à Infraero no ano subsequente, uma vez que no caso de extrapolação do limite máximo, o ajuste do ano seguinte se realizará com reajuste inflacionário e um adicional, conforme tabela abaixo:

Diferença (%) Índice de Correção (%)

Até 2% IPCA + 5%

Mais que 2% e menos que 5% IPCA + 10%

Mais que 5% IPCA + 15%

Além da sanção pecuniária, a Resolução prevê a possibilidade de aplicação de outras sanções.

Sobre o tema, cabe retranscrever a justificativa da Agência neste ponto:

"A metodologia prevê ainda enforcement para induzir o cumprimento do teto. A diferença entre a RRMM estipulada previamente e a RRM aferida após o final do período será chamada de Fator de Ajuste. Quando este fator for positivo, significa que o operador aeroportuário respeitou o teto e poderá recompor esta diferença, corrigida pela inflação, nos anos subsequentes. Caso contrário, este montante será deduzido da Receita Regulada máxima que poderá ser arrecadada no ano seguinte, atualizado por um índice de correção superior à inflação, que servirá como desincentivo ao descumprimento do teto. A aplicação do Fator de Ajuste não traz prejuízo a eventuais medidas administrativas cabíveis em caso de descumprimento da RRMM."

Assim, na justificativa, a compensação no reajuste relativa à diferença entre a Receita Regulada Média Máxima e a Receita Regulada Média Arrecadada poderá ser positiva ou negativa. Assim, caso a Infraero arrecade valor inferior ao autorizado, poderá realizar compensação no cálculo da Receita Regulada Média Máxima do ano subsequente.

Além da justificativa, a fórmula constante do Anexo II também leva à conclusão da possibilidade de compensação a favor da Infraero.

Ante tais considerações, propõem-se as alterações em tela.

A primeira se refere à inclusão expressa de que a compensação também poderá se operar a favor da Infraero, nos casos em que a Receita Regulada Média Arrecadada for inferior à Receita Regulada Média Máxima.

Já em relação ao índice de correção a ser aplicado quando o fator de ajuste se operar em desfavor da Infraero, propõe-se a criação de uma margem de tolerância na qual não haverá a imposição de sanção ou do índice de correção.

É que a Receita Regulada Máxima será estipulada em razão do número de passageiros embarcados, mas a receita arrecadada será obtida em razão do número de passageiros embarcados, do número de pousos de aeronaves, do tempo de permanência das aeronaves, e também do peso das aeronaves.

Assim, apresenta-se razoável que a Receita Regulada Média Arrecadada apresente variações em relação à Receita Regulada Média Máxima. Caso a variação seja a maior, o operador aeroportuário é prejudicado com imposição de ajuste maior do que o valor arrecadado, além da possibilidade de outras sanções. Já no caso de variação a maior, será recomposto sem a incidência de outros fatores.

Com efeito, tal mecanismo representa um incentivo regulatório ao operador aéreo ficar abaixo da Receita Regulada Média Máxima. Isto porque quanto fica abaixo, será compensado no ano seguinte, mas se ficar acima, a redução do valor do ano seguintes será proporcionalmente maior ao que arrecadou acima do permitido. Neste cenário, ao longo dos anos, se operador aeroportuário sempre permanecer abaixo da Receita Regulada Média Máxima, o seu reajuste sempre considerará o valor não arrecadado, tendendo a gerar uma tarifa com valor sempre crescente, acima da inflação.

Deste modo, o entende-se pela razoabilidade de criação de uma faixa de variação tolerável da Receita Regulada Média Máxima. Caso a Receita Regulada Média Arrecadada fique dentro da aludida faixa, não se utilizará o Fator de Ajuste, tampouco será possível a aplicação de sanções pecuniárias ou administrativas. É o que dispõe a segunda contribuição ora apresentada.

As operações cargueiras, por não envolverem passageiros, não serão consideradas nos cálculos da Receita Regulada Média Máxima e da Receita Regulada Média Arrecadada, mas estarão limitadas aos valores estipulados pela Infraero para as operações de passageiros.

De forma similar ao modelo de Tarifa Teto, as operações de Aviação Geral se submetem ao modelo de Tarifa Monitorada, devendo ser estipuladas pela Infraero considerando as diretrizes do artigo 3º.

CONTRIBUIÇÃO Nº 30**Identificação**

Autor da Contribuição: Clene Jacintha De Almeida Silva Santo
Categoria: Operador de aeródromo

Documento: Minuta de Resolução - Dispõe sobre o Regime Tarifário da Infraero
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo I à Resolução
Tipo de Contribuição: Outros
Arquivo anexo: Não

Contribuição**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Destaca-se que a submissão do Aeroporto Santos Dumont (SBRJ) ao Modelo Receita Teto resultará em aparente prejuízo ao seu operador.

Justificativa:

Da análise pontual das alterações sobre as receitas de cada aeroporto, isoladamente considerando, verificou-se uma distorção em relação ao potencial de arrecadação do Aeroporto Santos Dumont (SBRJ).

Conforme projeções realizadas pela Infraero, no ano de 2017, no atual regime, o aeroporto teve receita tarifária de R\$ 163.394.208,38 (cento e sessenta e três milhões, trezentos e noventa e quatro mil, duzentos e oito reais e trinta e oito centavos).

Simulando-se o mesmo movimento operacional, mas considerando a utilização do modelo de receita teto previsto na minuta, haveria redução da receita tarifária, que ficaria em R\$ 162.503.925,48 (cento e sessenta e dois milhões, quinhentos e três mil, novecentos e vinte e cinco reais e quarenta e oito centavos).

Assim, está ocorrendo uma redução de cerca de 0,6% no potencial de receita tarifária de tal aeroporto, o que ora se alerta, solicitando-se o aumento da receita média máxima para tal aeroporto.

CONTRIBUIÇÃO Nº 31**Identificação**

Autor da Contribuição: Clene Jacintha De Almeida Silva Santo
Categoria: Operador de aeródromo

Documento: Minuta de Resolução - Dispõe sobre o Regime Tarifário da Infraero
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art. 12º
Tipo de Contribuição: Inclusão

Arquivo anexo: Não
Contribuição
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: Proposta de inclusão de dispositivo relacionado ao Modelo Tarifa Monitorada, com a seguinte redação: “Nos aeroportos submetidos ao regime de tarifa monitorada, que não funcionem de forma ininterrupta, a tarifa poderá ser negociada com o operador aéreo na hipótese de solicitação de atendimento fora do horário de funcionamento normal do aeroporto, de modo a cobrir os custos adicionais da operação aeroportuária.”</p> <p>Justificativa: Tal modelo será aplicado aos aeroportos de menor movimentação operacional. Também por tal razão, tais aeroportos são aqueles que, em regra, apresentam os piores resultados financeiros. Sabe-se que alguns destes aeroportos não tem funcionamento ininterrupto. Há relatos de casos nestes aeroportos de solicitação de operação fora do horário normal de funcionamento do aeroporto. O atendimento de tais solicitações causa uma piora no resultado – já deficitário – de tais aeroportos, pois terá de arcar com os custos de pessoal para funcionamento não planejado da infraestrutura (relacionados, em grande parte, com hora extra de empregados orgânicos e terceirizados). Não havendo a limitação de tarifa a tais aeroportos, vislumbra-se a possibilidade de cobrança de tarifas para funcionamento extraordinário de tais aeroportos que cubram, ao menos, os custos adicionais pelo atendimento fora do horário normal de funcionamento. Obviamente, tais tarifas serão significativamente maiores do que aquelas praticadas no próprio aeroporto e também em relação aos demais aeroportos. Deste modo, havendo a possibilidade da cobrança de valor muito superior, mostra-se necessário que a Resolução dê segurança jurídica à Infraero em tal medida.</p>

CONTRIBUIÇÃO Nº 32	
Identificação	
<p>Autor da Contribuição: Clene Jacintha De Almeida Silva Santo Categoria: Operador de aeródromo</p>	<p>Documento: Minuta de Resolução - Dispõe sobre o Regime Tarifário da Infraero Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art. 3º Tipo de Contribuição: Outros Arquivo anexo: Não</p>
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: Incluir no inciso III do art. 3º da Resolução requisitos mínimos para aceitação do processo formal de consulta, considerando, ao menos: a) A definição do que é considerado “principais usuários”; b) A forma pela qual os principais usuários serão comunicados da audiência pública; c) Se há elementos de contraditório que deverão ser observados para validade da consulta pública. Além disso, em relação aos incisos IV e V, requer-se a explicitação dos requisitos mínimos para que a Agência considere atendida a publicidade.</p> <p>Justificativa: Conforme estabelecido no inciso III do art. 3º da Resolução, o aumento de tarifas em qualquer modelo (excetuando-se o aumento decorrente de reajuste) deve ser precedido de consulta pública aos principais usuários. A disposição é por demais vaga, levando a insegurança jurídica quanto ao procedimento que será considerado adequado pela ANAC. Assim, apresenta-se essencial que a ANAC inclua na Resolução requisitos mínimos para aceitação do processo formal de consulta. Quanto à publicidade de novas tarifas prevista no inciso IV e V do artigo em tela, também não há explicitação dos requisitos mínimos para que a Agência considere atendido o requisito normativo.</p>	

Assim, propõe-se que a publicidade seja atendida mediante a divulgação dos valores a serem praticados, no prazo estabelecido, nos sistemas de informações (visual) do aeroporto, bem como em website do aeroporto provido pela Infraero.

