



FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

Processo nº:	00058.005359/2014-11	Unidade Responsável (Sigla):	SRA
Assunto do normativo:	informações contábeis de administradores aeroportos		
Tipo de ato normativo:	<input checked="" type="checkbox"/> Novo	<input type="checkbox"/> Revisão	<input type="checkbox"/> Adequação Legal, em função do art. 47, I, da Lei da ANAC
Origem da demanda:	<input checked="" type="checkbox"/> Interna (Diretoria, Superintendências etc.)		<input type="checkbox"/> Externa (Órgãos de Controle ou recomendações diversas)

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

Desde 2011, foram assinados dez Contratos de Concessão de Aeroportos, cujos objetos são a concessão dos serviços públicos para a ampliação, manutenção e exploração da infraestrutura aeroportuária. Os aeroportos concedidos - Brasília, Campinas, Confins, Fortaleza, Florianópolis, Rio de Janeiro - Galeão, Guarulhos, Porto Alegre, São Gonçalo do Amarante e Salvador - movimentam mais de 57% dos passageiros no mercado brasileiro de aviação civil. Atualmente encontra-se em andamento processo para conceder outros doze terminais, que concentram a movimentação de cerca de 10% do mercado brasileiro, divididos em três blocos: Recife, Maceió, Aracaju, João Pessoa, Campina Grande e Juazeiro do Norte, formando o Bloco Nordeste; Vitória e Macaé, formando o Bloco Sudeste; e Cuiabá, Sinop, Rondonópolis e Alta Floresta, formando o Bloco Centro-Oeste.

Os contratos de concessão trouxeram várias inovações regulatórias e mecanismos de incentivo que objetivam aumentar a qualidade do serviço prestado ao passageiro e ampliar a capacidade disponível no sistema aeroportuário.

Uma das grandes questões enfrentadas pelo Poder Concedente para fazer cumprir as disposições contratuais diz respeito à assimetria de informações entre os regulados e o órgão regulador. Quanto às informações econômico financeiras, o órgão regulador se vale, principalmente, do envio periódico de demonstrações contábeis como forma de obter conhecimento quanto a posição econômica e financeira dos regulados

No que tange aos assuntos contábeis, os referidos contratos preveem que as Concessionárias devem adotar contabilidade e demonstrações financeiras padronizadas, assim como manter os registros contábeis de todas as operações em conformidade com as normas aplicáveis às companhias abertas nos termos da Lei 6.404/76, da regulamentação da Comissão de Valores Mobiliários (CVM) e demais normas supervenientes editadas pela ANAC.

No entanto, as cláusulas contratuais não garantem a padronização das informações contábeis prestadas à Agência. Isso pode ocorrer, por exemplo, por conta da possibilidade de adoção de diferentes práticas contábeis pelas Concessionárias ou por conta de diferentes níveis de agregação de dados contábeis.

Nessa linha, relevante mencionar que o Comitê de Pronunciamentos Contábeis (CPC), por meio do Pronunciamento Conceitual Básico (R1) – Estrutura Conceitual para Elaboração e Divulgação de Relatório Contábil-Financeiro, assinala que:

As demonstrações contábeis são elaboradas e apresentadas para usuários externos em geral, tendo em vista suas finalidades distintas e necessidades diversas. Governos, **órgãos reguladores** ou autoridades tributárias, por exemplo, **podem determinar especificamente exigências para atender a seus próprios interesses**. Essas exigências, no entanto, não devem afetar as demonstrações contábeis elaboradas segundo esta Estrutura Conceitual. **(grifo nosso)**

Assim, por um lado a Estrutura Conceitual esclarece que as demonstrações contábeis são elaboradas e apresentadas para usuários externos em geral e, por outro lado, reconhece que órgãos reguladores podem determinar exigências específicas para a atender a seus próprios interesses desde que essas exigências não afetem as demonstrações contábeis elaboradas de acordo com a Estrutura Conceitual.

