

Existem importantes aspectos relacionados à contratação de áreas no complexo aeroportuários por prestadores de serviços de atividades essenciais. E três deles precisam ser considerados: a) nível de preços nas concessões de áreas; b) acesso às áreas; e c) competição nos mercados a jusante nas atividades essenciais.

Uma vez que os aeroportos que serão concedidos já possuem contratos concessão de áreas em vigor e que os novos concessionários terão obrigação de sub-rogação destes contratos, é importante salientar que tais contratos foram formalizados sob uma ótica diferente do adotado pela ANAC no Capítulo XI, da minuta do Contrato de Concessão Anexo 25:

Com relação ao nível de preços, como tem-se observado no modelo atual, tende a multiplicar as receitas não tarifárias, pela própria combinação entre o modelo de contratação anterior e as regras estabelecidas para oferta de áreas (Capítulo XI do Anexo 25 da Minuta do Contrato).

Com isto propomos a alteração abaixo, na minuta do Anexo 25:

CAPÍTULO III - DOS DIREITOS E DEVERES

3.1. São direitos e deveres da Concessionária durante todo o prazo da Concessão:

Seção I - Da Concessionária

Subseção I - Dos Deveres Gerais

3.1.7. assumir integralmente os Contratos que envolvam a cessão de espaços no Complexo Aeroportuário, ~~conforme as condições contratadas~~, mediante sub-rogação integral dos seus direitos e deveres, adequando-os, às condições do Capítulo XI deste contrato;

Tendo em vista a importância como *hub* dos aeroportos que estão sendo concedidos, arranjos com exclusividade ou limitado a pouquíssimos *players* o acesso às áreas nos mercados *downstream* de serviços operacionais essenciais podem distorcer a competição por esses serviços em toda a malha aérea, permitindo que, direta ou indiretamente, o concessionário privado se aproprie não apenas dos ganhos de monopólio do empreendimento, como de externalidades de rede de toda a malha dos demais aeroportos da Infraero e aeroportos estaduais e privados – diminuindo os incentivos à expansão de todo o sistema.

Em assim sendo, entendemos que a concessionária não poderá conceder direito de exclusividade para exercício qualquer atividade operacional essencial, de forma direta ou indiretamente, conceder ou permitir que qualquer pessoa, empresa ou corporação, tenha direito exclusivo no aeroporto para realizar e exercer atividades operacionais e/ou comerciais. A proibição de exclusividade será válida tanto para as entidades comerciais envolvidas nas atividades operacionais essenciais, para Utilizadores – Empresas Aéreas e Usuários individuais do aeroporto. A intenção da

proibição de direitos exclusivos é promover uma concorrência leal nos aeroportos públicos concedidos, para benefício dos Utilizadores e Usuários dos serviços essenciais. A proibição dos direitos exclusivos devem permanecer em vigor durante todo o período de concessão. Existência de direitos exclusivos nos aeroportos públicos que recebem recursos públicos, limitam a utilização dos aeroportos e priva o público Usuário dos benefícios decorrentes de uma concorrência salutar.

Com Isto propomos a alteração abaixo, na minuta do Anexo 25:

Subseção V - Dos Investimentos

3.1.35. executar os investimentos e serviços de sua responsabilidade, nos termos do PEA, observando, ainda, os prazos fixados no cronograma de realização de investimentos;

3.1.35.1. na realização dos investimentos, caso a Concessionária seja beneficiária de recursos econômicos, financeiros e fiscais, provenientes de quaisquer entidades, autarquias e bancos públicos, sejam eles federais, estaduais ou municipais, não poderá conceder direitos de exclusividade na exploração de atividades operacionais essenciais ao aeroporto, devendo garantir os benefícios da concorrência aos Usuários e Empresas Aéreas utilizadoras das referidas atividades;