

JUSTIFICATIVA

Concessão para ampliação, manutenção e exploração dos aeroportos integrantes do Bloco RJ/MG (Aeroporto Santos Dumont - Rio de Janeiro/RJ (SBRJ), Aeroporto Ten. Cel. Aviador César Bombonato - Uberlândia/MG (SBUL), Aeroporto Mário Ribeiro - Montes Claros/MG (SBMK), Aeroporto Mario de Almeida Franco - Uberaba/MG (SBUR) e Aeroporto de Jacarepaguá - Roberto Marinho – Rio de Janeiro/RJ (SBJR)), **Bloco Norte II** (Aeroporto Internacional de Belém - Val de Cans - Júlio Cezar Ribeiro - Belém/PA (SBBE) e Aeroporto Internacional Alberto Alcolumbre - Macapá/AP (SBMQ)) e **Bloco SP/MS/PA** (Aeroporto de Congonhas - São Paulo/SP (SBSP), Aeroporto de Campo Grande - Campo Grande/MS (SBCG), Aeroporto Campo de Marte - São Paulo/SP (SBMT), Aeroporto de Corumbá - Corumbá/MS (SBCR), Aeroporto Internacional de Ponta Porã - Ponta Porã/MS (SBPP), Aeroporto Maestro Wilson Fonseca - Santarém/PA (SBSN), Aeroporto João Corrêa da Rocha - Marabá/PA (SBMA), Aeroporto Carajás - Parauapebas/PA (SBCJ) e Aeroporto de Altamira - Altamira/PA (SBHT)).

I - DA INTRODUÇÃO

1. Trata-se de processo administrativo iniciado com vistas à condução do processo de desestatização dos aeroportos Santos Dumont - Rio de Janeiro/RJ, Uberlândia/MG, Montes Claros/MG, Uberaba/MG e Jacarepaguá - Rio de Janeiro/RJ, formando o Bloco RJ/MG; Belém/PA e Macapá/AP, formando o Bloco Norte II; e Congonhas - São Paulo/SP, Campo Grande/MS, Campo de Marte - São Paulo/SP, Corumbá/MS, Ponta Porã/MS, Santarém/PA, Marabá/PA, Parauapebas/PA e Altamira/PA, formando o Bloco SP/MS/PA, em cumprimento aos termos do Decreto n.º 10.635, de 22 de fevereiro de 2021.
2. A presente justificativa tem por objetivo apresentar o histórico do processo, as etapas que deram origem aos estudos e documentos que darão sustentabilidade ao certame.

II - DO HISTÓRICO

3. Após proposta de qualificação pelo Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República – PPI, por meio da Resolução nº 145,

de 02 de dezembro de 2020, o Governo Federal, com o objetivo, entre outros, de melhorar a qualidade dos serviços e a infraestrutura aeroportuária para os usuários, incluiu no Programa Nacional de Desestatização vinte e dois aeroportos que serão concedidos em três blocos, com a seguinte configuração:

Bloco RJ/MG: formado pelo Aeroporto Santos Dumont - Rio de Janeiro/RJ (SBRJ), Aeroporto Ten. Cel. Aviator César Bombonato - Uberlândia/MG (SBUL), Aeroporto Mário Ribeiro - Montes Claros/MG (SBMK), Aeroporto Mario de Almeida Franco - Uberaba/MG (SBUR) e Aeroporto de Jacarepaguá - Roberto Marinho – Rio de Janeiro/RJ (SBJR),

Bloco Norte II: formado pelo Aeroporto Internacional de Belém - Val de Cans - Júlio Cezar Ribeiro - Belém/PA (SBBE) e Aeroporto Internacional Alberto Alcolumbre - Macapá/AP (SBMQ) ; e

Bloco SP/MS/PA: formado pelo Aeroporto de Congonhas - São Paulo/SP (SBSP), Aeroporto de Campo Grande - Campo Grande/MS (SBCG), Aeroporto Campo de Marte - São Paulo/SP (SBMT), Aeroporto de Corumbá - Corumbá/MS (SBCR), Aeroporto Internacional de Ponta Porã - Ponta Porã/MS (SBPP), Aeroporto Maestro Wilson Fonseca - Santarém/PA (SBSN), Aeroporto João Corrêa da Rocha - Marabá/PA (SBMA), Aeroporto Carajás - Parauapebas/PA (SBCJ) e Aeroporto de Altamira - Altamira/PA (SBHT).

4. Por intermédio do Decreto n.º 10.635, de 22 de fevereiro de 2021, a proposta de inclusão dos citados aeroportos no PND foi efetivamente aprovada pelo Exmo. Sr. Presidente da República, que designou a ANAC como responsável pela execução e pelo acompanhamento do processo de desestatização, sob supervisão do Ministério da Infraestrutura, o qual foi instituído como responsável pela condução e aprovação dos estudos, projetos, levantamentos ou investigações que subsidiem a modelagem da desestatização dos aeroportos elencados.
5. Em cumprimento às atribuições dispostas no citado, coube ao Ministério da Infraestrutura a seleção e aprovação dos Estudos de Viabilidade Técnica,

Econômica e Ambiental (EVTEA). Por conseguinte, os EVTEAs foram aprovados por meio do Edital de Seleção de Estudos nº 1/2021, em 26 de julho de 2021.

6. Nesse ponto, há que se consignar que o processo de elaboração dos documentos jurídicos para esta relicitação foi ajustado para atender aos ditames da Instrução Normativa nº 81 do Tribunal de Contas da União, de 20 de junho de 2018, no sentido de que não fossem enviados àquela Corte de Contas documentos que não fossem definitivos, qual seja, que não tivessem passado pelo crivo da discussão pública e deliberação da Diretoria Colegiada da Agência. Desse modo, finalizados os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental, esses EVTEAs foram encaminhados a esta Agência para, após deliberação inicial da Diretoria Colegiada, submissão ao processo de consulta pública em conjunto com os documentos jurídicos ora apresentados.
7. Nesse interstício, foi recebido pela Anac o Ofício nº 905/2021/GAB-SAC/SAC, com informações a respeito das diretrizes do Governo Federal a serem contempladas na elaboração do processo licitatório relativo à exploração da infraestrutura aeroportuária.
8. Para tanto, definiu que devem ser consideradas as situações patrimoniais dos Complexos Aeroportuários que serão objeto de concessão, conforme documento anexo ao supracitado ofício, mencionando que os zoneamentos civis militares anexados àquele expediente são os que vigoram no presente momento. Destaca, no entanto que se encontram em processo de conclusão os novos zoneamentos dos Aeroportos de Belém – Val de Cans – Jílio Cezar Ribeiro, Campo Grande/MS e Campo de Marte/SP. Dessa forma, assim que as Portarias forem publicadas, os zoneamentos atualizados deverão ser considerados para o objeto da concessão.
9. Estabeleceu como obrigação das Concessionárias a desapropriação dos imóveis necessários à realização de investimentos ao longo da concessão cuja fase executória não tenha ainda sido iniciada, e a respectiva indenização dos proprietários. Delimita, ainda, a divisão dos aeroportos em blocos, conforme supracitado.

10. Apontou o dever de observação aos investimentos elencados nos Estudos de Viabilidade aprovados pelo Ministério da Infraestrutura quando do estabelecimento dos investimentos obrigatórios previstos nos Planos de Exploração Aeroportuária de cada aeroporto, com observância às especificações:
- a) Deverão ser sanadas eventuais não conformidades existentes nos aeroportos, bem como previstas a recuperação e a manutenção dos níveis de serviço, com dimensionamento das áreas aeroportuárias e provimento de capacidade adequada para o atendimento à demanda ao longo de todo o prazo da concessão de todos os aeroportos;
 - b) As adequações de infraestrutura deverão obedecer à seguinte regra geral: a Concessionária deverá realizar todas as adequações necessárias para que os aeroportos se adequem, sem restrição, aos requisitos regulamentares de projeto para: código de referência 3C; pista de aproximação de não-precisão, tanto para operações diurnas quanto noturnas, até o fim da Fase 1B do contrato de concessão, a qual prevê os investimentos obrigatórios iniciais nos aeroportos;
 - i. Para o Aeroporto de Jacarepaguá (SBJR) e o Aeroporto Campo de Marte (SBMT), a Concessionária deverá realizar todas as adequações necessárias para que os aeroportos se adequem, sem restrição aos requisitos regulamentares de projeto para: código de referência 2B; pista de aproximação de não-precisão, tanto para operações diurnas quanto noturnas, até o fim da Fase 1B do contrato de concessão, a qual prevê os investimentos obrigatórios iniciais nos aeroportos;
 - c) A Fase 1B dos contratos, a qual prevê os investimentos obrigatórios iniciais nos aeroportos, descrita no Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), deverá ter prazo máximo de 36 meses contados a partir da data de eficácia dos contratos;
 - i. Caso as adequações da infraestrutura decorrentes das diretrizes aqui expostas demandem a construção de nova Pista de Pouso e Decolagem, essa deverá estar concluída e operacional em até 60 meses, contados da data de eficácia do contrato.
 - d) Para o dimensionamento dos terminais de passageiros e infraestruturas associadas dos aeroportos abaixo especificados, deverá ser considerada, para fase inicial de investimentos (1B dos contratos), demanda equivalente a 1,3 vezes a quantidade de assentos da maior aeronave que operar no aeroporto (ou total de assentos, em caso de simultaneidade):