A Portaria ANAC nº 1.399/2013 instituiu o Projeto Prioritário “Gestão da Infraestrutura Aeroportuária” com o objetivo de harmonizar o tratamento regulatório existente para os aeroportos objeto de concessão federal e os outros, inclusive Infraero. Neste sentido, foi criada em 06 de julho de 2015 a Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos - SRA com o papel de regular todos os aeroportos, respeitadas as competências da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária – SIA nos assuntos relacionados à segurança operacional e contra atos de interferência ilícita. As normas propostas pela SRA deverão buscar a harmonização do tratamento conferido aos aeroportos, respeitando as características de cada regulado.

Com efeito, a Resolução ora apresentada tem por objetivo regulamentar as informações contábeis a serem apresentados pelos administradores de aeroportos. Não se aplicando apenas às concessionárias, mas também à Infraero e aos outros administradores de aeroportos não concedidos, dependendo de suas características, visto que a sociedade em geral demanda informações sobre a posição patrimonial e financeira e o resultado de aeroportos sejam eles concedidos ou não.

Assim, formalização da norma ora em estudo justifica-se na medida em que possibilitará (i) o fortalecimento do processo de fiscalização dos valores devidos ao sistema em decorrência da outorga para exploração de infraestrutura aeroportuária no âmbito dos aeroportos concedidos; (ii) melhorias no acompanhamento econômico-financeiro dos aeroportos concedidos com vistas a mitigar riscos de descontinuidade dos serviços; (iii) elaboração de estudos visando o aprimoramento dos modelos de exploração aeroportuária; (iv) divulgação de informações padronizadas e relevantes sobre a posição patrimonial e financeira e os fluxos de caixa de aeroportos relevantes, dentre outros.

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

Alternativa 1: Estabelecimento de um "Manual de Contabilidade de Aeroportos"

Um Manual de Contabilidade é um documento complexo, que aborda, dentre outros aspectos, a forma de lançamento e registro dos fatos contábeis nas contas patrimoniais e de resultado, a metodologia e os critérios de reconhecimento, mensuração e evidenciação de elementos patrimoniais e de itens de resultado, os parâmetros e procedimentos aplicáveis à contabilidade de custos das empresas reguladas, orientadores do registro.

A contabilidade regulatória, instituída por meio de um Manual de Contabilidade, surge como uma possibilidade para que órgãos reguladores estabeleçam tratamentos diferenciados para as empresas reguladas com o objetivo de atender suas necessidades específicas, tendo em vista que essas necessidades específicas não devem afetar as demonstrações contábeis elaboradas segundo a estrutura conceitual do CPC. Não trata-se somente da forma de apresentação ou de agregação de informações contábeis: um sistema de contabilidade regulatória estabelece regras diferenciadas para reconhecer e mensurar elementos da posição patrimonial e financeira (ativos, passivos e patrimônio líquido) e de desempenho (receitas e despesas) das entidades, de forma que demonstrações contábeis elaboradas de acordo com a estrutura conceitual do CPC e de acordo com os ditames de contabilidade regulatória apresentam diferentes posições patrimoniais e financeiras das entidades que reportam a informação.

Nessa linha, os estudos empreendidos no Manual de Contabilidade cuidaram justamente de examinar as normas contábeis em vigor e verificar se as informações produzidas de acordo com essas normas atendiam às necessidades regulatórias ou se, a exemplo do que ocorre em outros setores regulados, seria necessário estabelecer determinados tratamentos diferenciados para as empresas reguladas. Não obstante se vislumbrar a possível necessidade de ajustes em determinados elementos, como na composição do ativo intangível, verificou-se que não foi apontado normativo contábil estabelecido pelo Comitê de Pronunciamentos Contábeis que seja incompatível com as finalidades do acompanhamento regulatório exercido pela ANAC. O modelo regulatório adotado para o setor, que, dentre outros aspectos, não remunera o Concessionário de acordo com um percentual de retorno sobre o investimento realizado nos ativos concedidos, foi fundamental para essa conclusão.

