



## FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

<b>Processo nº:</b>	00058.021820/2019-98	<b>Unidade Responsável (Sigla):</b>	GERE/SRA
<b>Assunto do normativo:</b>	<b>Revisão dos Parâmetros da Concessão</b> – 1ª RPC dos Aeroportos Internacionais Tancredo Neves/Confins e Antônio Carlos Jobim/Galeão e 2ª RPC do Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante/ASGA no que tange ao Fator X dos respectivos contratos.		
<b>Tipo de ato normativo:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Novo	<input type="checkbox"/> Revisão	<input type="checkbox"/> Adequação Legal, em função do art. 47, I, da Lei da ANAC
<b>Origem da demanda:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Interna (Diretoria, Superintendências etc.)	<input type="checkbox"/> Externa (Órgãos de Controle ou recomendações diversas)	

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

O Decreto nº 7.205, de 10/06/2010, que dispõe sobre o modelo de concessão do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, estabelece os seguintes requisitos para o regime tarifário:

Art. 17. O teto tarifário será reajustado anualmente, por um índice de preços ao consumidor, e revisto ordinariamente a cada cinco anos, a fim de preservar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, nos termos do art. 19.

Art. 18. A fórmula de reajuste do teto tarifário conterà o fator de produtividade na prestação dos serviços.

Similarmente, o Decreto nº 7.624, de 22/11/2011, ao tratar das concessões seguintes, estabelece, em seu art. 7º:

Art. 7º Na exploração de aeródromo concedido, as tarifas aeroportuárias serão aplicadas conforme regime tarifário estabelecido pela ANAC.

§ 1º O regime tarifário dos contratos de concessão deverá prever a transferência de ganhos de eficiência e produtividade aos usuários, e considerar aspectos de qualidade na prestação de serviço.

§ 2º Os valores tarifários serão reajustados anualmente, por um índice de preços ao consumidor.

Assim, os contratos dos aeroportos concedidos preveem reajustes anuais em função do IPCA e do fator X, entre outros componentes.

Nesse sentido, o item 6.5 dos Contratos de Concessão dos aeroportos de Confins e Galeão estabelece a fórmula de reajuste a ser aplicada às tarifas e os itens 6.6 e seguintes dispõem sobre o fator X:

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

$$P_t = A_t + B_t$$

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

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

onde:

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

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

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

$IPCA_t$  é o índice referente ao IPCA do mês anterior ao reajuste;

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

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

6.6. O fator X poderá afetar de forma positiva ou negativa o resultado do reajuste anual dependendo da evolução das variáveis associadas à produtividade e eficiência da indústria aeroportuária e/ou do Aeroporto.

6.7. A determinação da metodologia de cálculo do fator X deverá ser orientada pelos ganhos observados e potenciais de produtividade da indústria aeroportuária relevante e/ou do Aeroporto.

6.8. A base de dados utilizada para o cálculo da produtividade poderá conter dados referentes ao movimento de passageiros, pouso de aeronaves, peso máximo de decolagem, número de trabalhadores, receitas, investimentos, custos operacionais, entre outros.

Conforme os itens 6.15 e 6.16 dos contratos de concessão de Confins e Galeão, a metodologia de cálculo do fator X a ser utilizado é determinada durante as Revisões dos Parâmetros da Concessão - RPC. Além disso, conforme o item 6.17, a primeira RPC será realizada no quinto ano da Concessão:

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

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

6.16.1. dos Indicadores de Qualidade do Serviço;

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

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

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

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

As disposições para o aeroporto de São Gonçalo do Amarante são análogas, com o acréscimo, na fórmula de reajuste, de um componente de reversão de receitas não tarifárias para a modicidade tarifária (fator M) e a seguinte redação da seção 6.8:

6.8 O fator X será determinado com vistas a buscar os ganhos potenciais de produtividade do ASGA, e será definido com base na evolução histórica da produtividade da indústria aeroportuária relevante, estimada pela diferença entre a variação dos produtos e dos insumos de um ou mais conjuntos de aeroportos, a ser determinado em regulamentação específica.

6.8.1 A base de dados utilizada para o cálculo da produtividade poderá conter dados referentes ao número de passageiros embarcados, pouso de aeronaves, peso máximo de decolagem, carga movimentada no TECA, número de trabalhadores, receitas e custos operacionais, entre 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.

Uma alternativa seria calcular o Fator X por meio do Índice de *Tornqvist*. Esta metodologia leva em consideração práticas regulatórias difundidas, porém o fator X calculado pelo índice de *Tornqvist* necessita de informações de custo rateadas por atividades aeroportuárias (informações mínimas para que seja possível alocar os custos entre as atividades de embarque, pouso e permanência). Essas informações precisam ser enviadas à Agência previamente ao cálculo do Fator X, de forma

padronizada e periódica. Contudo, conforme pode ser visto na a Ata de Reunião - 15/06/2016 (0113976), do processo 00058.005359/2014-11, em diversas ocasiões, as concessionárias alegaram que realizar o rateio dos custos de acordo com as atividades desempenhadas pelo aeroporto seria extremamente custoso, ou até mesmo inviável.

No âmbito da primeira RPC dos Aeroportos Internacionais de Brasília, Campinas e Guarulhos, a Agência enfrentou dificuldades para conseguir essas informações. A ausência de envio padronizado e periódico levou ao risco de não ser possível calcular o fator X tempestivamente. Na subseção 2.3.1 do documento “Consulta sobre a 1ª RPC de GRU, VCP e BSB”, a ANAC fez constar ser razoável que a escolha da metodologia de cálculo do fator X leve em consideração eventuais impactos negativos em termos de custos gerados tanto para as concessionárias quanto para a ANAC.