- i. Aeroporto de Uberaba (SBUR); Aeroporto de Altamira (SBHT); Aeroporto de Corumbá (SBCR); Aeroporto de Carjás (SBCJ); Aeroporto de Ponta Porã (SBPP)
 - e) Concessionária deverá realizar todas as adequações necessárias para que, nos aeroportos Classes III e IV, conforme RBAC 153, sejam processados passageiros via pontes de embarque, de acordo com critérios mínimos a serem definidos pela Anac; e
 - f) A eventual adoção de Proposta Apoiada não deve abarcar os investimentos obrigatórios iniciais.
11. Também foi definido que as Contribuições ao Sistema sigam a seguinte sistemática:
 - a) Estabelecer, como condição para a eficácia dos contratos de concessão, que as adjudicatárias ou concessionárias deverão pagar, a título de Contribuição Inicial, 50% (cinquenta por cento) do Valor Presente Líquido (VPL) do fluxo de caixa livre de cada bloco de aeroportos, antes da incidência de qualquer contribuição ao sistema, conforme apurado nos EVTEAs selecionados no âmbito do Edital de Seleção nº 1/2021, de 26 de julho de 2021;
 - b) A Contribuição Variável corresponderá ao percentual sobre a totalidade da receita bruta da Concessionária necessário a que o VPL do projeto, após o pagamento da Contribuição Inicial, se torne zero;
 - c) A primeira Contribuição Variável deverá ter como base a receita bruta referente ao quinto ano-calendário completo da concessão, contado a partir da Data de Eficácia do Contrato. A partir de então, as alíquotas deverão ser linearmente crescentes nos 5 (cinco) anos subsequentes, sendo as demais parcelas anuais calculadas a partir do percentual de contribuição variável definida.
12. Foi definido que devem constar em documentos jurídicos (minutas de edital e contrato) que, conforme premissas apresentadas pelo Ministério da Infraestrutura nos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental, não foram considerados para cálculo dos valores mínimos de outorga o acesso ao benefício do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (REIDI), instituído pela Lei nº 11.488/2007. Por esta razão, os proponentes não deverão considerar em seus lances o acesso ao supramencionado benefício. Também devem constar nesses documentos jurídicos que não foram considerados nos fluxos de caixa livres dos aeroportos o acesso aos benefícios instituídos pela

Medida Provisória nº 2.199, de 24 de agosto de 2001, alterada pela Lei nº 13.799, de 3 de janeiro de 2019.

13. Definiu-se que a comprovação do pagamento dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental, do custeio dos programas de adequação do efetivo da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero) e do custo associado à condução da sessão pública do leilão seja feita pela adjudicatária ou concessionária de cada bloco de aeroportos, como condição prévia à assinatura do Contrato de Concessão.
14. Ademais, devem ser considerados os valores a seguir, relativos ao custeio dos programas de adequação do efetivo da Infraero, de que trata o item anterior:
 - a) Bloco RJ/MG (SBRJ, SBJR, SBUL, SBMK e SBUR): R\$ 227.774.680,20;
 - b) Bloco SP/MS/PA (SBSP, SBMT, SBCG, SBCR, SBPP, SBSN, SBMA, SBCJ e SBHT): R\$ 1.670.899.928,12; e
 - c) Bloco Norte II (SBBE, SBMQ): não considerar valores relativos ao custeio dos programas de adequação do efetivo da Infraero.
15. Com relação ao ressarcimento dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental, devem ser considerados os seguintes valores:
 - a) Bloco RJ/MG (SBRJ, SBJR, SBUL, SBMK e SBUR): R\$ 18.611.174,88;
 - b) Bloco SP/MS/PA (SBSP, SBMT, SBCG, SBCR, SBPP, SBSN, SBMA, SBCJ e SBHT): R\$ 32.599.851,83; e
 - c) Bloco Norte II (SBBE, SBMQ): R\$ 8.813.893,26.
16. Também estabeleceu-se como requisito de habilitação técnica no leilão a presença de operador aeroportuário vinculado aos licitantes, além de eventuais outros condicionamentos a serem previstos no edital, sendo certo, porém, que caso a vinculação se dê por participação societária, esta deverá ser de no mínimo, 15% (quinze por cento) no consórcio licitante. Além disso, o requisito mínimo de habilitação técnica do operador aeroportuário observará os seguintes valores mínimos para processamento de passageiros de transporte aéreo, em um único aeroporto, em pelo menos um dos últimos cinco anos:
 - a) Bloco SP/PA/MS: 5 milhões;
 - b) Bloco Norte II: 1 milhão; e
 - c) Bloco RJ/MG: 5 milhões.

17. Ressaltou-se que a operação dos serviços de navegação aérea não será concedida à exploração da iniciativa privada em qualquer dos aeroportos referenciados pelo Decreto n. 10.635 de 22 de fevereiro de 2021.
18. Os itens acima relatados foram plenamente incorporados aos documentos jurídicos que se submetem à consulta pública, os quais contemplam, de início, alterações regulatórias propostas por esta ANAC, e todos os aspectos advindos dos estudos e das diretrizes emanadas pelo formulador de políticas públicas do setor, compondo a modelagem a ser apresentada, nesta etapa, à discussão pública.
19. Dito tudo isso, destaca-se que o processo indutor das concessões dessa 7ª Rodada foi submetido à apreciação da Diretoria Colegiada da ANAC, nos termos da Nota Técnica nº 17/2021/SRA, de 16 de setembro de 2021, tendo sido aprovada na 17ª Reunião Deliberativa, realizada em 21 de setembro de 2021, e submetido à presente consulta pública.
20. É o sucinto histórico.

III – DA PROPOSTA

21. A partir dos estudos técnicos mencionados, das diretrizes de política pública estabelecidas para o processo, e das melhores práticas observadas em outros processos de concessão, desta Agência e de outros setores de infraestrutura, notadamente a 6ª Rodada de Concessão, foram formatadas as regras que deverão reger o certame e a relação contratual entre a ANAC e os futuros concessionários, conforme passa-se a descrever, ressaltando-se as principais reformas nos documentos jurídicos.

III.1. Do Edital

22. Metodologicamente, o Edital está organizado em preâmbulo e 8 capítulos, assim apresentados:
 - I. Preâmbulo;
 - II. Das disposições iniciais;
 - III. Da comissão especial de licitação;
 - IV. Da participação no leilão;

- V. Da documentação;
 - VI. Das etapas do leilão;
 - VII. Do contrato de concessão;
 - VIII. Das penalidades, e
 - IX. Das disposições finais.
23. A minuta de Edital mantém a referida estrutura com alguns ajustes pontuais de redação para melhor compreensão do conteúdo das cláusulas, bem como alterações nos capítulos ora especificados.

III.1.1 Das disposições iniciais

a) Do Acesso ao Edital

24. Foram realizados os devidos ajustes nas menções ao sítio eletrônico da ANAC, tendo em vista a migração para o Portal gov.br, não apenas nessa Seção, mas ao longo de todo o Edital e seus Anexos.

b) Dos esclarecimentos ao Edital

25. O item 1.12 passa a especificar não apenas a data, mas também o horário limite das 18 horas para o envio de pedido de esclarecimentos ao Edital.

c) Da impugnação ao Edital

26. Foram realizados ajustes necessários a que se privilegie o meio eletrônico de apresentações de eventuais impugnações ao Edital, em consonância com a evolução e alargamento do uso de meios digitais.

III.1.2 Da Documentação

a) Da Garantia da Proposta

27. Promoveu-se ajuste no item 4.14.3 para dispensar a necessidade de que a via do beneficiário, em caso de caução em dinheiro, conste necessariamente no 1º

Volume dos documentos apresentados, tal qual realizado nas minutas que instruem a relicitação de São Gonçalo do Amarante e Viracopos.

III.1.3 Das Etapas do Leilão

a) Da Apresentação dos Documentos

28. Na esteira das modificações realizadas especialmente na última rodada de concessões, para adaptação ao novo paradigma de desburocratização e minimização do uso do papel, inclui-se expressamente no item 5.6.1 a necessidade de que as assinaturas eletrônicas estejam em conformidade com o processo de certificação disponibilizado pela Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira (ICP-Brasil), visando assegurar sua autenticidade, integridade e validade jurídica.