Outro ponto a se considerar diz respeito ao custo de implementação de um sistema de contabilidade regulatória por parte do órgão regulador e das empresas reguladas. Em contribuição enviada à ANAC (SEI 1668125), a ANEAA - Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos (SEI) lembrou que suas associadas "*seguem o Plano de Contas Societário adotado nos seus respectivos grupos econômicos, e que a substituição destes planos pelo plano regulatório implicaria em uma nova implantação de plano de contas, com investimentos relevantes de recursos financeiros e de tempo, e tal demanda não só atingirá as Concessionárias, mas todos os grupos econômicos a que pertencem*". De maneira similar, a restrição de custo na elaboração e divulgação de informações contábeis também é abordada na Estrutura Conceitual do CPC que considera que:

O custo de gerar a informação é uma restrição sempre presente na entidade no processo de elaboração e divulgação de relatório contábil-financeiro. O processo de elaboração e divulgação de relatório contábil-financeiro impõe custos, sendo importante que ditos custos sejam justificados pelos benefícios gerados pela divulgação da informação. Existem variados tipos de custos e benefícios a considerar.

Alternativa 2: Estabelecimento de uma Resolução para regulamentar as informações contábeis de administradores aeroportuários

Essa alternativa visa a obtenção de informações contábeis padronizadas dos administradores aeroportuários. Não se vislumbra, aqui, a necessidade do estabelecimento de regras próprias para o reconhecimento e mensuração dos elementos contábeis, mas, sim, que esse elementos sejam agrupados e evidenciados de forma padronizada, no nível necessário ao apropriado acompanhamento da Agência.

A previsão de informações contábeis padronizadas visa propiciar melhor comparabilidade entre os entidades reguladas e possibilitar a automatização de diversas rotinas do acompanhamento econômico financeiro exercido pela Agência. O Pronunciamento Técnico CPC 00 também destaca a importância da comparabilidade entre informações contábeis da mesma entidade ao logo do tempo e entre entidades diferentes:

QC20. As decisões de usuários implicam escolhas entre alternativas, como, por exemplo, vender ou manter um investimento, ou investir em uma entidade ou noutra. Conseqüentemente, a informação acerca da entidade que reporta informação **será mais útil caso possa ser comparada com informação similar sobre outras entidades e com informação similar sobre a mesma entidade** para outro período ou para outra data.

QC21. Comparabilidade é a característica qualitativa que permite que os usuários identifiquem e compreendam similaridades dos itens e diferenças entre eles. Diferentemente de outras características qualitativas, a comparabilidade não está relacionada com um único item. A comparação requer no mínimo dois itens. **(grifou-se)**

Essa alternativa atende, de maneira simultânea, aos objetivos regulatórios da Agência para fins de informações contábeis de administradores aeroportuários e alinha-se da melhor maneira à restrição de custo para a produção de informações contábeis, sendo, portanto, a alternativa escolhida.

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

O ato apresenta uma série de informações contábeis, que devem ser apresentadas de forma padronizada pelos administradores de aeroportos relevantes, possibilitando (i) o fortalecimento do processo

de fiscalização dos valores devidos ao sistema em decorrência da outorga para exploração de infraestrutura aeroportuária no âmbito dos aeroportos concedidos; (ii) melhorias no acompanhamento econômico-financeiro dos aeroportos concedidos com vistas a mitigar riscos de descontinuidade dos serviços; (iii) a elaboração de estudos visando o aprimoramento dos modelos de exploração aeroportuária; e (iv) a divulgação de informações padronizadas e relevantes sobre a posição patrimonial e financeira e os fluxos de caixa de aeroportos relevantes.

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

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	Comunicação das alterações aos regulados e fornecimento quanto a eventuais dúvidas referentes ao normativo.	Após a publicação da norma até o início da vigência	Acompanhamento da execução das alterações de sistemas pelos regulados. Estruturação de banco de dados para recebimento, validação e produção de relatórios automáticos.
Regulados	Alteração dos sistemas internos para elaboração dos relatórios exigidos. Contratação das auditorias independentes nos modelos propostos.	Depende da data de publicação da norma, sendo a norma publicada até o terceiro trimestre de 2019, propõe-se que os regulados cumpram com os requisitos a partir do exercício social seguinte.	
Outros Órgãos			