CONTRIBUIÇÃO Nº 33

Identificação

Autor da Contribuição: Clene Jacintha De Almeida Silva Santo
Categoria: Operador de aeródromo

Documento: Minuta de Resolução - Dispõe sobre o Regime Tarifário da Infraero
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art. 14º
Tipo de Contribuição: Alteração
Arquivo anexo: Não

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Refere-se aos artigos 14 a 18 da minuta:

Art. 14. Por interesse do operador aeroportuário, será permitido que seja apresentada proposta para majorar um ou mais tetos tarifários ou estabelecer valor de receita regulada média máxima superior ao determinado pela Agência, por um período de tempo limitado pela proposta, desde que seja devidamente justificado a necessidade de majoração no interesse da infraestrutura aeroportuária.

Art. 15. Uma proposta apoiada será submetida para apreciação da Agência no prazo de 30 dias corridos a partir do recebimento da mesma, prorrogáveis mediante justificativa.

Art. 16. A Agência poderá, no mesmo prazo acima indicado, rejeitar ou propor alterações à proposta desde que demonstre fundamentadamente que a mesma não promove: (i) boas práticas em termos de investimento ou de qualidade de serviço nos aeroportos; ou (ii) os interesses dos usuários dos aeroportos.

Art. 17. A proposta aprovada pela ANAC prevalece sobre o modelo de regulação tarifária estabelecido para o aeroporto em questão, devendo ser observadas as disposições da proposta em vigor.

Parágrafo Único. Ao término de sua vigência, na ausência de nova proposta apoiada aprovada, volta a prevalecer o modelo de regulação tarifária estabelecido pela ANAC.”

OU

“Art. 14. Por interesse do operador aeroportuário e apoiado pelas companhias aéreas, será permitido que seja majorado um ou mais tetos tarifários ou estabelecido valor de receita regulada média máxima superior ao determinado pela Agência, por um período de tempo limitado pela proposta.

Art. 15. É necessário o apoio de companhia(s) aérea(s) responsável(is), pelo menos, por 60% do tráfego de passageiros embarcados nos 12 meses anteriores no aeroporto em questão.

Art. 16. A proposta apoiada prevalece sobre o modelo de regulação tarifária estabelecido para o aeroporto em questão, devendo ser observadas as disposições da proposta em vigor.

Parágrafo Único. Ao término de sua vigência, na ausência de nova proposta apoiada aprovada, volta a prevalecer o modelo de regulação tarifária estabelecido pela ANAC.”

Justificativa:

Entende-se que a aplicação prática do mecanismo tem chances irrelevantes de sucesso, por necessitar da concordância das companhias aéreas.

Deste modo, considerando-se interessante o mecanismo, mas havendo discordância quanto ao procedimento, propõe-se alterações de texto a fim de possibilitar a sua aplicação prática. Há proposta no sentido de (a) excluir a necessidade de concordância das companhias aéreas; (b) reduzir os requisitos formais para encaminhamento da proposta; e (c) retirar a necessidade de concordância da ANAC, caso seja mantida a necessidade de concordância dos usuários. Neste sentido, a primeira contribuição ora apresentada é de adoção preferencial.

Alternativamente, ofereceu-se a segunda contribuição. É que, em sendo mantida a necessidade de concordância das companhias aéreas, temos como inadequada a necessidade de submissão à ANAC para decisão final da Agência, uma vez que a companhia aérea já terá avaliado o custo-benefício da medida, considerando o custo final da passagem aérea (incluindo tarifa) ao consumidor final. Do mesmo modo, os requisitos formais para validade da proposta se apresentam por demais rigorosos, impedindo a possibilidade de sucesso da medida, seja por falta de consenso, seja pela inexistência de duas companhias aéreas em determinado aeroporto. Considerando, ainda, a natureza pública da Infraero, afasta-se o risco de que o apoio à proposta seja motivado por contrapartidas econômicas que beneficiem diretamente as companhias aéreas

CONTRIBUIÇÃO Nº 34

Identificação

Autor da Contribuição: Clene Jacintha De Almeida Silva Santo
Categoria: Operador de aeródromo

Documento: Minuta de Resolução - Dispõe sobre o Regime Tarifário da Infraero
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art. 5º
Tipo de Contribuição: Outros
Arquivo anexo: Sim

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Refere-se, especialmente, ao art. 5º e Anexo III da minuta:
Propõe-se a manutenção das tarifas de pouso e de permanência internacionais no SBEG.

Justificativa:

A ANAC promoveu a unificação das tarifas de pouso e permanência, extinguindo a distinção entre tarifas domésticas e tarifas internacionais. Para tanto, a nova tarifa unificada representa grande redução quando comparada à tarifa internacional, e pequena elevação quando comparada à tarifa doméstica. De forma geral, tal medida não tende a gerar redução de receita à Infraero, em razão de as operações em seus aeroportos serem majoritariamente domésticas. Assim, na maior parte dos aeroportos há aumento da previsão de arrecadação. Em outros aeroportos, isoladamente considerados, entretanto, há redução da previsão da arrecadação. Além da redução de arrecadação no SBEG, destaca-se que as operações internacionais em tal aeródromo são preponderantemente voos cargueiros. Tais operações tem por característica a utilização de aeronaves de maior tamanho e maior peso. Estas características demandam um maior investimento na infraestrutura aeroportuária (para recebimento dos voos) e também maiores custos na sua manutenção (em razão do desgaste acentuado que tais operações provocam). Assim, no caso do SBEG haverá relevante prejuízo, de forma que as tarifas unificadas de pouso e permanência não irão remunerar de forma adequada o serviço público prestado. 142. Deste modo, propõe-se que com base na previsão do artigo 5º da Resolução, o SBEG seja tratado como caso excepcional, em razão das características da operação, e seja criada (mantida) tarifa de pouso e permanência internacional. Embora no texto não haja vinculação entre o voo internacional e o voo cargueiro, mostra-se uma relação direta entre estas operações no SBEG, o que justifica a implementação da medida como forma de equalizar, ainda que minimamente, a relação entre custo X remuneração. Explicação mais detalhada, com indicação de números, encontra-se em anexo,

CONTRIBUIÇÃO Nº 35

Identificação

Autor da Contribuição: Clene Jacintha De Almeida Silva Santo
Categoria: Operador de aeródromo

Documento: Minuta de Resolução - Dispõe sobre o Regime Tarifário da Infraero
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art. 4º

	Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Inclusão de dispositivo com a seguinte redação: “Nos aeroportos submetidos aos modelos de receita teto e de tarifa teto, em que haja operações de pouso beneficiadas com isenção que representem mais de 10% da operação total do aeródromo, a ANAC promoverá a revisão dos valores das tarifas, a fim de compensar os custos incrementados pelas operações isentas.”	
Justificativa: É de se considerar a possibilidade de que algum aeroporto venha a ter relevante percentual de operações de pouso de aeronaves isentas. Exemplo de tal circunstância são aeroportos com acentuada operação militar. Isto porque tais operações também demandam investimento (sistemas de pistas e pátios) para implantação da infraestrutura, bem como elevação de custos com a sua manutenção, em razão do desgaste da infraestrutura pelo seu uso. Deste modo, as operações isentas geram necessidade de investimento e incremento de custos sem qualquer remuneração. Considerando que a isenção é implementação de políticas de estado, é natural que os serviços não isentos sejam elevados para compensar o custo de qualquer bem ou serviço. Assim, nos casos em que operações isentas representem mais de 10% da operação total do aeroporto, propõe-se mecanismo que determine a revisão das tarifas pela ANAC, de modo a compensar os custos adicionais decorrentes da política de isenção de tarifas. Esclarece-se que atualmente apenas aeroportos submetidos ao modelo de tarifa monitorada apresentam tal característica na rede da Infraero.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 36	
Identificação	
Autor da Contribuição: Clene Jacintha De Almeida Silva Santo Categoria: Operador de aeródromo	Documento: Minuta de Resolução - Dispõe sobre o Regime Tarifário da Infraero Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo II à Resolução Tipo de Contribuição: Outros Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Solicita-se o aumento geral dos tetos tarifários (receita teto e tarifa teto), uma vez que a Infraero administra grupo de aeroportos em bloco, por meio de subsídios cruzados. Solicita-se, também, a inclusão no regime de receita teto dos aeroportos inseridos no PND que ainda se sob a administração da Infraero. Em relação ao Aeroporto de Recife, a receita teto também está em patamar superior, de modo que se pleiteia a adoção de tal teto ao SBRF ainda durante a sua administração, bem como aumento proporcional a todos os tetos proposto.	
Justificativa: Foram analisadas as propostas da ANAC para as concessões a serem realizadas em bloco. Verificou-se que lá se está adotando o modelo de Receita Regulada Média Máxima, inclusive para os aeroporto de Cuiabá (SBCY); Maceió (SBMO); Aracaju (SBAR); João Pessoa (SBJP); e Vitória (SBVT). Conforme simulações realizadas, considerando-se os valores propostos como tarifa teto para tais aeroportos sob administração da Infraero, em comparação aos valores propostos para serem praticados no caso de concessão, nota-se que a Agência está autorizando uma receita superior no caso de concessão de tais aeroportos. Assim, uma proposta inicial seria a solicitação de que tal modelo seja adotado de imediato, nos mesmos parâmetros da proposta.	