III.2. Da Minuta do Contrato de Concessão e Anexos

29. A fim de facilitar a compreensão das novas propostas e deixar claro como cada aspecto da modelagem foi estruturado, opta-se pela exposição das alterações efetuadas agrupadas segundo sua temática, conforme a seguir:
- a) Alterações relacionadas a Informações e Contabilidade;
 - b) Alterações relacionadas à Regulação Econômica; e
 - c) Alterações relacionadas a Investimentos, Obras e Qualidade de Serviços.
30. Não obstante, vale ressaltar que a estrutura do Contrato se manteve muito semelhante à das rodadas anteriores, sendo organizada sistematicamente em dezesseis capítulos, a seguir nominados:
- I. Das disposições iniciais;
 - II. Do objeto;
 - III. Dos direitos e deveres;
 - IV. Da remuneração da concessionária;
 - V. Da alocação dos riscos;
 - VI. Do equilíbrio econômico-financeiro;

- VII. Da fiscalização;
 - VIII. Das penalidades;
 - IX. Da subcontratação;
 - X. Da transferência da concessão e do controle societário;
 - XI. Da utilização de espaços no complexo aeroportuário;
 - XII. Da intervenção;
 - XIII. Da extinção da concessão;
 - XIV. Dos bens da concessão;
 - XV. Das consultas aos usuários;
 - XVI. Das disposições finais.
31. Além disso, também permanecerão seus sete Anexos, sem maiores alterações de forma e com os ajustes de conteúdo que serão expostos ao longo da presente Nota Técnica.

III.2.1. Das alterações relacionadas a informações e contabilidade

a) Das Informações

32. Conforme melhoria regulatória inserida na relicitação do Aeroporto de Natal/RN, foi incluída a obrigatoriedade de disponibilização de hardwares e softwares a fim de controlar as informações aeroportuárias. Em especial, destaca-se revisão normativa, atualmente em fase de estudos pela SRA, que visa melhorar o processo de troca de informações entre empresas aéreas, aeroportos e a ANAC, na qual é provável a utilização da tecnologia blockchain. Dada tal tecnologia, é importante a construção de um nó da rede pela Concessionária, a fim de otimizar a solução adotada.

b) Do Capital Social

33. A metodologia para definição do capital social mínimo, bem como o prazo de integralização, foi mantida em relação à sexta rodada.
34. O valor a ser subscrito considera (i) o valor ofertado a título de contribuição inicial (inclusive o ágio); (ii) o custeio de programas de adequação do efetivo da INFRAERO (PDV); (iii) o pagamento à empresa encarregada pela realização dos

- estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental (EVTEA); (iv) a remuneração à entidade organizadora do leilão; e (v) 20% (vinte por cento) do valor dos investimentos obrigatórios previstos para os primeiros 60 (sessenta) meses.
35. Já o valor a ser integralizado no início da concessão considera (i) o valor da contribuição inicial mínima (e não o valor ofertado pelo licitante, que integra o valor da subscrição); (ii) somente um décimo de 20% (vinte por cento) do valor dos investimentos obrigatórios previstos para os primeiros 60 (sessenta) meses; e (iii) os demais valores inclusos no cálculo da subscrição.
 36. Após a conclusão dos investimentos previstos na seção 7 do Anexo 2 – Plano de Exploração Aeroportuária, a concessionária poderá manter seu capital social subscrito e integralizado nos valores previstos pelo item 3.1.58.1. Dessa forma, caso a Concessionária conclua esses investimentos dentro do prazo contratualmente previsto não será necessário aportar todo o capital inicialmente previsto no item 3.1.57, eis que passam a vigorar os valores previstos em 3.1.58.1.
 37. Vale lembrar que os valores previstos na cláusula 3.1.58.1 não consideram eventual ágio ofertado pelo licitante, permitindo que as Concessionárias optem pela melhor estratégia de financiamento da concessão.

III.2.2 - Das alterações relacionadas à regulação econômica

38. Foram trazidas propostas de alterações que afetam o Capítulo XI do Contrato de Concessão, que trata da utilização de espaços no complexo aeroportuário, e os Anexos 4 e 5, que tratam das tarifas e do fluxo de caixa marginal. Com relação às alterações relacionadas às tarifas, cumpre registrar que essas refletem aquelas promovidas no processo de relicitação do Aeroporto de Viracopos/SP, cuja redação dos documentos jurídicos foi oportunamente aprovada pelo Colégio de Diretores desta Agência.
39. Adicional e inicialmente, foram necessárias alterações pontuais nos Capítulos IV e VI para refletir os aeroportos abrangidos e o calendário previsto para a 7ª rodada.

a) Das Receitas Tarifárias

40. A regulação tarifária segue o mesmo modelo da 6ª rodada. Para os aeroportos com mais de 1 milhão de passageiros processados em 2019, recomenda-se a tabela de Receita Teto por passageiro oriunda da Portaria ANAC nº 3.642/SRA, de 09/12/2020, com exceção do Aeroporto de Congonhas, para o qual se propõe majorar a Receita Teto para o mesmo nível de Manaus:

Tabela 1 - Receita Teto por Passageiro (RT)

Código ICAO	Aeroporto	RT (R\$)
SBBE	Belém	39,9417
SBCG	Campo Grande	33,0123
SBSP	Congonhas	43,5519
SBRJ	Santos-Dumont	41,9602
SBUL	Uberlândia	33,8813

41. O mesmo critério é aplicado para a definição de para quais aeroportos é requerido o envio do relatório de consulta previamente à implementação das propostas de alteração tarifária.
42. A majoração da receita-teto de Congonhas tem por objetivo permitir uma remuneração mais compatível com a atratividade do aeroporto.
43. A definição das receitas teto hoje vigentes é oriunda da edição da Resolução ANAC nº 508, de 14/03/2019, e Portaria ANAC nº 1040/SRA, de 03/04/2019. Na ocasião, para a conversão do modelo regulatório aplicável à Infraero de tarifas-teto para receita-teto, foram adotadas informações de receita e de movimento de aeronaves e passageiros do período entre 2014 e 2017.
44. Devido às características de movimento histórico de Congonhas, resultou, para esse aeroporto, no menor valor de receita-teto entre os aeroportos previamente classificados como de Categoria 1. Esse resultado foi adequado para o objetivo da ocasião, que foi de permitir maior flexibilidade de tarifação para a Infraero, sem implicar em aumento dos níveis tarifários.

45. Entretanto, essa premissa não é vinculante para o processo de concessão. Ao contrário, verifica-se que, diante da atratividade e saturação do aeroporto, os níveis tarifários relativamente baixos agravam os problemas de alocação da infraestrutura, como pôde ser observado no processo de distribuição de slots resultante do encerramento das operações da Avianca Brasil.
46. Assim, propõe-se equiparar a Receita Teto de Congonhas àquela de maior valor entre os aeroportos constantes na Portaria ANAC nº 3.642/SRA, de 09/12/2020, ou seja, a de Manaus.

b) Da Revisão dos Parâmetros da Concessão - RPC

47. Similarmente ao adotado nos contratos da 6ª rodada, propõe-se a fixação dos períodos de realização da Revisão dos Parâmetros da Concessão referentes à atualização do Fator X e à definição da Taxa de Desconto do Fluxo de Caixa Marginal.
48. Assim, propõe-se que a primeira RPC da Taxa de Desconto ocorra em 2029, para aplicação no período entre 2030 e 2034, e as demais RPCs, a cada 5 anos. Para o Fator X, propõe-se a primeira definição ocorra na RPC de 2034 e sua aplicação seja realizada no reajuste de dezembro do mesmo ano.

c) Vedação a cobranças por serviços não solicitados

49. Em complementação às regras envolvendo a cessão de áreas e a prestação de atividades operacionais, foram propostas cláusulas, no Capítulo XI do Contrato e no Anexo 4, especificando que o aeroporto não pode impor serviços não solicitados pelos usuários.
50. Essa proposta é decorrente da atuação da ANAC na mediação de conflitos envolvendo remuneração por áreas e atividades, ao observar que ocasionalmente aeroportos se valem de assimetrias de poder de mercado para tentar impor a usuários cobranças por serviços não solicitados, em especial no tocante à movimentação de cargas.