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

A ANAC, nos termos do art. 2º e do art. 8º, XXI e XXIV, da Lei nº 11.182, de 27/09/2005, tem as competências de atuar como regulador e fiscalizador da infraestrutura aeroportuária e de exercer o papel de Poder Concedente e de Agente Regulador das concessões aeroportuárias:

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

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

XXI – **regular e fiscalizar a infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária**, com exceção das atividades e procedimentos relacionados com o sistema de controle do espaço aéreo e com o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;

XXIV – **conceder** ou autorizar **a exploração da infra-estrutura aeroportuária, no todo ou em parte; (grifou-se)**

O mesmo dispositivo legal estabelece em seu art. 11, inciso IX, a competência da Diretoria para exercer o poder normativo da Agência:

Art. 11. Compete à Diretoria:

(...)

V – exercer o poder normativo da Agência.

Em se tratando de assuntos relativos a documentos, demonstrações contábeis e plano de contas regulatório de aeroportos, o Regimento Interno da ANAC com redação dada Resolução Nº 381, de 14 de

julho de 2016, delegou à SRA a atribuição da iniciativa para a elaboração de normativos que regulam os assuntos:

Art. 41. À Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos compete:

XIII - elaborar e manter atualizado os regulamentos que tratam de documentos, demonstrações contábeis, e relatórios padronizados a serem apresentados pelos aeroportos;

XIV - elaborar e manter atualizado plano de contas regulatório com vistas a permitir a adequada gestão dos contratos de concessão;

Em que pese o Regimento Interno da ANAC determinar que as competências para **elaborar e manter atualizado** os regulamentos que tratam de demonstrações contábeis e do plano de contas regulatório encontram-se na alçada de atuação da SRA, esta área técnica considera oportuno levar a matéria para discussão da Diretoria Colegiada da ANAC buscando fomentar discussões da forma mais abrangente possível.

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

O regulamento proposto não afetará outras áreas da Agência.

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

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

<input type="checkbox"/>	Outros	
--------------------------	--------	--

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

Não existem outros órgãos/entidades afetados com a edição da norma.

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

<input checked="" type="checkbox"/> SIM	Quais?	<p>Em que pese a modelagem para a administração de aeroportos variar bastante de acordo com as especificidades de cada país, o que leva a diferentes necessidades de informação contábil, verifica-se que existem regulamentos similares em países que possuem um mercado de aviação civil bastante desenvolvido:</p> <ul style="list-style-type: none">• <u>Estados Unidos da América</u> <p>O Federal Administration Aviation - FAA exige a apresentação anual de informações financeiras de aeroportos conforme o FAA Authorization Act de 1994. É possível consultar os dados informados pelos aeroportos no site da entidade. Verifica-se que é determinada a apresentação de informações padronizadas, conforme se depreende do excerto:</p> <p style="text-align: center;">SEC. 111. AIRPORT FINANCIAL REPORTS.</p> <p>(b) Format for Reporting.--Within 180 days after the date of the enactment of this Act, the Secretary shall prescribe a uniform simplified format for reporting that is applicable to airports. Such format shall be designed to enable the public to understand readily how funds are collected and spent at airports, and to provide sufficient information relating to total revenues,</p>
---	--------	---

operating expenditures, capital expenditures, debt service payments, contributions to restricted funds, accounts, or reserves required by financing agreements or covenants or airport lease or use agreements or covenants. Such format shall require each commercial service airport to report the amount of any revenue surplus, the amount of concession-generated revenue, and other information as required by the Secretary.

- Reino Unido

A [licença outorgada para o administrador do aeroporto de Gatwick](#) pela Autoridade de Aviação Civil determina a publicação de certas informações sobre a razoabilidade das tarifas cobradas no aeroporto:

9. Financial Information Commitment

9.1 To ensure there continues to be the provision of sufficient information for Operators to understand whether charges are reasonable, Gatwick Airport Limited will ensure that throughout the Term it provides either through its statutory accounts or through a separate audited statement a level of disclosure in relation to operating costs, revenues, fixed asset base, depreciation and capital expenditure equivalent to the level of disclosure in its statutory accounts for the year ended 31 March 2012.