No mesmo sentido, verifica-se que a proposição da RRMM para o Aeroporto de Recife (submetido a tal modelo seja na presente proposta, seja na proposta para concessão do aeroporto), há previsão de teto de receita superior para o caso de concessão, ainda que se considere a atualização inflacionária do valor proposto para o modelo sob a administração da Infraero.

Assim, além da solicitação para que seja considerado na presente proposta o valor de RRMM para a hipótese de concessão do aeroporto, nota-se que a ANAC está elevando os tetos de receitas dos aeroportos para a hipótese de concessão.

Entende-se que tal se deve em razão do fato de o Governo Federal ter adotado o modelo de concessão “em bloco”, no qual é ínsita a dinâmica do subsídio cruzado, em que aeroportos superavitários sustentam os custos de aeroportos deficitários administrados pelo mesmo operador.

Toda a operação da Infraero é também fundamentada na lógica do subsídio cruzado, sendo a sua operação um grande bloco.

Fica claro que os estudos da ANAC apontam para necessidade de aumento de tarifa em tais aeroportos para que o bloco seja economicamente sustentável.

Esclarecimentos adicionais, inclusive com indicação de números, constam no arquivo em anexo.

CONTRIBUIÇÃO Nº 37

Identificação

Autor da Contribuição: Clene Jacintha De Almeida Silva Santo
Categoria: Operador de aeródromo

Documento: Minuta de Resolução - Dispõe sobre o Regime Tarifário da Infraero
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo II à Resolução
Tipo de Contribuição: Outros
Arquivo anexo: Sim

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Solicita-se o aumento decorrente dos reajustes inflacionários em todos os tetos propostos.

Justificativa:

A presente contribuição se baseia nos estudos realizados por esta empresa pública na forma detalhada no anexo.

CONTRIBUIÇÃO Nº 38

Identificação

Autor da Contribuição: Clene Jacintha De Almeida Silva Santo
Categoria: Operador de aeródromo

Documento: Minuta de Resolução - Dispõe sobre o Regime Tarifário da Infraero
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art. 4º
Tipo de Contribuição: Alteração
Arquivo anexo: Não

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Solicita-se adoção do Modelo de Tarifas Monitoradas para todos aeroportos da rede Infraero, conforme redação abaixo:
 Art. 4º. Os aeroportos administrados pela Infraero estarão sujeitos ao Modelo de Tarifas Monitoradas.

Justificativa:

Nas justificativas apresentadas pela ANAC, a própria Agência cogita a possibilidade de adoção de alternativas à proposta apresentada:

"A despeito da proposta apresentada acima, a ANAC convida os interessados a se manifestar ainda sobre as alternativas. A proposta principal pondera subjetivamente vantagens e desvantagens de cada modelo tarifário, usando como referência a prática regulatória, a literatura econômica e experiências regulatórias internacionais de sucesso. É possível, entretanto, chegar a diferentes conclusões dependendo do objetivo final do regulador. As alternativas a seguir foram consideradas como opções viáveis à proposta, conforme diferentes atribuições de risco e prioridades.

3.5.1. Tarifas Monitoradas para aeroportos com menos de 5 milhões de movimentos de passageiros

Neste regime tarifário misto, haveria apenas dois modelos: Receita-Teto para os aeroportos acima da linha de corte e Tarifas Monitoradas (com regulação por ameaça) para os demais aeroportos. Em termos práticos, a diferença entre a proposta principal é que 12 a 15 aeroportos adicionais estariam livres para estabelecer as próprias tarifas.

Esta alternativa promove maior eficiência para a rede de aeroportos e simplifica a regulação tarifária, que passaria a estabelecer apenas 4 tetos para toda a Infraero. No entanto, eventuais abusos econômicos afetariam uma quantidade maior de usuários, aumentando potencialmente os registros de denúncias. Tendo em vista a necessidade de monitoramento de um número maior de aeroportos, o custo regulatório tende a aumentar neste cenário.

Ainda considerando este regime, é possível diferenciar e priorizar o acompanhamento das tarifas e fiscalização de eventuais denúncias nesses aeroportos, tornando a possibilidade de restabelecimento da regulação por Preço-Teto capaz de inibir eventual exercício de poder de mercado.

3.5.2. Preço-Teto para aeroportos com menos de 5 milhões de movimentos de passageiros

Novamente, esta alternativa é composta de apenas dois modelos, sendo eles Receita-Teto para os aeroportos acima da linha de corte e Preço-Teto para os demais. Essa opção atribui risco alto a abusos econômicos e prefere estabelecer as tarifas de quase todos os aeroportos da rede, reduzindo a eficiência econômica da Infraero.

A alternativa se aproxima muito do status quo, sendo a opção mais conservadora. Ainda assim, os ganhos de simplificação do modelo de Preço-Teto justificariam a mudança, além do óbvio benefício da regulação por Receita-Teto nos principais aeroportos da rede.

3.5.3. Receita-Teto para aeroportos acima de 3 milhões de movimentos de passageiros

Neste regime tarifário misto, haveria apenas dois modelos: Receita-Teto para os aeroportos acima da linha de corte alternativa de 3 milhões de passageiros e Tarifas Monitoradas (com regulação por ameaça) para os demais aeroportos. Em termos práticos, a diferença entre a proposta principal é que de 7 a 9 (em vez de 4) aeroportos estariam submetidos a uma regulação mais eficiente, mas capaz de conter eventual exercício de poder de mercado (a um custo regulatório aceitável).

Esta alternativa promove maior eficiência para a rede de aeroportos e simplifica a regulação tarifária, que passaria a estabelecer apenas 7 a 9 tetos para toda a Infraero. No entanto, eventuais abusos econômicos afetariam uma quantidade maior de usuários, aumentando potencialmente os registros de denúncias. Tendo em vista a necessidade de monitoramento de um número maior de aeroportos, o custo regulatório tende a aumentar neste cenário (mas em nível inferior ao da alternativa apresentada em 3.5.1).

Ainda considerando este regime, é possível diferenciar e priorizar o acompanhamento das tarifas e fiscalização de eventuais denúncias nesses aeroportos, tornando a possibilidade de restabelecimento da regulação por Preço-Teto capaz de inibir eventual exercício de poder de mercado.

3.5.4. Linhas de Corte: 5 e 2 milhões de movimentos de passageiros

Exatamente como na proposta principal, esta alternativa conta com 3 modelos tarifários. A mudança na linha de corte, elevando de 1 para 2 milhões de passageiros movimentados, atribui menor risco a abusos econômicos e prioriza a eficiência no setor. Esta opção se aproxima muito da proposta de Tarifas Monitoradas para todos os aeroportos com menos de 5 milhões de passageiros, visto que apenas 6 ou 7 aeroportos estariam sujeitos à regulação por Preço-Teto."

Conforme já constou do Ofício nº 2565/DJRS/2017, a Infraero entende que em razão da concessão de aeroportos, houve um desbalanceamento no sistema, também em razão da tímida utilização dos fundos do FNAC para investimentos a serem realizados pela Infraero.