51. Embora o princípio de vedação a cobranças por serviços não solicitados já seja adotado pela ANAC na mediação de conflitos, considerou-se conveniente explicitá-lo no Contrato para evitar futuros conflitos.
52. Adicionalmente, conforme pode ser observado no Relatório do Ministro Bruno Dantas do Tribunal de Contas da União relativo ao TC 024.768/2017-0, agências reguladoras são auditadas no tocante a sua atuação diante de situações em que o provedor da infraestrutura exerce poder de mercado e realiza cobranças de forma compulsória por serviços prestados, mas não solicitados pelos usuários.
53. Complementarmente, para evitar o comportamento *free-rider*, foi permitida a cobrança relativa aos custos incorridos pelo aeroporto com operações que não utilizem a infraestrutura instalada de movimentação de cargas, desde que observada as regras de consulta aos usuários, incorporadas nesse Contrato, a fim de promover maior transparência e comunicação entre aeroporto e usuários.

d) Da regulação da tarifa de pouso e permanência de voos cargueiros

54. Com a substituição das tarifas-teto de embarque, conexão, pouso e permanência por um teto de receita regulada média, já adotada desde a 5ª rodada, constatou-se que podem ocorrer dúvidas acerca da remuneração para operações excluídas do cálculo da Receita regulada (a exemplo das operações exclusivamente cargueiras, voos de serviço, alternados e de retorno).
55. Assim, propõe-se que a Seção 2 do Anexo 4 passe a dispor que as tarifas dessas operações devem ser iguais ou inferiores àquelas incidentes sobre operações sujeitas à Receita Regulada.
56. Esse conceito já estava abarcado pela vedação de critérios discriminatórios na definição da tarifação, apresentada no Capítulo 4 do Contrato. Entretanto, considera-se conveniente explicitá-lo.

e) Sistemática de cobrança de tarifas e prevenção de inadimplência

57. Nos últimos anos, a ANAC tem recebido manifestações de diversos aeroportos a respeito da inadimplência de usuários. Além disso, alguns aeroportos têm

estudado a adoção de instrumentos adicionais de prevenção da inadimplência, como a adesão a serviços de proteção ao crédito e a exigência de pagamento de tarifas “à vista”.

58. Tendo em vista que o risco de inadimplência não é alocado ao Poder Concedente, é importante que o arcabouço regulatório permita que as Concessionárias disponham dos meios adequados para reduzi-lo.
59. Assim, propõe-se no Anexo 04 que, em caso de inadimplência, o operador do aeroporto possa exigir o pagamento das tarifas de embarque, conexão, pouso e permanência previamente ao pouso da aeronave. A intenção não é, obviamente, prever a possibilidade de negativa ao pouso da aeronave, visto que esta hipótese violaria regulamentos de segurança, mas prever o estabelecimento de sistemática de cobrança em que o faturamento dos voos e a data de vencimento das faturas sejam prévios às operações e baseada em suas estimativas.

f) Auditoria Independente sobre a Receita Regulada

60. No que tange à regulação tarifária, propõe-se extinguir a exigência de Parecer específico de auditoria independente sobre a memória de cálculo da Receita por Passageiro e Receita Teto por Passageiro, tendo em vista a redundância com as disposições da Resolução nº 522, de 18/07/2019, em seu Anexo XIII.

g) Atualização de legislações

61. Foram retiradas as menções ao Adicional do Fundo Nacional de Aviação Civil, que era aplicado às tarifas de embarque internacional e que foi extinto pela Lei nº 14.034, de 05/08/2020, a partir de 01 de janeiro de 2021, e ao Decreto nº 89.121, de 06/12/1983, revogado pelo Decreto nº 10.512, de 07/10/2020.

h) Taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal

62. Para a definição da Taxa de Desconto do Fluxo de Caixa Marginal da 7ª rodada de concessões, propõe-se aplicar a fórmula paramétrica consolidada por ocasião

das Revisões dos Parâmetros da Concessão – RPCs e aplicada na 6ª rodada de concessões e nas relicitações dos Aeroportos de São Gonçalo do Amarante e Campinas:

$$TDFCM = \frac{1 + SELIC + 5,076\%}{1 + \pi} - 1, \quad \text{em que:}$$

TDFCM – Taxa de Desconto do Fluxo de Caixa Marginal

SELIC – Média aritmética da SELIC no período compreendido entre julho de 2016 e junho de 2021

IPCA – Média aritmética da variação percentual anual do IPCA entre julho de 2016 e junho de 2021

63. Assim, considerando o período de 60 meses compreendido entre julho de 2016 e junho de 2021, as médias aritméticas foram de 6,72% para a SELIC e 4,25% para a variação percentual anual do IPCA, conforme Memória de Cálculo (SEI 6112407), resultando em uma Taxa de Desconto do Fluxo de Caixa Marginal de 7,24%:

$$TDFCM = \frac{1 + 6,72\% + 5,076\%}{1 + 4,25\%} - 1 = 7,24\%.$$

III.2.3 – Das alterações relacionadas a Investimentos, Obras e Qualidade de Serviços

64. Para fins de elaboração da minuta de Contrato de Concessão da 7ª rodada, a seguir são apresentadas as adequações propostas em relação ao contrato de concessão da 6ª rodada de concessões, no que tange aos aspectos relacionados a investimentos, obras e qualidade de serviço.
65. Ressalta-se que a regulação de infraestrutura aeroportuária tem por objetivo garantir a adequada prestação de serviços aos usuários, por meio do estabelecimento de especificações, parâmetros mínimos de dimensionamento e de atendimento aos padrões de qualidade de serviço. Entende-se que, ao se buscar uma regulação menos interventiva, que preza pelos resultados esperados e não

pela forma de obtê-los, promovem-se soluções mais eficientes e inovadoras para a infraestrutura aeroportuária.

66. Assim, se por um lado há maior flexibilidade na forma do investimento, ficando a cargo da Concessionária a decisão e a definição das obras, deve-se, por outro lado, fortalecer os resultados requeridos, sob pena de uma má definição dos parâmetros de desempenho comprometer a regulação.
67. Outrossim, as alterações ora apresentadas permitirão à Agência uma melhor atuação no acompanhamento e fiscalização dos investimentos, obras e qualidade dos serviços prestados nos aeroportos brasileiros.
68. As alterações propostas com relação ao contrato da 6ª rodada são as mesmas já propostas para a minuta do Contrato de Concessão do Aeroporto Internacional da Campinas, a saber:
 - a) Exclusão do duplo controle regulatório em relação a pontes de embarque para os aeroportos (no presente caso, para os aeroportos enquadrados na Faixa 3);
 - b) Aprimoramento do cômputo do resultado do IQS “Atendimento em Ponte de Embarque”;
 - c) Aprimoramento dos IQS da categoria de tempo de espera nas filas de inspeção de segurança;
 - d) Monitoramento dos sistemas de processamento e restituição de bagagens no âmbito da avaliação do nível de serviço;
 - e) Aprimoramento do IQS “Percentual do tempo de disponibilidade de elevadores, escadas e esteiras rolantes”;
 - f) Aprimoramento dos IQS da Pesquisa de Satisfação dos Passageiros (PSP); e
 - g) Alteração do formato das curvas de bonificação e de decréscimo do Fator Q.
69. A fundamentação destas alterações já se encontra devidamente registrada nos itens 7.150 a 7.185 e 7.189 a 7.283 da Nota Técnica nº 15/2021/SRA (SEI 6112383).

Cabe dizer, que dessa fundamentação houve somente a mudança da base de dados utilizada para o cômputo dos valores de referência dos IQS, mantendo metodologia de cálculo, de forma a se adequar às especificidades dos aeroportos da 7ª rodada, conforme será demonstrado mais adiante.

70. A proposta de modelagem com essas alterações recomendadas foi aprovada pela Diretoria Colegiada, durante a 16ª Reunião Deliberativa da ANAC, para fins de submissão à consulta pública as minutas de edital e de contrato e dos EVTEA relacionados à relicitação de Viracopos, nos termos do voto do Diretor Relator (SEI 6123637). Ressalte-se que, no âmbito da modelagem proposta para fins de investimentos, obras e qualidade de serviço, não houve acatamento em alguns aspectos, culminando na exclusão dos itens 7.2.1, 7.4, 22 e 36 do PEA, e B-05 e C01 do Anexo de Penalidades, o que foi obedecido no Contrato 7ª rodada.
71. Além dessas alterações, para os Contratos de Concessão da 7ª rodada, propõe-se também as seguintes alterações com relação ao Contrato da 6ª rodada:
 - i. Ajuste na definição de PNAE constante do Anexo 2;
 - ii. Inclusão de contribuições das empresas aéreas e suas associações;
 - iii. Inclusão de equação para o cálculo do percentual de passageiros em posições próximas, para os aeroportos da Faixa 2;
 - iv. Adequação das penalidades do IQS ponte de embarque aos aeroportos da 7ª rodada;
 - v. Substituição do indicador de Acessibilidade;
 - vi. Adequação dos valores de referência dos IQS da categoria de tempo de espera nas filas de inspeção de segurança aos aeroportos da 7ª rodada;
 - vii. Adequação dos valores de referência da PSP para os aeroportos da 7ª rodada;
 - viii. Inclusão de indicadores de fila de inspeção na PSP para aeroportos da Faixa 2;
 - ix. Inclusão de regras para os casos de invalidação dos IQS;