9.2 During each year of the Term Gatwick Airport Limited shall publish a statement of its assessment of the value of its asset base. This will set out the underlying assumptions and calculations, including: the initial asset based (carried forward from the end of the prior year); depreciation; additions; disposals; indexation factors; other adjustments that may be relevant; and the closing asset base (carried forward to the start of the next year).

Já a [licença outorgada para o administrador do aeroporto de Heathrow](#) prevê que o administrador do aeroporto deverá produzir informações contábeis de acordo com um [manual de contabilidade regulatória](#):

E1.3 The Licensee shall prepare on a consistent basis from the accounting records referred to in Condition E1.2, in respect of the Regulatory Period and each subsequent Regulatory Year, regulatory accounts in conformity with the Regulatory Accounting Guidelines for the time being in force in accordance with this Condition.

- Austrália

O [Airports Act](#) 1996 possuiu uma seção dedicada à contabilidade e relatórios de administradores de aeroportos conforme se reproduz:

7.03 Preparation of accounts and reports

(1) This regulation is made for subsection 141 (2) and section 145 of the Act.

(2) An airport-operator company for a specified airport must, for its operations at the airport, prepare the following:

- (a) a financial report;
- (b) a directors' report.

(3) The reports required under subregulation (2) are in addition to any report prepared under the *Corporations Act 2001*, and must not be consolidated with those of any other company.

(4) An airport-operator company that is an airport-lessee company for a specified airport must also, for the airport, prepare:

- (a) a consolidated financial report in accordance with the accounting standards made for the purposes of the *Corporations Act 2001*; and

		<p>(b) a directors' report;</p> <p>for itself and all airport-management companies for the airport, as if those airport-management companies were subsidiaries of the airport-lessee company.</p> <p>(5) The financial report required under paragraphs (2) (a) and (4) (a) must separately show the costs (including the costs associated with the maintenance and repair) and revenue in relation to the provision and use of:</p> <p>(a) aeronautical services and facilities; and</p> <p>(b) non-aeronautical services and facilities.</p> <p>(6) For subregulation (5), the costs and revenue for the provision and use of aeronautical services and facilities for an airport-operator company that is an airport-lessee company must include those recovered directly or indirectly from airlines (such as fuel throughput levies recovered through third party suppliers).</p> <p>(7) The consolidated financial report of an airport-operator company that is an airport-lessee company is not required to include details about a passenger-related service or facility if the premises are leased, and the lease was in force when the airport lease was granted to the airport-lessee company.</p>
() NÃO	-	

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

(x) SIM	Quais?	<ul style="list-style-type: none"> • ANEEL - Agência Nacional de Energia Elétrica - Manual de Contabilidade do Setor Elétrico - aprovado pela Resolução Normativa n o 605, de 11 de março de 2014. • ANTAQ - Agência Nacional de Transportes Aquaviários – Sistema da Contabilidade Regulatória Aplicável ao Setor Portuário (SICRASP) - aprovado pela Resolução Normativa n° 15, de 23 de dezembro de 2016. • ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres - Manual de Contabilidade de Ferrovias - aprovado pela Resolução n° 5.402, de 09 de agosto de 2017 • ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres - Manual de Contabilidade do Serviço Público de Exploração da Infra-Estrutura Rodoviária Federal Concedida - aprovado pela Resolução n°. 2.492/ANTT, de 13 de dezembro de 2007. • ANS - Agência Nacional de Saúde Suplementar - Plano de Contas Padrão - Operadoras de Planos Privados de Assistência à Saúde - • Banco Central do Brasil - Plano Contábil das Instituições do Sistema Financeiro Nacional (COSIF) - aprovado pela Circular 1.273, em 29 de dezembro de 1987. <p>Em alguns setores, como energia elétrica e sistema financeiro, o órgão regulador regulamentou práticas contábeis que não estão alinhadas com os pronunciamentos contábeis vigentes no Brasil emitidos pelo Comitê de Pronunciamentos Contábeis, bem como determinou que o plano de contas regulatório estivesse associado diretamente aos eventos contábeis, ainda que a entidade regulada utilizasse outro plano de contas para atender a necessidades do grupo econômico do qual faz parte. Cabe salientar que, conforme alinhamentos com as entidades reguladas já incorporados ao texto ora proposto, conforme tratado pelo processo administrativo 00058.525252/2017-38, a proposta ora apresentada pela ANAC não apresenta esses condicionantes de forma a minimizar os impactos de sua implementação.</p>
() NÃO	-	