Deste modo, é importante que se reitere tal manifestação, sugerindo a adoção do modelo de tarifa monitorada para toda a rede. Para tanto, nota-se que a própria ANAC ao avaliar o regime tarifário dos aeroportos administrados por meio de convênio (Audiência Pública nº 5/2016), já assentou:

"(Os delegatários) estão em posição privilegiada em relação à União na tarefa de estabelecer um equilíbrio entre a recomposição de custos e o interesse público local envolvido. Em primeiro lugar, conhecem de perto a realidade dos aeroportos sob sua responsabilidade, bem como o perfil do público usuário. Além disso, como órgãos públicos, tem o dever de zelar pelo interesse público. Portanto, é pouco verossímil que os aeroportos locais venham a exercer eventual poder de mercado."

Considerando a natureza pública da Infraero e também a sua larga experiência na administração de aeroportos, não se vislumbra qualquer distinção conceitual entre as características desta Empresa Pública para os entes acima aludidos. Deste modo, a própria ANAC já assentou premissa perfeitamente aplicável à Infraero para adoção indistinta do modelo de tarifa monitorada.

Desta forma, o entendimento é de que considerando que a Infraero é Empresa Pública prestadora de serviço público, não havendo risco de abuso de poder de mercado, e que administra um sistema que configura um grande bloco de aeroportos, o modelo mais adequado para ser aplicado a esta Empresa é o de tarifa monitorada a todos os aeroportos.

CONTRIBUIÇÃO Nº 39

Identificação

Autor da Contribuição: Clene Jacintha De Almeida Silva Santo
Categoria: Operador de aeródromo

Documento: Minuta de Resolução - Dispõe sobre o Regime Tarifário da Infraero
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art. 4º
Tipo de Contribuição: Alteração
Arquivo anexo: Não

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Solicita-se a adoção dos Modelos de Receita Teto e de Tarifas Monitoradas, conforme redação abaixo:

Art. 4º. Os aeroportos administrados pela Infraero estarão sujeitos a um dos seguintes modelos de regulação tarifária, conforme Anexo I desta Resolução:

I - Modelo de Receita Teto; e

II - Modelo de Tarifas Monitoradas.

Justificativa:

Considerando a possibilidade de que a proposta de adoção de Modelo de Tarifas Monitoradas para todos os aeroportos da rede Infraero não seja aceita pela ANAC, sugere-se (sem prejuízo da adoção de tal proposta) que o novo regime contemple apenas os modelos de receita teto e tarifas monitoradas, mantendo-se o paradigma de cinco milhões de passageiros. Sob tal viés, consta das justificativas apresentadas pela ANAC que há margem para adoção de “linhas de corte” distintas, aumentando o número de aeroportos a serem submetidos ao regime de tarifas monitoradas.

Tal medida, além de implicar simplificação do modelo, não apresenta potencial de distorção nos preços praticados, seja porque abarcarão aeroportos (até cinco milhões) que possuem atuação considerável das principais companhias aéreas do país, o que eleva de modo significativo a possibilidade de denúncias fundamentadas ao órgão regulador nos casos de desrespeito ao modelo estabelecido, seja porque, a Infraero, enquanto Empresa Pública, tem como objetivo o interesse público primário, sendo inconcebível que eleve as tarifas para obtenção de vantagens econômicas não aplicadas diretamente em prol do sistema de aviação civil.

CONTRIBUIÇÃO Nº 40

Identificação

Autor da Contribuição: Clene Jacintha De Almeida Silva Santo
Categoria: Operador de aeródromo

Documento: Minuta de Resolução - Dispõe sobre o Regime Tarifário da Infraero
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo II à Resolução
Tipo de Contribuição: Outros
Arquivo anexo: Não

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Solicita-se que o modelo proposto pela Agência seja suficiente para arrecadação tarifária que corresponda a, no mínimo, 60% de seu custo total.

Justificativa:

Estudos da Airport Council International (ACI) demonstram (dados de 2013) que, em média, no mundo, as receitas tarifárias representam 57% das receitas de aeroportos. No Brasil o percentual é de cerca de 65%.
 Ademais, pelo mesmo estudo, nota-se que quanto menor a movimentação de determinado aeroporto, maior tende a ser a representatividade das receitas tarifárias. Tal se deve pela atratividade que o maior fluxo de pessoas gera para negócios no ambiente aeroportuário.
 Assim, considerando tais premissas, temos que o regime tarifário aplicável à Infraero deve gerar receitas tarifárias que representem, ao menos 60% do custo total da Empresa, sob pena de que o regime tarifário crie severas distorções de custeio do serviço público, afetando, ao fim, a sua qualidade.

CONTRIBUIÇÃO Nº 41

Identificação

Autor da Contribuição: Raul De Souza
Categoria: Instituição

Documento: Minuta de Resolução - Dispõe sobre o Regime Tarifário da Infraero
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art. 24º
Tipo de Contribuição: Esclarecimento
Arquivo anexo: Não

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Esclarecer se a Resolução nº 432 de 19 de junho de 2017, que dispõe sobre as regras de cobrança e arrecadação das tarifas aeroportuárias de embarque, conexão, pouso e permanência, será revogada ou continuará em vigor para a Infraero após a publicação da resolução em tela.

Justificativa:

O anexo da Resolução nº 432 explicita quais os serviços, facilidades, equipamentos e instalações disponíveis nos aeroportos são remunerados pelas tarifas aeroportuárias.

CONTRIBUIÇÃO Nº 42

Identificação

Autor da Contribuição: Raul De Souza
Categoria: Instituição

Documento: Minuta de Resolução - Dispõe sobre o Regime Tarifário da Infraero
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art. 3º
Tipo de Contribuição: Inclusão
Arquivo anexo: Não

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Que a data-base para os reajustes das tarifas aeroportuárias para o ano subsequente seja no mês de setembro, dando publicidade as memórias de cálculos.

Justificativa:

Dar transparência ao processo de reajuste, e previsibilidade para os operadores aéreos na elaboração dos seus orçamentos para o ano subsequente.

CONTRIBUIÇÃO Nº 43

Identificação

Autor da Contribuição: Raul De Souza Categoria: Instituição	Documento: Minuta de Resolução - Dispõe sobre o Regime Tarifário da Infraero Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art. 22º Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Que a Resolução entre em vigor, no mínimo, em janeiro de 2020 e após publicação de uma metodologia de verificação de poder de mercado.	
Justificativa: Dar previsibilidade financeira para os operadores aéreos na execução dos seus orçamentos para o ano de 2019, e nos ajustes necessários para se adequarem aos novos regimes tarifários. Além disso, é mister haver uma metodologia para a autoridade de aviação civil investigar e reprimir eventuais denúncias de abuso de preço por parte do operador aeroportuário.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 44	
Identificação	
Autor da Contribuição: Raul De Souza Categoria: Instituição	Documento: Minuta de Resolução - Dispõe sobre o Regime Tarifário da Infraero Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art. 3º Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Clarificar o conceito “critérios objetivos e não discriminatórios” com a finalidade de facilitar a negociação direta entre administrador aeroportuário e operador aéreo.	
Justificativa: A clarificação dos referidos critérios é fundamental para a alteração do modelo ou determinação da adoção de tetos tarifários garantindo a não utilização de condutas abusivas de poder de mercado. Além disso, seria recomendável uma paridade aos critérios estabelecidos aos aeroportos já concedidos.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 45	
Identificação	
Autor da Contribuição: Raul De Souza Categoria: Instituição	Documento: Minuta de Resolução - Dispõe sobre o Regime Tarifário da Infraero Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art. 12º Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: No Art. 12º solicita-se trazer um pouco mais clareza no modelo de tarifa monitorada, que poderá aplicar tarifas diferenciadas em aeroportos que se encontrem na mesma categoria, sem regras, sem teto tarifário, com fiscalização não continuada, por “ameaças” ou denúncias.	
Justificativa:	

Gera desconforto ao operador aéreo a afirmação que, o risco de abuso de poder de mercado é menor quando a “empresa exploradora de infraestrutura é estatal” tendo em vista que a estrutura de incentivos destas empresas tende a ser menos voltada à busca por lucro e mais alinhada ao interesse público. Como o objetivo final de uma empresa, sendo ela privada ou estatal, é voltado para o lucro, o fundamento supracitado na justificativa pode prejudicar as negociações tarifárias entre administradores aeroportuários e operadores aéreos, principalmente quando é deixado claro que o modelo não exigirá uma fiscalização continuada, mas permitirá ao regulador agir em caso flagrante de abuso, funcionando como uma “ameaça” ao regulado, evitando condutas inapropriadas para manter a flexibilidade de gerenciamento das próprias tarifas.

CONTRIBUIÇÃO Nº 46

Identificação

Autor da Contribuição: Raul De Souza
Categoria: Instituição

Documento: Minuta de Resolução - Dispõe sobre o Regime Tarifário da Infraero
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art. 5º
Tipo de Contribuição: Inclusão
Arquivo anexo: Não

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Incluir aferições periódicas tarifárias por parte da ANAC, por meio de um padrão de fiscalização robusto e regras claras no combate aos possíveis abusos, em relação aos valores praticados pelos administradores aeroportuários, tanto para as tarifas monitoradas quanto para as tarifas Preço-Teto e Receita-Teto.