- x. Exclusão do caráter vinculativo do Plano de Ação; e
 - xi. Exclusão das obrigações relacionadas a ações e intervenções imediatas no âmbito do Anexo 7.
72. A seguir, são apresentadas as justificativas para cada uma das questões supramencionadas..

i. Ajuste na definição de PNAE constante do Anexo 2

73. Atualmente a definição de PNAE replica o conteúdo da Resolução ANAC n.º 280/2013, contudo, considerando que referido normativo está em processo de revisão, optou-se por alterar a definição de forma que esta possa acompanhar alteração futura, evitando qualquer descompasso com normativo da ANAC que futuramente esteja em vigor.

ii. Inclusão de contribuições das empresas aéreas e suas associações

74. Em 12 de agosto de 2021, foi encaminhado para esta Agência documento contendo as contribuições das empresas aéreas e suas associações para a sétima rodada de concessões (SEI 6076345). Cabe dizer que este documento é resultado de um trabalho que se iniciou em 2020, quando a as empresas aéreas se reuniram com a ANAC para levar as suas contribuições aos elementos de entrada dos EVTEAS para a 7ª rodada. Ao longo de vários meses, foram promovidas discussões entre as partes, visando contribuir para o aprimoramento dos contratos de concessão (mais informações, ver processo 00058.043559/2021-00).
75. Os seguintes itens foram alterados/ incluídos, em relação ao Contrato da 6ª rodada, como resultado do acolhimento de algumas contribuições das empresas aéreas e suas associações:

a) Alteração do prazo do PGI

76. No Contrato da 6ª rodada, a ANAC define que o PGI deve ser apresentado à Agência em até 12 meses a partir do início do contrato. Entretanto, as empresas aéreas acreditam que esse não é um tempo suficiente para permitir um

planejamento adequado e consulta entre a Concessionária e seus usuários. Assim, estendeu-se o prorrogou o prazo para a apresentação do PGI para 24 meses.

b) Inclusão de item sobre área de triagem e/ou conexão de bagagens

77. As empresas aéreas solicitam que seja dada maior atenção a esse aspecto da infraestrutura aeroportuária, pois trata-se de uma atividade dinâmica e de intensa movimentação, com a necessidade de espaço apropriado para atividade de conexão e triagem de bagagens e cargas.
78. Segundo essas empresas, à medida que expandem suas operações, novos equipamentos são incorporados à frota e passam a operar em aeroportos estratégicos. Consequentemente, toda a infraestrutura aeroportuária sente tais reflexos, afetando diretamente a atividade relativa ao fluxo de bagagens e cargas, principalmente em se tratando de aeroportos com expressiva conectividade.
79. Nesse sentido, as empresas aéreas julgam ser necessário o planejamento e disponibilização de áreas apropriadas para triagem e/ou conexão de bagagens e cargas, bem como a otimização dos fluxos dos equipamentos de apoio em torno das aeronaves durante o procedimento de operação em solo.

c) Inclusão de item sobre sinalização

80. Segundo as empresas aéreas, para garantir a conectividade durante a hora pico, diminuindo o *minimum connecting time* (MCT), de forma a otimizar a infraestrutura do terminal, deve-se levar em conta o perfil do passageiro/aeroporto – se negócios ou lazer.
81. Dessa forma, entende-se que as áreas comerciais representam uma importante fonte de receita para os aeroportos. Contudo, não se pode esquecer que o principal objetivo do aeroporto é viabilizar o transporte de passageiros de forma célere e eficiente. Assim, as empresas aéreas destacam a importância de que as áreas comerciais estejam disponíveis como uma alternativa de serviços e conveniência para o passageiro, mas sem a criação de obstáculos que tornem os fluxos mais

complexos apenas com a finalidade de aumentar as oportunidades de consumo em detrimento da experiência do passageiro.

82. Nesse sentido, as empresas aéreas julgam ser necessário que a sinalização para os passageiros seja clara e objetiva, obedecendo uma ordem de hierarquia em que as necessidades operacionais do aeroporto prevaleçam sobre as comunicações comerciais.

Quadro 1 – Inclusão de contribuições das empresas aéreas e suas associações

Contrato da 6ª rodada	Proposta Contrato da 7ª rodada
PEA	PEA
-	5.9.1 A sinalização deverá obedecer a uma ordem hierárquica, tendo preferência as necessidades operacionais em relação às comunicações comerciais.
-	5.11 As áreas de triagem e/ou de conexão de bagagens e cargas devem ser adequadamente dimensionadas buscando a otimização dos fluxos dos equipamentos de apoio, de maneira adequada aos procedimentos de operação em solo
8.2 A Concessionária deverá apresentar à ANAC o primeiro Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI) para cada aeroporto do Bloco, considerando todo o período da concessão, em até 12 (doze) meses a partir da data de eficácia do Contrato.	8.2 A Concessionária deverá apresentar à ANAC o primeiro Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI) para cada aeroporto do Bloco, em até 24 (vinte e quatro) meses a partir da data de eficácia do Contrato.

iii. Inclusão da equação para o cálculo do percentual de passageiros em posições próximas, para os aeroportos da Faixa 2

83. O Contrato da 6ª rodada não contempla a metodologia a ser aplicada para o cálculo do processamento de passageiros em posições próximas, o que gera dúvidas para a Concessionária sobre quais passageiros devem ser incluídos nesse cálculo. Por exemplo, passageiros que tenham sido transportados em aeronaves cujas características físicas impeçam a operação em pontes de embarque devem ser incluídos nesse cômputo?
84. Nesse sentido, no decorrer da gestão dos contratos de concessão, verificou-se a necessidade de estabelecer e padronizar quais expurgos poderiam ser

considerados no cálculo do percentual de passageiros em posições próximas. Desse modo, propõe-se a inclusão da equação desse cálculo para os Contratos da 7ª rodada, de maneira a tornar mais claro e transparente o entendimento da ANAC com relação ao que deve ser considerado, para fins de atendimento do nível de serviço pela Concessionária.

Quadro 2 – Inclusão da equação para o cálculo do percentual de passageiros em posições próximas, para os aeroportos da Faixa 2

Contrato da 6ª rodada	Proposta Contrato da 7ª rodada
PEA	PEA
<p>6.7.1 A partir do início da Fase II de execução do Contrato de Concessão, observando-se os termos do Apêndice A, O percentual mínimo de passageiros processados em posições próximas (ponte de embarque) no período de um ano civil não deverá ser inferior a:</p> <p>6.7.1.1 Para aeroportos enquadrados na Faixa 2: 70% (setenta por cento) da movimentação total de passageiros processados em terminais de passageiros.</p>	<p>6.7.1 A partir do início da Fase II de execução do Contrato de Concessão, para aeroportos enquadrados na Faixa 2, o percentual mínimo de passageiros processados em posições próximas (ponte de embarque) no período de um ano civil não deverá ser inferior a 70% (setenta por cento) da movimentação total de passageiros processados em terminais de passageiros.</p> <p>6.7.1.1 O percentual de passageiros em posições próximas (pontes de embarque) será calculado conforme a equação:</p> $\%P = \frac{P}{T - X - Y - Z} \times 100$

iv. Adequação das penalidades do IQS ponte de embarque aos aeroportos da 7ª rodada

85. Para os aeroportos enquadrados na Faixa 3 é exigido o atendimento em pontes de embarque, conforme valores de referência estabelecidos na Tabela 2 do Apêndice

B do PEA. Contudo, alguns aeroportos da 7ª rodada podem apresentar dificuldade em atender essa exigência, tomando em conta a infraestrutura atualmente estabelecida, havendo a necessidade de realizar investimentos e obras no âmbito da Fase I-B, para que seja possível o atendimento dos valores padrões de qualidade determinados no contrato.

86. Dessa forma, de modo que esses aeroportos não sejam penalizados de maneira indevida, propõe-se que o dispositivo de reincidência de baixo desempenho na qualidade de serviço seja somente aplicado a partir de período posterior ao término da Fase I-B.