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

Para o órgão regulador eventuais custos adicionais decorrentes do maior número de regulados a ser abrangido pela norma e de desenvolvimento de sistema informatizado para tratar os dados apresentados.

Para os regulados podem ocorrer custos decorrentes da adequação de sistemas para a extração das informações no padrão requerido pela ANAC. Nessa linha, importante pontuar que a minuta de Resolução já incorpora a contribuição da ANEAA Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos (SEI! 1668125) no sentido de que suas associadas "*seguem o Plano de Contas Societário adotado nos seus respectivos grupos econômicos, e que a substituição destes planos pelo plano regulatório implicaria em uma nova implantação de plano de contas, com investimentos relevantes de recursos financeiros e de tempo, e tal demanda não só atingirá as Concessionárias, mas todos os grupos econômicos a que pertencem*". Isto posto, entende-se que a opção regulatória adotada minimiza o custo para os regulados.

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

- Fortalecimento do processo de fiscalização dos valores devidos ao sistema em decorrência da outorga para exploração de infraestrutura aeroportuária no âmbito dos aeroportos concedidos;
- Melhorias no acompanhamento econômico-financeiro dos aeroportos concedidos com vistas a mitigar riscos de descontinuidade dos serviços;
- Fomentar a elaboração de estudos visando o aprimoramento dos modelos de exploração aeroportuária;
- Possibilitar a divulgação de informações padronizadas e relevantes sobre a posição patrimonial e financeira e os fluxos de caixa de aeroportos relevantes.

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

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	Não aplicável	Não aplicável
Empresas de transporte aéreo não regular	Não aplicável	Não aplicável
Empresas de serviços aéreos especializados	Não aplicável	Não aplicável
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo	Não aplicável	Não aplicável
Operadores de Aeródromos	Aumento da previsibilidade quanto às informações contábeis solicitadas pelo órgão regulador.	Possíveis custos decorrentes da adequação de sistemas para a extração das informações no padrão requerido pela ANAC
Fabricantes de Aeronaves	Não aplicável	Não aplicável
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos	Não aplicável	Não aplicável
Proprietários de aeronaves	Não aplicável	Não aplicável
Empresas de manutenção aeronáutica	Não aplicável	Não aplicável
Mecânicos	Não aplicável	Não aplicável
Escolas e Centros de Treinamento	Não aplicável	Não aplicável
Tripulantes	Não aplicável	Não aplicável
Passageiros	Não aplicável	Não aplicável
Comunidades	Acesso a informações padronizadas e relevantes sobre a posição patrimonial e financeira e os fluxos de caixa de aeroportos relevantes	Não aplicável
Meio ambiente	Não aplicável	Não aplicável

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

O processo de monitoramento de informações contábeis e financeiras já em curso será mantido de acordo com as rotinas administrativas já implementadas para aeroportos concedidos. Com a implementação da norma, esse processo irá contemplar, também, os demais aeroportos relevantes. O ganho de produtividade que será gerado pelo recebimento de informações padronizados possibilitará a elaboração de análises econômico financeiras de interesse geral.

ASSINATURAS DO SERVIDOR RESPONSÁVEL, CHEFIA IMEDIATA E DO SUPERINTENDENTE



Documento assinado eletronicamente por **Agostinho Moura dos Santos, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 04/12/2018, às 14:05, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Lima e Silva Falcão, Gerente de Informações e Contabilidade**, em 04/12/2018, às 14:08, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Tiago Sousa Pereira, Superintendente de Regulação Econômica de Aeroportos**, em 04/12/2018, às 18:57, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **2427537** e o código CRC **84A4856B**.