Justificativa:

Evitar cobrança abusiva por parte do aeroporto, e dessa maneira dificultar sobremaneira as negociações entre as partes incentivadas pelo regulador.

CONTRIBUIÇÃO Nº 47

Identificação

Autor da Contribuição: Raul De Souza
Categoria: Instituição

Documento: Minuta de Resolução - Dispõe sobre o Regime Tarifário da Infraero
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art. 5º
Tipo de Contribuição: Outros
Arquivo anexo: Não

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

É mister que a Resolução em tela entre em vigor após a publicação de uma metodologia de verificação de poder de mercado.

Justificativa:

Prover a autoridade de aviação civil de meios para investigar e reprimir eventuais denúncias de abuso de preço por parte do operador aeroportuário.

CONTRIBUIÇÃO Nº 48

Identificação

Autor da Contribuição: Raul De Souza

Documento: Minuta de Resolução - Dispõe sobre o Regime Tarifário da Infraero

Categoria: Instituição	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art. 2º Tipo de Contribuição: Outros Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Publicar, mensalmente, as estatísticas de passageiros e cargas por aeroporto e operador aéreo.	
Justificativa: Dar transparência ao processo de reajuste, e previsibilidade para os operadores aéreos na elaboração dos seus orçamentos para o ano subsequente.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 49	
Identificação	
Autor da Contribuição: Raul De Souza Categoria: Instituição	Documento: Minuta de Resolução - Dispõe sobre o Regime Tarifário da Infraero Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art. 1º Tipo de Contribuição: Outros Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Incorporar de forma sistemática, nos processos de audiências públicas, a prática de Análise de Impacto Regulatório (AIR).	
Justificativa: Possibilitar uma maior transparência e compreensão das políticas regulatórias da ANAC. A AIR permite estudar e mensurar os possíveis impactos (custos, benefícios e consequências) de uma regulação, existente ou nova. A justificativa da minuta da resolução deixa um espaço aberto, por exemplo, em não apontar quais seriam os custos e benefícios para os operadores aéreos.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 50	
Identificação	
Autor da Contribuição: Raul De Souza Categoria: Instituição	Documento: Minuta de Resolução - Dispõe sobre o Regime Tarifário da Infraero Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo I à Resolução Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Reclassificar os aeroportos de forma similar ao Worldwide Slot Guidelines da IATA, ou seja, pela disponibilidade (ou falta) de capacidade operacional.	
Justificativa: A classificação seria, por exemplo, da seguinte forma: Nível 1, aeroportos onde não há restrição de infraestrutura aeroportuária; Nível 2, aeroportos onde há restrição de capacidade nas 35% da sua capacidade, entre às 0600 e 23:59; Nível 3, aeroportos onde 70% da capacidade, entre às 0600 e 23:59, está utilizada. O objetivo primordial é relacionar o regime tarifário à capacidade da infraestrutura aeroportuária, incentivando o operador aeroportuária a investir em infraestrutura para sofrer menos regulação	

tarifária. Como consequência secundária, pela transparência do processo, tanto o regulador quanto os usuários teriam conhecimento claro das capacidades e limites operacionais dos aeroportos.



Audiência Pública nº 10/2018

Anexo à Contribuição nº 15



**AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº10 – PROPOSTA DE REVISÃO A RESOLUÇÃO Nº. 350/2014 –
MODELO DE REGULAÇÃO TARIFÁRIA, DO REAJUSTE DOS TETOS DAS TARIFAS
AEROPORTUÁRIAS E ESTABELECE REGRAS PARA ARRECADAÇÃO E
RECOLHIMENTO**

SECCÃO 1 – INTRODUÇÃO

A Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC de acordo com a Lei nº. 11.182/2005 que estabeleceu os critérios de sua criação, em seu artigo 47, inciso I dispôs que a ANAC deverá observar os regulamentos, normas e demais regras em vigor e serão gradativamente substituídos por regulamentação a ser editada por esta Agência.

Assim, em 08 de maio de 2018, a ANAC publicou o Aviso da Audiência Pública nº. 10/2018, a fim de submeter a proposta de edição de resolução, que dispõe sobre o modelo de regulação tarifária, do reajuste dos tetos das tarifas aeroportuárias e estabelece regras de arrecadação. Solicitou contribuições à Resolução mediante a disponibilização do processo (<http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias-em-andamento/audiencias-publicas-em-andamento-1>) o qual constou os seguintes arquivos: Aviso de Audiência Pública; Minuta de Resolução; Justificativa; Formulário de Análise de Proposição de Ato Normativo e Formulário.

A FRAPORT BRASIL S.A. AEROPORTO DE PORTO ALEGRE, neste ato apresenta, tempestivamente, sua manifestação relativa a Resolução, conforme abaixo:

O Poder Concedente quando da elaboração do modelo de concessão da infraestrutura aeroportuária, estabeleceu as regras tarifárias como forma de remuneração aos aeroportos concedidos.

No Contrato de Concessão nº. 001/2017 firmado entre esta Concessionária e o Poder Concedente estabeleceu na Seção I – Das Receitas Tarifárias, o seguinte:

4.3. As Receitas Tarifárias serão constituídas pelas Tarifas previstas no Anexo 4 – Tarifas, sendo vedada à Concessionária a criação de qualquer outra cobrança tarifária que não seja prevista no referido anexo, salvo na situação prevista no item 4.9 deste Contrato.



4.4. As Tarifas aplicadas pela Concessionária estarão limitadas aos tetos estabelecidos no Anexo 4 – Tarifas, observadas as regras de reajuste e de Revisão dos Parâmetros da Concessão presentes no Contrato e demais disposições aplicáveis.

Posto isso, a proposta de Resolução apresentada por essa Agência Reguladora deve ser revista posto que viola o tratamento isonômico entre os operadores aeroportuários ante o regramento estabelecido aos aeroportos concedidos.

A proposta de Resolução está baseada em dados globais dos aeroportos administrados pela Infraero, não refletindo de fato numa avaliação mais detalhada a fim de melhor performar a eficiência econômica e operacional dos aeroportos administrados pela empresa Estatal.

É importante destacar que a proposta da Resolução estabelece no artigo 04º modelos de regulação tarifária, assim determinados: (i) modelo de receita teto, (ii) modelo de preço teto e (iii) modelo de tarifas monitoradas.

Tais modelos foram assim definidos pela Agência Reguladora na Justificativa:

(i) Modelo de regulação: receita-teto

Este modelo tem como objetivo limitar a receita do administrador aeroportuário decorrente das tarifas ao mesmo tempo que atribuirá ao próprio regulado a determinação e gerenciamento das tarifas aeroportuárias. O incentivo gerado é o de maximizar o número de passageiros processados, uma vez que a receita tarifária por passageiros estará limitada pelo teto estabelecido pelo regulador e só com a expansão do tráfego será possível expandir a receita total.

(ii) Modelo de regulação: preço teto

Esta regulação por preços-teto parte da suposição de que o regulador é o ente competente para fixar os valores máximos das tarifas de todas as atividades aeroportuárias, em todos os horários, para todos os grupos de usuários.



(iii) Modelo de regulação: tarifas monitoradas

As tarifas seriam estabelecidas acima do preço socialmente ótimo, restringindo a demanda e concedendo lucro econômico positivo ao administrador, não ensejando na regulação das tarifas.

Veja-se, portanto, a propositura de um regime tarifário misto à Infraero, concedendo a ela liberdade tarifária para estabelecer suas próprias tarifas de embarque, conexão, pouso e permanência mesmo que para aeroportos de menor potencial lucrativo.

Este cenário gerará concorrência no setor aeroportuário entre os aeroportos concedidos e a Infraero, operadora aeroportuária não submetida ao regime de concessão, modificando a regra regulatória tarifária já determinada no setor, que deveria ser praticada, diga-se de passagem, sem distinção.

Com isto, é nítido que haverá uma assimetria regulatória entre os operadores, além de permitir maior poder de mercado à Infraero, que mesmo sendo empresa pública, poderá operar em regime de liberdade tarifária, afetando as condições de concorrência no setor.

Em contrapartida, os aeroportos concedidos que além de terem suas receitas tarifárias reguladas e limitadas pelo Poder Concedente, têm que realizar vultosos investimentos de acordo com a demanda e capacidade aeroportuária e, ainda, observar os rigorosos parâmetros mínimos de dimensionamento (nível de serviço), nos termos dos contratos de concessão tendo sua base e segurança jurídica para prestarem suas atividades. Diferentemente da Infraero que não está obrigada a observar referidas exigências para melhoria e eficiência da infraestrutura aeroportuária.