Quadro 3 – Adequação das penalidades do IQS ponte de embarque aos aeroportos da 7ª rodada

Contrato da 6ª rodada	Proposta Contrato da 7ª rodada
PEA – Apêndice B	PEA – Apêndice B
-	9.4 A reincidência de baixo desempenho na qualidade de serviço descrita no item 9 somente poderá ser constatada para o IQS “atendimento em ponte de embarque”, a partir de período posterior ao término da Fase I-B.

v. Substituição dos indicadores de acessibilidade

87. No Contrato da 6ª rodada, a qualidade dos serviços prestados aos passageiros com necessidade de assistência especial (PNAE) é monitorada por meio de quatro IQS, a saber: (i) percentual mínimo de atendimento de embarque, avisados previamente, com tempo inferior a 30 minutos; (ii) percentual mínimo de atendimento de embarque, sem aviso prévio, com tempo inferior a 35 minutos; (iii) percentual mínimo de atendimentos de desembarque, avisados previamente, com tempo inferior a 30 minutos; (iv) percentual mínimo de atendimentos de desembarque, sem aviso prévio, com tempo inferior a 35 minutos.
88. Porém, o monitoramento da qualidade dos serviços ao PNAE por meio desses indicadores não tem se mostrado efetivo, pelos seguintes motivos principais: (i) o indicador abrange somente os PNAE que necessitam de assistência quanto ao acesso da aeronave; (ii) o indicador não abrange outros aspectos que o PNAE

- necessita (ii) não cria um incentivo efetivo de melhoria para esses usuários por parte da Concessionária; (iii) a matéria já é prevista na Resolução ANAC nº 280/2013.
89. Com relação ao primeiro motivo, o universo do PNAE engloba não somente os passageiros que necessitam de assistência para o acesso à aeronave, mas outros como, por exemplo, os passageiros com deficiência visual ou auditiva. Dessa forma, o resultado do IQS não é capaz de mostrar se a Concessionária está adotando as medidas necessárias para assegurar a qualidade dos serviços prestados ao universo total dos PNAEs, e não somente dos que necessitam de assistência para o acesso à aeronave.
90. O segundo motivo diz respeito ao fato de que o indicador não abrange outros aspectos que o PNAE necessita. Por exemplo, passageiros com deficiência visual e auditiva necessitam de sinalização e orientação no terminal adaptadas a sua situação, aspectos não captáveis pelos IQS mencionado.
91. Outro ponto que cabe trazer, o terceiro motivo, é que há uma convergência de responsabilidades entre a empresa aérea e a Concessionária. Esta é responsável por disponibilizar as pontes de embarque e aquela também pode fornecer a operação de equipamentos de ascenso e descenso ou rampa. Essa convergência de responsabilidades enfraquece a geração de incentivos por parte dos IQS para a Concessionária, no tocante à melhoria da qualidade para os PNAE.
92. Por fim, a Resolução ANAC 280/2013, em seu art. 20, regula a questão do PNAE que necessita de assistência para acesso à aeronave. Desse modo, a exclusão desses IQS não gera desincentivo à Concessionária em atender esse PNAE específico, que tem dificuldade em acessar a aeronave, dado que a referida Resolução regula a matéria em questão.
93. Diante do exposto, propõe-se a exclusão dos IQS relacionados a “Tempo de atendimento a passageiros com necessidades de assistência especial – PNAE” devido a sua pouca efetividade tanto para gerar incentivos de melhorias por parte da Concessionária para esses usuários, quanto para medir de fato a qualidade dos serviços prestados a eles.

94. Em contrapartida, propõe-se a inclusão de uma “Pesquisa de Acessibilidade”, a ser realizada pelos aeroportos enquadrados na Faixa 2 e 3. Nessa pesquisa, pretende-se analisar os seguintes aspectos: “sinalização e orientação no terminal considerando as necessidades dos PNAE”, “adequação do mobiliário, equipamentos e acessórios às necessidades dos PNAE”, “qualidade e adequação dos avisos e comunicados às necessidades dos passageiros PNAE”, “segurança e conforto da infraestrutura para atendimento à mobilidade dos PNAE”, “adequação dos sanitários para atendimentos aos PNAE”, e “atendimento do funcionário do aeroporto responsável por acessibilidade”.
95. Assim, entende-se que por meio da “Pesquisa de Acessibilidade”, há incentivos para que a Concessionária adote medidas de melhorias para os PNAEs, assim como um melhor monitoramento da qualidade dos serviços prestados a esses usuários por parte do regulador.

Quadro 4 – Substituição dos indicadores de acessibilidade

Contrato da 6ª rodada	Proposta Contrato da 7ª rodada
PEA – Apêndice B	PEA – Apêndice B
Tabela 1 – Indicadores de Qualidade de Serviço	Tabela 1 – Indicadores de Qualidade de Serviço Inclusão da Pesquisa de Acessibilidade
-	<p>Pesquisa de Acessibilidade</p> <p>47. As perguntas da Pesquisa de Acessibilidade, destinada a aferir a satisfação dos passageiros quanto aos aspectos de acessibilidade do aeroporto, deverão ser elaboradas no formato de questionários e serão aplicados próximo aos portões de embarque, através de entrevista direta ou por meio de ferramentas digitais. Os questionários deverão estar disponíveis nos idiomas Português, Espanhol e Inglês e qualquer outro grupo linguístico importante para o aeroporto.</p> <p>[...]</p>

	51. A partir da primeira Revisão dos Parâmetros da Concessão (RPC), os requisitos e a forma de realização da pesquisa poderão ser modificados, inclusive com a incorporação dos resultados ao cálculo do Fator Q.
PEA – Apêndice C	PEA – Apêndice C
Tabela 1 – Indicadores de Qualidade de Serviço	Tabela 1 – Indicadores de Qualidade de Serviço Inclusão da Pesquisa de Acessibilidade
	<p>Pesquisa de Acessibilidade</p> <p>22. As perguntas da Pesquisa de Acessibilidade, destinada a aferir a satisfação dos passageiros quanto aos aspectos de acessibilidade do aeroporto, deverão ser elaboradas no formato de questionários e serão aplicados próximo aos portões de embarque, através de entrevista direta ou por meio de ferramentas digitais. Os questionários deverão estar disponíveis nos idiomas Português, Espanhol e Inglês e qualquer outro grupo linguístico importante para o aeroporto.</p> <p>[...]</p> <p>16. A partir da primeira Revisão dos Parâmetros da Concessão (RPC), os requisitos e a forma de realização da pesquisa poderão ser modificados, inclusive com a incorporação dos resultados ao cálculo do Fator Q.</p>

vi. Adequação dos valores de referência dos IQS da categoria de tempo de espera nas filas de inspeção de segurança aos aeroportos da 7ª rodada

96. Com relação aos IQS de “Tempo de Espera nas filas de inspeção de segurança” para passageiros aguardando até 5 minutos, propõe-se adequação dos valores de referências dos Contratos da 6ª rodada, mantendo a metodologia de cálculo descrita nos itens 7.195 a 7.206 da Nota Técnica nº 15/2021/SRA (SEI 6112383).

97. Sugere-se que esses valores de referência sejam atualizados segundo a distribuição da demanda do Aeroporto de Santos Dumont, a partir da definição de hora-pico estabelecida no PEA, que considera a representatividade das 30 horas mais movimentadas. Com base nesse critério, então, para fins de atualização, foram calculados os valores de referência para o IQS de tempo de espera de 5 minutos.
98. Constatou-se que:
- a) O valor padrão do IQS “percentual de passageiros aguardando até 5 minutos” de 95,00% encontra-se subestimado para os canais de inspeção doméstico, observando as operações de Congonhas e Santos Dumont. Considerou-se, portanto, o valor padrão de 97,1% do Aeroporto de Santos Dumont, não sendo utilizado o valor alcançado no Aeroporto de Congonhas, de 97,3%, pois entende-se que poderia ser mais restritivo.
 - b) Para os canais de inspeção internacional, não há dados para o cômputo desse valor em virtude dos Aeroportos de Congonhas e Santos Dumont não operarem atualmente voos internacionais. Dessa forma, sugere-se que seja utilizado o mesmo valor de referência para o IQS dos canais de inspeção doméstico.

Quadro 5 - Adequação dos valores de referência dos IQS da categoria de tempo de espera nas filas de inspeção de segurança aos aeroportos da 7ª rodada

Contrato da 6ª rodada	Proposta Contrato da 7ª rodada
PEA – Apêndice B	PEA – Apêndice
Tabela 2 – Valores de referência para os Indicadores de Qualidade de Serviço	<p>Tabela 2 – Valores de referência para os Indicadores de Qualidade de Serviço</p> <p>Excluído o IQS “Percentual de passageiros aguardando até 15 minutos” [justificativa na Nota Técnica nº 15/2021/SRA (SEI 6112383)].</p> <p>Incluído os indicadores “percentual de passageiros domésticos aguardando até 5 minutos” e “percentual de passageiros internacionais aguardando até 5 minutos” [justificativa na Nota Técnica nº 15/2021/SRA (SEI 6112383)].</p>

	Atualizados os valores de referências para os novos indicadores.
--	--

vii. Adequação dos valores de referência da PSP para os aeroportos da 7ª rodada

99. Os valores inferior, padrão e superior dos IQS da PSP do Contrato da 6ª rodada foram construídos com base na performance dos aeroportos concedidos, considerando o período de janeiro de 2015 a dezembro de 2018.
100. Para a elaboração da presente minuta de Contrato, foi realizada uma análise comparativa entre esses valores e os resultados dos valores de referências obtidos utilizando a mesma metodologia do Contrato da 6ª rodada, mas acrescentando os dados dos IQS do ano de 2019 (logo, foi considerado o período de janeiro de 2015 a dezembro de 2019) e, para o valor padrão, ponderou-se as médias mensais pela movimentação do respectivo mês. Constatou-se que, estes indicadores da PSP têm performance superior ao que está atualmente estabelecido no Contrato da 6ª rodada.
101. Sendo assim, a manutenção dos valores estabelecidos no contrato da 6ª rodada para o da 7ª rodada pressupõe que a ANAC estaria exigindo um nível de qualidade inferior ao que os Aeroportos da 7ª rodada são capazes de oferecer. Dessa forma, propõe-se que os valores de referência da PSP para o contrato da 7ª rodada sejam aqueles obtidos do seguinte modo:
- a) Valor inferior: mínimo dos resultados históricos dos aeroportos concedidos até a 4ª rodada;
 - b) Padrão: média dos resultados históricos mensais ponderados pela movimentação de passageiros dos aeroportos concedidos até a 4ª rodada;
 - c) Valor superior: máximo dos resultados históricos dos aeroportos concedidos até a 4ª rodada.
102. Conforme já mencionado, foram utilizados os resultados dos indicadores do período compreendido entre janeiro de 2015 a dezembro de 2019, exceto para “conforto da área de embarque”. Isso se deve ao fato de a aferição desse indicador

ter se iniciado somente a partir de fevereiro de 2018. Desse modo, o período utilizado foi de fevereiro de 2018 a dezembro de 2019.