Além disso, ainda no âmbito da primeira RPC dos Aeroportos Internacionais de Brasília, Campinas e Guarulhos, não foi possível considerar as variações da depreciação e do custo de capital no cálculo do Fator X, pois são variáveis que dependem da base de ativos recebida quando do início da concessão e dos investimentos realizados pelas Concessionárias. No início das discussões, as Concessionárias propuseram que se considerasse apenas os investimentos das Concessionárias para se estimar as variações da depreciação e do custo de capital. Porém, ao se considerar a depreciação como um custo anual calculado a partir dos investimentos realizados pelas Concessionárias sem considerar a depreciação do estoque de capital inicial recebido quando do início da Concessão, a variação dos custos seria superestimada e os resultados distorcidos.

Neste contexto, de forma a eliminar a discricionariedade nas determinações futuras do fator X, essa área técnica propõe substituir o índice de *Tornqvist* pela adoção de uma fórmula paramétrica, de mais simples compreensão e aplicação. Além disso, para reduzir a discricionariedade envolvida na definição da fórmula paramétrica, dado que diversos modelos poderiam ser sugeridos, propõe-se a construção uma fórmula a partir das referências já apresentadas e discutidas nas consultas e audiências públicas anteriores e das contribuições das concessionárias no chamamento prévio desta RPC.

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

Conforme os itens 6.15 e 6.16 dos contratos de concessão de Confins e Galeão, a metodologia de cálculo do fator X a ser utilizado é determinada a cada 5 anos durante as Revisões dos Parâmetros da Concessão - RPC. Além disso, conforme o item 6.17, a primeira RPC será realizada no quinto ano da Concessão. As disposições para o aeroporto de São Gonçalo do Amarante são análogas

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

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

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	Aprovação da 1ª RPC	Dez/19	Publicação da RPC
Regulados	Nenhuma	-	-
Outros Órgãos	X	X	X

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

A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, compete à ANAC regular e fiscalizar a exploração da infraestrutura aeroportuária, assim como estabelecer o seu regime tarifário. É o que preconiza o seu art. 8º, incisos XXIV e XXV:

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

(...)

XXIV – conceder ou autorizar a exploração da infra-estrutura aeroportuária, no todo ou em parte;

XXV – estabelecer o regime tarifário da exploração da infra-estrutura aeroportuária, no todo ou em parte;”

A competência regimental desta Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos para submeter a proposta em questão para a Diretoria encontra amparo no inciso I, alínea “I” e no inciso VII, do artigo 41 da Resolução nº 381, de 14 de julho de 2016:

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

I - submeter à Diretoria:

(...)

l) proposta de atos normativos referentes à outorga e à exploração de infraestrutura aeroportuária concedida;

(...)

VII - gerir os contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária."

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

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

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

6.16.1. dos Indicadores de Qualidade do Serviço;

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

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

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

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

As disposições para o aeroporto de São Gonçalo do Amarante são análogas, com o acréscimo, na fórmula de reajuste, de um componente de reversão de receitas não tarifárias para a modicidade tarifária (fator M) e a seguinte redação da seção 6.8:

6.8 O fator X será determinado com vistas a buscar os ganhos potenciais de produtividade do ASGA, e será definido com base na evolução histórica da produtividade da indústria aeroportuária relevante, estimada pela diferença entre a variação dos produtos e dos insumos de um ou mais conjuntos de aeroportos, a ser determinado em regulamentação específica.

6.8.1 A base de dados utilizada para o cálculo da produtividade poderá conter dados referentes ao número de passageiros embarcados, pouso de aeronaves, peso máximo de decolagem, carga movimentada no TECA, número de trabalhadores, receitas e custos operacionais, entre outros.

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

Nenhuma outra área da ANAC será afetada.

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

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

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

Nenhum outro órgão será afetado.

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

( X ) SIM Quais? Hungria e Portugal.

( ) NÃO -

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

( X ) SIM Quais? Resolução Homologatória ANEEL nº 1650, de 5 de novembro de 2013.

( ) NÃO -

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

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

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

Estabilidade regulatória e respeito aos termos do Contrato de Concessão.

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

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	Estabilidade regulatória e respeito aos termos do Contrato de Concessão.	
Empresas de transporte aéreo não regular		
Empresas de serviços aéreos especializados		
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo		
Operadores de Aeródromos	Estabilidade regulatória e respeito aos termos do Contrato de Concessão.	
Fabricantes de Aeronaves		
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos		
Proprietários de aeronaves		
Empresas de manutenção aeronáutica		
Mecânicos		
Escolas e Centros de Treinamento		
Tripulantes		
Passageiros	Estabilidade regulatória e respeito aos termos do Contrato de Concessão.	
Comunidades		

Meio ambiente		
Outros (identificar)		

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

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

### ASSINATURAS DO SERVIDOR RESPONSÁVEL, CHEFIA IMEDIATA E DO SUPERINTENDENTE



Documento assinado eletronicamente por **Frederico Alves Silva Ribeiro, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 02/07/2019, às 17:38, 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 **José Barreto de Andrade Neto, Gerente**, em 02/07/2019, às 17:53, 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 **3172818** e o código CRC **855C7C7F**.