Assim, em consonância com os princípios constitucionais, temos o da impessoalidade que nos dizeres de Celso Antônio Bandeira de Mello, nada mais que o princípio da igualdade ou da isonomia, nos seguintes termos:



"Nele se traduz a idéia de que Administração tem que tratar a todos os administrados sem discriminações, benéficas ou detrimenotas. Nem favoritismo nem perseguições são toleráveis. Simpatias ou animosidades pessoais, políticas ou ideológicas não podem interferir na atuação administrativa e muito menos interesses sectários, de facções ou grupos de qualquer espécie. O Princípio em causa não é senão o próprio princípio da igualdade ou isonomia (...). ("Curso de Direito Administrativo", 25ª edição, São Paulo, Malheiros, 2008, pp. 58 e ss.)

Conforme a proposta de Resolução os modelos de regulação tarifária violam as condições da concorrência entre os aeroportos administrados pela Infraero e os aeroportos sob regime de concessão, gerando uma assimetria regulatória na medida em que favorece uma condição diferenciada no mesmo setor, gerando maior vantagem competitiva para determinados aeroportos.

Com base no já mencionado princípio da isonomia e igualdade é preciso haver o mesmo tratamento para todos os operadores aeroportuário.

Sendo assim, esta Concessionária entende que a Resolução no formato proposto não merece prosperar na medida em que cria regras que afetam as condições de competição no mercado, podendo impactar na demanda dos aeroportos concedidos e garantindo a possibilidade de maior flexibilidade tarifária para a Infraero.

Em última análise, caso haja a aprovação desta Resolução nos termos propostos nesta Audiência Pública, esta Agência deverá conceder tratamento igualitário a esta Concessionária, promovendo inclusive adequações no contrato de concessão firmado com o Poder Concedente, mantendo-se, assim, o equilíbrio econômico do contrato e a simetria regulatória.



Audiência Pública nº 10/2018

Anexo à Contribuição nº 16



**AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 10 – PROPOSTA DE REVISÃO A RESOLUÇÃO Nº. 350/2014 –
MODELO DE REGULAÇÃO TARIFÁRIA, DO REAJUSTE DOS TETOS DAS TARIFAS
AEROPORTUÁRIAS E ESTABELECE REGRAS PARA ARRECADAÇÃO E
RECOLHIMENTO**

SECCÃO 1 – INTRODUÇÃO

A Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC de acordo com a Lei nº. 11.182/2005 que estabeleceu os critérios de sua criação, em seu artigo 47, inciso I dispôs que a ANAC deverá observar os regulamentos, normas e demais regras em vigor e serão gradativamente substituídos por regulamentação a ser editada por esta Agência.

Assim, em 08 de maio de 2018, a ANAC publicou o Aviso da Audiência Pública nº. 10/2018, a fim de submeter a proposta de edição de resolução, que dispõe sobre o modelo de regulação tarifária, do reajuste dos tetos das tarifas aeroportuárias e estabelece regras de arrecadação. Solicitou contribuições à Resolução mediante a disponibilização do processo (<http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias-em-andamento/audiencias-publicas-em-andamento-1>) o qual constou os seguintes arquivos: Aviso de Audiência Pública; Minuta de Resolução; Justificativa; Formulário de Análise de Proposição de Ato Normativo e Formulário.

A FRAPORT BRASIL S.A. AEROPORTO DE FORTALEZA, neste ato apresenta, tempestivamente, sua manifestação relativa a Resolução, conforme abaixo:

O Poder Concedente quando da elaboração do modelo de concessão da infraestrutura aeroportuária, estabeleceu as regras tarifárias como forma de remuneração aos aeroportos concedidos.

No Contrato de Concessão nº. 004/2017 firmado entre esta Concessionária e o Poder Concedente estabeleceu na Seção I – Das Receitas Tarifárias, o seguinte:

4.3. As Receitas Tarifárias serão constituídas pelas Tarifas previstas no Anexo 4 – Tarifas, sendo vedada à Concessionária a criação de qualquer outra cobrança tarifária que não seja prevista no referido anexo, salvo na situação prevista no item 4.9 deste Contrato.



4.4. As Tarifas aplicadas pela Concessionária estarão limitadas aos tetos estabelecidos no Anexo 4 – Tarifas, observadas as regras de reajuste e de Revisão dos Parâmetros da Concessão presentes no Contrato e demais disposições aplicáveis.

Posto isso, a proposta de Resolução apresentada por essa Agência Reguladora deve ser revista posto que viola o tratamento isonômico entre os operadores aeroportuários ante o regramento estabelecido aos aeroportos concedidos.

A proposta de Resolução está baseada em dados globais dos aeroportos administrados pela Infraero, não refletindo de fato numa avaliação mais detalhada a fim de melhor performar a eficiência econômica e operacional dos aeroportos administrados pela empresa Estatal.

É importante destacar que a proposta da Resolução estabelece no artigo 04º modelos de regulação tarifária, assim determinados: (i) modelo de receita teto, (ii) modelo de preço teto e (iii) modelo de tarifas monitoradas.

Tais modelos foram assim definidos pela Agência Reguladora na Justificativa:

(i) Modelo de regulação: receita-teto

Este modelo tem como objetivo limitar a receita do administrador aeroportuário decorrente das tarifas ao mesmo tempo que atribuirá ao próprio regulado a determinação e gerenciamento das tarifas aeroportuárias. O incentivo gerado é o de maximizar o número de passageiros processados, uma vez que a receita tarifária por passageiros estará limitada pelo teto estabelecido pelo regulador e só com a expansão do tráfego será possível expandir a receita total.

(ii) Modelo de regulação: preço teto



Esta regulação por preços-teto parte da suposição de que o regulador é o ente competente para fixar os valores máximos das tarifas de todas as atividades aeroportuárias, em todos os horários, para todos os grupos de usuários.

(iii) Modelo de regulação: tarifas monitoradas

As tarifas seriam estabelecidas acima do preço socialmente ótimo, restringindo a demanda e concedendo lucro econômico positivo ao administrador, não ensejando na regulação das tarifas.

Veja-se, portanto, a propositura de um regime tarifário misto à Infraero, concedendo a ela liberdade tarifária para estabelecer suas próprias tarifas de embarque, conexão, pouso e permanência mesmo que para aeroportos de menor potencial lucrativo.

Este cenário gerará concorrência no setor aeroportuário entre os aeroportos concedidos e a Infraero, operadora aeroportuária não submetida ao regime de concessão, modificando a regra regulatória tarifária já determinada no setor, que deveria ser praticada, diga-se de passagem, sem distinção.

Com isto, é nítido que haverá uma assimetria regulatória entre os operadores, além de permitir maior poder de mercado à Infraero, que mesmo sendo empresa pública, poderá operar em regime de liberdade tarifária, afetando as condições de concorrência no setor.

Em contrapartida, os aeroportos concedidos que além de terem suas receitas tarifárias reguladas e limitadas pelo Poder Concedente, têm que realizar vultosos investimentos de acordo com a demanda e capacidade aeroportuária e, ainda, observar os rigorosos parâmetros mínimos de dimensionamento (nível de serviço), nos termos dos contratos de concessão tendo sua base e segurança jurídica para prestarem suas atividades. Diferentemente da Infraero que não está obrigada a observar referidas exigências para melhoria e eficiência da infraestrutura aeroportuária.



Assim, em consonância com os princípios constitucionais, temos o da impessoalidade que nos dizeres de Celso Antônio Bandeira de Mello, nada mais que o princípio da igualdade ou da isonomia, nos seguintes termos:

"Nele se traduz a idéia de que Administração tem que tratar a todos os administrados sem discriminações, benéficas ou detrimementosas. Nem favoritismo nem perseguições são toleráveis. Simpatias ou animosidades pessoais, políticas ou ideológicas não podem interferir na atuação administrativa e muito menos interesses sectários, de facções ou grupos de qualquer espécie. O Princípio em causa não é senão o próprio princípio da igualdade ou isonomia (...). ("Curso de Direito Administrativo", 25ª edição, São Paulo, Malheiros, 2008, pp. 58 e ss.)

Conforme a proposta de Resolução os modelos de regulação tarifária viola as condições da concorrência entre os aeroportos administrados pela Infraero e os aeroportos sob regime de concessão, gerando uma assimetria regulatória na medida em que favorece uma condição diferenciada no mesmo setor, gerando maior vantagem competitiva para determinados aeroportos.

Com base no já mencionado princípio da isonomia e igualdade é preciso haver o mesmo tratamento para todos os operadores aeroportuário.