Quadro 6 – Adequação dos valores de referência da PSP para os aeroportos da 7ª rodada

Contrato da 6ª rodada	Proposta Contrato da 7ª rodada
PEA – Apêndice B	PEA – Apêndice B
Tabela 2 – Valores de referência para os Indicadores de Qualidade de Serviço	Tabela 2 – Valores de referência para os Indicadores de Qualidade de Serviço Alteração dos valores inferior, padrão e superior dos IQS da PSP Alteração dos valores de bônus e decréscimos nos indicadores da PSP, exceto “conforto acústico” [justificativa na Nota Técnica nº 15/2021/SRA (SEI 6112383)].

viii. Inclusão de indicadores de Inspeção de Segurança na PSP para aeroportos enquadrados na Faixa 2

103. No contrato da 6ª rodada, para os aeroportos enquadrados na Faixa 2, o item “Fila de Inspeção” é avaliado pelo enfoque do nível de serviço (infraestrutura). Objetiva, assim, avaliar se a área destinada para a formação de filas de inspeção de segurança está dimensionada para atender a demanda na hora pico. Contudo, somente pelo monitoramento do nível de serviço, não é possível avaliar se a inspeção de segurança está operacionalizada de maneira a minimizar o tempo de fila do passageiro.
104. Cabe dizer que, nos aeroportos enquadrados na Faixa 3, essa avaliação é realizada por meio do IQS “tempo de espera nas filas de inspeção de segurança”. Já nos aeroportos enquadrados na Faixa 2, como a qualidade é monitorada somente por indicadores subjetivos, pela Pesquisa de Satisfação dos Passageiros, verifica-se a necessidade de incluir algum tipo de monitoramento com vista a verificar se o passageiro está sendo atendido de maneira adequada, com relação ao aspecto do tempo de espera na fila de inspeção de segurança.

105. Diante do exposto, propõe-se a inclusão dos indicadores “tempo de espera na fila de inspeção de segurança” e “organização do processo de inspeção de segurança” no âmbito da Pesquisa de Satisfação dos Passageiros, para os aeroportos enquadrados na Faixa 2. Os valores de referência foram calculados com base na média setorial observada nos dados de 2019.

Quadro 7 – Inclusão de indicadores de Inspeção de Segurança na PSP para aeroportos enquadrados na Faixa 2

Contrato da 6ª rodada	Proposta Contrato da 7ª rodada
PEA – Apêndice C	PEA – Apêndice C
Tabela 1 – Indicadores de Qualidade de Serviço	Tabela 1 – Indicadores de Qualidade de Serviço Inclusão dos indicadores “Tempo de espera na fila de inspeção de segurança” e “Organização do processo de inspeção de segurança”.
Tabela 2 – Valores de referência para os Indicadores de Qualidade de Serviço	Tabela 2 – Valores de referência para os Indicadores de Qualidade de Serviço Inclusão dos indicadores “Tempo de espera na fila de inspeção de segurança” e “Organização do processo de inspeção de segurança”.

ix. Inclusão de regras para os casos de invalidação dos IQS

106. As medições ou entrevistas previstas de um IQS têm que ser válidas para sejam utilizadas no cômputo dos resultados desses indicadores. Entretanto, há situações em que as medições ou entrevistas são invalidadas ou não realizadas. Até os contratos da 6ª rodada, não há orientações padronizadas para esses casos, havendo assim uma lacuna regulatória que dificulta ao regulado saber como proceder. Assim, o estabelecimento de regras claras e padronizadas para todos os aeroportos, para o caso em que medições e entrevistas são invalidadas ou não realizadas, gera segurança jurídica e supre a lacuna regulatória em questão.
107. Desse modo, propõe-se a inclusão, no contrato da 7ª rodada, de regras para as situações em que as medições ou entrevistas são invalidadas ou não realizadas.

Quadro 8 – Inclusão de regras para os casos de invalidação dos IQS

Contrato da 6ª rodada	Proposta Contrato da 7ª rodada
PEA – Apêndice B	PEA – Apêndice B
-	<p>20. Caso mais de 5% das medições ou das entrevistas previstas de um IQS, em um determinado mês ou período de aferição, sejam invalidadas ou não sejam realizadas, os resultados do IQS no mês ou período de aferição serão invalidados e será somado, ao resultado anual da parcela do Fator Q referente ao IQS apurado dos meses não invalidados, um decréscimo na parcela do Fator Q referente ao IQS associado aos meses invalidados.</p> <p>20.1 O decréscimo na parcela do Fator Q referente ao IQS associado aos meses invalidados será equivalente ao produto entre o decréscimo máximo previsto para o IQS e a proporção de medições ou entrevistas previstas nos meses invalidados em relação ao total de medições realizadas ou entrevistas previstas no período de 12 meses de aferição do IQS.</p> <p>20.2 Os meses em que as medições ou as entrevistas dos IQS forem invalidadas serão contabilizados para fins de caracterização de falha persistente.</p> <p>20.3 A invalidação dos resultados do IQS em um determinado mês sujeita à Concessionária a aplicação das penalidades contratualmente previstas.</p> <p>20.4 As medições ou as entrevistas dos IQS podem ser invalidadas em caso de: [...]</p>
PEA – Apêndice C	PEA – Apêndice C
-	<p>13. Caso mais de 5% das entrevistas previstas de um Indicador, em um determinado mês ou período de aferição, sejam invalidadas ou não sejam realizadas, os resultados do IQS no mês ou período de aferição serão invalidados.</p> <p>13.1 Os meses em que as entrevistas da PSP forem invalidadas serão contabilizados para fins de caracterização de baixo desempenho.</p> <p>13.2 A invalidação dos resultados do Indicador em um determinado mês sujeita à Concessionária a aplicação das penalidades contratualmente previstas.</p>

	13.3 As entrevistas da PSP podem ser invalidadas em caso de: [...]
--	---

x. Exclusão do caráter vinculativo do Plano de Ação

108. Com uma regulação com foco em resultados, o Plano de Ação é um instrumento que visa demonstrar à ANAC as medidas necessárias para assegurar a qualidade dos serviços prestados aos usuários. Repisa-se que o dever da Concessionária é prover um nível de serviço adequado, atender às especificações mínimas da infraestrutura aeroportuária e assegurar a qualidade dos serviços prestados. Dessa maneira, a fiscalização da ANAC atua sobre os resultados realizados, de forma a verificar o atendimento aos parâmetros contratuais, e não sobre o planejamento previsto.
109. Notadamente, caso o planejamento se mostre inapropriado, solicita-se a sua revisão, de forma a se ter sempre o Plano de Ação correspondente à realidade, porém o foco da Concessionária deve ser assegurar a qualidade dos serviços prestados, tomando as ações necessárias para isso, estejam elas previstas anteriormente no Plano de Ação ou não.
110. Entende-se que, como ferramenta de planejamento, a obrigatoriedade de cumprimento das ações uma vez elencadas no Plano de Ação desincentiva o fornecimento de informações completas sobre as medidas necessárias para assegurar a qualidade dos serviços prestados aos usuários.
111. Desse modo, reiterando-se que, como instrumento de planejamento, o Plano de Ação é uma ferramenta propícia para discussões e estudo de cenários, retirou-se da proposta de PEA o seu caráter vinculativo, ainda que deva sempre ser atualizado conforme a realidade da prestação dos serviços.

Quadro 9 – Exclusão do caráter vinculativo do Plano de Ação

Contrato da 6ª rodada	Proposta Contrato da 7ª rodada
PEA – Apêndice B	PEA – Apêndice B
59. O Plano de Ação vinculará à Concessionária para todos os fins de direito, cabendo a ela seu cumprimento e implementação, sujeitando-se às obrigações previstas neste Apêndice, no Contrato e seus Anexos	-
PEA – Apêndice C	PEA – Apêndice C
28. O Plano de Ação vinculará à Concessionária para todos os fins de direito, cabendo a ela seu cumprimento e implementação, sujeitando-se às obrigações previstas neste Apêndice, no Contrato e seus Anexos.	-

xi. Alteração das obrigações relacionadas a ações e intervenções imediatas no âmbito do Anexo 7

112. No Anexo 7, consta a obrigatoriedade da Concessionária em apresentar, no âmbito do Plano de Transferência Operacional (PTO), a previsão de execução de ações imediatas, visando garantir investimentos ligados à percepção dos passageiros. Além disso, exige-se a conclusão dessas ações no prazo de 180 dias. No decorrer da gestão dos contratos das últimas rodadas, verificou-se, entretanto, um elevado custo regulatório para o cumprimento dessas exigências, tanto do ponto de vista da Concessionária quanto do regulador.
113. Com relação à Concessionária, observa-se que o planejamento e a execução das ações e intervenções imediatas ocorre em um momento sensível, em que a Concessionária está começando a sua operação no aeroporto. Geralmente, ainda não há uma empresa contratada responsável por realizar as intervenções necessárias no complexo aeroportuário. Desse modo, o cumprimento das exigências relativas às ações e intervenções imediatas mostra-se desafiador.
114. Além disso, surgem problemas quanto à sobreposição das intervenções estabelecidas pela Concessionária no PTO e em relação às estabelecidas na Fase I-B no PEA. Durante a gestão dos contratos, foi comum acontecer dois cenários:

- 1) a Concessionária realizava as ações e intervenções imediatas de modo expedito, quase temporário, e depois não realizava a obra efetiva na Fase I-B, alegando já ter “cumprido” a obrigação anteriormente, e 2) a Concessionária realizava as intervenções previstas no PTO e as previstas no âmbito da Fase I-B no PEA, mesmo que sobrepostas. Como resultado, havia um desperdício de recursos por parte da Concessionária.
115. Ademais, há ainda a questão de a realização das ações e intervenções imediatas já ter sido mal interpretada pela Concessionária como “salvo conduto” para o não atendimento da prestação adequada do serviço aos usuários. Por exemplo, houve caso em que a Concessionária alegou que o conforto térmico estava prejudicado devido às intervenções imediatas no sistema de ar-condicionado, conforme previsto no PTO.
116. Já do ponto de vista do regulador, há grande assimetria de informações. O escopo das ações imediatas não é prescritivo no Contrato, pelo fato de cada aeroporto possuir suas próprias particularidades. Dessa forma, o plano de execução das ações imediatas contemplado no PTO é produzido com base na avaliação feita pela própria Concessionária, que, como qualquer empresa, tem como diretriz a minimização dos seus custos. Desse modo, provavelmente, as ações e intervenções imediatas informadas no PTO podem não ser aquelas que maximizam a satisfação dos passageiros, mas sim que minimizam os seus custos.
117. Entende-se assim que as regras estabelecidas ao longo do Contrato, principalmente aquelas relacionadas à qualidade de serviços previstas nos Apêndices B, C e D do PEA, possuem incentivos para que haja a melhoria dos padrões operacionais pela Concessionária, sem a necessidade da imposição de uma cláusula que gera mais custos regulatórios do que benefícios para a sociedade.
118. Por fim, entende-se que, a partir da troca das identidades visuais do antigo operador por aquelas da nova Concessionária, há a possibilidade de maior controle social, a partir do direcionamento adequado das reclamações, dúvidas e sugestões de melhoria. É fundamental, portanto, que os usuários saibam quem é a nova

Concessionária e como efetivar suas demandas de forma a fazer valer seus direitos e anseios quanto à nova gestão do aeroporto.

119. Diante do exposto, propõe-se a alteração das obrigações relacionadas a ações e intervenções imediatas no âmbito do Anexo 7

Quadro 10 – Exclusão das obrigações relacionadas a ações e intervenções imediatas no âmbito do Anexo 7

Contrato da 6ª rodada	Proposta Contrato da 7ª rodada
Anexo 7	Anexo 7
<p>Ações e intervenções imediatas</p> <p>4.3 A Concessionária deverá prever o início imediato de ações que permitam melhorar os padrões operacionais, abrangendo pelo menos as seguintes atividades:</p> <p>[...]</p> <p>4.4 Todas as ações relacionadas acima deverão ser apresentadas no PTO contendo informações referentes às intervenções que serão realizadas; local da ação; o período de realização das atividades; responsáveis; descrição das possíveis evidências, bem como apresentar relatório fotográfico dos locais que receberão intervenção, quando for o caso.</p>	<p>4.3A Concessionária deverá prever o início imediato de ações que permitam identificar a troca do operador aeroportuário e permitir endereçamento de dúvidas, reclamações e sugestões por parte dos usuários, incluindo, no mínimo:</p> <p>4.3.1 Substituição de todas as logomarcas, nomes e símbolos referentes ao antigo operador aeroportuário;</p> <p>4.3.2 Inclusão de identidade visual da Concessionária;</p> <p>4.3.3 Disponibilização ampla de canais de atendimento e informações da Concessionária;</p>
<u>5.1.6 a aprovação das ações imediatas;</u>	Exclusão

III.2.4 Das Diretrizes Políticas

120. Além das alterações supramencionadas, também incluiu-se, notadamente, no PEA as diretrizes políticas estabelecidas no Ofício nº 905/2021/GAB-SAC, de 20 de agosto de 2021.
121. No caso da diretriz proposta na alínea “d” do item 1.4, a qual diz que para os Aeroportos de Uberaba (SBUR), Altamira (SBHT), Corumbá (SBCR), Carajás (SBCJ) e Ponta Porã (SBPP), deverá ser considerada, para fase inicial de investimentos, demanda equivalente a 1,3 vezes a quantidade de assentos da maior

aeronave que operar no aeroporto, foi incluída a proposta de que se deve observar a demanda de projeto mínima de 220 passageiros. Cabe destacar que esta inclusão ocorreu a partir de proposta feita pelas empresas aéreas e suas associações, por meio do documento SEI 6076345.

122. Essa proposta também teve como fonte o documento que apresenta as contribuições das empresas aéreas e suas associações para a sétima rodada de concessões (SEI 6076345). As empresas aéreas sugerem considerar uma interação usando as diretrizes de planejamento de hora de pico (PHP) para as salas de embarque levando em conta a capacidade para atender o tamanho médio da frota brasileira para voos domésticos. Neste sentido, e tomando como referência 150 assentos por aeronave, sugeriu-se que para aeroportos com menos de 200 mil passageiros por ano seja utilizada a referência de 150% de sua capacidade, ou seja, 220 passageiros.
123. Por fim, destaque-se que, após deliberação inicial da Diretoria Colegiada, foi proposto ajuste na redação da Seção 7 - Melhoria de Infraestrutura Aeroportuária, constante do PEA, entendendo-se que o clausulado das rodadas anteriores (correspondente à adequação da infraestrutura de pistas), conforme código de referência de cada aeródromo, seria mais adequado para atender às diretrizes do Governo Federal, passando a seguinte redação:

7.2.2. Realizar adequações de infraestrutura necessárias para que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, com uma pista de aproximação de não-precisão, sem restrição, noturno e diurno, aeronaves código [código de referência de aeródromo e o tipo de operação], até o fim da fase 1B do contrato de concessão.

7.2.2.1. Será considerada operação sem restrição, nos termos do item anterior, aquela em que operações com aeronaves código [código de referência de aeródromo e o tipo de operação] e inferiores, simultâneas ou não, ocorram sem a necessidade de estabelecimento de procedimentos operacionais especiais que impactem negativamente a capacidade e a segurança operacionais do aeroporto, motivados por inadequação da infraestrutura.

124. Tendo em vista a previsão de cláusula similar para cada aeroporto dessa rodada, o referido ajuste foi realizado nos 16 dispositivos que tratam do mesmo tema no PEA, observados os diferentes códigos de aeronave propostos nas diretrizes para cada aeroporto, realizados também os correspondentes ajustes no Anexo 3 do Contrato.

IV - DAS CONSIDERAÇÕES FINAIS

125. Os documentos jurídicos que informam esse processo de desestatização se encontram aptos para o debate público, mediante a sujeição dos dispositivos acima indicados a procedimento de consulta pública, ao lado dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental, pelo prazo de 45 dias, em que essa Agência busca contribuições para o aperfeiçoamento do projeto.
126. Nesse sentido, a ANAC convida os interessados a apresentarem contribuições fundamentadas sobre os referidos documentos com o objetivo de aprimorar sua abordagem regulatória.