Sendo assim, esta Concessionária entende que a Resolução no formato proposto não merece prosperar na medida em que cria regras que afetam as condições de competição no mercado, podendo impactar na demanda dos aeroportos concedidos e garantindo a possibilidade de maior flexibilidade tarifária para a Infraero.

Em última análise, caso haja a aprovação desta Resolução nos termos propostos nesta Audiência Pública, esta Agência deverá conceder tratamento igualitário a esta Concessionária, promovendo inclusive adequações no contrato de concessão firmado com o Poder Concedente, mantendo-se, assim, o equilíbrio econômico do contrato e a simetria regulatória.



Audiência Pública nº 10/2018

Anexo à Contribuição nº 35

1. Consta da justificativa apresentada pela ANAC:

As tarifas aeroportuárias atualmente são diferenciadas de acordo com a natureza do voo, ou seja, o destino do passageiro ou da aeronave impacta no valor da tarifa cobrada. No entanto, atividades de pouso, permanência ou mesmo conexão tem custos similares ou idênticos independentemente da natureza da atividade.

A OACI recomenda que a capacidade de pagar do usuário seja considerada apenas após que todos os custos tenham sido avaliados e distribuídos de acordo com critérios objetivos. Desaconselha, portanto, que determinadas atividades e usuários subsidiem outros, contrariando a prática atual.

A racionalidade de tarifas internacionais elevadas subsidiando a atividade doméstica se torna ainda menos interessante no cenário atual da Infraero, cujo tráfego internacional representa apenas 1% do tráfego total de aeronaves e de passageiros. Propõe-se, então, diferenciação das tarifas apenas pelo Peso Máximo de Decolagem, variável que apresenta forte correlação com o custo operacional.

O resultado obtido pela simplificação é que as tarifas de pouso domésticas e internacionais passariam a ser iguais, o mesmo ocorrendo com as tarifas de permanência domésticas e internacionais. Restariam diferentes as tarifas de embarque internacional e doméstico, uma vez que o custo de processamento destes passageiros é significativamente distinto.

É importante ressaltar que, como o objetivo da proposta é o de simplificar o modelo de regulação ao mesmo tempo que promove eficiência, mas não o de afetar intencionalmente as receitas da empresa pública, será estabelecido novo patamar das tarifas (sem diferenciação por natureza) com o intuito de manter as receitas da rede inalterada.

2. Conforme já assentado acima, a ANAC promoveu a unificação das tarifas de pouso e permanência, extinguindo a distinção entre tarifas domésticas e tarifas internacionais. Para tanto, a nova tarifa unificada representa grande redução quando comparada à tarifa internacional, e pequena elevação quanto comparada à tarifa doméstica.

3. De forma geral, tal medida não tende a gerar redução de receita à Infraero, em razão de as operações em seus aeroportos serem majoritariamente domésticas. Assim, na maior parte dos aeroportos há aumento da previsão de arrecadação.

4. Em outros aeroportos, isoladamente considerados, entretanto, há redução da previsão da arrecadação.

5. O caso mais grave é o do Aeroporto Internacional de Manaus (SBEG).

TARIFAS DE POUSO			
AEROPORTO	RECEITA POUSO 2017	RECEITA POUSO PROJETADA 2018	POUSO NOVO REGIME TARIFÁRIO
SBEG (1ª categoria)	13.628.371,48	14.253.000,63	11.374.304,04

Projetada 2018 (4,5833% - Portaria Nº 83/SRA, de 10 de janeiro de 2018)

VALORES TETOS ATUAIS:
TARIFA DE POUSO

CATEGORIA DO AEROPORTO	POUSO DOMESTICO – R\$ (tonelada)	POUSO INTERNACIONAL – R\$ (tonelada)
1ª	9,79	26,11
2ª	8,06	23,70
3ª	6,09	20,35
4ª	2,86	10,15

PROPOSTA:

Atividade Aeroportuária	Teto Tarifário* (R\$)
Embarque Doméstico	29,90
Embarque Internacional	52,94
Conexão Dom. e Intl.	9,14
Pouso Dom e Intl. (por PMD)	10,37
Permanência Dom e Intl. (PMD-hora)	2,0462

6. Além da redução de arrecadação no SBEG, destaca-se que as operações internacionais em tal aeródromo são preponderantemente voos cargueiros.

AERONAVES CARGUEIRAS									
DEPENDÊNCIA	REGULAR				NÃO REGULAR				
	DOMÉSTICO		INTERNACIONAL		DOMÉSTICO		INTERNACIONAL		
	Pouso	Decolagem	Pouso	Decolagem	Pouso	Decolagem	Pouso	Decolagem	
SBEG	615	488	464	540	302	312	96	136	

SBEG	AERONAVES TOTAL							
	Regular				Não Regular			
	Doméstico		Internacional		Doméstico		Internacional	
Mês	Pouso	Decolagem	Pouso	Decolagem	Pouso	Decolagem	Pouso	Decolagem
JAN A DEZ (2017)	10.261	10.184	1.176	1.256	6.167	6.130	908	948

7. Tais operações têm por característica a utilização de aeronaves de maior tamanho e maior peso. Estas características demandam um maior investimento na infraestrutura aeroportuária (para recebimento dos voos) e também maiores custos na sua manutenção (em razão do desgaste acentuado que tais operações provocam).

8. Assim, no caso do SBEG haverá relevante prejuízo, de forma que as tarifas unificadas de pouso e permanência não irão remunerar de forma adequada o serviço público prestado.

9. Deste modo, propõe-se que com base na previsão do artigo 5º da Resolução, o SBEG seja tratado como caso excepcional, em razão das

características da operação, e seja criada (mantida) tarifa de pouso e permanência internacional.

10. Embora no texto não haja vinculação entre o voo internacional e o voo cargueiro, mostra-se uma relação direta entre estas operações no SBEG, o que justifica a implementação da medida como forma de equalizar, ainda que minimamente, a relação entre custo X remuneração.



Audiência Pública nº 10/2018

Anexo à Contribuição nº 37

1. Foram analisadas as propostas da ANAC para as concessões a serem realizadas em bloco.
2. Verificou-se que lá se está adotando o modelo de Receita Regulada Média Máxima, inclusive para os aeroportos de Cuiabá (SBCY); Maceió (SBMO); Aracaju (SBAR); João Pessoa (SBJP); e Vitória (SBVT).
3. Conforme simulações realizadas, considerando-se os valores propostos como tarifa teto para tais aeroportos sob administração da Infraero, em comparação aos valores propostos para serem praticados no caso de concessão, nota-se que a Agência está autorizando uma receita superior no caso de concessão de tais aeroportos.

MODELO RECEITA TETO EDITAL DO LEILÃO Nº 01/2018										
RECEITAS 2017						PASSAGEIROS EMBARCADOS				
AEROPORTO	POUSO	PERMANÊNCIA	EMBARQUE	CONEXÃO	RECEITA TOTAL	TOTAL DE PASSAGEIROS*	RT	RT EDITAL DO LEILÃO Nº 01/2018	PROJEÇÃO RECEITA DE ACORDO RT EDITAL DO LEILÃO Nº 01/2018	
SBAR	2.315.797,84	68.800,74	14.146.412,30	7.319,54	16.538.330,42	621.311	26,62	34,92	R\$ 21.696.180,12	
SBCY	7.298.832,75	1.450.052,85	31.320.025,52	3.434.090,09	43.503.001,21	1.460.411	29,79	32,66	R\$ 47.697.023,26	
SBJP	2.800.435,53	61.859,96	16.286.159,57	13.539,91	19.161.994,97	708.479	27,05	34,22	R\$ 24.244.151,38	
SBMO	4.778.380,75	765.370,36	30.273.729,06	33.726,40	35.851.206,57	1.042.592	34,39	34,84	R\$ 36.323.905,28	
SBVT	6.736.155,52	420.877,54	33.810.827,12	71.244,47	41.039.104,65	1.527.924	26,86	36,65	R\$ 55.998.414,60	
TOTAL	23.929.602,39	2.766.961,45	125.837.153,57	3.559.920,41	156.093.637,82	5.360.717			185.959.674,64	

SIMULAÇÃO PREÇO TETO AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 10/2018			
REGIME	Aeroporto	RECEITA TOTAL 2017	TOTAL NOVO REGIME TARIFÁRIO
PREÇO TETO	SBAR	16.548.811,79	17.467.750,40
	SBCY	43.687.104,30	45.092.348,05
	SBJP	19.281.094,07	20.261.772,54
	SBMO	35.889.954,35	36.814.715,71
	SBVT	41.401.942,94	44.737.796,58
TOTAL			164.374.383,30

4. Assim, uma proposta inicial seria a solicitação de que tal modelo seja adotado de imediato, nos mesmos parâmetros da proposta.
5. No mesmo sentido, verifica-se que a proposição da RRMM para o Aeroporto de Recife (submetido a tal modelo seja na presente proposta, seja na proposta para concessão do aeroporto), há previsão de teto de receita superior para o caso de concessão, ainda que se considere a atualização inflacionária do valor proposto para o modelo sob a administração da Infraero.

AEROPORTO	TOTAL DE PASSAGEIROS**	RRMM	RRMM Minuta ANAC AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 10/2018	(%) Diferença	PROJEÇÃO RECEITA DE ACORDO COM RRMM MINUTA AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 10/2018	RT (R\$) EDITAL DO LEILÃO Nº 01/2018	PROJEÇÃO RECEITA DE ACORDO COM EDITAL DO LEILÃO Nº 01/2018
SBRF	3.919.293	34,48	34,00	4,2827%	R\$ 133.255.962,00	35,14	R\$ 137.723.956,02

6. Assim, além da solicitação para que seja considerado na presente proposta o valor de RRMM para a hipótese de concessão do aeroporto, nota-se que a ANAC está elevando os tetos de receitas dos aeroportos para a hipótese de concessão.
7. Entende-se que tal se deve em razão do fato de o Governo Federal ter adotado o modelo de concessão “em bloco”, no qual é ínsita a dinâmica

do subsídio cruzado, em que aeroportos superavitários sustentam os custos de aeroportos deficitários administrados pelo mesmo operador.

8. Toda a operação da Infraero é também fundamentada na lógica do subsídio cruzado, sendo a sua operação um grande bloco.

9. Fica claro que os estudos da ANAC apontam para necessidade de aumento de tarifa em tais aeroportos para que o bloco seja economicamente sustentável.



Audiência Pública nº 10/2018

Anexo à Contribuição nº 38

1. Além das propostas de alteração à minuta de Resolução e considerações sobre a necessidade de adoção de modelo que efetivamente remunere adequadamente a Infraero em razão dos seus custos de operação, trazemos as simulações abaixo.

2. Antes, entretanto, é essencial que a Infraero defenda a necessidade de atualização dos valores tarifários previstos na minuta, em razão da inflação do período, inclusive com a incidência do fator “X” vigente.

3. Isto porque os valores presentes na minuta estão refletindo o teto tarifário vigente para o ano de 2017, desconsiderando o reajuste inflacionário já realizado pela Agência por meio da Portaria nº 83/SRA, de 10 de janeiro de 2018, que entrou em vigor em 15 de fevereiro de 2018.

4. Deste modo, temos que em razão de reajuste inflacionário com o fator “X”, as tarifas das minutas deverão ser no mínimo:

DOS TETOS TARIFÁRIOS, RECEITAS REGULADA MÉDIA MÁXIMA E FATOR DE AJUSTE				
I - Tetos Tarifários aplicáveis aos aeroportos submetidos ao Modelo de Preço Teto				
Atividade Aeroportuária	Teto Tarifário* (R\$)	(%) REAJUSTE*	TOTAL RECEITA AJUSTADA*	
Embarque Doméstico	29,90	4,5833%	31,27	
Embarque Internacional	52,94	4,5833%	55,37	
Conexão Dom. e Intl.	9,14	4,5833%	9,56	
Pouso Dom e Intl. (por PMD)	10,37	4,5833%	10,85	
Permanência Dom e Intl. (PMD-hora)	2,0462	4,5833%	2,1400	
* Reajuste realizado com base no índice da Portaria Nº 83/SRA, de 10 de janeiro de 2018.				
II - Receitas Regulada Média Máxima aplicáveis aos aeroportos submetidos ao Modelo de Receita Teto:				
Indicador	Aeroporto	RRMM* (R\$)	(%) REAJUSTE*	TOTAL RECEITA AJUSTADA*
SBSP	Congonhas	29,85	4,5833%	31,22
SBRJ	Santos Dumont	35,08	4,5833%	36,69
SBRF	Guararapes – Gilberto Freyre	34,00	4,5833%	35,56
SBCT	Afonso Pena	33,88	4,5833%	35,43

5. Caso o novo regime seja aprovado com os modelos e valores constantes da minuta, temos o seguinte cenário:

REGIME	Aeroporto	RECEITA TOTAL 2017	TOTAL NOVO REGIME TARIFÁRIO
RECEITA TETO	SBCT	114.160.643,13	114.489.701,48
	SBRJ	163.394.208,38	162.503.925,48
	SBRF	129.210.906,99	133.255.962,00
	SBSP	308.656.247,06	327.915.772,05

REGIME	Aeroporto	RECEITA TOTAL 2017	TOTAL NOVO REGIME TARIFÁRIO
PREÇO TETO	SBBE	54.415.414,69	55.329.874,50
	SBCY	43.687.104,30	45.092.348,05
	SBEG	52.534.809,96	51.917.755,54
	SBGO	51.744.276,98	54.403.570,80
	SBMO	35.889.954,35	36.814.715,71
	SBSL	27.993.977,47	30.036.194,02
	SBAR	16.548.811,79	17.467.750,40
	SBCG	21.793.698,57	24.115.962,54
	SBFI	30.743.810,75	32.326.197,82
	SBJP	19.281.094,07	20.261.772,54
	SBNF	21.821.935,54	23.443.064,68
	SBTE	15.251.165,00	16.284.492,75
	SBUL	15.249.631,10	15.935.400,84
	SBVT	41.401.942,94	44.737.796,58

REGIME	Aeroporto	RECEITA TOTAL 2017	TOTAL NOVO REGIME TARIFÁRIO
MONITORADAS	SBBG	51.443,78	56.491,68
	SBBH	5.848.752,15	6.422.658,91
	SBBI	1.449.642,74	1.591.888,43
	SBBV	5.505.853,82	6.046.113,80
	SBCJ	2.453.793,75	2.694.571,40
	SBCR	515.463,14	566.042,78
	SBCZ	1.421.994,75	1.561.527,49
	SBHT	1.670.157,23	1.834.040,82
	SBIL	8.784.479,46	9.646.453,43
	SBIZ	4.433.709,59	4.868.765,79
	SBJC	514.524,57	565.012,11
	SBJR	8.007.847,84	8.793.615,11
	SBJU	7.825.679,54	8.593.571,61
	SBJV	6.798.799,53	7.465.929,35
	SBKG	2.029.387,83	2.228.520,80
	SBLO	12.583.834,28	13.818.618,61
	SBMA	4.174.937,60	4.584.601,89
	SBME	6.913.263,44	7.591.625,00
	SBMK	4.184.657,30	4.595.275,33
	SBMQ	8.446.605,61	9.275.425,83
	SBMT	2.852.652,38	3.132.567,90
	SBPB	136.347,27	149.726,30
	SBPJ	9.665.326,15	10.613.732,90
	SBPK	495.668,05	544.305,30
	SBPL	7.682.602,89	8.436.455,61
	SBPP	145.733,04	160.033,04
	SBPR	279.226,64	306.625,66
	SBPV	11.388.496,93	12.505.989,21
	SBRB	5.301.334,95	5.821.526,59
	SBSJ	2.263.999,89	2.486.154,09
	SBSN	7.049.163,56	7.740.860,27
	SBTF	867.651,45	952.789,44
	SBTB	1.000.486,80	1.098.659,22
SBUF	136.489,66	149.882,66	
SBUG	312.775,25	343.466,21	
SBUR	1.361.736,67	1.495.356,60	
Total Geral		1.308.334.152,59	1.365.071.138,96

6. Tal simulação considerou a obtenção da receita máxima no modelo de receita teto, a manutenção das tarifas atualmente praticadas no modelo de tarifa teto, e o acréscimo de 5% nos aeroportos submetidos ao modelo de tarifa monitorada.

7. Mantido tal cenário, mas ocorrendo a concessão dos aeroportos já incluídos no PND, temos o seguinte comparativo do regime atual com o regime proposto:

Total Geral	1.005.546.007,35	1.049.027.076,26
-------------	------------------	------------------

8. Conforme já destacado, para o SBEG há previsão de redução da arrecadação, em razão da unificação das tarifas internacional e doméstica de pouso:

TARIFAS DE POUSO			
AEROPORTO	RECEITA POUSO 2017	RECEITA POUSO PROJETADA 2018	POUSO NOVO REGIME TARIFÁRIO
SBEG	13.628.371,48	14.253.000,63	11.374.304,04
Doméstica	8.079.864,38	8.450.188,80	9.046.488,84
Internacional-	5.548.507,10	5.802.811,83	2.327.815,21
Projetada 2018 (4,5833% - Portaria Nº 83/SRA, de 10 de janeiro de 2018)			
Projeção 2018	Preço por Ton (R\$)		
Pouso Domestico	9,79		
Pouso Internacional	26,11		